


Pa 3584

Szolgálati utasítás

az Ózdvidéki Szénbányászati Tröszt
Borsodnádasi Bányüzem
600 mm-es Diesel-üzemű bányavasút részére





II. RAKÓCZI FERENC
MEGYÉLÉS VÁROSI
KÖNYVTÁR
MISKOLC

108829

Szolgálati utasítás

az Ózdvidéki Szénbányászati Tröszt
Borsodnádasi Bányauzem

600 mm-es Diesel-üzemű bányavasút részére



W Aa 3584

6

REV 1972



108829

II. RAKÓCZI FERENC
MEGYEI ÉS VÁROSI
KÖNYVTÁR
MISKOLC

622.625 (439.134) (083.85)

Olyasótermi használatra

Borsod megyei Nyomdaipari Vállalat, Miskolc
Felelős vezető: Méry György 64 — 5130 — 100 péld.

I. RÉSZ.

Általános rendelkezések

I. Fejezet.

A „Szolgálati Utasítás” hatálya, alapja és jóváhagyása.

1. A szolgálati utasítás az Ózdvidéki Szénbányászati Tröszt Borsodnádásd Bányaüzem telepén levő 600 m/m nyomközű bányavasút saját belső vasútüzemének lebonyolítását szabályozó forgalmi, jelzési, pályafenntartási és vontatási rendelkezéseket tartalmazza. A bányavasút a zsóberkei rakodótól ágazik ki. A bányavasúton vasúti járművek mindennemű mozgatása tolatásnak minősül. A tolatások lebonyolítása emberi erővel és Diesel-mozdonyal történik. A vállalat saját belső vasútüzemét a zsóberkei rakodótól bánberki táróig terjedő részen 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 szükségesek, célja, hogy megismertesse a bányavasút üzemében alkalmazott dolgozókkal és ezek vezetésével, illetve felügyeletével megbízot-

takkal azokat a szabályokat, amelyeket a dolgozók testi épségének megóvása és reájuk bízott népgazdasági vagyron maradéktalan megóvása érdekében feltétlenül meg kell tartaniok.

3. Az utasítás rendelkezéseinek alapját az engedélyokirat, a keskeny nyomközű bányavasútra érvényes „F. 1. sz. Jelzési Utasítás” és „F. 2. sz. Formalmi Utasítás”, a pályafenntartási és vontatási szolgálatot szabályozó utasítások, az Országos Bányaműszaki Felügyelőség 555/1958. számú utasítása „Diesel-mozdonyok bányabeli használatának szabályozása tárgyában”, valamint az Általános Robbantási Biztonsági Szabályzat, továbbá az Általános Bányászati Biztonsági és Egészségvédő Szabályzat képezik.
4. A szolgálati utasítást a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség sz. rendeletével hagyta jóvá.

A bányavasúti vágányhálózat, mint vasúti létesítmény felett a felügyeletet a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség, főfelügyeletet az országos Bányaműszaki Főfelügyelőség gyakorolja.

II. Fejezet.

A bányavasút leírása

1. A bányavasút vázlatos helyszínrajza az utasítás 1. sz. mellékletét képezi.

A bányavasútnak nincsen csatlakozó vágány.

semmiféle más nyomközű vasútvágánnyal. A vágányzat teljesen különálló és nem keresztez semmiféle más nyomközű vasúti vágányt.

A vágányzat vázlatos helyszínrajzának magyarázata:

A bányavasút a fentebbi bekezdés szerint egy sajátos és teljesen önálló vasúthálózat, amely a bányauzem egymástól távol fekvő aknáinak termelvényét szállítja a szénosztályozóhoz, illetve egy, a bányavasúttól különálló, de vágányzatával összefüggő síklópályához.

Az egymástól távol levő bányák fa és anyagellátását bányavasút végzi. A szállítás további feladatát képezi még műszakváltáskor a dolgozókat munkahelyükre juttatni, a robbanóanyagot a központi robbanóanyag-raktárba, onnan pedig a bányához, üzembrészekhez továbbítani, végül feladata az ivóvízszállítás és egészségügyi szolgálat, betegek és sérültek szállítása.

A Borsodnádasdi Bányauzem bányavasútjának az egész vágányhálózata a tengerszint felett +265 m szinten van megépítve, ami azt jelenti, hogy az Ózd—Borsodnádasd vasút (ONV) 1000 mm nyomközű iparvágánya felett kb. 22 m magasan van. A különböző aknákhöz való vágányvezetés csak alagúton keresztül lehetséges, a bányauzem tehát az alagút adta lehetőségeket kihasználja.

Igy épült a központi lőszerraktár, az ún. Tamás-alagút egyik szakaszában.

A széntermelés fejlődésének eredményeként a bányauzem irányító központja jelenleg Karácsonylovában, anyag és fatelepe Zsóberkében van. A termelő üzemek pedig Karácsonylovában két akna, Hasznos-völgyben egy és Bánberkében egy akna.

2. A vágányzat egyes vágányainak elnevezése és rendeltetése.

Az előbbi bekezdés értelmében tehát a bányavasútnak van egy központi pályaudvara Karácsonylovában, egy pályaudvar Zsóberkében, egy Hasznos-völgyben és egy Bánberkében.

A pályaudvarokon általában rakodás nincs, mivel a szenet az aknában, a bányafát és egyéb építőanyagot a fatelepi rakodón rakják a szállító járművekbe — csillékbe és egy töltőbunkerén keresztül adják át az ONV 1000-es nyomközű iparvágányra.

Kivételt képez a robbanóanyag és bányagépek szállítása. Ezeknek a rakodása Karácsonylovában, ill. Tamás alagúti robbanóanyag-raktárban történik.

a) *Karácsonylovai pályaudvar vágányai:*

- 1.1 Átmenő fővágány Hasznos felől, Zsóberke felé, hossza 100 m.
- 1.2 Rendező vágány, hossza 70 m.
- 1.3 Rendező vágány, hossza 100 m.

- 1.4 Kitérő vágány a mozdony sínhez, hossza 30 m.
- 1.5 Remény-lejtősakna gyűjtővágánya a meddő csillék részére, hossza 65 m.
- 1.6 Remény-lejtősakna gyűjtővágánya a tele csillék részére, hossza 50 m.
- 1.7 Remény-lejtősakna gyűjtővágánya az üres csillék részére, hossza 65 m.
- 1.8 Műhely vágány, hossza 50 m.
- 1.9 Táró vágány, mely a karácsonylovai táróba vezet, hossza a külszínen 40 m.
- b) 2. számú fővágány, amely Zsóberkébe vezet, hossza 965 m.
- c) Zsóberkei pályaudvar vágányai:
- 3.1 A szénszállító siklópálya gyűjtővágánya a tele csillék számára, hossza 75 m.
- 3.2 Rendező vágány, hossza 55 m.
- 3.3 A szénszállító siklópálya gyűjtővágánya az üres csillék számára, hossza 55 m.
- 3.4 Gyűjtővágány az osztályozó meddő csilléi számára, hossza 30 m.
- 3.5 Rendező vágány, hossza 135 m.
- 3.6 Fafelvonó lejtőpálya gyűjtővágánya, hossza 30 m.
- d) 4. sz. fővágány, mely Karácsonylova pályaudvarról az alagúton át Hasznos-lejtősaknához vezet, hossza 498 m.

e) *Hasznosi pályaudvar vágányai:*

5.1 Hasznos lejtősakna gyűjtővágánya a tele csillék részére, hossza 180 m.

5.2 Hasznos lejtősakna gyűjtővágánya az üres csillék részére, hossza 200 m.

5.3 Rendezővágány, hossza 120 m.

f) 6. sz. fővágány, amely az alagútban levő 4. sz. fővágányból ágazik el Bánberke felé. A Hasznos lejtősakna és bánberkei táró közvetlen összekötésére az elágazást delta vágány képezi.

A 6. sz. fővágányon a deltától 75 m-re van a központi robbanóanyag-raktár.

A 6. sz. fővágány hossza a deltától számítva Bánberkéig 1700 m. VRC+2 szelvényben egy kitérő vágány van. Ennek hossza 85 m, és a forgalmon kívül levő csillék tárolására szolgál.

g) *Bánberkei pályaudvar vágányai:*

7.1 Bánberkei táró gyűjtővágánya az üres csillék számára, hossza 70 m.

7.2 Rendező vágány, hossza 100 m.

7.3 Bánberkei táró gyűjtővágánya a tele csillék számára, hossza 65 m.

3. *Biztonsági berendezések.*

1. Fényjelző. A zsóberkei pályaudvaron levő fafelvonó gépház vonókötele üzem közben keresztezi a 2. sz. fővágányt. A vonat védelmére a gépház

mindkét oldalán oszlopokra szerelt jelzőlámpa van. Ennek működtetésével a fafelvonógép kezelője van megbízva. A vörös színű jelzőlámpa szabványos állása sötét. Kigyulladásakor a vonatnak a jelző előtt meg kell állni.

2. A vágányzáró sorompó.

a) Zsóberkében a külsikló tele oldali 3,1 jelű gyűjtővágányon, amely megakadályozza a tele csillék letolását, vagy megfutamodását a lejtőspályára. Kezelésével a siklopálya csatlósa van megbízva. Ez a sorompó nem lakatható, illetve nem zárható le.

b) Bánberkében a 6. sz. fővágány végződésében, 12. sz. szelvényben, amely a rendező vágányokon levő csilléknek a nyílt pályára való kifutását akadályozza meg. Kezelésével a Bánberkében szolgálatot teljesítő mozdonyvezető van megbízva. A sorompó lakatjának egyik kulcsa a fenti mozdonyvezetőnél, a másik pedig a forgalom irányítónál van, aki köteles átadni az átküldött többi vonatvezetőnek. Ugyancsak köteles átvenni azok visszaérkeztekor.

3. Váltók. Egyszerű, jobbos és balos kitérők, a helyszínrajzon feltüntetett helyeken. Kivétel nélkül kézzel állíthatók, kezelésüket a vonatkísérők végzik.

4. Üzemi berendezések.

Karácsonylova állomáson mozdonyszín és javító-műhely van. Ugyanitt van elhelyezve az üzem-anyagfeltöltő állomás és homokszárító, valamint a szárított és rostált homok tárolására szolgáló homokos láda.

5. A vasútüzem lebonyolítására szolgáló építmények.

1. Mozdonyszín szerelőaknával és műhellyel, ugyanebben az épületben a vasútüzem forgalmát irányító felelős személy helyisége, telefonközponttal. Az épület alapterülete 5x9 m.

5/a Rakodóhelyek a bányavasúton:

- a) Karácsonylovai műhelyvágány
- b) Karácsonylovai táróvágány
- c) Zsóberkei táróvágány
- d) Hasznos lejtősakna anyagvágánya
- e) Bánberkei táróvágány.

A felsorolt rakodóhelyeken a mozdony a rakodást nem várhatja meg. A nevezett rakodóhelyeken kívül rakodni csak az üzemvezető által kijelölt, de 2,5%-nál nem nagyobb lejtésű vágányon szabad.

6. Műtárgyak a bányavasúton nincsenek.

7. A bányavasúton átvezető közutak nincsenek. Üzemi út a karácsonylovai vágányt keresztezi, amely az istállóhoz vezet.

Földutak keresztezése:

1. Karácsonylovában a Gubó tanyához vezető földút, szélessége 4 m.

2. Az alagút és bánberkei táró közötti szakaszon két földút, amely a termőföldekre vezet és kizárólag termény szállítására szolgál.
8. A vasútüzem lebonyolítása céljából rendszeresített munkakörök:
 1. Felelős üzemvezető
 2. Felelős üzemvezető helyettes
 3. Központi forgalomirányító
 4. Mozdonyvezető
 5. Vonatkísérő
 6. Pályafenntartó.
9. Értekezési berendezés; távbeszélő készülékek, melyek közül egy a központban fekvő karácsonylovai irányító helyiségben, egy a zsóberkei végponton, egy a bánberkei végponton és egy a hasznosi végponton van felszerelve.
10. A bányavasút zúzott kavicságyba fektetett, 12x15x120 cm telítetlen talpfákra szerelt különböző méretű sinekből áll. Talpfa távolság 0,7 m. A Karácsonylova—Zsóberke—Hasznos vágányszakasz fővonala 23,6 kg-os, a kitérői üres és tele vágányok 14 kg-os, az alagútból Bánberkéig futó vágányszakasz és hozzátartozó kitérő 18 kg-os sínrel vannak beépítve.

A megengedett legnagyobb mozdony és kocsij tengelynyomás 4,6 tonna, engedélyezett legnagyobb sebesség 20 km/óra, az alagútban 10 km/óra. A bányavasút legnagyobb emelkedője 4,2 százalék.
11. Fékezési előírások: A 2. sz. fővágányon közlekedő

vonatok Zsóberkéből Karácsonylova felé haladva, kötelesek a 2. sz. szelvénykarónál felállított sebességcsökkentő jelzőnél fékezni. A fékezésre a jelzést a mozdonyvezető adja meg a vontatógép hangjelző készülékével.

A vonatkísérő köteles a „féket húzd meg” jelzésre a vonat végére kapcsolt fékes csille fékszerkezetét lassan, de egyenletesen működésbe hozni. Fékezés közben köteles arra ügyelni, hogy a csillék ütközése, vagy ellenkezőleg az összeakasztó horgok erőteljes megrántása nélkül történjék a vonat lassítása.

A fékezés előírás fentebb szabályozott módon hajtandó végre akkor is, ha valamelyik pályarészen haladva a mozdonyvezető adott jelzésre, vagy valamilyen akadály miatt megállítani szándékozik a vonatot.

A pálya mértékadó emelkedője kereken 4 százaléka. Ennek értelmében, az összes vonatsúly 4 százaléka fékezendő, azaz egy vonatba sorolható rakott csillék száma annyi lehet, hogy egy fékes kocsival meg legyen fékezve.

Tehát, hogy egy rakott csille súlya átlagosan 1,5 tonna, akkor 30 rakott csillét véve, $30 \times 1,5 = 45$ tonna, aminek a 4 százaléka 1,8 tonnát tesz ki.

Azaz a maximális vonatsúly egyfékes kocsi alkalmazásával 45 tonna, vagyis 30 rakott csille lehet. A fékes kocsi összsúlyának 1,8 tonnának kell lenni.

III. Fejezet.

A vasútüzemi munka vezetése, irányítása és ellenőrzése.

1. A vasútüzem tervszerű üzem és forgalombiztos, balesetmentes, továbbá gazdaságos vezetése végett a bányászati üzem felelős vasútüzemvezetőt köteles kijelölni és a vasútüzem lebonyolítását „Szolgálati Utasítás”-ban szabályozni.
2. A bányászati üzem vontató járművel rendelkező bányavasútjának kijelölt vasútüzem vezetője a „Szolgálati Utasítás” rendelkezéseiből a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség előtt vizsgázni köteles. A vizsga eredményéről a bányászati üzem a KBF. írásbeli véleményét köteles szem előtt tartani. Ezt megelőzően, vasútüzemi ténykedéssel a kijelölt dolgozót megbízni, illetve neki ilyen ténykedést végezni nem szabad.

A megbízott üzemvezető évenként egyszer, valamint új utasítás, illetve a meglévőhöz pótlólag kiadott elvi változások életbelépése előtt az előbb meghatározott szervnél előre meghatározott időben vizsgázni köteles.

3. A „Szolgálati Utasítás”-t a helyi adottságok, illetve az üzemelési mód megváltozása esetén, a bányászati üzem kiegészíteni, illetve módosítani köteles. Az utasítást, illetve annak kiegészítését, vagy módosítását a KBF. útján, az Országos Bányaműszaki

ki Főfelügyelőséghez kell jóváhagyásra 3 példányban, a vágányhálózat vázlatos helyszínrajzával együtt felterjeszteni. Életbeléptetni csak jóváhagyás után szabad.

A kijelölt vasútüzemvezető két tanú által aláírt felelősségvállaló „Nyilatkozatot” köteles kiállítani, amit sikeres vizsga esetén az előbbi bekezdésben foglaltaknak megfelelően, a bányászathoz a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőséghez kell 4 példányban felterjeszteni jóváhagyásra. A jóváhagyási záradékkal ellátott, visszakapott „Nyilatkozat”-ot a vasútüzemvezető munkahelyén, szembe-tűnő helyen ki kell függeszteni, egy hiteles másolat példányt az illetékes elsőfokú rendőrhatóságnak is meg kell küldeni.

A vasútüzemvezető köteles a felelősségvállaló „Nyilatkozat”-ban általa vállaltakat megtartani. Az iparvágány fenntartására is kiterjed a vasútüzemvezető feladata.

4. A vasútüzemvezető köteles gondoskodni arról, hogy az üzem lebonyolításához szükséges jól kiképzett személyzet — beleértve a tartalék létszámot is — elegendő mennyiségben és állandóan rendelkezésre álljon.

A vasútüzem tervszerűtlen, helytelen, vagy szabálytalan, illetve gazdaságtalan vezetése, valamint az ebből származó balesetek vagy káros következmények miatt a vasútüzemvezető a KBF. és OBF.

által fegyelmi, a hatóságok részéről pedig bűnvádi eljárás alá vonható.

5. A vasútüzemvezetőnek a vezetése alatt levő dolgozók munkájáról és a vasútüzem teljesítményéről állandóan teljes mértékben tájékozottnak kell lennie.

A vasútüzemvezető távolléte tartamára a bányászüzem a vasút vezetésére helyettest köteles kirendelni. A helyettest vasútüzemi szempontból a vasútüzemvezető jogai illetik meg, de ugyanakkor viseli a teljes felelősséget is. A bányavasút egész üzemét egy üzemvezető vezeti.

6. A bányavasút üzeménél a tolatást mindenkor a kijelölt mozdonyvezető és vonatkísérő végzi. Tolatás alatt a munkát a mozdonyvezető, mint közvetlen előljáró végzi, amikor is a mozdonyvezető felelős, akinek kötelessége a forgalom, vagyon és személybiztonságra vonatkozó utasítások megtartása felett őrködni.

7. A bányavasút egész területén a pálya fenntartása a bányászüzem kötelessége.

A pályafenntartási munkálatokat a vasútüzemvezető a hozzá beosztott pályafenntartó munkásokkal végzi, akiknek közvetlen előljárója a vasútüzemvezető.

8. A vasútüzemvezető vágány karbantartási feladatainak szabályozása:

A vasútüzemvezető köteles biztosítani, hogy a bányavasút vágányzata és a hozzá tartozó összes lé-

tesítmények olyan állapotban legyenek állandóan, hogy azon a járművek zavartalanul és biztonságosan közlekedhessenek, az élet és vagyonbiztonság meg legyen tartva.

A vasútüzemvezető, vagy megbízottja köteles a vágányzatot hetenként háromszor bejárni és ellenőrizni. Az ellenőrzésről feljegyzést kell vezetni.

A pálya állapotának megfelelően, köteles a fenn tartási munkákat megszervezni és elvégeztetni.

A nyomtávolságot évenként kétszer, az ívekben a túlelemelést három havonként, a nyilmagasságot pedig hat havonként köteles az üzemvezető be mérni. A mérésekről feljegyzést vezetni tartozik.

A váltókat és keresztezéseket három havonként köteles megvizsgálni, a vizsgálat eredményeit naplóban kell vezetni. A hibák és hiányosságok megszüntetéséről tartozik azonnal gondoskodni.

IV. Fejezet.

Munkabeosztás.

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 és valamennyi dolgozóra vonatkoztatva meg kell állapítani:

- a) munkakörök szerint részletezve a létszámot és meghatározni a foglalkoztatás időtartamát,
- b) a szolgálatra jelentkezés és szolgálatból való lejelentkezés idejét, helyét és módját, a szolgálat átvételére, átadására vonatkozó utasítást,
- c) a dolgozók szolgálati helyeinek, körzeteknek, pontos meghatározását,
- d) a teendők részletes felsorolását,
- e) a dolgozók pontos lakáscímét,
- f) az üzem szempontjából szükséges megjegyzéseket,
- g) a dolgozók aláírását, mellyel elismerik, hogy beosztásukat tudomásul vették.

2. A munkabeosztást a vasútüzemvezető irodájában ki kell függeszteni.

A változásokat a munkabeosztáson keresztül kell vezetni. A módosítások tudomásulvételét a dolgozó aláírásával elismerni köteles.

3. A vasútüzemben foglalkoztatott valamennyi dolgozóról a bányászati pontos feljegyzést köteles vezetni, amelyben a dolgozó személyi adatain kívül, nyilván kell tartani a szolgálati beosztásra, a beosztás változásokra, az orvosi vizsgálatokra, a vizsgáztatásokra és azok eredményeire, valamint az oktatásban való részvételre vonatkozó adatokat.

108829



A dolgozók alkalmazásának feltételei.

Oktatás és vizsgáztatás.

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

A vasútüzemi dolgozók közül a vontató járművek személyzetét 2 évenként, a többi dolgozót pedig 3 évenként egyszer, szolgálatra alkalmasságuk megállapítása végett orvosi vizsgálatnak kell alávetni. Az orvosi vizsgálaton meg nem felelt dolgozót vasútüzemi szolgálatban megtartani nem szabad.

Az orvosi vizsgálat eredményéről szóló értesítést a bányászati és vasútügyi miniszternek meg kell küldeni, a dolgozók személyi okmányai között megőrizni és nyilvántartani köteles. Ezt selejtezni nem szabad.

2. Mozdonyvezetőnek hatósági járművezetői képességgel rendelkező dolgozót szabad csak alkalmazni. Ilyen vizsgával nem rendelkező személyt még kivételes esetben sem szabad ilyen szolgálatra beosztani. Járművezetői vizsgával nem rendelkező személyeknek vontatójárművet mozgásba hozni nem szabad.
3. Az ittasság fegyelmi vétség. Iszákos ember szolgálatban nem tűrhető meg. Az ittasan talált dol-

gozót szolgálati beosztásából azonnal le kell váltani, illetve el kell távolítani. Az ittasságot jegyzőkönyvben rögzíteni kell. Ezek végrehajtása iránt a vasútüzemvezető köteles intézkedni. Észrevett ittasságról a vasútüzemvezetőnek azonnal jelentést kell tenni.

4. A vasútüzemben foglalkoztatott dolgozók részére jelen utasítást rendelkezésre kell bocsátani. Beosztás, változás vagy munkaviszony megszűnése alkalmával a dolgozók kötelesek visszaszolgáltatni a részükre kiadott utasításokat. A dolgozók kötelesek a rendelkezésükre 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 utasításairól nyilvántartást vezetni.

5. A dolgozók kiképzését és továbbképzését az alábbiak szerint kell végezni:

a) A dolgozót a szolgálat végzésére a kiképzés alkalmával, alaposan meg kell tanítani. Kiképzés alkalmával módot kell adni a dolgozónak arra, hogy a szükséges gyakorlati ismereteket megszerezhesse, elsajátítsa az utasítás szerinti munkafogásokat. A gyakorlati ismeretek elsajátítása céljából a vasútüzemi munkára kijelölt személyt tanulás végett, tapasztalt, ügyes dolgozó mellé kell beosztani. A tanulás-

ra beosztott személy a dolgozó létszámba nem számítható be, önálló munkavégzésre való felhatalmazásig önálló ténykedést végeznie nem szabad. A kiképzés időtartamát a vasútüzemvezető a végzendő munka természete szerint állapítja meg. Önálló szolgálatra való beosztása előtt a dolgozót meg kell vizsgáztatni. Csak sikeres vizsga alapján szabad a dolgozót vasútüzemi szolgálatra beosztani. A vizsgát a vasútüzemvezető vezeti.

- b) A már kiképzett dolgozók kötelesek a szolgálatukra vonatkozó utasításokkal és rendeletekkel vasútüzemi foglalkoztatásuk egész ideje alatt öntevékenyen és állandóan foglalkozni és a fejlődéssel lépést tartani.
- c) A már kiképzett dolgozókat rendszeresen oktatni kell. A rendszeres oktatáson az üzem időszerű és termelési feladataival, azok megoldásával, a fejlődéssel és ennek következtében előállott változásokkal, az új és jobb munkamódszerekkel, az előforduló hibák ismertetésével és kiértékelésével kell foglalkozni és ezekkel kapcsolatban hozni az utasítás vonatkozó rendelkezéseit.
- d) A vasútüzemvezető a dolgozókat kéthetenként rendszeresen oktatni tartozik. Az oktatásra kötelezett dolgozókat az utasítás anyagából félévenként meg kell vizsgáztatni. Az oktatás és vizsgáztatást az oktatási naplóban kell nyil-

vántartani. Az oktatások és vizsgáztatások megtörténtét befejezése után a dolgozók aláírásukkal elismerni tartoznak.

Igazolatlan elmaradásért a dolgozót felelősségre kell vonni és az oktatást, illetve vizsgáztatást pótolni kell.

6. Olyan dolgozót, aki az utasításban kellően nem jártas, vagy a gyakorlati munkát jól végezni nem tudja, szolgálatból le kell váltani és csak újabb vizsga esetén szabad ismét szolgálatra beosztani.

VI. Fejezet.

Munkafegyelem, felelőség, kötelesség teljesítés, magatartás.

1. A munka alapja a tudatos munkafegyelem, amelynek megtartása és biztosítása valamennyi dolgozó kötelessége. A vasútüzem veszélyességéből következik, hogy a munkafegyelem az üzembiztos és gazdaságos munkavégzés szempontjából igen nagy fontosságú.
2. A dolgozó felelős a rábízott teendők szabályszerű, forgalombiztos és lelkiismeretes végzéséért. Feljebbvalóinak jelenléte senkit sem mentesít a szolgálatával járó felelősség alól.
3. A dolgozónak az utasításban foglaltakat, a vasútüzemvezető és felsőbb szervek (Kerületi Bányá-

műszaki Felügyelőség) rendelkezéseit pontosan meg kell tartani, sőt gondoskodni kell arról, hogy azokat mások is megtartsák. Olyan esetekben is az üzem és biztonság érdekeinek megfelelően kell a munkát elvégezni, amelyekre az utasítás kifejezetten nem rendelkezik. A dolgozók helyüket még életveszély esetén sem hagyhatják el mindaddig, amíg a biztonság megóvása érdekében minden tőle feltehető el nem követtek.

4. A dolgozó a munkát köteles pontosan megkezdni, a munkaidőt teljes egészében munkával tölteni.

A munka közben bekövetkezett, vagy olyan megbetegedést, illetőleg akadályt, amely a szolgálatban való megjelenést gátolja, a vasútüzemvezetőnek lehető legrövidebb időn belül be kell jelenteni.

5. A dolgozó a munkahelyét és a rábízott eszközöket, valamint az üzemi jelzőeszközöket, jelző és egyéb berendezéseket, rábízott vontató és vontatott járműveket, a pályát, a pályához tartozó műtárgyakat állandóan tisztán és jókarban köteles tartani. A tudatos rongálásért anyagi felelősséggel tartozik.

6. A vasútüzemvezető a kötelesség teljesítés terén példamutató magatartást köteles tanúsítani.

7. A rendelkezéseket röviden, érthetően és határozottan kell kiadni. Munka közben akár távbeszélőn, akár előszóval adott rendelkezést, közlést

vagy értesítést az azt végző dolgozó szószerint köteles megismételni, hogy tévedés, félreértés ne keletkezhessek. Távbeszélőn történő értekezés alkalmával a dolgozó nevét is köteles bemondani.

8. A dolgozó önértetét sértő bánásmód feljebbvalóhoz méltatlan és tilos.
9. A dolgozó mindenkor fegyelmezett, munkatársai-val együttműködő, összeférő és támogatásra kész magatartást köteles tanúsítani.
10. A dolgozó a rendelkezésre jogosultaknak, a munkavégzésre vonatkozó rendelkezéseit, maradéktalanul végrehajtani köteles. Amennyiben a dolgozó a feljebbvalójától az utasításokkal, vagy a fennálló rendelkezésekkel ellenkező értelmű vagy olyan utasítást kap, amit a vasútüzem biztonságára veszélyesnek tart, aggályait kifejezni tartozik, és ha a feljebbvaló továbbra is kívánja utasításának végrehajtását, a dolgozónak joga van az utasítást írásban kérni. Ha a feljebbvaló ragaszkodik a végrehajtáshoz, a szóbeli utasítás írásbeli megismétlését nem tagadhatja meg. A rendelkezést a dolgozó ezután a biztonság megóvásának sokkal fokozottabb szem előtt tartásával köteles végrehajtani. A kapott írásbeli utasítást az érdekelt dolgozó meghallgatása után a vasútüzemvezető köteles felsőbbségéhez az esetet részletesen jelenteni. A felsőbbség az esetet megvizsgálja, s annak eredményéhez mérten intézkedik.
11. A vasútüzemben ellenőrzést végző dolgozónak

magát igazolni kell. Az igazolásra fel kell őt szólítani és megállapítani, hogy valóban jogosult-e az ellenőrzésre. Felhatalmazás hiányában az ellenőrzést megengedni nem szabad. Különösen vonatkozik ez a rendelkezés a mozdonyon való utazásra.

VII. Fejezet.

Új munkamódszerek érvényesítése.

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

VIII. Fejezet.

Rendfenntartás, világítás.

1. A vasútüzem területén, vágányok mentén, csilléket kiborítani nem szabad. Ha valamelyik csille vontatásra alkalmatlanná vált, akkor azt a vontatásból ki kell sorolni, azaz a pályáról ki kell emelni és attól legalább 2 méter távolságra elhe-

lyezni. Az ilyen kisorolt csilléket az üzemvezetőnek be kell jelenteni, hogy annak helyszíni javításáról mielőbb gondoskodhasson. Ha a kisorolt csille a műhelybe bevontatható, akkor a legközelebbi üres vonat végére akasztva, óvatosan, csökkentett menetsebességgel kell elvégezni.

2. Ama vágányok és váltók környékét, ahol rendszeres tolatás történik sötétben, valamint, ha a távolbalátás korlátozott, tolatás tartamára kellően ki, illetőleg meg kell világítani. A tolatási tér világításáért felelősek az üzem villanyszerelői.
3. Világítási zavarokat a vasútüzemvezetőnek be kell jelenteni, vagy az ügyeletes villanyszerelőnek, aki a zavar megszüntetése iránt intézkedni, illetve azt elhárítani köteles.

IX. Fejezet.

Vasútüzemi és egyéb létesítmények építése, használatbavétele, átalakítása és elbontása.

1. Az engedélyokiratban engedélyezett létesítményeken felül, vasútüzemi, vagy az azt érintő bármely új létesítményt építeni, a meglévőt bővíteni, átalakítani, vagy elbontani csak a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség előzetes engedélyével szabad. Az engedély alapján épített új, illetve átalakított vasúti létesítményeket használatba venni szintén csak a Kerületi Bányaműszaki Felügye-

lőség újabb előzetes engedélye alapján s az által meghatározott rendelkezések megtartása mellett szabad.

X. Fejezet.

Jelentkezés szolgálatra, szolgálatadás, szolgálat átvétel, lejelentkezés.

1. Valamennyi vasútüzemi dolgozónak a vasútüzem vezetőnél, illetve az általa megbízott dolgozónál kell munkára jelentkezni. A jelentkezés időpontját a vasútüzemvezető a munkabeosztásban munkakörök szerint állapítja meg.
2. A mozdonyvezetőknek a szolgálat átvételekor kötelességük egymást a vágányok elfoglaltságáról, illetve azok állapotáról, esetleg előforduló veszélyes helyekről (váltók, vágányrészek megrongálódásáról), kisoroit csillékről stb. szóbelileg tájékoztatni.
3. Váltott műszak esetén a mozdonyvezetők kötelesek szolgálat átadási előjegyzést vezetni. Ebbe az átadó a munka zavartalan lefolytatásához szükséges tudnivalókat, továbbá a már megtett és megteendő intézkedéseket köteles bejegyezni. Ugyancsak be kell jegyezni a mozdony állapotára vonatkozó észrevételeket, amelyek legfőképpen a vágánylágító, jelző és fékberendezésre, továbbá a motorfutómű és egyéb szerkezeti részekre terjednek ki. Be kell írni az átadás időpontját is. Az átadónak

és átvevőnek az írásbeli szolgálat átadást alá kell írni. A könyvet a mozdonyon helyiségben kell tartani.

A vonatkísérő köteles szolgálat átadásakor a rábízott jelzőeszközöket, úgynevezett jelzőászlót, jelzőlámpát személyesen átadni a szolgálat átvevőnek. A hiányzó vagy sérült jelzőeszközökre vonatkozó jelentést is be kell írni az előjegyzésbe.

4. A munka befejezése után, illetve a szolgálat átadása után, távozás előtt a vasútüzemvezetőnél, illetve az általa kijelölt dolgozónál jelentkezni kell.
5. A vasútüzemvezető a munka végzését köteles többször is ellenőrizni, illetve a többi műszakokban ellenőriztetni valamenyi munkahelyen.

XI. fejezet.

Tartózkodás vasúti járműveken.

1. Vontató járműveken, pontosabban, a jelenleg üzemben levő ND 40. típusú diesel-motoros bányamozdonyokon a vezetőállásban csak a mozdonyvezető foglalhat helyet. Egyedül haladó mozdony menetirányát tekintve — hátsóütközőjén csakis tolatáskor és csökkentett menetsebességnél, a vonatkísérő foglalhat helyet.

A felügyeleti hatóságok feljogosított közegei, vagy

üres csillében, vagy az ülőhelyekkel ellátott, úgy nevezett pályakocsin utazhatnak. A használatba levő pályakocsin legfeljebb három személy, üres bányacsillében legfeljebb két személy foglalhat helyet.

2. A személyszállításra be nem rendezett szállítójárműveken a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség ellenőrző szervei és a vasútüzemvezető utazhatnak. Az utazásra vonatkozó rendelkezéseik az 1. pont második bekezdése tartalmazza.
3. Tolatáskor a vonatkísérő utazhat a vontatócsillésor utolsó csilléjének hátsó ütközőjén, azonban semmi szín alatt nem állhat a tolt csillésor első csilléjének, vagy összekapcsolott csilléknél kapcsolt ütközőjén. Ez esetben a csillébe be kell állni, vagy ha ez nem lehetséges, akkor a csillésor mellett, bányában pedig előtte kell gyalogosan haladni. A felsorolt esetekben a mozdónynak szigorúan csökkentett menetsebességet kell tartani.
4. Személyszállító csillében, vagyis személyvonaton utazó dolgozóknak az alábbi előírásokat, rendelkezéseket kell betartani:
 - a) Beszálláskor a rendet az illető műszakvezető aknásznak kell fenntartani. Kötelessége arra ügyelni, hogy mozgásban levő vonaton fel- és leugrálás ne legyen. Az aknász legutoljára foglalhat helyet a vonaton, és pedig mindig a vonatkísérővel együtt, a legutolsó kocsiban. Az aknász utazására szabad a személyvonatot elindítani.

- b) Menetközben a személyvonat felelős vezetője, a mozdonyvezető és vonatkísérő a szolgálati szabályzat előírásai alól ezzel nem mentesülnek. Közvetlen előjárónak a műszakvezető aknász tekintendő.
- c) Kiszálláskor a rendet az a) bekezdéshez hasonlóan kell az aknásznak fenntartani.
- d) Földalatti térségben levő fel- és leszálló helyeket a személyforgalom idejére jól ki kell világítani.

II. RÉSZ.

A vonatok közlekedésének szabályozása

I. Fejezet.

1. A forgalom lebonyolítása:

A bányavasút központi állomása Karácsonylova. Az itt felépített mozdonyszínbén van elhelyezve a távbeszélő berendezés és annak kapcsolója. Itt teljesít szolgálatot a forgalomirányító (diszpécser).

A további állomások:

Zsóberkei rakodó

Hasznosi lejtősakna

Bánberkei táró.

Az állomáson az 1. sz. mellékleten feltüntetett vágányzat szolgál a járművek rendelkezésére.

A vonatok menesztését a központi forgalomirányító az alábbi utasítás értelmében köteles elgeezni.

Karácsonylova állomásból vonat bármelyik irányba csakis a forgalomirányító engedélyével indulhat. Az indulás idejét, a vonat számát, a menetés irányát, továbbá a szállítmányt köteles bejegyezni a forgalmi naplóba.

A vonal mozdonyvezetője az illető állomásba való beérkezéskor köteles jelentkezni távbeszélőn forgalom irányítónál, aki a forgalmi naplóban azonnal bevezeti az érkezés idejét. Ugyanakkor utasítást ad a mozdonyvezetőnek a további teendők elvégzésére.

A mozdonyvezető elvégezvén a kiadott utasításnak megfelelő munkálatokat, köteles haladéktalanul engedélyt kérni Karácsonylova állomásba való visszatérésre. Az engedély-kérés és adás távbeszélőn történik. A forgalomirányító bejegyezni tartozik a vonat Karácsonylovába való beérkezésének időpontját, számát és szállítmányát a forgalmi naplóba. Miután a forgalomirányító egyedül tájékozott a pályák foglaltságáról, illetve szabad voltáról, ezért kizárólag csak neki áll jogában vonatot indítani, illetve arra engedélyt adni.

A bányauzem legfelsőbb vezetői sem adhatnak utasítást közvetlenül a vonatszemélyzet részére vonatmenesztésre vonatkozóan.

Emberi erővel végzett szállítás esetén a forgalom

irányító írásbeli engedélyével szabad bármelyik irányban járművet meneszteni. A forgalomirányító a kézi szállítással lebonyolított forgalmat ugyanúgy köteles naplózni, mint a gépi vontatású forgalmat. A szállító munkásokat ki kell oktatnia a beérkezés után szükséges jelentkezésre. Az állomások távbeszélő készülékeinek elhelyezése:

Zsóberkei rakodón

a körbuktató épületében

Hasznosi lejtősaknán

a transzformátor állomáson és a felvonó gépházban, tehát két helyen,

Bánberkei tárón

a táró bejárata előtt, valamint az I. ereszke gépházában, tehát két helyen.

Ezeken az állomásokon (végpontokon) szolgálati helyiségének nincsenek, a jelentkezést és engedélykérést a mozdonyvezetők kötelesek a felsorolt távbeszélőkön elvégezni. A tolatást minden állomáson a mozdonyvezető és a hozzá beosztott vonatkísérő végzi.

Ha azokon a pályarészekon szükséges valamilyen szállítmányt emberi erővel szállítani, ahol a motoros vontatók járnak, vagy járhatnak, akkor a szállításra az illető üzemszéknek (műhely, táró, fatelep, építészeti, robbanóanyag-raktár stb.) kell engedélyt kérni a forgalomirányítótól. Ennek az utasításnak a betartásáért az illető üzemszék vezetői felelősek.

A felsorolt állomások végpontok. Kivételt képez Karácsonylova, ahol átmenő forgalom is van. Az állomásokon vonattalálkozás lehetséges, melleszve az alábbi utasítás tartandó be:

a) Karácsonylova állomásba való bejárásra csak akkor adhat engedélyt a forgalomirányító, ha előbb meggyőződött arról, hogy van fogadóképes vágánya.

Ez a rendelkezés érvényes mind a gépi vonattalálkozású, mind a kézi erővel mozgatott járművekre. Azon esetben, ha az állomáson belül vonat, vagy mozdony tartózkodik, akkor annak vagy mozgási tilalmat kell adni, vagy pedig a 1,9 sz. tározó vágányon, illetve az 1,6 sz. Remény lejtősaknai gyűjtővágányon szabaddan tartózkodni.

Erre vonatkozó utasításait a forgalomirányító szóbelileg közli az illető mozdonyvezetővel vagy vonatkísérővel, akik azt haladéktalanul kötelesek végrehajtani.

b) Végpontokon, azaz Zsóberke, Hasznos és Bárányos állomások pályaudvarain vonattalálkozás csak azon esetben fordulhat elő, ha a forgalomirányító a végpontra küldött vonat után még egy másik vonatot is meneszt. Ekkor a forgalomirányító köteles távbeszélőn értesíteni az illető állomást és az ott tartózkodó vonat mozdonyvezetőjét. Az értesítésnek az a bizt

sitéka, hogy Zsóberke állomáson a távbeszélő a körbuktató épületben van elhelyezve, ahol állandó szolgálat van és az ott dolgozó, fékes kötelessége az értesítést átvenni, illetve továbbítani.

Hasznos állomáson egy távbeszélő a transzformátor állomásban, egy távbeszélő pedig a lejtősakna szállítógépházban van. Mindkét helyen állandó szolgálat van, tehát mind a trafóállomás kezelője, mind pedig a szállító gépész kötelesek az utasítást az ott tartózkodó mozdonyvezetőnek átadni.

Bánberke állomáson a táró bejárata előtt levő távbeszélő készülék biztosítja az utasítás közlését közvetlenül az ott tartózkodó mozdonyvezetőnek.

A mozdonyvezetők kötelesek a parancs átvétele után a tolatást beszüntetni és a jelzett vonatnak szabad járást biztosítani. A mozdonyvezetők további teendőjét ugyanezen fejezet 1. pontjának 6. és 7. bekezdése írja elő.

2. A forgalom lebonyolításának rögzítése:

A forgalomirányítók kötelesek minden harmadban naplót vezetni a forgalomról. E célból fel kell fektetni a Forgalmi Naplót, amelynek rovatjai az alábbiak:

Indulás Karácsonylova állomásból.

	Hová	Idő	Gép száma	Száll.
Például:	Zsóberke	7.40	2731	meddő

Érkezés Karácsonylova állomásba.

	Honnan	Idő	Gép száma	Szállítm.
	Bánberke	8.10	2871	szén+meddő

A vonatok fedezését a naplóban a következő utasítás szerint kell elvégezni. A napló tartalma még egy rovatot, melynek címe: Vonatok biztosítása.

Ebben három alrovat van feltüntetve az alábbi minta szerint:

II. RAKÓCZI FERENC MEGYELÉSI VÁROSI KÖNYVTÁR M. L. S. K. O. I. C.		
Vonatok biztosítása		
Zsóberke	Hasznos	Bánberke

A három alrovatban egy-egy állomás szerepel. Amelyik állomásba vonatot meneszt, a beírt idő a gépszám stb. sorban a megfelelő állomás oszlopába egy vízszintes vörös vonalat húz. Mindaddig, míg a szabályszerű engedélykérés lebonyolításával a vonat be nem érkezik, a vörös vonal marad a vonat illető állomás rovatában. Mikor a vonat beérkezett Karácsonylova állomásba, akkor a megfelelő vízszintes érkezési sor kitöltésével, ugyanazon sorban, de a megfelelő állomás neve alatt zöld vízszintes vonalat húz. Ezzel áttekinthető mód-

látni lehet a foglalt, illetve szabad vágányutakat. A forgalmi naplónak utolsó rovata „Megjegyzések”, „Útasítások” címmel van ellátva. Ide kell feljegyezni a különleges eseményeket, pl. mozdony, vagy csille kisiklást, váltó, vagy vágány romlást. A vasútüzemvezető is ebbe a rovatba vezeti be észrevételeit, utasításait.

A forgalmi naplóba be kell jegyezni a robbanóanyagszállítást és a felelős lőmester nevét. Ugyancsak be kell jegyezni és a motoros vonatokkal egyenlő mértékben kell biztosítani a vágányutakon való kézi erejű szállítást.

3. A Forgalmi Napló nemcsak rögzíti a műszakonkénti forgalmat, hanem rögzíti benne a forgalomirányító a vonatok tartózkodási helyét s ezzel a vonatok fedezése is biztosítva van. A forgalomirányítónak az alábbi szabályokat kell betartani:

a) Valamely irányba való menesztés előtt távbeszélőn érdeklődni köteles a kérdéses állomástól a vonat és az állomás vágányainak foglaltsága felől. Csak akkor szabad az indítandó vonatnak engedélyt adni az indulásra, ha előbb a vágányok szabad voltáról meggyőződik.

b) Bármelyi állomásba való beérkezéskor a mozdonyvezető, vagy vonatkísérő köteles azonnal távbeszélőn bejelenteni érkezését, valamint azt is, ha útközben olyan tényt állapított meg, ami az üzemre nézve veszélyes.

- c) Ugyanazon állomásra nem szabad indítani másikat, csak akkor, ha az első már visszajelentkezett. Ha egy időben két vonatot kell indítani ugyanazon végpont felé, akkor ezt közölni kell a vonat személyzetével. Ez esetben a vonatok egymást legalább 100 méter távolságban kell kövessék. Az utóbb indított vonat mozdonyvezetőjének fokozottabb figyelemmel kell lenni az előtte haladó vonat miatt a pályára. Különösen kell figyelni alagútban és kanyarokban. Táróban és alagútban két mozdonynak egy időben tartózkodni nem szabad, kivéve, ha erre az üzemvezető külön engedélyt ad vagy azt elrendeli.
- d) Ha az elindított vonat valamilyen oknál fogva nem érkezett be a végpontba — nem jön be a visszajelentkezés — akkor a forgalomirányító egy vontatóból és egy személykocsiból álló vonatot indíthat. Ezt köteles a naplóba bejegyezni. Az így elindított segélyvonat mozdonyvezetője köteles a legnagyobb óvatossággal vezetni. Küldetését befejezve, legrövidebb idő belül vissza kell térnie, és a történekről jelentést tennie. Mindaddig további vonat menesztése tilos, míg távbeszélőn vagy küldönc által értesítést nem kap az eseményekről.
- e) Ha a vonat valamilyen oknál fogva fél óránál hosszabb ideig kénytelen vesztegelni nyílt p

lyán, akkor a mozdonyvezető köteles az alábbi intézkedéseket megtenni:

Nappal: a vonatkísérő jelzőzászlóval a vonatnak azon végén foglaljon helyet a vágány közepén, amerről esetleg vonat várható (segélyvonat). A mozdonyvezető pedig gyalog felkeresi a legközelebbi távbeszélőt, és azon a forgalomirányítónak jelentést tesz, esetleg rendelkezést, vagy segílyt kér.

Sötétben: ugyanazon helyet foglalja el, de jelzőlámpával.

4. Menetrend.

A vonatok menesztése és a termelvény továbbítása a gyűjtőhelyekről a szénfeldolgozó helyig, menetrend szerint történik.

A grafikonos kiszolgálási menetrend a bányauzem termelési terve alapján kidolgozott menetrendre épül, figyelemmel a bányauzemek egyéb földalatti szállítóberendezéseinek csilleforgalmára, továbbá a tolatási és kezelési időkre. A menetrendet a bányavasút üzemvezetője készíti el és a bányauzem vezetőségével jóváhagyatja.

A grafikonos kiszolgálási menetrendet koordináta rendszerben kell kidolgozni, amelyen a függőleges vonalak az órákat, a vízszintes vonalak a bányavasút állomásait ábrázolják.

A grafikonos kiszolgálási menetrend érvénytartalma azonos a bányauzem termelési és szállítási tervének érvényeségi időtartamával.

A termelési és szállítási terv megváltozása magával vonhatja a bányavasút kiszolgálási menetrendjének megváltozását. Ebből kifolyólag szükség lehet a grafikonos kiszolgálási menetrend megváltoztatására. Ez iránt a bányavasút üzemvezetője intézkedik, aki a bányauzem vezetőjével közösen állapítja meg a szükséges változásokat és készíti el az új grafikonos kiszolgálási menetrendet.

Az érvényes grafikonos kiszolgálási menetrendet a vasútüzemvezető köteles megőrizni és a forgalomirányítók részére is rendelkezésre bocsátani. A forgalomirányítókat az esetenkénti változásokról is értesíteni köteles.

A bányavasút kiszolgálása grafikonos kiszolgálási menetrend szerint történik és ezt a szolgálati utasítás mellett kell megőrizni.

III. RÉSZ.

Forgalmi szabályzat

I. Fejezet.

Pályaoldal, úrszelvény, tűzbiztonság.

1. Kezdőpont, végpont, pályaoldal.

A bányavasút kezdőpontja a Karácsonylova állomáson levő forgalomirányító iroda és mozdonyszínpánivel közforgalmú vasútvonalából kiágazó pontja nincs. A mozdonyszíntől, mint kezdőponttól Zsó-

berke felé haladva, jobb kézre eső oldal a jobb oldal. Hasznos lejtősakna felé és Bánberke-i táró felé haladva, a jobb kézre eső oldal a jobb oldal. Végpontnak tekintendő tehát a zsóberkei pályaudvar, a hasznosi lejtősakna előtti tér, végül a bánberkei táró előtti pályaudvar.

2. Űrszelvény, Űrszelvényakadály:

A vágányon kívül értendő az a térség, mely a külső sínszál sínfejének belső szélétől nézve, oldalirányban legalább 1,30 m távolságra, vagyis „űrszelvényen” kívül van, és úgy kell mindennemű tárgyat és anyagot azon kívül elhelyezni, hogy azok csuszamlás, rázódás, vagy egyéb ok következtében Űrszelvénybe ne kerüljenek.

Kivételt képeznek az alól a rendelkezés alól azok a rakodási helyek, amelyek földalatti bányatérképben vannak, ugyanis ezeken a helyeken az Űrszelvényt a vágatszélvény összeszűkíti, tehát Űrszelvény-akadálynak minősítendő.

Az Űrszelvény méreteit az utasítás 4. sz. melléklete tartalmazza. A vágány sínszálai, valamint az egymással szomszédos vágányok közötti, továbbá a szélső vágány külső oldalán is biztosítani kell a talaj egyenletességét. Nem szabad buckát, homokot, bányafát, kiborított csillét, tehát mozgást akadályozó egyéb anyagot vagy tárgyat megtűnni, mert ezek a dolgozók testi épségét veszélyeztetik.

Ama vágányok, ill. vágányrészek mentén, amelyeken tolatás történhet, legalább a vágány egyik oldalán a külső sínszáltól nézve, 1,5 m szabad és egyenletes teret kell a tolatást végző személyek mozgására biztosítani. A bányavasút vágányzatán ennek biztosítása

- a) a zsóberkei pályaudvaron levő 3.1 jelű tele, 3.3 jelű üres, 3.2 jelű rendező, 3.5 jelű rendező és 3.4 jelű meddővágány bal oldalán;
- b) a karácsonylovai pályaudvaron levő 1.6 jelű tele, 1.8 jelű műhely, 1.9 jelű tárovágány bal oldalán, az 1.7 jelű üres vágány jobb oldalán, az 1.2, 1.3 és 1.5 jelű vágányok mindkét oldalán;
- c) a hasznosi lejtősakna 5.1 sz. vágányának jobb oldalán;
- d) a bánberkei táro pályaudvaron levő 7.1, 7.2, 7.3 jelű vágányok mindkét oldalán kell, hogy megkössék.

Fentiekért elsősorban a szolgálatot teljesítő alkalmazottak, valamint a szállítást végző dolgozók felelősek.

A bányavasút területén úrszelvényakadály van a mozdonytér előtti vágányon, továbbá mindazok a vágányrészek, amelyek ácsolt vagy falazott bányászati nyatárságban vannak.

Úrszelvényakadály miatt jármű mozgásoknál a vonatvezető biztonsági óvórendszabályokat kell megfigyelni.

tartani. (Következőkben úrszelvényakadály meghatározása helyett bányatérseget, bányavágatot használunk.)

- a) Főszállító vágatban bányafát, idomkövet, egyéb anyagot, meddőt a vágány sínszálától legfeljebb 1,30 m távolságban szabad lerakni.
 - b) Olyan bányatérsegekben, ahol tolatást is kell végezni, semmiféle anyagot a vágány mellé lerakni nem szabad.
 - c) Azoknál a bányabejáratoknál, ahol a szállítást csak tolatással lehet kihozni a külszínre, ott a vonatnak csak 5 km/óra sebességgel szabad haladni, amikor is a vonatkísérő köteles a vonat előtt menve, állandó figyelmeztető jelzést adni a vágatban tartózkodók és a mozdonyvezetők részére.
- Ilyen vágányrészek a bánberkei táró és a karácsonylovai táró.

3. Tűzbiztonság.

Tűzveszélyes anyagok, valamint robbanóanyagok rakodásakor nem szabad dohányozni, nyílt lángú karbidlámpát használni. Az esetleges tűz eloltására a tűzveszélyes áruk rakodási helye közelében legalább fél köbméter homokot kell tartani.

Tűzveszélyes pályahely a karácsonylovai táró bejárata előtti vágányszakasz, Tamás-alagútban a központi lőszerraktár környéke.

Különleges tűzrendészeti előírásokat tartalmaz az

Általános Bányászati Biztonsági és Egészségvédelmi Szabályzat X. fejezete, amelynek betartása a vasútüzem dolgozóira is kötelező.

A robbanóanyagok szállítására és rakodására az ÁBBESZ. IV. fejezet 128 §-tól 1-ig terjedő bekezdésben foglalt rendelkezéseket kell betartani. (Lásd függelék: Robbanóanyagok szállítása.)

II. Fejezet.

Járművek megvizsgálása, üzemben tartása.

A csillék megrakása, továbbítása, biztonsági intézkedések tolatásnál.

A járművek megvizsgálása és üzemben tartása.

1. *A vasútüzemben csak olyan csilléket és vontatókat szabad alkalmazni, amelyeket az Országos Bányaműszaki Felügyelőség engedélyezett.*

A csilléket állandóan felül kell vizsgálni és a vontatásra alkalmatlanná váltakat ki kell javítani. A javítást a bánya javító műhelye végzi, azonban a javítás keltét a csillére fel kell írni. A rossz csillék javításba való szállításáról minden vasútüzemi dolgozó köteles gondoskodni, illetve intézkedni. A bányauzem köteles minden új vontató járművet (mozdonyt) műszakrendőri próbán kipróbálni. A műszakrendőri próbán jelen kell

lennie a KBF megbízottjának. Az olyan csillét, vagy egyéb vasúti járművet, amely üzemveszélyesen sérült meg, sem vontatásra, sem pedig egyéb célokra használni nem szabad.

2. A mozdonyvezető üzemkezdet előtt, váltott műszak esetén műszak kezdéskor, a műszak elején, illetve műszak közben köteles a mozdonyt üzemképesség szempontjából megvizsgálni. Csak teljesen üzemképes mozdonyt szabad szolgálatban tartani. A hiányosságokról és hibákról a vasútüzemvezetőnek kell jelentést tenni, akinek kötelessége a helyreállítás iránt intézkedni.

A mozdonyvezetők kötelesek a műszak elején a mozdonyaikat letisztítani és a kisebb javítást elvégezni.

3. A csilléket vonat összeállításakor felül kell vizsgálni. A vizsgálatot a vonatkísérő és mozdonyvezető köteles elvégezni. A vizsgálatnak ki kell terjedni a csillekapcsokra, ütközőkre, csapágyakra és a csillekerekek épségére. A csilléket üzemközben is figyelemmel kell kísérni, ez a vonatkísérők feladata, valamint a mozdonyvezetőké is.

A megállapított hiányosságokról a vasútüzemvezetőnek jelentést kell tenni, akinek továbbiakban intézkedni kell.

Nem szabad a hibás csillét a pálya mellé úgy kitorítani, hogy az az úrszelvényben legyen. Hibás csillét a vágánytól legalább 1,5 m-re kell kitenni.

4. A bányaiüzem tulajdonában levő vasúti jármű
leírása:

Bányacsille 800 lit. ürtartalmú MNOSZ	
3000 típ.	600
Fáscsille v. szarvaskocsi szokványos kivitelű	30
Pályakocsi, szokványos kivitelű	5
Lapos kocsi gépek szállítására	2
Diesel-motoros vontató MD. 40. típ. 40 LE.	
kéttengelyes, 4 t. önsúlyú	3

A kocsik megrakása és továbbítása:

5. A kocsikon a rakományt a tengelyre egyenlően kell elosztani. Különösen figyelemmel kell lenni a fáscsillék megrakásakor a súlyelosztásra és a rakomány rögzítésére. Bányafával megrakott fáscsillét közvetlenül nem szabad kapcsolni sem a mozdonyhoz, sem a pályakocsihoz, illetőleg személyszállító kocsihoz, közéjük más rakománnyal megrakott, úgynevezett védőkocsit kell beszorítani.
6. Útátjáróban rakodást végezni nem szabad.
7. A rakodás műszaki irányítását mindig a rakodóbrigádok vezetője végzi.
8. A mozdonyvezető és vonatkísérő együttesen kötelesek a megrakott csilléket felülvizsgálni abból a szempontból, hogy a rakomány kellően megvan-e rögzítve és az úrszelvényen belül van-e?
9. Ha a 8. pont értelmében, valamilyen kifogás merül fel a rakodás hiányossága miatt, akkor a k

fogasolt kocsit nem szabad a vonatba sorolni. A mozdonyvezető köteles ezt a rakodó vágányon hagyni és erről a forgalomirányítónak jelentést tenni.

10. Azokat a járműveket, amelyek sérültek, vagy hibásak, csak utolsó kocsiként és csak vontatva szabad továbbítani. Mozdonykisiklásról a vasútüzemvezetőnek minden esetben jelentést kell tenni.

A bányavasúton egyszerre annyi kocsit szabad vontatni, amennyit a mozdony könnyen és megterhelés nélkül tud mozgatni — figyelembe véve a különböző pálya és időjárási viszonyokat. Az egyszerre vontatható tele csillék száma legfeljebb 30 db, üres csillék száma legfeljebb 40 db lehet.

III. Fejezet.

Tolató szolgálat.

A) *Általános rendelkezések:*

A bányavasút pályaudvari vágányzatán vasúti járművek a vállalat emberi, állati erejével, vagy bármilyen gépi berendezésével végzett mozgatása tolatásnak minősül.

A tolatást a mozdonyvezető és vonatkísérő együttesen vezeti és végzi. A tolatás végezhető bejárással, vagy kötéllel való húzatással. Bejá-

rással történik a tolatás akkor, ha a mozdony a járműveket egymással összekapcsolt állapotban vontatja, vagy tolja a kívánt helyre.

Kötéllel való húzatással történik a tolatás akkor, ha a mozdony egy vele párhuzamos vágányon levő csillét, vagy csillesort egy horoggal ellátott kötéllel húz a kívánt helyre. Kötéllel vontatás 2,5%-nál nagyobb esésben fekvő pálya részén nem szabad. Tolatás közben különös figyelemmel kell lenni a következőkre:

- a) járművet biztonsági határjelzőn kívül hagyni nem szabad,
- b) helytelenül álló váltóra ráhajtani nem szabad,
- c) mozgás közben levő járművek közé lépni tilos,
- d) bármely jármű homlokán, illetve a csillék közötti szerkezetén tartózkodni, vagy átmászni tilos,
- e) a csillékre, illetve ütközőjére menetközben felugrani, vagy leugrani tilos,
- f) összetolandó csillék előtt vagy között a vágányon átmenni tilos,
- g) ugyanezen vágányon egyidejűleg gépi és emberi erővel tolatni nem szabad,
- h) menetközben oldalt kihajolni még akkor is nem szabad, ha úrszelvényakadály nincsen.

B) *Váltók, értekezési berendezések kezelése és gondozása. A bányavasút műszaki felügyelete és karbantartása.*

A váltók ismertetése

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 fektetett kitérőnek az a része, ahol a vágány szétágazódása és a járművek elterelődése megkezdődik. A kitérő főbb részei: a váltó, a keresztezés, továbbá a váltó és kereszteződés között levő vágányzat.

Egyszerű váltó az a berendezés, amelynek segítségével valamely vágányból egy másik kiágazó vágányra, vagy viszont juttatható a haladó jármű. Az egyszerű váltó a járművet vagy egyenes irányba vezeti, vagy kitérő irányba tereli.

A bányavasút vágányzatán csak egyszerű váltók vannak.

2. A váltó főbb alkatrészei: a tősinék, a csúcssínék, a gyöklötés, az alátámasztó alkatrészek, a csúcssíneket összekötő rudak, az állító készülék, végül a terelősín.

Az egyszerű váltóknak két tősinjük és két csúcssínjük van. A kitérő irányba vezető csúcssín — amelyet terelő csúcssínnek is nevezünk — végzi a járműnek az eredeti irányból való elterelését. A csúcssíneket a sínszélek támasztják alá.

A váltó csúcssíneinek egyidejű mozgatását az összekötőrudak biztosítják. Az összekötőrudakat a csúcssínhez egy csapszeg erősíti.

Az állítókészülék és a csúcssín hegyéhez közel felszerelt vonórúd segítségével történik a váltó átállítása. Az állítókészülék fontos alkatrésze a súlykörte, amely a csúcssínt a tősinhez szorítja és ezzel megakadályozza a váltó átállítódását.

3. A bányavasút összes váltói helyszíni állításúak, azaz emberi erővel, az állítókészüléknél, a súlykörte átállításával állíthatók.
4. A váltókat általában a vonatkísérők állítják. A váltóőri szolgálat nincs rendszeresítve. Jármű alatt a váltót átállítani, aláváltani sohasem szabad.
5. Váltófelvágás. Ha a váltó gyökkel szemben haladó jármű számára helytelenül áll, és a jármű rajta áthalad, kerekei átállítják a váltót, ezt nevezük váltófelvágásnak. A váltófelvágás tiltó cselekmény, következménye súlyos baleset lehet. Váltófelvágást azonnal be kell jelenteni a vasútüzemvezetőnek, aki köteles a sérült váltót azonnal megjavíttatni. A váltófelvágást a forgalmi naplóba kell vezetni.
6. Váltórongálás. Felvágáson kívül, súlyosan rongálódik a váltó akkor is, ha leesett járművet a váltón huzzuk fel a vágányra. Ez szigorúan tilos. Kihágást képez, amit a vasútüzemvezetőnek kell mérlegeléssel, büntetéssel kell megtorolni.

7. A váltók számozása. Az iparvasút vágányzatának váltói egyszerű arab számokkal vannak megjelölve. Az állomás Karácsonylova felöli oldalán páros, a végpont felöli oldalon páratlan számmal vannak megjelölve.
8. 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 tősintől olyan távol van, hogy köztük a járművek kerekei zökkenőmentesen haladnak át.
Az összekötő rudak épek, a csúcs és tősin között semmiféle idegen anyag (por, piszok, jég, hó, sár) nincsen. Ha a váltó bármelyik követelménynek nem felel meg, a váltót használhatatlannak kell minősíteni. Használhatatlan váltón járművet át-bocsátani nem szabad.
9. Helyes állásban akkor áll a váltó, ha arra a vágányra vezet, amelyre a járműveket juttatni akarjuk.
10. Váltóellenőrzés: A járműmozgatás megkezdése előtt minden esetben meg kell győződni a váltó helyes állásáról és a váltók épségéről. Ez a művelet a váltóellenőrzés.
A váltóellenőrzést mind a mozdonyvezetőnek, mind a vonatkísérőnek együttesen végre kell hajtani.
A jelzést tehát a tolatás megkezdésére, vagy

folytatására csak akkor szabad adni, ha a váltó ellenőrzése már megtörtént.

A mozdonyvezető a mozgás megkezdése előtt köteles a jelzésre figyelni és azt bevárni, és ha a mozdonyról látható, akkor a váltó állását is át kell tekinteni.

A váltók tisztítása, olajozása és karbantartása a pályafenntartó személyzet kötelessége.

11. Vágányellenőrzés: Járműveknek valamely vágányra való engedése előtt a vonatkísérő és a mozdonyvezető együttesen kötelesek meggyőződni arról, hogy a vágányon való bejárásnak nincsen-e valamilyen akadálya. Ehhez képest kell a további mozdításokat szabályozni.

12. Értekezési berendezések.

A bányavasút központi irányító állomását a többi állomással, a szállításra nézve fontos munkahelyekkel, végül a bányaüzemvezetővel távbeszélő hálózat köti össze.

Távbeszélő készülékek elhelyezése:

1. Szállítási felvigyázó LB. típ. kapcsolóval.
Hívószám: 1 csengőjel.
2. Zsóberkei végpont. Hívószám: 2 csengőjel.
3. Hasznosvölgyi végpont. Hívószám: 4 csengőjel.
4. Bánberkei végpont. Hívószám: 3 csengőjel.

*Váltók és egyéb forgalmi berendezések vizsgálata
és gondozása.*

13. A váltókat és jelzőberendezéseket naponta a kezelésükkel, illetve karbantartásukkal megbízott dolgozó köteles használhatóság szempontjából megvizsgálni. Az általa kijavítható hibákat köteles megszüntetni, a többről pedig a vasútüzemvezetőnek jelentést tenni.
14. A váltók sínszékeiről, a csúcs és tósinék közül, továbbá a keresztezések vályúiból és a kitérők ágyazatából az esetleges salakot, továbbá havat, lerakódott jeget, valamint a felgyülemlett vizet naponta többször is el kell távolítani.

A váltók sínszékeit naponta tisztogatni és kenni kell. A tisztogatáshoz 3 rész gázolaj és 1 rész glóriaolaj keveréket, a kenéshez 3 rész különleges gázolaj és 2 rész glóriaolaj keveréket kell használni. A sínszékek kenése alkalmával a kenőanyagot mérsékelten olajjal meg kell telíteni, majd a gyapotból az olajat ki kell nyomni és a már megtisztított sínszéket egész vékonyan kell bekenni. Kenés után a felesleges olajat le kell törölni, másként a por ráakadik és a váltó mozgását nehezíti.

A váltók és keresztezések gondozásához szükséges szerszámok, illetve eszközök vesszőseprő, tisztítógyapot, glóriaolaj, gázolaj, különleges gázolaj, franciakulcs, jégkaparó, lapát, csákány és villás kulcsok.

A bányavasút műszaki felügyelete és karbantartása.

15. A műszaki felügyelet feladata a bányavasút egész területén annak üzembiztos állapotának lenőrzése. A bányavasúton a műszaki felügyelet a vasútüzemvezető által kijelölt személy végzi.

16. Vonalbejárás, vágánygondozás

A bányavasút egész területét a megbízott dolgozó köteles kétnaponként bejárni, a pálya járhatóságáról meggyőződni és az észlelt hiányosságokat megszüntetni.

Amennyiben a hiányosságokat maga megszüntetni nem tudja, úgy azokat azonnal jelenteni tart a vasútüzemvezetőnek, aki köteles a szükséges intézkedéseket azonnal megtenni. Ha a hiányosság a biztos közlekedést veszélyezteti, úgy azonnal a vonalgondozást végző „Megállj” vagy „Mégállj” jelzést kitűzni.

A pálya vizsgálatánál az alábbiakra kell figyellel lenni:

- töltések és bevágások rézsűi, vízelvezető kielégítő állapotban vannak-e?
- a vízáteresztők nincsenek-e eldugulva?
- az útátjárók állapota kielégítő-e, a sín és a sínvezető sín között a vályú tiszta-e, a figyelmeztető keresztek megvannak-e,
- fű, gaz, hordalék, vagy hó eltakarítása szükséges-e,

- e) a vágány felszíne és iránya kielégítő-e,
- f) a vágány sínanyaga megfelelő állapotban van-e, nincs-e rajta törés, görbülés, vagy veszélyes kopás?
- g) a sínlekötés megfelelő-e (a sínszeg vagy sín-csavar szilárdan tart-e) az alátétlemezek épek-e?
- h) a sínütköző megfelelő-e (tágulási hézag megfelelő-e) a hevederek nincsenek-e nagyon elkopva, a hevedercsavarok nem lazák-e?
- i) a keresztaljak (talpfák, vasbetonaljak) állapota kielégítő-e, jól fekszenek-e, a vágány fekvését nyomtávolságát biztosítják-e?
- j) a felépítmény ágyazata kielégítő állapotban van-e? A vágány nyomtávolságát a vonalgon-dozó három havonként köteles bemérni. A mé-resekről előjegyzési könyvet kell vezetni. A megengedettnél nagyobb nyomtávolság eltéré-seket (egyenesben 605 mm-nél nagyobb és 597 mm-nél kisebb, ívekben a nyombővítéssel megnövelt nyomtávértékek) meg kell szüntetni.

17. Kitérők (váltók és keresztezések) fenntartása.

A váltók és a keresztezések fenntartásával megbízott dolgozó köteles a váltók és keresztezések tökéletes, üzembiztos állapotáról gondoskodni, a meglazult csavarokat meghúzni, a váltókat gondosan megtisztítani és megkenni.

A kitérők üzembiztos állapota megkívánja alábbiakat:

- a) valamennyi alkatrész üzembiztos, jó állapotban legyen,
- b) a mozgó síneknek könnyen kell mozogniuk a csúcssínek a sínszékeken egyenletesen kúdjának fel,
- c) a csúcssínek és tősínek között piszok, kavics, hó, jég, stb. ne legyen, azok tökéletesen zárnak,
- d) az egymáson elcsúszó felületeket rendszeresen kell kenni,
- e) a súlykörtéket állandóan fehérre kell mázolni, vagy meszelni,
- f) a keresztezéseknél a keresztezés csúcsán szemközt fekvő vezetősín és a pályasín közötti, valamint a keresztezés csúcsa és a könyvsín közötti nyomcsatorna szabad és tisztának legyen. A váltókat és keresztezéseket naponta a felsoroltak szerint, meg szemlélés után kötelezően a megbízott dolgozó megvizsgálja.

18. Az alagútőrség kötelessége:

Naponként köteles az alagutakat bejárni és megvizsgálni, hogy nincs-e olyan jelenség, amely az üzem biztonságát veszélyezteti. Ha ilyen jeleket tapasztal, azonnal köteles a vasútüzemvezetésnek jelenteni.

C) Járművek kapcsolása.

1. A járművek kapcsolása történhetik;
 - a) középütközős csillekapoccsal MNOSZ szerint.
 - b) merev kapcsoló rúddal.

Kapcsolás középütközős csillekapoccsal.

A középütközős csillekapocs két részből áll, és pedig a horogból és kengyelből. A kapcsolás guggoló helyzetben a legbiztonságosabb, amikor is félkaral benyúlva, a csillék közé az egyik csille horgát beleakasztjuk a másik csille kengyelébe. Ezeket a csilléket összekapcsolni, vagy szétakasztani csak akkor szabad, ha a csillék már megálltak.

D) Járművek fékezése.

A bányavasúton való tolatás alkalmával csak a mozdony fékez, mivel a többi jármű nincs felszerelve semmiféle fékberendezéssel. Ezért az alábbi rendelkezések kizárólag a mozdonyra, illetve mozdonyvezetőkre vonatkoznak.

1. A mozdonyt és vele a vonatot úgy kell kezelni, hogy fékezés közben sem a mozdony, sem a járművek kárt ne szenvedjenek. A mozdony fékberendezésének mindenkor kifogástalanul kell működni.
2. Nedves időben, ha a pálya csúszós, vagy síkos, akkor a mozdonyvezető homokot köteles használni. Száraz homokot az arra kijelölt dolgozó köte-

les az erre a célra készített ládában tartani, amelyet gondosan át kell rostálni, hogy abban sem nagyobb darab kavics, vagy egyéb anyag ne legyen.

3. Állomások közötti távolsági menetnél a vonat végére fékkel ellátott kocsi kell kapcsolni, amelyen a vonatkísérő foglal helyet.
4. A fékeket úgy kell kezelni, hogy fékezés közben kerekek meg ne csússzanak.
5. Javítás alatt álló, vagy hiányos pályarészeknél fékezést, váltókon és keresztezéseken pedig a fékek teljes meghúzását — veszély esetét kivéve — kerülni kell.
6. A vonatkísérő kötelessége, hogy műszak elején és üzem közben is a fékes kocsi fékjének működését felülvizsgálja. Ha nem működik, akkor a kocsi ki kell állítani javításba.
7. Mozgás közben a vonatkísérőnek a mozdonyvezető hangjelzései szerint kell a féket kezelni.

Tolatásoknál megtartandó általános rendelkezések

A tolatás történhetik bejárással, vagy szalasztással. Bejárással történik a tolatás akkor, ha a mozdony a járműveket vontatva, vagy tolva, egymással és a mozdonnyal összekapcsolva továbbítja a kívánt helyre.

Szalasztásnak nevezzük a tolatásnak azt a módját, mikor a járműveket egymástól, vagy a mozdonytól szétkapcsolva, a lejtő, vagy a vontatójár

mű lököereje segítségével juttatjuk a kívánt helyre.

A bányavasút területén szalasztással tolatni nem szabad!

Ha egyszerre több mozdonnyal, vagy mozdonnyal és más módon is szabad a bányavasút területén tolatást végezni, minden tolató csapat élére felelős tolatásvezetőt kell kijelölni, ez rendszerint a mozdonyvezető. Az egyidejű tolatásoknál a tolató csapat körzetét el kell határolni, és ügyelni kell arra, hogy a különböző helyeken végzett tolatások egymást ne veszélyeztessék.

A tolatásvezető a munkát személyesen köteles irányítani és rendelkezéseit közvetlenül kiadni, a tolatásban résztvevő dolgozókat részletesen tájékoztatni a végzendő műveltekről.

Tolatás emberi erővel.

Emberi erővel legfeljebb öt kocsit, legfeljebb 3 százalékos lejtőben és csak lépésben szabad tolatni. A tolatást tolatásvezetőnek személyesen kell irányítani.

A tolatáshoz a tolatásvezetőn kívül annyi személy szükséges ahány a mozgó kocsikat fék, fékdorong alkalmazásával biztosan meg tudja állítani.

A tolatás vezetője a tolatás megkezdése előtt köteles a tolatásban résztvevőket teendőikre kioktatni. A járművek megállítása lehetőleg kézfékkal történjék.

Emberi erővel végzett tolatás alkalmával a járműveket a vágányon kívül haladva, oldaluknál vagy sarkuknál kell tolni. A járműveket nem szabad húzni és nem szabad a járművek között távozni.

Fékdorong.

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.

Fékdoronggal csak jól begyakorolt vasútüzemeltetőknek szabad fékezni.

Ha emberi erővel végzett tolatáskor a kocsik között nincsen használható kézifékes kocsi, a kocsikat fékdoronggal kell fékezni.

A kocsik fékdoronggal való fékezését a következők szerint kell fékezni:

A fékezőknek a kocsik egyazon oldalán kell helyet foglalniuk. A fékdorongot a kocsi hossztartója és valamely más, alkalmas támpont között kell elhelyezni úgy, hogy a fékdorong a kerékabroncs futófelületére feküdjék, és szükséghez képest, kerékabroncshoz kell szorítani.

Használat közben a fékdorong mögött arccal menetirány felé fordulva kell a kocsik mellett haladni.

Ha a betöltött fékdoronggal a vágány mellett lámpaoszlopok, vagy egyéb akadályok miatt

szély nélkül elhaladni nem lehet, a fékdorongot idejében ki kell húzni, az akadályt gyorsan meg kell kerülni és azután a fékdorongot ismét vissza kell helyezni.

A fékdoronggal fékezni csak olyan sebességgel haladó kocsikat szabad, amelyeket a dolgozó gyors lépéssel kíséreni tud.

A kocsi megállása után a fékdorongot ki kell húzni.

A fékdorongra ülni, vagy azon himbálózni, továbbá hibás fékdorongot használni nem szabad.

Nem szabad a fékdorongot használni, ha a talaj egyenetlen, a kavicságy fel van bontva, az utat magas hó, vagy jég borítja, ha sötétben a tér nincs jól megvilágítva, továbbá úrszelvénybe érő tárgyak felőli oldalon, ahol a külső sínpártól számított 2,65 m szabad tér oldalra nincs biztosítva és mindazon helyeken, ahol a dolgozó testi ép-sége ebből kifolyólag veszélynek van kitéve.

Robbanóanyag szállítása.

Robbanóanyag szállítása alkalmával az „Általános Robbantási Biztonsági Szabályzatokat kell alkalmazni.

E) Jelzésadás tolatásnál.

Tolatáskor a jelzési utasításban megállapított jelzéseket szabad csak használni. Jelzést kizárólag a vonatkísérő adhat. Más, a pályán tartózkodó

személyek, mégha az feljebbvaló is, tolatási jelet zést nem adhat, azaz sem integetni, sem szájjal füttyülni nem szabad.

F) *Tolatás motormozdonyal.*

A tolatást a bányavasúton kizárólag mozdony végzi. Tolatásoknál az engedélyezett sebessége, valamint a helyi és időjárási viszonyokat figyelembe kell venni.

Álló kocsicsoporra olyan óvatosan kell rájárni, hogy az ütközők csak gyengén érintkezzenek.

Tolatáskor meg van engedve, hogy 2,5 százalékos esésnél nem nagyobb esésű pályán sodronykötéllel húzzunk, kocsicsoportot a mozdony vágányával párhuzamos vágányon. Ez esetben a vonatkísérő mindig haladás irányában, a kötélmögött lehet és az így mozgatott kocsikat kézfékekkel, annak hiányában fékdoronggal kell megfékezni. Tárók bejáratán át való kocsik betolásakor a megengedett legnagyobb menetsebesség 5 km/óra lehet és a vonatkísérő köteles a tolt kocsisor előtt haladni miközben állandóan a jelzősípval „Figyelj” jelet zést ad a táróban dolgozók figyelmeztetésére.

Tolatni csak összekapcsolt csillecsoportot szabad amelyet egyidejűleg a mozdonyhoz is össze kell kapcsolni, ellenkező esetben a csillék megszaladásának veszélye áll fenn.

Tolatni úgy nem szabad, sőt szigorúan tilos, hogy

a szomszédos ugyanazon vágányon levő csilléket gömbfával tolja meg a mozdony.

Tolatás sorompóval fel nem szerelt üzemi útátjárón.

1. Az útátjáróhoz közeledni és ott áthaladni vasút, valamint közúti járművekkel legfeljebb 5 km/óra sebességgel szabad.
2. Az üzemi belső útátjáró a 2. fővonal (Zsóberke felé) 2. sz. szelvénye előtt van. Ennek fedezésére a fővonalon egy sebességcsökkentő jelzőtábla által, a közúton pedig figyelmeztető jelzőtábla által történik.
3. Az üzemi útátjáró fedezésére egy kijelölt dolgozó köteles a vonat érkezésekor az útkereszteződésnél nappal jelzőtárcsával, sötétben pedig vörösfényű jelzőlámpával helyet foglalni és a közúton közlekedő személyeknek „Megállj” jelzést adni.

G) Védekezés kocsimegfutamodás ellen.

1. Járműmegfutamodásnak minősül a járművek szükségtelen elmozdulása, vagy a kívánt helyen túl való haladása, vagy onnan visszagördülése.
2. Tolatás közben a tolatást végző dolgozók kötelesek állandóan készen állni a jármű megfutamodások megakadályozására és az esetleges megszaladt járművek megállítására. A megállításhoz alkalmas fékdorongot jó állapotban, használatra készen kell tartani.

3. Álló vagy mozgásban levő kocsira olyan óvatosan szabad rájárni, hogy emiatt kocsimegfutamodás ne következzen be.
4. Tolatás befejeztével a vágányon álló kocsikat, illetve csilléket az alábbiak szerint kell megfutamodás ellen biztosítani:
 - a) a csilléket egymással össze kell kapcsolni,
 - b) egyedlű álló csilléknél a két szélső kerékpár alá 1—1 alátétfát kell helyezni,
 - c) egyazon vágányon álló csillecsoportokat az a), b) bekezdésben meghatározott módon, külön-külön kell megfutamodás ellen biztosítani.

Álló járművek megfutamodás elleni biztosítása 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 azok a kerekekhez szorosan simuljanak.

5. Teendők jármű megfutamodás esetén.
Mégfutamodott csillék megállítására valamennyi dolgozó köteles a vágányra homokot, kavicsot, talpfát helyezni.
Ha megfutamodás következtében összeütközéstől, vagy ütéltéréstől s emiatt súlyosabb balesettől lehet tartani, akkor a csillét ki kell siklatni.
6. Azon esetben, ha a megfutamodott csillék mégis kijutnának a nyílt pályára, akkor a karácsonylo-

vai állomás távbeszélőn, haladék nélkül értesítendő.

7. A megfutamodás elleni biztosításért mindenkor a felatást végző mozdonyvezető és hozzá beosztott vonatkísérő felelős.
8. Vihar esetén a biztosítást fokozottabb figyelemmel kell végezni.

IV. fejezet.

Vágányzárás

1. Vágányzárnak nevezzük valamely vágánynak, vagy vágányrésznek a vasúti forgalomból hosszabb vagy rövidebb időre való kiiktatását. Vágányzárás történhet előre látott és előre nem látott okok miatt.
2. Előre látott okok miatt a vasútüzemvezetőnek fel kell készülnie. Ilyen eset lehet a pályajavítás, építményeken végzendő munkák stb. A munkát úgy kell tehát megszervezni, hogy a vasútüzem a szállítás szünetelésével a vállalat termelését ne csökkentse.
3. Előre nem látott vágányzárás következik be akkor, ha valamely vágány vagy vágányrész váratlanul válik járhatatlanná. Baleset, vagy más rendkívüli esemény okozhatja.
4. Az előre látott vágányzárást a vasútüzemvezető rendelj el és köteles a szükséges jelzések kitűzéséről és az összes érdekelt személyzet értesítéséről gondoskodni.

5. Előre nem látott vágányzárás esetén a járhatatlanságot megállapító dolgozó köteles a vasútüzemvezetőnek jelenteni. A vasútüzemi dolgozókat erről a vasútüzemvezető köteles értesíteni. A fedezés végrehajtása annak a dolgozónak a kötelessége, aki a hiányosságot észrevette. Ilyenkor a járhatatlan vágányrész fedezését a jelzésrészben meghatározott rendelkezések szerint kell végezni.

V. Fejezet.

Rendkívüli események

1. Rendkívüli eseménynek nevezzük a vasútüzemben előforduló akadályokat és baleseteket. Ha a rendkívüli események okozta nehézségek elhárításán az utasítás nem tartalmaz rendelkezést, a vasútüzemben foglalkoztatott dolgozók olyan intézkedéseket kötelesek tenni, amelyek legalkalmasabban a forgalom, vagyon- és személybiztonság megóvása mellett a nehézség elhárítására.
2. A vasútüzemben előforduló minden baleset vagy ilyenekre vezethető eseményt a vasútüzemvezetőnek azonnal be kell jelenteni. A vasútüzemvezető köteles az elhárítás iránt azonnal intézkedni és segélynyújtásról gondoskodni.
3. Rendkívüli időjárás alkalmával (vihar, felhőszerkedés, hófúvás) a bányavasút állapotát fokozott mértékben kell figyelemmel kísérni és a helyzetéről a vasútüzemvezetőt állandóan tájékoztatni. Járha

tatlanná vált vágányra vonatnak vagy vasúti járműnek rájárni nem szabad.

E tekintetben a IV. fejezet intézkedései az irányadók.

4. Téli, zord időjárásra a vasútüzemnek fel kell készülnie. A vasútüzemvezetőnek meg kell szerveznie a különböző üzemszervek közötti együttműködést. Gondoskodni kell a szükséges létszámról és anyagokról.
5. Havazáskor gondoskodni kell a hó eltakarításáról, hogy az úrszelvény biztosítva legyen, a váltók állítása zavartalanul megtörténhessék.
6. Igen zord időjárásban a szabadban dolgozók részére melegedő helyiségről kell gondoskodni.
7. Baleset előfordulásakor annak körülményeit az üzemvezető jegyzőkönyvben köteles megállapítani. A jegyzőkönyv a következőket tartalmazza:
 - a) a baleset tárgyát,
 - b) a baleset helyének, idejének és lefolyásának pontos leírását, rámutatva arra, hogy a szolgálatban levő dolgozók helyükön voltak-e?
 - c) az időjárást, kitérve arra, hogy a látás korlátozott volt-e és mennyire (pl. szeles, derűs, borús, sűrű köd, 5 m látási távolság, 5 fok hideg stb),
 - d) alkalmazott sebességet,
 - e) szolgálatot végző érdekelt dolgozók a baleset időpontjáig mikortól, meddig voltak szolgál-

latban, valamint a balesetet megelőző 72 óra
belül, szolgálattételükre vonatkozó adatok.

- f) a baleset előidézésében vétkes, vagy annak k
lálható dolgozók a szükséges utasításokkal
vannak-e látva, vizsgáztatva volta-e és mikor
az oktatásukról való távolmaradást,
- g) azoknak a szolgálatban volt dolgozóknak sz
szerinti vallomását, akik a baleset okáról
lefolyásáról felvilágosítást tudnak adni,
- h) a baleset vélt, vagy megállapított okát,
- i) a tett intézkedéseket.

Ha a balesetből kifolyólag személyi sérülés va
haláleset történt, a jegyzőkönyvbe fel kell venn

- a) sérült, vagy meghalt személy nevét, szület
helyét, stb., egyébként a bányauzemben alka
mazott baleseti lapot kell kitölteni.

A jegyzőkönyv felvételekor szem előtt tartand
hogy a megállapításokat törvényes úton biztosít
ni kell.

Minden 3 napon túl gyógyuló sérülés esetén, ba
eseti lapot kell kitölteni, amely egyben jelentés
is szolgál.

Minden halálos balesetet haladéktalanul jelent
kell a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőségne
Miskolc, Ózdvidéki Szénbányászati Tröszt, Putn
és az elsőfokú rendőrhatalóságnak, Ózd.

- 8. A vasútüzem dolgozói részére külön kell tart
gyógyszert és kötszert az előírt elsősegélyny
tó ládában.

9. Valamennyi dolgozó kötelessége a pálya tartozékainak, forgalmi, jelzési, értekezési és egyéb be rendezéseinek megrongálását, vagy az erre irányuló kísérletet megakadályozni.
10. Aki a vasútüzem kötelező rendjét figyelemzetés ellenére sem tartja be, vagy aki szándékos rongálást okoz, vagy azzal gyanúsítható, a vállalat vagy üzem vezetőségének fegyelmi-re kell jelenteni. Az üzem vezetősége a bejelentés alapján, a Munka Törvénykönyv rendelkezéseinek figyelembe vételével az esetet kivizsgálni tartozik és fegyelmi ítéletet kell hozzon.
11. A bányavasút segélynyújtó helye a Karácsonylova állomás forgalomirányító helyiségében van. A segélynyújtó hely vöröskereszttel és „Segélynyújtási hely” felirattal ellátott táblával van megjelölve.

IV. RÉSZ.

Jelzési szolgálat

I. Fejezet.

Általános rendelkezések

1. Az utasításnak a mozdonyvezetők-re vonatkozó rendelkezéseit ismerniök kell a szállítás irányításával megbízott, vagy azzal foglalkozó magasabb beosztású dolgozóknak is.

2. A 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 vasútüzemi dolgozók és a pálya közlekedésében tartózkodók testi épségét,
- b) védik a vasútüzemi dolgozókra bízott népi vagy állami tulajdonú eszközöket,
- c) biztosítják a rugalmas és veszélytelen üzemeltetést.

4. A jelzést adó a szükséges jelzést mindenkor idejében, az utasításnak megfelelően, félreérthetetlenül köteles adni.

5. A jelzések megfigyelésére kötelezett dolgozók, főként a mozdonyvezetők munka közben kötelesek állandóan figyelni a teret és a jelzéseket és késedelem nélkül kell végrehajtani a jelzőkkel, vagy jelzésekkel kapott parancsot.

6. A vasúti jelzések jelzőeszközökkel és jelzőkkel adhatók.

7. 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.

Nappal és sötétben alkalmazandó jelzéseket kell adni:

a) fényjelzőkön,

b) bányatérségekben,

c) ha a távolbalátás korlátozott.

8. A távolbalátást akkor kell korlátozottnak minősíteni, ha időjárási okok miatt (köd, eső, sűrű eső, sűrű havazás, hófúvás, porfelhő, füst stb.) a jelzéseket 100 m távolságból nem lehet biztosan felismerni. Szabadlátás korlátozottsága esetén (erdő, fák, kanyarulatok, épületek) a jelzéseket olyan módon és helyről kell adni, hogy azt az érdekelt idejében és biztosan észlelhesse.

9. Csak az utasításban rendszeresített jelzéseket szabad alkalmazni.

10. A bányavasúton a fékút 40 méter.

11. Tolatás közben, a vonatkísérő a megfelelő kézi eszközöket magánál köteles tartani.

12. A vonatkísérő felelős azért, a hogy kiadott jelzőeszközök teljesen jó állapotban, mindig rendelkezésre álljanak.

13. Aszerint, hogy a jelzők mivel fejeznek ki jelzést, alak és fényjelzőket különböztetünk meg.

Bányatértségben kivilágított alakjelzőket kell használni.

II. Fejezet.

Jelzőeszközökkel adható jelzések

A) A pálya állapotával kapcsolatos jelzések és alkalmazásuk.

A pályával kapcsolatos jelzések a „Szabad”, „Lassan”, „Megállj” és „Jármű közeledik”.

Ezeket a jelzéseket a vonat menetirányát tekintve, a vágány jobb oldalán kell adni, ha az utasítás mást nem ír elő.

I. „Szabad” jelzés és alkalmazása.

A szabad jelzést lassúmenet végének megjelölésére kell alkalmazni. A jelzést a járművek menetirányát tekintve, a pálya jobb oldalán kell elhelyezni.

Nappal:

Kitűzött jelzőtárcsa zöld lapjával a vonat felé fordítva.

Sötétben:

Kitűzött jelzőlámpa mozdulatlan zöld fénnel a vonat felé fordítva.

II. „Lassan” jelzés:

A lassan jelzést ideiglenesen, lassan bejáratott pályarészek jelzésére kell alkalmazni. A jelzést

azt jelenti, hogy a pályára engedélyezett sebességet valamilyen ok miatt csökkenteni kell.

Nappal:

Kitűzött sebességjelző a vonat felé fordítva.

Sötétben:

Kivilágított sebességjelző a vonat felé fordítva.

Lassú menetként 5 km/óra sebességet kell tartani.

III. „Megállj” jelzés:

A megállj jelzés azt jelenti, hogy valamilyen veszélyes akadály miatt minden vasúti járművet meg kell állítani.

Nappal:

Kibontott jelzőzászló, vagy egyéb tárgy körben forgatása a vonat felé fordítva, vagy kitűzött jelzőtárcsa vörös lapjával a vonat felé fordítva.

Sötétben:

Bármilyen színű fény körben forgatása a vonat felé fordulva, illetve a kitűzött mozdulatlan vörös fény a vonat felé fordítva.

1. Kézi jelzéssel adott „Megállj” jelzésre a vasúti járműveket, amilyen gyorsan csak lehet, meg kell állítani, és pedig azon a helyen, ahol a jelzés történik, vagy ki van tűzve.
2. Ha a vágány valamilyen oknál fogva nem járható, a járhatatlan pályarészt mindkét irányból kitűzött „Megállj” jelzéssel kell fedezni.
3. A kitűzött „Megállj” jelzést az illető vágány két sínzála között, a járhatatlan pályarész

előtt 20 m-re mindkét irányban kell alkalmazni.

B) A mozdonyvezető jelzései.

A jelzések adhatók villamos, vagy légkürttel, illetőleg jelzőhanggal (csengővel).

„figyelj”

egy hosszú hang, csengővel több ütemben adott kettős csengő ütés.

„a vonatkísérő hívása”

több hosszú hang, csengővel több ütemben adott hármass csengő ütés.

„a féket húzd meg”

három rövid hang.

„a féket ereszd meg”

egy hosszú, egy rövid, egy hosszú hang.

„féket kissé húzd meg”

egy rövid hang.

„féket kissé ereszd meg”

egy hosszú, egy rövid hang.

A mozdonyvezető felelős azért, hogy a mozdony jelzőberendezése kifogástalan állapotban legyen. Köteles szolgálatba lépéskor a jelzőkészüléket kipróbálni.

Ha a jelzést adó készülék nincsen kifogástalan állapotban, a mozdonyt szolgálatképtelennek kell nyilvánítani.

Ha a jelzést adó berendezés szolgálat közben romlik el, a mozdonyvezető köteles a vonat

megállítani és a vonatkísérőt a hibáról értesíteni. Ezután a vonatkísérőt a mozdonyra fel kell venni, aki a szükséges jelzéseket a nála levő jelzőeszközökkel végzi. Így kell a mozdonyszínbe járni és megjavításáig a mozdony szolgálatképtelennek minősül.

„Figyelj” jelzést kell adni:

- a) át nem tekinthető ívekben és alagutakban, tárokbán való behaladás előtt,
- b) egyszerű útátjáró jelzónél,
- c) közvetlenül a mozgások megkezdése előtt,
- d) mindenkor, ha adását a személy-, illetőleg forgalombiztonság megóvása szükségessé teszi.

Egyszerű útátjáró jelzónél a „Figyelj” jelzést általában 3 másodpercig kell adni.

Az útátjáró jelzőtől az útátjáróig folytatólagosan kell adni a „Figyelj” jelzést, ha:

- a) távolbalátás korlátozott,
- b) a jelzés hallhatóságát a szél, vagy más körülmény korlátozza.

„Vonatkísérő hívása” jelzés.

Ezt a jelzést akkor kell adni, ha rendkívüli okok miatt, vagy segítségnyújtás miatt a vonatkísérőre szüksége van a mozdonyvezetőnek. Erre a jelzésre a vonatkísérő köteles azonnal a mozdonyhoz

sietni, s ott a mozdonyvezető rendelkezésére állni.

Jelzés a fékezésre.

„A féket húzd meg”, „a féket kissé húzd meg”, „a féket ereszd meg”, a „féket kissé ereszd meg” jelzéseket a mozdony vezetője a jármű mozgás és mozgási sebesség szabályozása céljából köteles adni. A jelzések hallatára a vonatkísérő a kézi-fék megfelelő kezelésével köteles a jelzéssel adott parancsot végrehajtani.

C) Jelzések tolatáskor.

A vonatkísérő jelzőeszközökkel adhat: „előre”, „hátra”, „lassan”, „megállj” jelzést.

„Előre”: egy hosszú fütty a jelzősípval, azonkívül: Nappal: jelzőzászló függőleges irányban fel-, lemozgatva. Sötétben: fehérfényű lámpa ugyanúgy mint a zászlóval.

„Hátra” egy rövid és egy hosszú fütty a sípval, azonkívül: Nappal: jelzőzászló vízszintes irányban ide-oda mozgatva. Sötétben: jelzőlámpa vízszintes irányban ide-oda mozgatva.

„Lassan” több hosszú fütty a jelzősípval, azonkívül: Nappal: jelzőzászlót rézsút lefelé tartva. Sötétben: jelzőlámpát magasan a feje fölé tartva. „Megállj” több rövid fütty a jelzősípval, azonkívül:

Nappal: jelzőzászlót körben forgatva.

Sötétben: jelzőlámpát körben forgatva.

Tolatás alkalmával akkor kell „Előre” jelzést adni, ha a mozgást a vontató mozdony vízhűtője irányában kell végezni.

„Hátra” jelzést pedig akkor, ha a mozgást az előbbivel ellenkező irányban kell végezni.

A vonatkísérő szolgálatban köteles jelzősípot, nappal kézi jelzőzászlót, sötétben valamint nappal is, ha a látás korlátozott, három irányban fehér fényt mutató kézi jelzőlámpát maguknál tartani és a jelzések adására használni. A jelzősíp zsinórja könnyen szakadó, vékony anyagból legyen, hogyha valahová beakad, a dolgozót a mozgó jármű magával ne rántsa.

D) Jelzések a mozdonyon és a vonatokon.

Jelzések a mozdonyokon:

Nappal: jelzés nincsen.

Sötétben: a mozdony elején és végén egy-egy fehér-fényű lámpát kell alkalmazni.

Vonatok végén nappal egy fehérszegélyes, vörös színű tárcsa, sötétben vagy a távolbalátás korlátozásakor egy vörös fény.

Jelzőkkel adható jelzések

1. *Utátjáró jelzők és jelzésük:*

Az utátjáró jelző a mozdonyvezető számára parancsot ad „Figyelj” jelzés adására és az utátjáró megfigyelésére.

Az egyszerű utátjáró jelzőt sorompóval fel nem szerelt utátjárók előtt kell az út tengelyétől nézve, 60 m-re felállítani. Egyszerű utátjáró jelző a 2. sz. fővágányon, a 3. sz. szelvényben, továbbá a 6. sz. fővágányon, a 6. és 12. sz. szelvényekben van.

2. *Sebességjelzők:*

a) *ideiglenes sebességjelző:*

Fekete, belülről kivilágítható vaslemez szekrény, az alkalmazható legnagyobb sebességgel feltüntethető számkivágással.

b) *Állandó sebességjelző:*

Nagyméretű fehér táblán az alkalmazható legnagyobb sebességre utaló fekete szám.

Állandó sebességjelző van a 2. sz. fővágányon a 3. sz. szelvényben, az egyszerű utátjáró és forgalmas üzemtér miatt, továbbá a fafelvonó lejtőspálya miatt a 9. sz. szelvény után. Állandó sebességjelzőt akkor kell alkalmazni, ha a pályaviszonyok miatt a sebességcsökkentés állandó jellegű.

Állandó sebességjelzőt sötétben (kivilágítani nem kell.

3. Lejtésjelzők:

A lejtésjelzők a mozdonyvezetőt a pálya lejtésviszonyaira figyelmeztetik és parancsot adnak a sebesség esetleges szükséges csökkentésére. A lejtésjelzők mind a két irány felé mutatnak és az azon feltüntetett távolságra közlik a pálya lejtésviszonyait. A lejtésjelzőt a pálya szelvényezése irányában nézve, a pálya jobb oldalán kell felállítani.

A lejtésjelzők jelzései:

- a) a pálya vízszintes, feketekeretes, négyszögletes tábla, melynek alsó fele fehér, felső fele fekete. A fehér részben a vízszintes távolságot méterekben kifejezve, 0 fekete számok jelzik.
- b) a pályán emelkedő következik:
Feketekeretes, négyszögletes tábla, amelynek alsó fele fehér, de középen csúcsban végződik. A tábla felső két sarka háromszögalakban fekete. A csúcsban levő vörös szám ezrelékben az emelkedés nagyságát, alatta az emelkedés távolságát méterekben fekete szám jelzi.
- c) A pályán esés következik: a b) alatti fordítottja.
A lejtésjelzőket ki-, illetve megvilágítani nem szabad.

4. Biztonsági határjelzők:

A biztonsági fehér-fekete-fehérre mázolt fekvő gerenda, vagy síndarab.

Azt a helyet jelöli meg, amelyen belül az egyik vágányon levő jármű a másik vágányon levő jármű mozgását nem akadályozza. A jelző mindenféle járműre érvényes.

A biztonsági jelzőt az összefutó vágányok között kell elhelyezni, ahol a vágánytengelyek egymást 1650 mm-re megközelítik.

5. Különleges közúti kézijelzés.

„Megállj”

A jelzéstadó vasútüzemi dolgozó a vasút és üzemi út pályaszintbeli keresztezésénél a vágánytól 2 méter távolságban, az út közepén állva, arccal a közlekedő felé fordulva.

Nappal:

Mindkét oldalán vörös-fehérre festett jelzőtárcsát nyújtott karral, mozdulatlanul magasba tart.

Sötétben:

Előre és hátra vörös fényt mutató jelzőlámpát vállmagasságban mozdulatlanul tart.

Tolatások alkalmával, amikor az útatjárón csilleforgalom van, jelzésadást kell adni mindaddig, amíg a vasúti járművek az üzemi úton való közlekedést veszélyeztetik.

6. *Fedezetlen nyíltvonalai váltóra figyelmeztető jel:*

A nyílt vonalon levő váltók előtt elhelyezett köralakú tárcsa, melyen fehér mezőben fekete nyíl mutatja a kitérítés irányát. A kérdéses váltó előtt a fékút-távolságnak megfelelően állítandó fel. Elhelyezve két darab, a 6. sz. fővonal kitérő vágányának két váltója előtt. A mozdonyvezetőt óvatosságra és sebességcsökkentésre figyelmezteti.

7. *Állomásjelző tábla:*

Kerek tárcsa fehér mezőben, vörös szegéllyel egy fekete V-betű. Állomások bejárata előtt fékút-távolságra elhelyezve: egy Zsóberkében, egy Bánberkében, egy pedig Karácsonylovában. Mozdonyvezetőt sebességcsökkentésre figyelmezteti.

8. *Úrszelvényakadály jelzőtábla.*

Téglalapalakú tábla, amelyen fehér mezőben fekete nyíl mutat az úrszelvényakadályt jelentő tárgy felé. A táblát mindig az akadályt képező tárgyra kell helyezni. Karácsonylova állomás épületének kiugró része képez akadályt, mindkét irányban elhelyezett jelző.

A jelző menetsebesség-csökkentést és fokozott óvatosságot ír elő.

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 jeleltetésére, 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. Súlyos vétséget követ el az, aki nem képesített egyéneket mozdony vezetésére, vagy akár megindítására utasít. Fel-tankolt, menetre kész mozdonyt csak azoknak szabad megindítani, akik arra hatóságilag képe-sítve vannak.

IV. Megjelenés szolgálatra, a mozdony megvizs-gálása és szolgálatra való előkészítése.

A mozdonyvezető és vonatkísérő köteles az üzem-vezető által, a munkabeosztásban meghatározott időpontban, pihent és józan állapotban a moz-donyszínbén megjelenni és mozdonyát szolgálat-ra előkészíteni.

Indulás előtti teendők:

1. Meg kell vizsgálni a motor teknőjét, megfelelő olajnívót mutat-e a nívópálca. Hasonlóképpen az adagoló nívópalcájával ellenőrizendő az adagoló-ban levő kenőolajállás. Az adagoló mellett levő regulátorházba egy ujjnyi olajat kell önteni.
2. Fel kell tölteni az üzemanyag tartályt, ha annak tartalma háromnegyed részben lefogyott. Az üzemanyag tartályban az olajállást csakis tiszta fa-palcával szabad megmérni. A nyitott tartályhoz nyílt lánggal közelíteni tilos.
3. Fel kell tölteni a hűtőt tiszta vízzel, s azalatt a

motort alapgázzal járattatni kell. Megvizsgálandó a ventilátor ékszíja, csapágya stb.

4. Meg kell vizsgálni az akkumulátort, nincs-e a sarkkiömlővel, külső sérülések nem láthatók-e. Megvizsgálandó az akkumulátorból jövő vezeték szigetelése, különösen a lemezfalon átmenő nyílásnál. Ki kell próbálni a lámpákat, a villamos jelzőkürtöt.
5. Átvizsgálandó a fékberendezés és a hajtóláncok, a kerekek és a csapágyak, továbbá a hordrugók és a homokoló berendezés.
6. Meg kell vizsgálni, hogy a fontosabb elemek összekapcsoló csavarok nem lazultak-e meg.
7. Ezen vizsgálatok elvégzése közben a motort és mozdonyt teljes egészében meg kell tisztítani az olajtól, portól és minden szennyeződéstől. Ezekben a munkálatokban a vonatkísérőnek segítenie kell és a mozdonyvezető utasításait köteles végrehajtani. A szabályszerű végrehajtás a mozdonyvezetőnek ellenőrizni kell. A mozdonyvezető azonban köteles mindenkor jelen lenni, tehát távollétében a vonatkísérő legfeljebb a mozdony tisztogatását végezheti el.

A mozdonyvezetőnek gondoskodni kell arról, hogy a szolgálathoz szükséges kézi jelzőeszközök, úgynevezett jelzősíp, jelzőzászló, jelzőlámpa, használható, jó állapotban legyenek, a homoktartó 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 elveszett felszerelési tárgyokról azonnal az üzemvezetőnek jelentést tenni.

V. *Megindulás a mozdonnyal. Járműmozgató.*

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 „Figyelj” jelzést kell adni.

A motort üresjárásban, a legalacsonyabb fordulattal, alapgázal szabad járattal, meginduláskor pedig lassan, fokozatosan kell a gázt adni. A bányavasút egész területén, a mozgásoknak a legnagyobb elővigyázatossággal kell történniök. 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 menetközben.*

A vonat megindulásának a „Figyelj” jelzés után elővigyázattal, erős rángatások és lökések nélkül kell történnie. Hasonló módok megálláskor, vagy

álló csillesor rájárásakor nem szabad erős ütőzésekkel előidézni.

A mozdonyvezetőnek menetközben állandóan az ülésen kell helyet foglalnia. Felállni, vagy menetközben leugrani és a mozgó mozdony elől váltót állítani s ezután a mozdonyra visszaülni szigorúan tilos. A mozdonyvezető felelős azért, hogy sem a mozdonyra, sem a vágányra engedélyezett sebességet túl ne lépje.

Menetközben köteles előre és hátra egyaránt legéberebb módon figyelni.

A vonatkísérőnek menetközben a vonat végén kapcsolt pályakocsin kell helyet foglalni. Másuttaliban levő járműre fel és leugrani szigorúan tilos. A vonatkísérő kötelessége menetközben vontatott csilléket figyelemmel kísérni és ha valami rendellenességet vesz észre, azonnal köteles „Megállj” jelzést adni.

VII. Teendők szolgálat befejezése után.

A szolgálat befejezése után a mozdonyvezető köteles a mozdonyt az őt felváltó mozdonyvezetőnek átadni. A mozdonyra, pályarészekre vonatkozó észrevételeit vele közölni, a karbantartás naplóba a felmerült hiányosságokat bejegyezni. A vonatkísérő köteles a kézi jelzőeszközöket a jelzősíp kivételével, az őt felváltó társának, a mozdonyvezető jelenlétében átadni.

Azon esetben, ha a műszak befejeztekor nincs felváltás, akkor a mozdonyvezető a mozdonyt,

vonatkísérő a jelzőeszközöket a mozdonyszínben köteles elhelyezni.

Ha a mozdonyvezető a motormozdonyt hosszabb időre szándékozik elhagyni, a motort le kell állítani és a kéziféket be kell húzni. Az áramkört záró kulcsot a motorvezető vegye magához, vagy helyezze el biztonságos helyen. Ha az áramkört a szabályozó fogantyúval zárjuk, akkor a szabályozó fogantyút kell annak „0” állásában levenni és 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.

Fagypont alatti hőmérsékleten szabadban, vagy nyitott állomásokon elhelyezett mozdonyok hűtővizét le kell eresztetni. Hosszabb ideig fagyban állott mozdonyok megindítását csakis a szerelő részleg segítségével szabad végezni.

IX. Magatartás kisiklások és egyéb balesetek alkalmával:

Mozdony kisiklása esetén a kisiklott mozdonyt a vonatkísérő segítségével, a mozdonyvezetőnek hétéver alkalmazásával a vágányra vissza kell emelni. Ha ez nem lehetséges, akkor segítséget kell kérni. Minden mozdonykisiklást az üzemvezető-

nek jelenteni, illetve az üzemi naplóba beírni.

A mozdonyt visszaemelés után alaposan át kell vizsgálni, be kell mérni és csak legnagyobb óvatossággal szabad megindulni. Tilos a vágányra leesett mozdonyt más járművel vagy egyéb módon a váltón felhúzni a vágányra. Hasonlóképpen tilos bármilyen vágányról leesett járművet a váltón húzni a vágányra. Ezen tilalom megszegésénél 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.

VI. RÉSZ.

Az országos bányaműszaki főfelügyelőség 555/1958. számú utasítása

Diesel-mozdonyok földalatti (bányabeli) használatának szabályozása tárgyában.

Az Országos Bányaműszaki Főfelügyelőség a 41/1955. (VII. 21.) M. T. sz. rendelet 1. § a) és f) pontjában foglalt hatáskörénél fogva, a nehézipari miniszterrel és a SZOT elnökével egyetértésben a bányában (föld alatt) alkalmazott Diesel-mozdonyok használatát és az ott berendezett Diesel-mozdonyos szállítást az alábbiak szerint szabályozza:

Általános rendelkezések

1. §

1. Bányában csak az Országos Bányaműszaki Főfelügyelőség által bányabeli (föld alatti) használatra engedélyezett típusú mozdonyt szabad alkalmazni. A mozdonyon, vagy annak egyes részein az Országos Bányaműszaki Főfelügyelőség előzetes engedélye nélkül változtatást keresztülvinni tilos. A tartalék-, vagy pótalkatrészeknek egyenlő méretűeknek és minőségűeknek kell lenniök az eredeti alkatrészekkel.

2. A mozdonyszállítás üzeméhez, valamint a mozdonyszínek és a töltőállomások létesítéséhez a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség előzetes engedélye szükséges. Az engedély iránti kérelemhez mellékelni kell a mozdonyok darabvizsgálati jegyzőkönyveit.
3. A mozdonyszállítás üzemére vonatkozóan a bányaműszaki vezetője szolgálati utasítást köteles készíteni, melyben elő kell írni:
- a) vonatba (szerelvénybe) kapcsolható szállító kocsik (csille stb.) legnagyobb számát (üres és tele), a megengedhető legnagyobb szállítási sebességek és a fékerő figyelembevételével;
 - b) a szállítóokosikba rakható legnagyobb terhet és méreteit (rakszerelvényt); MÁV szabv.
 - c) a megengedhető legnagyobb szállítási sebességeket;
 - d) a megengedhető legnagyobb abroncskopás mértéket (sugarirányú és profilméreteket);
 - e) személyszállítás esetén az erre vonatkozó külön előírásokat és óvintézkedéseket;
 - f) a mozdonyszállításhoz beosztott szállítási és felügyeleti személyek kötelelességeit és a rájuk vonatkozó tilalmakat;
 - g) a mozdonyszállításra vonatkozó egyéb forgalmi intézkedéseket.
4. A (3) bek. szerinti szolgálati utasítás 1—1 példányát — a kerületi Bányaműszaki Felügyelőség által történt előzetes jóváhagyás után — elismer-

vény ellenében át kell adni a mozdonyszállításához beosztott felügyeleti személyeknek (szállítási felügyelők stb.) mozdonyvezetőknek és az oda beosztott egyéb dolgozóknak.

5. A Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség által jóváhagyott szolgálati utasítás biztonsági intézkedéseinek a megsértése a bányára vonatkozó biztonsági szabályzat megsértésének minősül.

Szellőztetési követelmények

2. §.

1. Diesel-mozdonyos szállítást csak olyan vágatban (vagy vágatszakaszon) szabad alkalmazni és folytatni, ahol biztosított a kipufogó gázoknak ártalmatlan mértékre való felhígítása és eltávolítása. A vágatban áramló levegő mennyisége nem lehet kevesebb, mint a legnagyobb telepítésű műszak összlétszáma alapján számított légmennyiségnek névleges mozdonylóerőként $6 \text{ m}^3/\text{perc}$ légmennyiséggel növelt értéke. 40 LE.
2. Ha a szállítívágatban vagy annak bármely szakaszán a bányalevegő szénmonoxid tartalma meghaladja.
 - a) a 0,005 százalékot, a szellőztetés megjavításával vagy az egyidejűleg járatott Diesel-mozdonyok számának csökkentésével, vagy egyéb módon haladéktalanul intézkedni kell a szénmonoxid

töménységének a fenti érték alá csökkentéséről;

- b) a 0,01 százalékot, az illető vágatban az összes Diesel-mozdonyokat üzemben kívül kell helyezni, s azokat újból üzembe helyezni csak akkor szabad, ha megfelelő intézkedések végrehajtásával biztosított a szénmonoxid töménységének a 0,005 százalékot meg nem haladó értékben tartása.

3. Azokban a vágatokban, ahol Diesel-mozdonyok szállítása történik, a bánya szellőztetési felelős által kijelölt helyeken és a Diesel-mozdonyok szokásos üzemében havonként egyszer meg kell határozni a bányalevegő szénmonoxid tartalmát.

4. A földalatti mozdonyszínek és töltőállomások áthúzó légárammal kell szellőztetni.

5. Külön szellőztetésű bányatérsekben egynél több Diesel-mozdony egyidejűleg nem tartható üzemben s annak üres (álló helyzetben történő) járata egyhúzában nem haladhatja meg az 5 percet.

Szállítóvágat és vágányzat

3. §.

1. A mozdonyszállításra berendezett vágatban;
a) vágat egyik oldalán legalább 80 cm, a másik oldalán legalább 20 cm szabad távolságnak kell lennie

a gördülő anyag (mozdony, csille, stb.) legkiállóbb széle és a vágatoldal, illetve a biztosító szerkezetek, illetve a vágat oldalában elhelyezett szerelvények (pl. csővezeték stb.) között.

- b) Rakodókon és a szállítókoszik vonatba kapcsolásának egyéb helyein, valamint azokon a vágatszakaszokon, ahol kettőnél több sínpár van lefektetve, az a) pontban megjelölt szabad távolságnak a vágat mindkét oldalán legalább 80 cm-nek kell lennie;
- c) személyszállítás esetén a be- és kiszállóhelyeken az a) pontban megjelölt szabad távolságnak a vonatszerelvény teljes hosszában legalább 100 cm-nek kell lennie;
- d) a szomszédos sínpárokat úgy kell fektetni, hogy a rajtuk álló gördülő anyag legkiállóbb szélei (rakszerelvényei) között legalább 30 cm szabad távolság legyen;
- e) a főte, illetve a főtebiztosítás és a mozdony, illetve a személyszállító koszik tetői között legalább 30 cm távolságnak kell lennie;
- f) szomszédos sínpárok között jároutat létesíteni tilos. Ez nem vonatkozik a rakodókra és a csillék vonatba kapcsolásának egyéb helyeire.

2. Az (1) bek. a) pontja szerinti 80 cm-es szabad távolság alól a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség egyes vágatokra vagy vágatszakaszokra kivételt engedélyezhet az alábbi feltételekkel:

- a) a mozdonyok legnagyobb menetsebessége nem

haladhatja meg a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség által engedélyezett, 10 km/óránál nagyobb azonban nem lehet;

- b) a jelen bek. rendelkezései alá tartozó vágatszakaszok elejét és végét az 1. § (3) bek. szerinti szolgálati utasításban meghatározott módon meg kell jelölni és az ilyen vágatszakaszok egyik oldalán legalább 50 méterenként, a 30 méternél kisebb sugarú kanyarokban pedig legfeljebb 20 m-ként legalább 120 cm széles, 80 cm mély és 180 cm magas bűvőfülkét kell készíteni. A bűvőfülkék bejáratait mindkét oldalán fehérre kell meszelní és azokat akár ideiglenesen is, eltorlaszolni, vagy a bűvőfülkékben anyagot tárolni tilos.
3. Az (1) bek. rendelkezései alól a jelen utasítás hatályba lépése előtt mozdonyszállításra berendezett vágatok esetében, az előírások megtartása céljából szükséges munkálatok elvégzése tartamára a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség az általa szükségesnek tartott feltételekkel kivételt engedélyezhet.
4. Az (1) és (2) bekezdésben foglaltak nem vonatkoznak a fejtési szállítívágatokban (alapközléken) és a gyűjtő (közbülső) szállítást szolgáló egyéb vágatokban berendezett mozdonyszállításra, ha a mozdony legnagyobb menetsebessége nem haladja meg az 5 km/órát. A kitérés lehetőségét azonban ilyen esetekben is biztosítani kell, legfeljebb 50 mé-

terenként búvófülkék létesítésével, vagy egyéb módon.

5. Mozdonyszállításra szolgáló vágatban a mozdonyszállítással egyidejűleg kézi vagy állati erővel szállítani tilos. Ez nem vonatkozik a rakodóhelyekre, ahol a vonatszerelvények összeállítása történik.
6. Ha a mozdonyszállításra szolgáló vágatban bármilyen munkát végeznek, a munkahelytől mindkét irányban, legalább a fékút kétszeres távolságában az 1. § (3) bek. szerinti szolgálati utasításban meghatározott módon figyelmeztető jeleket kell kitenni.
7. Ha a mozdony vagy a szállító kocsi (csillék stb.) vagy azok rakománya a vágat oldalát vagy főtéjét, vagy azok biztosítását, vagy valamilyen beépített szerelvényét (csővezetékét stb.) súrolja, a mozdonyszállítással azonnal le kell állni és azt csak a súrlódás lehetőségének megszüntetése után, az illetékes szállítási felügyeleti személy engedélyével szabad újrakezdeni.
8. Ha a mozdony, vagy szállító kocsinak a rakszerelvénye és a vágatoldal vagy főte, vagy azok biztosítása, vagy valamilyen beépített szerelvény között a szabad távolság bármilyen ok miatt az (1) bek. szerintinél, illetve a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség által a (2), (3) vagy (4) bek. rendelkezései alapján engedélyezetttnél kisebb mértékűre csökkent;

- a) az ilyen vágatszakaszon az előírt szabad távolság helyreállításáig a mozdony sebességét a bánya műszaki vezetője vagy a mozdonyszállítás felügyeletével megbízott személy által szükségesnek tartott mértékben csökkenteni kell és ilyen állapot mellett a mozdonyszállítást 8 napnál hosszabb ideig folytatni csak a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség előzetes engedélyével, az általa szükségesnek tartott feltételekkel szabad;
- b) az ilyen vágatszakaszc elejét és végét az 1. § (3) bek. szerinti szolgálati utasításban meghatározott módon kell jelölni, továbbá;
- c) a bánya műszaki vezetője köteles haladéktalanul intézkedni az előírt szabad távolságnak 8 napon belül, illetve a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség által jóváhagyott, esetleg ennél hosszabb határidőn belül történő helyreállítása iránt.

4. §.

1. A mozdonyszállításra berendezett vágat, illetve vágatszakaszc dőlése egyetlen szakaszczen sem haladhatja meg az 1 százalékot.
2. A sínpályát építménnyel (kavicsággal vagy ezzel egyenértékű egyéb anyaggal) kell készíteni és a fakasztott vagy átfolyó vizek elvezetéséről, valamint a pálya és alépítménye víztelenítéséről megfelelően gondoskodni kell.

3. A vágányzathoz használt sín folyómétersúlya nem lehet kisebb:
- 6 tonát meghaladó mozdonsúly esetén legalább 18,5 kg/fm-nél, illetve — ha előbbinél nagyobb — az egy kerékpárra eső tonnasúly 2,5-szerese és még további 5 kg/fm.
4. A talpfák (aljzatok) osztása 80 cm-nél nagyobb nem lehet.
5. A síneket hevederekkel és hevederenként legalább 4 csavarral kell egymáshoz csatlakoztatni és a csatlakoztatás helyein sínlátétlemezt kell alkalmazni.
6. 30 méternél kisebb kanyarulati sugár esetén a külső sínszálat emelni kell vagy vezetésínt beépíteni.
7. A kanyarulati sugár nem lehet kisebb:
- 600 mm, vagy ennél kisebb nyomtávolság esetén 10 méternél;
 - 600 mm-nél nagyobb nyomtávolság esetén 20 méternél.
8. A fenti berendezésekben foglaltak alól a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség az általa szükségesnek tartott felvételekkel kivételt engedélyezhet.

5. §.

1. A mozdonyt, ha nincs üzemben, mozdonszínben kell tartani.
A bányabeli mozdonszínt:
 - a) rácsos ajtóval zárható két kijáráttal kell készíteni;
 - b) tűzbiztos anyaggal (falazattal, vassal stb) kell biztosítani;
 - c) sima betonpadlózattal kell ellátni;
 - d) robbantásbiztos kivitelű és szerelésű állandó vilanyvilágítással kell felszerelni;
 - e) a mozdonynak alulról történő ellenőrzése céljából mindkét végén lépcsős lejáratú ellenőrző aknával kell ellátni;
 - f) kézi tűzoltókészülékkel kell felszerelni;
 - g) a mozdonszíneken kívül, de annak közelében felszerelt távbeszélő készülékkel kell ellátni;
 - h) bejárataik 10 méteres körzetét tűzállóan kell biztosítani és e körzetben gyúlékony anyagot tartani tilos.
2. A mozdonyt csak az e célra létesített külön töltőállomáson vagy az alábbi kiegészítő rendelkezéseknek is megfelelő mozdonszínben szabad üzemanyaggal feltölteni. A bányabeli töltőállomásnak az (1) bek. a), b), c), d), f), g) és h) pontjaiban foglaltakon kívül meg kell felelnie még az alábbi követelményeknek:

- a) mindkét bejáratát el kell látni küszöbvel és kifelé nyíló, légzáró tömítésű, tűzbiztos ajtóval, melyet — a töltőállomáson keletkezett tűz esetét kivéve — állandóan nyitva kell tartani;
- b) a töltőállomáson az esetleg kiömlött üzemanyag felszívásra alkalmas, nem gyúlékony anyagot ((homok stb.) kell tárolni.
3. A mozdonyzsin és a töltőállomás tűzveszélyes helyiségeknek minősülnek. Azokban tilos a dohányzás és a nyílt láng használata, valamint a szolgálatilag illetéktelen személyek belépése. Bejárataiknál e tilalmakra figyelmeztető feliratú táblákat kell kifüggeszteni.
4. A mozdonyzsinnek és töltőállomások rácsos ajtóit, ha azokban arra illetékesek nem tartózkodnak, lakattal vagy kulccsal lezártan kell tartani.
5. A kenő és tisztítószereket, valamint a zsíros és olajos rongyokat (kócot stb.) fedeles fémtartályokban kell tartani és az utóbbiakat a bányából naponta el kell távolítani.
6. Külszínre nyíló táró szintjén alkalmazott mozdonyok színeit és töltőállomásait a külszínen kell létesíteni. Fejtési és gyűjtő szállítás esetén ez alól a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség kivételt engedélyezhet.
7. A mozdonyvezetőket a mozdonyzsinokban és a töltőállomásokon dolgozókat a bánya műszaki vezetője vagy az általa megbízott, hozzáértő felügyeleti személy köteles kioktatni a tűzoltóké-

szülékek használatára s azok használati utasítását ki kell függeszteni a mozdonyszínekben és a töltőállomásokon.

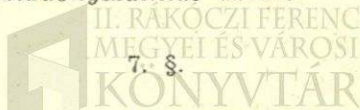
8. A töltőállomáson bármilyen okból keletkezett tűzesetén, ott készenlétben tartott tűzoltóeszközökkel haladéktalanul meg kell kísérelni a tűz eloltását és ha az azonnal nem sikerül, el kell hagyni a helyiséget és zárni kell tűzbiztos, tömör ajtóit.

6. §.

1. Diesel-mozdony üzemanyagaként csak olyan ásványi eredetű olaj használható, amelynek lobbanáspontja 55—100 C fok között van. A használt olaj lobbanáspontját a szállító vállalat által szállítmányonként igazoltatni kell.
2. Az üzemanyagot csak az e célra készített, zárt tartályban, vagy tartálykocsiban szabad a bányába levinni s e tartályokat csak töltőállomáson vagy e célra berendezett [5. § (2) bek.] mozdony-színben és csak zárt állapotban szabad tárolni. Üzemanyagtartály vagy tartálykocsi (akár teli, akár üres) csak a mozdony-színben vagy a töltőállomáson való szolgálattételre beosztott külön személy kíséretében szállítható.
3. A töltőállomáson tárolt üzemanyag mennyisége nem haladhatja meg a 48 órás szükségletet, de 200 liter tárolása (telihordó) megengedett még akkor is, ha az a 48 órás szükségletnél több.

4. A mozdonyoknak üzemanyaggal való feltöltésére töltőszivattyúkat kell használni. Az egyéb módon vagy az egyéb célra történő üzemanyagkivétel, feltöltés vagy áttöltés nem megengedett.
5. Diesel-mozdony járatása közben tilos az üzemanyagtartályt kinyitni, vagy nyitva tartani.
6. A kiömlött olajat az e célra tárolt szívóanyaggal azonnal fel kell szívatni, majd azt zárható, tűzbiztos tartályba kell helyezni és a bányából 24 órán belül el kell távolítani.

Mozdonyszállítás üzeme



1. A mozdonyt — a kocsirendezés kivételével — mindig menetirányban, a vonatszerelvény elejére kell kapcsolni. Tolatás csak a kocsik rendezése esetén megengedett azzal a feltétellel, hogy a mozdony csak lépésben haladhat és a szerelvény vége mellett vonatkísérőnek kell haladni, aki köteles a mozdonyvezetőnek és egyéb személyeknek a szükséges figyelmeztető jelzéseket kellő időben megadni. A mozdonynak tolatás esetén is összekapcsolva kell lennie a vonattal; ez nem vonatkozik egyes csillék tolatására. A tolatáshoz nyomófát használni tilos.
2. A szomszédos sínpárról történő tolatáshoz (húza-

táshoz) olyan szerkezettel ellátott sodronykötelet vagy láncot kell használni, amely meghúzás esetén önmagától nem oldódhat ki.

3. Kocsit (csillét) vagy vonatszerelvényt csak a mozdony álló helyzetében szabad arra fel, vagy arról lekapcsolni és a mozdonyt csak a teljes szerelvény összekapcsolása után szabad a szerelvény elé kapcsolni.
4. Közvetlenül mozdony vagy személyszállító kocsi után vagy elé tilos szarvaskocsit (rakoncát) vagy olyan kocsit kapcsolni, amelyen annak szerelvényén túlnyúló tárgy van.
5. A mozdony elejére (menetirányban) legalább 60 méterre világító, lehetőleg tompítható fényű (bilux) fényszórót kell szerelni.
6. Minden egyes vonatszerelvény utolsó kocsijának vagy az egyedül futó mozdonynak hátsó falára legalább 60 méterről látható, vörös fényű lámpát kell szerelni.
7. A mozdonyra az 1. § (3) bek. szerinti „Mozdonyszállítási Szolgálati Utasítás”-ban meghatározott számú tele vagy üres kocsinál többet kapcsolni tilos. Ezt a számot a mozdonyon tartós felirattal fel kell tüntetni.

8. §:

1. Mozdonyt csak mozdonyvezetők, oktatás céljából a mozdonyszállításhoz beosztott, mozdonyvezetői vizsgával rendelkező felügyeleti személyek, vagy a

mozdony ellenőrzésével megbízott, mozdonyvezetői vizsgával rendelkező személyek vezethetnek.

2. A mozdonyban, a mozdonyvezetői ülésen a szolgálatot teljesítő mozdonyvezetőn kívül senki sem foglalhat helyet. Ez alól csak a mozdonyvezetők kiképzése esetén tehető kivétel.

3. Ha a mozdonyban a mozdonyvezető ülésén kívül több ülés van, azokon csak a mozdonyszállítás-hoz beosztottak vagy felügyeleti személyek, vagy betegek (sérültek) vagy olyan személyek utazhatnak, akiknek erre felügyeleti személy engedélyt adott, ülésenként azonban csak egyetlen személy.

4. A (2) és (3) bek. szerinti üléseket a mozdony mozgása közben elfoglalni vagy elhagyni tilos.

II. RAKÓCZI FERENC
MEGYEI ÉS VÁROSI
KÖNYVTÁR
MISKOLC

1. A mozdonyvezető

a) a mozdonyt csak a mozdonyvezetői ülésen ülve vezetheti;

b) menetközben köteles a menetirányban levő vágatszakaszt és a figyelmeztető jeleket állandóan figyelni, veszély vagy mások veszélyeztetése esetén pedig leállni;

c) személyekkel vagy személyvonattal való találkozás esetén, valamint minden egyes indulás, légajtókon, rakodón, elágazó helyeken, fenntartási és javítási stb. munkahelyeken, valamint át nem látható kanyarokon való áthala-

dás előtt, legalább a legnagyobb fékút távolságából köteles a mozdony hangjelző berendezéssel jelzést adni;

d) személyekkel vagy más mozdonnyal való találkozás esetén köteles a mozdony reflektorának fényét tompítani;

e) hordozható bányalámpát köteles állandóan magával vinni;

f) a vonatkozó „Mozdonyszállítási Szolgálati Utasítás”-ban meghatározott legnagyobb menetsebességeket túl nem lépheti;

g) kanyarokon, váltókon, rakodókon a legnagyobb féktávolságban be nem látható vágatszakaszokon vagy légajtókon való áthaladás közben, valamint a személyekkel vagy személyszállító vonatokkal való találkozás esetén köteles a mozdony menetsebességét legalább 5 km/óra-ra csökkenteni.

2. A váltóknak mozdonnyal vagy kocssal való átadása — a rugós és visszacsapó váltók kivételével — tilos.

3. A mozdony elhagyása esetén a mozdonyvezető köteles a motor üzemanyagvezetékét elzárni és az erre szolgáló berendezésekkel a mozdonyt úgy üzemben kívül helyezni, és befékezni, hogy illetéktelen személy ne legyen képes azt megindítani, a mozdony pedig magától el ne indulhasson. Ez nem vonatkozik a javító műhelyben levő mozdonyokra.

4. A mozdonyra nem kapcsolt kocsikat vagy szerelvényeket elmozdulás ellen papuccsal vagy egyéb megfelelő módon biztosítani kell. E célra kőzetdarabok vagy széldecskák nem használhatók.

10. §.

1. A meghibásodott vagy nem üzembiztos mozdonyral vagy ilyen kocsival (csillével stb.) szállítani tilos.
2. A mozdonyvezetők és a mozdonyszállításhoz beosztott személyek a mozdonyszállítással kapcsolatban észlelt minden hiányosságot kötelesek azonnal jelenteni a legközelebbi szállítási felvigyázónak, aki a hiányosság kiküszöbölése iránt, vagy ha a hiányosság hatással van a mozdonyszállítás biztonságára, vagy üzembiztonságára, az érintett helyen a mozdonyszállítás beszüntetése iránt köteles azonnal intézkedni.
3. Ha a mozdony vagy a szállítóközi abroncsainak kopása a szolgálati utasítás szerinti mértéket meghaladja, azokat ki kell cserélni.

11. §.

Lásd: Jelzési utasítás.

A mozdonyszállítás személyzete,
felügyelete és ellenőrzése

12. §.

1. Mozdony vezetésével csak olyan személy bízható meg, és mozdonyt csak olyan személy vezethet:
 - a) aki 20. életévét betöltötte és az üzemorvos igazolása alapján, a mozdonyvezetői munkára egészségügyi szempontból alkalmas;
 - b) legalább 6 hónapos bányabeli (földalatti) szolgálattal rendelkezik, melyből legalább 2 hónapon át a bányaszállításhoz volt beosztva;
 - c) a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség előtt mozdonyvezetői vizsgát tett, melyről bizonyítványt kapott és a
 - d) akit a bánya műszaki vezetője vagy az általa megbízott felügyeleti személy a mozdonyszállítás előírásaira és a vonatkozó szolgálati utasításban foglaltakra kioktatott és utóbbi szolgálati utasítás egy példányával ellátott.
2. Mozdonyszállítás üzeméhez beosztani csak olyan személyt szabad, akit a bánya műszaki vezetője, vagy az általa megbízott felügyeleti személy munkakörére vonatkozóan a mozdonyszállítás előírásaira és a vonatkozó szolgálati utasításban foglaltakra kioktatott és annak elsajátításáról meggyőződött, valamint a szolgálati utasítás egy példányával ellátott.

3. A bánya műszaki vezetője, a mozdonyszállítás üzemének felügyeletével mozdonyvezetői bizonyítvánnyal (1) bek. c) pont rendelkező felügyeleti személyt köteles megbízni, aki köteles gondoskodni a mozdonyszállításra vonatkozó előírások megtartásáról és köteles naponta meggyőződni:
- a) mozdonyszállításra szolgáló vágatok szükséges szabad szelvényének a meglétéről és akadálymentességéről, valamint a vágatbiztosítás és a vágányzat állapotáról;
 - b) a szellőztetés állapotáról a mozdonyszállításra szolgáló vágatok és bányatérsegek tekintetében;
 - c) szénporveszélyes bányában történő mozdonyszállítás esetén a szénporrobbanás veszélye elleni intézkedések (kőporövek, kőporgátek stb.) állapotáról, a mozdonyszállításra szolgáló vágatok és bányatérsegek tekintetében;
 - d) a mozdonyszállítás általános biztonságáról.

13. §.

1. Minden egyes Diesel-mozdony kipufogó gázából a bánya műszaki vezetője által kijelölt, a mozdonyszállítás üzeméhez nem tartozó személy köteles 3 havonként gázmintát venni és azt szénmonoxid tartalomra vegyelemezteni.

A gázmintát

- a) teljes terhelés és teljes sebesség, valamint,

b) terhelés nélküli normális menetsebesség mellett kell venni.

A vegyelemzések eredményét fel kell jegyezni a 14. § (6) bek. szerinti naplóba.

2. A Diesel-mozdony üzeme nem tekinthető biztonságosnak, ha kipufogó gázaiban a szénmonoxid tartalom meghaladja a 0,2 százalékot. Ilyen mozdonyt üzemben tartani tilos.

14. §.

1. Minden egyes mozdonyt a bánya műszaki vezetője által írásban kijelölt hozzáértő személy köteles naponta felülvizsgálni. A felülvizsgálatnak ki kell terjednie a szűrők épségére és tisztaságára, a kipufogó gázok hűtését biztosító szerkezetek működőképességére és vízzel való feltöltöttségére, a kipufogó vezeték tömítettségére, valamint a mozdony általános üzembiztonságára.
2. Minden egyes mozdonyt a bánya műszaki vezetője által írásban kijelölt, mozdonyvezetői bizonyítvánnyal rendelkező, hozzáértő művezető köteles hetenként az alábbiakra felülvizsgálni:
 - a) a mozdony karbantartásának megfelelőségére;
 - b) a mozdony fékberendezésének üzembiztonságára a (3) bekezdésben foglaltak szerint;
 - c) a mozdony üzembiztonságára minden egyéb szempontból, valamint,

d) a beépített és a hordozható tűzoltókészülékek működőképességére.

3. A mozdony fékberendezéseit azok felülvizsgálatával és működtetésével kell ellenőrizni a következő esetekre;

a) amikor a mozdony teljes sebességű mozgásban van, a közvetlen mechanikai rendszerű (kézi) és minden egyéb rendszerű fékkel, figyelembe véve a megengedett legnagyobb fékutat és,

b) a mozdony álló helyzetében legalább 10 percen át a mechanikai rendszerű (kézi) fék kivételével, minden egyéb rendszerű fékkel.

4. A (3) bek. szerinti vizsgálatot a fékrendszer minden egyes állítása vagy javítása után haladéktalanul el kell végezni.

5. Minden egyes mozdonyt a bányavállalattól (trösztől) függetlenül, a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség által elismert szakértő által évenként, részletesen felül kell vizsgáltatni.

A felülvizsgálatnak ki kell terjednie a 13. § (2) bek. és a 14. § (2) bekezdésben foglaltakra. A felülvizsgálatról készített jelentés egy példányát meg kell küldeni a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőségnek.

6. A (2), (3), (4) és (5) bek. szerinti felülvizsgálatok megtörténtét és eredményét be kell vezetni az e célra „Mozdonyok ellenőrzési könyve” címmel mozdonyonként vezetendő ellenőrzési naplóba.

Sújtóléges vagy szénporveszélyes bányákra vonatkozó külön rendelkezések

15. §.

1. Sújtóléges bányában csak az Országos Bányaműszaki Főfelügyelőség által elismert vizsgáló állomás sújtólégbiztonsági bizonylatával ellátott Diesel-mozdonyt szabad alkalmazni.

Ez nem vonatkozik

- a) az I. osztályú sújtóléges bánya összes vágataira, amíg azok légáramának metángáztartalma nem haladta meg a 0,25 százalékot és;
 - b) a II. vagy III. osztályú sújtóléges bánya és légosztályai behúzó légútjára a metángáz fejlődéses első munkahelytől visszafelé számított 300 m távolságig.
2. Szénporveszélyes bányában csak az (1) bek. szerinti sújtólégbiztos kivitelű Diesel-mozdony alkalmazható. Ez alól a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség kivételt engedélyezhet azokra a vágatokra vagy vágatszakaszokra, ahol a keletkező szénpor lekötésére vagy robbanóképessége megszüntetésére alkalmas óvintézkedéseket tettek.
 3. Gázkitörés-veszélyesnek minősített bányában csak az (1) bek. szerinti sújtólégbiztos kivitelű mozdony alkalmazható és csak az alábbi feltételekkel:
 - a) gázkitörés-veszélyesnek tekintendő munkahely

kihúzó légárama nem haladhat át a mozdony-
szállításra szolgáló vágatok egyetlen szakaszán
sem;

- b) Diesel-mozdony az a) pont szerinti munkahelyet behúzó légáram felől is csak legfeljebb 200 m-re közelítheti meg: ez alól a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség a mindenkorai szellőztetési viszonyok figyelembevételével az általa szükségesnek tartott feltételekkel kivételt engedélyezhet;
- c) meddő kőzetben hajtott különzellőztetésű vágatban, ha a vágóvég gázkitörés-veszélyes vagy gyanús széntelep az elrendelt előfúrás távolságára, de legfeljebb 5 m-re megközelített, a Diesel-mozdonyos szállítást be kell szüntetni és azt újra kezdeni csak akkor szabad, ha a vágat a széntelep már harántolta és a vágóvég azt legalább 3 méterrel túlhaladta;
- d) gázkitörés-veszélyes vagy gyanús széntelepben vagy annak 5 méteres közelségében hajtott külön szellőztetésű vágatba Diesel-mozdonyal bejárni tilos.

4. Gázkitörés-veszélyesnek tekintendő az a munkahely, amely a gázkitörés-veszélyesnek vagy gyanúnak minősített telepben halad, vagy ilyen telepet az elrendelt előfúrás távolságára, de legfeljebb 5 méter távolságra megközelített.

1. A II. vagy III. osztályú sújtóléges bányában a mozdonyszállításra berendezett minden vágat vagy vágatszakasz végén a (2) bek. szerinti időközökben meg kell határozni a bányalevegő metángáz tartalmát. Ez nem vonatkozik a főbehúzó és légosztálybehúzó vágatokra a legközelebbi metángázfejlődéses munkahely előtti 300 m távolságig, valamint azokra a vágatokra, amelyekre vonatkozólag a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőség a bányalevegő rendszeresen kis mértékű (0,25 százalékot meg nem haladó) metángáztartalmára való tekintettel kivételt engedélyezett.
2. Az előző bekezdés szerinti légvizsgálatokat
 - a) az előző hónapban mért metángáz tartalom nem érte el a behúzó vágatban a 0,25%-ot, vagy kihúzó vágatban a 0,5 százalékot havonként;
 - b) ha a legutolsó mérés alkalmával meghaladta a kihúzó vágatban az 1 százalékot, mindaddig, amíg két héten keresztül 1 százalék alá nem csökkent, hetenként;
 - c) egyéb esetekben félhavonként, valamint
 - d) a szellőztetés vagy a légelvezetés minden megváltoztatása után legkésőbb a következő munkanapon főtermelő műszakban kell elvégezni.
3. Abban a bányatérsgben, valamint a kihúzó légárama útjában levő bányatérsegekben, ahol a

szellőztető légáram, ill. a bányalevegő metángáz-tartalma meghaladja az 1 százalékot, haladéktalanul be kell szüntetni a Diesel-mozdonyos szállítást és azt újrakezdeni csak a bánya műszaki vezetőjének előzetes engedélyével vagy utasítására szabad. Az ilyen esetről haladéktalanul jelentést kell tenni a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőségnek.

3. A Diesel-mozdonyok kipufogó nyílására szerelt lángzárakat minden munkanap után tisztíttatni kell, vagy tisztával kicserélni, a többi légzárat pedig minden munkanap után, a szükségesnek megfelelően tisztítani kell.
5. A 14. § (1) és (5) bek. szerinti ellenőrző vizsgálatoknak ki kell terjedniük a légzárat épségének és tisztaságának az ellenőrzésére is.

Záró rendelkezések

17. §.

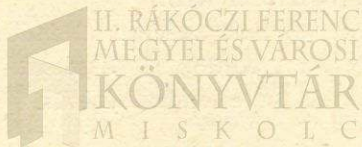
1. Az Általános Bányászati Biztonsági és Egészségvédő Szabályzat VI. fejezete 440—453, 464—467 és 467—489 § rendelkezései a Diesel-mozdonyos szállításra a jelen utasítás szerinti kiegészítésekkel és módosításokkal érvényesek.
2. A bánya műszaki vezetője az 1. § (3) bek. szerinti szolgálati utasítást a jelen utasítás hatályba-

lépésétől számított 30 napon belül köteles elkészíteni és a Kerületi Bányaműszaki Felügyelőségnek jóváhagyásra megküldeni.

3. A 14. § (5) bek. szerinti felülvizsgálatot első ízben a jelen utasítás hatályba lépésétől számított 3 hónapon belül kell elvégezni.
4. Jelen utasítás 1958. évi július hó 1-én lép hatályba.

Havrán István s. k.

az Országos Bányaműszaki
Főfelügyelőség vezetője



KIVONAT AZ ÁLTALÁNOS ROBBANTÁSI BIZTONSÁGI SZABÁLYZATBÓL

TIV. fejezet. 128-a)-tól 1-ig terjedő szakaszai.

Ha robbantóanyagokat mozdonyal vontatott csillékben szállítanak, az alábbi feltételeket kell betartani:

- a) A robbantóanyagokat és robbantószerkeket külön vonatokban kell szállítani. A 63. § szerinti feltételekkel azonban egyidejű, együttes (egy vonatban történő) szállításuk is megengedett, ilyenkor azonban külön-külön csillékben szállítandók és a csilléket egymástól legalább három üres csillével kell elválasztani.
- b) A dinamitféleségeket, vagy gyutacsokat szállító csillék szekrényeit belülről puha anyaggal (lemezzel stb.) kell borítani. Az ilyen robbantóanyagokat tartalmazó ládákat a csillékben csak egy sorban szabad elhelyezni.
- c) Kevésbé érzékeny (ammonsalétrómos) robbantóanyagok, gyújtózsínórok stb. nem bélelt csillékben is szállíthatók, melyek peremükig megrakhatók.
- d) szállítás közben a robbantóanyagokat robbantómesternek kell kísélnie.
- e) A mozdonyvezetőjén, a vonatkísérőn, a robbantómesteren és a robbantóanyagok szállításához beosztott dolgozókon kívül, a vonaton más

személyek nem tartózkodhatnak. A kísérő személyek, a mozdonyvezető kivételével, a vonat végére csatolt, személyszállításra berendezett csillékekben kötelesek elhelyezkedni.

- f) A mozdony sebessége nem haladhatja meg a másodpercenkénti 2 métert. Ez megfelel 7 km/óra sebességnek.
- g) A robbantóanyagokkal rakott csilléket egyébként üres csillékből álló szerelvény közepén kell elhelyezni.
- h) A mozdony elülső részén és a szerelvény végén a robbantóanyagok szállítását jelző külön fényjelzéseket kell alkalmazni, melyek jelentését a bányászati dolgozói előtt ismertetni kell. A külön fényjelzés kék színű jelzőlámpa.
- i) Robbantóanyagok szállításakor egyidejűleg egyéb tárgyakat és szerszámokat szállítani tilos.
- j) Robbantóanyagok szállításakor a mozdony által megteendő útvonalakon mindenféle egyéb szállítást és személyközlekedést be kell szüntetni.
- k) A mozdonyvezetőket a robbantóanyagoknak mozdonnyal való szállítására vonatkozó szabályokra ki kell oktatni.
- l) Felsővezetékes villamos mozdonnyal való szállításnál villamos gyutacsokat csak rövidre zárt állapotban, gumilappal borított, faszekrényes kocsikban szabad szállítani.

TARTALOMJEGYZÉK

I. RÉSZ

Általános rendelkezések

	Oldal
A „Szolgálati Utasítás” hatálya, alapja és jóváhagyása. I. fejezet. — — — — —	3
A bányavasút leírása. II. fejezet. — — — —	4
A vasútüzemi munka vezetése, irányítása és ellenőrzése. III. fejezet. — — — — —	13
Munkabeosztás. IV. fejezet. — — — — —	16
A dolgozók alkalmazásának feltételei. V. fejezet	18
Munkafegyelem, felelőség, kötelességteljesítés, magatartás. VI fejezet. — — — — —	21
Új munkamódszerek érvényesítése. VII. fejezet.	24
Rendfenntartás, világítás. VIII. fejezet. — —	24
Vasútüzemi és egyéb létesítmények építése, használatba vétele, átalakítása és elbontása. IX. fejezet. — — — — —	25
Jelentkezés szolgálatra, szolgálatátadás, szolgálatátvétel, lejelentkezés. X. fejezet. — —	26
Tartózkodás vasúti járműveken. XI. fejezet. —	27

II. RÉSZ

A vonatok közlekedésének szabályozása. I. fejezet. — — — — —	29
--	----

III. RÉSZ

Forgalmi szabályzat. I. fejezet	— — — — —	38
Járművek megvizsgálása, a csillék megrakása.		
II. fejezet.	— — — — —	42
Tolató szolgálat. III. fejezet.	— — — — —	45
Vágányzárás. IV. fejezet.	— — — — —	63
Rendkívüli események. V. fejezet.	— — — — —	64

IV. RÉSZ.

Jelzési szolgálat. Általános rendelkezések.		
I. fejezet	— — — — —	67
Jelzőkkel adható jelzések. II. fejezet.	— — — — —	70
III. fejezet	— — — — —	76

V. RÉSZ

Rendelkezések a mozdonyvezetők műszaki teendőire	— — — — —	80
--	-----------	----

VI. RÉSZ

Az Országos Bányaműszaki Főfelügyelőség 555/1958. sz. utasítása	— — — — —	87
Kivonat az Általános Robbantási Biztonsági Szabályzatból	— — — — —	113


708829





II. RAKÓCZI FERENC
MEGYEI ÉS VÁROSI
KÖNYVTÁR
MISKOLC

2 /



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