

# TJENSTGÖRINGS-REGLEMENTE

VID

BERGSLAGERNAS JERNVÄGAR.



GÖTEBORG.

GÖTEBORGS HANDELS-TIDNINGIS AKTIEBOLAG.

1876.

## § 3.

Hufvudspåret fritt.

Ensamt lokomotiv eller lös vagn får ej stå på hufvudspåret, utan skola sådana vara ställda på sidospår, och vagnarne der vara väl stängda. Isynnerhet är detta högst nödvändigt om nätterna, och skola, der fasta klotsar finnas öfver sidospåren, desamma vara tillåsta.

## § 4.

Rörelser å hufvudspåret skyddas.

Lokomotiv eller vagn får ej bringas öfver hufvudspåret, eller in på detsamma från sidospår, utan att stoppsignal varit tillräcklig tid uppe, för att varna ett kommande tåg. På samma sätt förhållas, när helst något hinder för tågs gång ställes på banan.

## § 5.

Befäl å station.

Hvar och en som förer befäl, eller tjänstgör vid ett tåg eller lokomotiv, står under stationsföreståndarens order, så länge tåget eller lokomotivet är inom stationen: och får ingen föra lokomotiv eller tåg på banan utan att ega full kännedom om gällande föreskrifter i hvad som rörer bantågs gång och signaler m. m., eller utan att vara försedd med behörig tidtabell.

## § 6.

Rätt af gångstid.

Bantåg får ej lemna station utan stationsföreståndarens tillåtelse, och aldrig före den för tåget bestämda afgångstiden.

## § 7.

Om stark snöyra skulle inträffa, så att det befaras att bantåget ej kan framgå till nästa station, bör detsamma icke afsändas; synnerligen om det ej är full dager.

## § 8.

Bantåg eller ensamt lokomotiv får ej nalkas ett framför gående på närmare distans än 2,000 fot, så vida icke särskildt derom är anbefaldt.

Afstånd mellan tåg.

## § 9.

Sedan ett tåg lemnat stationen, har konduktören högsta befälet på detsamma, och skola hans order af all till tåget hörande betjening åtlidas. Lokomotivföraren har dock ansvaret för tågets säkerhet och rätta fart, i enlighet med tidtabellen och öfriga föreskrifter. Om genom olyckshändelse eller bristfällighet å vagn eller lokomotiv, eller genom annan tilldragelse, tåget kommer att stadna på banan, är lokomotivföraren den, som anordnar de åtgärder, hvilka skola vidtagas för att åter få tåget i gång. Konduktören deremot skall ansvara för signaleringen och för vidtagandet af alla i öfrigt erforderliga åtgärder för skyddande samt vidare fortskaffande af passagerare och gods, äfvensom för buds afsändande; dock

Befäl å tåg.

får härvid icke hjälp, och isynnerhet ej lokomotiv, eftersändas utan lokomotivförarens medgifvande eller begäran. — Anhållan om hjälp eller lokomotiv från en station bör vara skriftlig, eller ske medelst telegraf.

Om lokomotiv eller vagn är eftersänd, får tåget ej röras från stället, förrän hjälplokomotivet eller vagnen anländt, med mindre än de i §§ 13 och 14 anbefalda försigtighetsmått vidtagas, nemligen att en man går i förväg på 2,400 fots (800 stegs) afstånd, för att medelst signaler varna kommande lokomotiv o. s. v. — Vid ankomsten till närmaste station göres halt, och lokomotivet eller ytterligare order inväntas.

Då högre jernvägs-tjensteman anländer till stället, öfvertager han befälet, och redan vidtagne åtgärder anmälas till honom.

## § 10.

Tågens hastighet. I och för tågens fart på banan anbefalles följande:

- 1:o. Tidtabellen skall så punktligt som möjligt följas, och intet tåg får afgå före den bestämda tiden.
- 2:o. Passagerare-tåg eller ensamt lokomotiv får aldrig, äfven på rak och horisontel bana, gå med större hastighet än 5 mil

i timman eller 3,000 fot i minuten, blandadt gods- och passagerare-tåg ej hastigare än 4 mil i timman eller 2,400 fot i minuten, och ensamt godståg ej hastigare än 3 mil i timman eller 1,800 fot i minuten.

- 3:o. Banföreningar få ej passeras med större hastighet än  $1\frac{1}{2}$  mil i timman eller 900 fot i minuten, och sido- eller kors-spår ej hastigare än 1 mil i timman eller 600 fot i minuten.
- 4:o. Farten skall saktas:
  - då station passeras;
  - » motvexel nalkas;
  - » ett annat tåg är synligt i sidospår;
  - » tåg går genom spår-vexel;
  - » människor, djur eller andra hinder synas på banan, eller grindar befinnas öppna och kreatur äro i närheten;
  - » signalerna ej kunna riktigt urskiljas, eller signal alldeles saknas der de skulle finnas;
  - » skarp kurva, djupa sprängningar eller bro passeras;
  - » varsamhets-signaler visas, eller annat föremål upptäckes på banan, hvilket kan anses som varning.

- 5:o. Vidare skall tåget med synnerlig uppmärksamhet och varsamhet föras fram: då banan repareras eller något fel derå förefinnes, äfvensom
- då under dimma och snöyra vägöfvergångar eller stationer nalkas; och bör härvid hvisslan ofta ljuda.
- 6:o. Utför lutningar på banan får tåg aldrig gå med starkare fart, än att full kontroll kan hållas med bromsarne.

## § 11.

Bromsning.

Bromsarne skola alltid varsamt användas, och böra i allmänhet, då ett tåg skall stadna, de eftersta åtskrufvas först. Om något är felaktigt på lokomotivet eller någon fara är för handen, skola dock alla bromsarne skyndsamt och med kraft åtskrufvas. Så snart ett tåg stadnat på horisontel bana, skola bromsarne lossas.

Om möjligt är, bör undvikas att stadna ett tåg på broar, vägöfvergångar, brantare stigningar på banan eller under vägbroar.

## § 12.

Reglor för tågs stadnande.

Då ett tåg skall stadna, bör noga tagas i betraktande, om rälerne äro våta eller islupna, äfvensom tågets tyngd, emedan dessa omständigheter i hög grad inverka på tiden

för ångans afstängande och bromsarnes användande; och bör tåget aldrig nalkas en station med sådan fart, att bromsarne behöfva häftigt åtskrufvas.

## § 13.

Sedan ett tåg är afsändt på banan, får det endast gå framåt och icke stadna förrän vid ankomst till station. Skulle dock genom olycka eller annan oförutsedd händelse ett tåg stadna på banan, skall i främsta rummet dragas försorg om passagerarnes säkerhet, och signaler, till skydd emot efterkommande tåg, skyndsamt anbringas, såsom uti Kap. III föreskrifvit är. Sedan det hinder blifvit undanröjdt, som föranledt uppehållet, skall tåget genast fortsätta. Om behöfligt är, skall genom signaler, telegraf eller ilbud, närmaste station om händelsen underrättas, på det hjälp må erhållas; och må ingen af jernvägens betjening eller extra arbetare vägra eller undandraga sig att utföra hvad dem vid dylika tillfällen anbefalles af befälet vid tåget, eller af den vid stället närvarande, som högsta befälet hafver. Om ett tåg ovilkorligen måste föras tillbaka, får det ej ske utan att en man går hela tiden i förväg längs banan, på ett afstånd af minst 2,400 fot (800 steg) före tåget, härunder visande signal för att stoppa ett kommande tåg;

Tåg stadnar eller föras tillbaka.

tågets fart får ej öfverstiga den hastighet, hvarmed en karl med skyndsamhet kan gå framför lokomotivet, och ånghvislan skall ofta ljuda. Vid ankomst till närmaste station skall halt göras.

## § 14.

Om någon del af ett tåg måste lemnas efter på banan, skall alltid genom närmaste signalkarl eller banvakt dragas försorg om att signal visas på behörigt afstånd och i god tid, för att varna efterkommande tåg; och bör en man kvarstadna, för att vakta vagnarne. Anmälan skall härom göras vid tågets framkomst till närmaste station, för att få de lemnade vagnarne afhemtade. Efterkommande lokomotiv får ej skjuta fram sålunda lemnade vagnar, utan att samma försigtighetsmått dervid vidtages, som då tåg föres tillbaka (se § 13), nemligen att en man hela tiden går framföre, för att stoppa möjligen kommande lokomotiv, så vida ej skriftlig försäkran kommit från den station, dit tåget anländt, att intet lokomotiv sändes till möte och att således banan är fri. Sändes lokomotiv tillbaka för att upphemta lemnade eller lossgångna vagnar, måste det med mycken försigtighet gå tillbaka, och ånghvislan skall ofta ljuda.

## § 15.

Om under gång en del af tåget skulle gå loss, böra bromsarne på den lossgångna delen genast hårdt ansättas; dermot får lokomotivet och den främre delen af tåget ej stadna, förrän den eftersta eller lossgångna delen står fullkomligt stilla; och skall sedan den främre delen långsamt och försigtigt skjutas tillbaka, för att åter tillkopplas.

## § 16.

Om vagn är så illa skadad, att den ej vidare kan fortgå i tåget, måste den skyndsamt undanskaffas, så att hinder för trafiken ej må förorsakas.

## § 17.

Om eld upptäckes å ett tåg, skall det samma bringas att stadna så fort som möjligt, signal för att varna efterkommande tåg utsättas, och den brinnande vagnen med det snaraste från de andra afskiljas. Intet försök att med tåget uppnå tillgängligt vatten får göras, om detta är mer än omkring 1,000 fot aflägsat. Med så mycket vatten som kan undvaras från tendern försökes släckningen.

## § 18.

1:o. Tåg, som följer efter ett annat, skall ovilkorligen stoppas på mellanstation, till dess

Tågs  
stoppning  
m. m.

Del af tåg  
lemnas  
efter.

Skadad  
vagn.

Eldsvåda  
å tåg.

underrättelse ingått, att det föregående tåget inkommit på nästa framför liggande station. Skulle telegraf vara i olag, så att dylik underrättelse icke kan erhållas, må stationsföreståndaren, om tiden är inne, låta tåget afgå, men med uttryckliga order till lokomotivföraren att iakttaga all möjlig försigtighet, för den händelse att det föregående tåget icke hunnit undan.

2:o. Hvarje tåg skall med nödig varsamhet nalkas station samt hafva stopp utanför stationens vexel, så att det icke kan framgå genom denna, utan att ny ånga påsläppes, hvilket först skall ske, sedan signal att passera blifvit från stationen gifven.

3:o. Hvarje station skall genast aftelegraferas ett tågs ankomst till och afgang från stationen, till så väl den station, hvarifrån tåget ankommit, som till den, dit detsamma skall afgå. I tågjournalernas, härför afsedda, kolumner införas genast nämnde ankomst- och afgangstider.

4:o. Å de stationer, der tåg mötas eller passera förbi hvarandra, skola båda tågen ovilkorligen stadna, äfven om det ena, enligt tidtabellen, eljest blott skulle passera stationen.

5:o. Är ett tåg beordradt att afgå från en station i samma riktning som ett föregående tåg, innan det sistnämnda uppnått nästa sta-

tion, få passagerare icke placeras i sista vagnen af det föregående tåget.

6:o. Stations- och tågpersonalen skall skyndsamt och med punktlighet expediera tågen å stationerna, så att uppehåll derstädes utöfver den bestämda tiden undvikas och ban-tågens jemna gång enligt tidtabellen med största möjliga noggrannhet befordras; och skall stationsföreståndaren tillse, att allt hvad på förhand kan åtgöras för vinnande af detta mål, är verkställt före det väntade tågets ankomst.

### § 19.

Då extratåg eller ensamt lokomotiv utsändes, skall stationsföreståndaren på den station, hvarifrån extratåget eller lokomotivet utgår, till lokomotivföraren, och, då vagnar medfölja, äfven till konduktören eller den som dennes tjänst förrättar, öfverlemnas en utskrift af den för ifrågavarande fall af Trafikdirektören utfärdade ordre eller tidtabell; och skall så väl lokomotivföraren som konduktören, på en annan vid stationen kvarvarande utskrift af samma ordre teckna sitt namn, såsom erkännande att ordern blifvit af honom emottagen och riktigt uppfattad.

Extratåg bör ej afsändas utan att vara bekantgjordt längs linien. Skulle ett extratåg

dock komma att följa tätt efter ett ordinarie, och tiden ej medgifver att på förhand härom underrätta, får ej förglömmas, att vid den station, hvarifrån extratåg skall följa, de tåg-signaler anbringas, som i kap. III, § 37 för extratåg föreskrifne äro; och skall konduktören å framför gående tåg erhålla en skriftlig underrättelse om extratåget, hvilken underrättelse äfven skall förevisas lokomotivföraren. — I detta sednare fall, då tåg följer så tätt efter ett annat, att det genom signaler å det framför gående bekantgöres, anses båda tågen som delar af ett och samma, ehuru de ej få gå närmare hvarandra, än med minst 10 minuters mellantid. Detta bör noga ihågkommas vid de stationer, der tåg skola mötas och invänta hvarandra (se vidare § 20). — Då extratåg är bekantgjordt, vare sig genom meddelande längs linien eller genom signal på föregående tåg, får ingen, som dermed skall taga befattning, lemna sin post, förrän äfven extratåget passerat.

Utsändes extratåg eller ensamt lokomotiv, utan att sådant kunnat förut bekantgöras, får tågets hastighet ej öfverstiga två mil i timmen, såvida ej Trafikdirektören i särskildt fall annorlunda förordnar; och skall tjänstepersonalen på detta tåg eller lokomotiv, i hvad på hvar och

en beror, ställa sig till efterrättelse, förutom hvad tjänstgöringsreglementet och för tillfället utgifna order innehålla, följande föreskrifter, nemligen:

att med största uppmärksamhet iakttaga alla signaler, som af banans bevakning eller arbetsmanskap gifvas,

att med yttersta försigtighet nalkas väg-öfvergångar, rörliga broar, banföreningar och stationer, samt

att i allmänhet framgå med den varsamhet, att tåget kan i händelse af fara skyndsamt stoppas.

Då omständigheterna fordra, att ett extratåg eller lokomotiv måste utsändas så tätt efter ett annat tåg, att detta sednare icke hinner till en framför belägen station, innan extratåget eller lokomotivet afgår från den station, som det andra tåget sist lemnat, skall å de tidtabeller för extratåget eller lokomotivet, som förare och konduktör erhållit, särskildt påtecknas en erinran derom att ett annat tåg befinner sig framför å banan mellan stationerna och att extratåget eller lokomotivet skall med synnerlig varsamhet framgå.

#### § 20.

1:o. Hvarje tjänstgörings-tidtabell skall Tåg skola mötas, angifva, vid hvilka stationer tåg skola antingen möta eller förbigå andra tåg.

2:o. Vid stationer, *der tåg skola mötas*, får ankommet tåg ej gå vidare förr, än mötande tåg fullständigt inkommit och stannat på stationen samt upplysning erhållits,

att intet annat tåg följer efter och skall möta å stationen,

att ingen vagn är efterlemnad på banan och att intet annat hinder finnes för tågets fortgång.

3:o. Vid station, *der ett tåg skall af ett annat förbigås*, får det förstnämnda ej afsändas förr, än upplysning vunnits, att annat tåg ej skall åtfölja det förbigående och att detta jemte det andra tåget, om sådant följer, inkommit till nästa station, eller ock den tid, som Trafikdirektören för tillfället bestämt, förflutit sedan sist förbigående tåg afgick.

4:o. Kan tåg af någon oförutsedd händelse tills vidare icke afgå från en station, eller har tåg ankommit till eller afgått från en station mer än 15 minuter efter utsatt ankomst- eller afgångstid, skall stationsföreståndaren sådant genast på telegraf rapportera till trafikdirektören, som utan dröjsmål vidtager nödiga mått och steg, så att den öfriga trafiken å banan ej onödigt hindras eller uppehålls; skolande dervid passageraretåg i första rummet fortskaffas.

5:o. Finner trafikdirektören nödigt att *ändra mötesplats*, förfares sålunda:

Trafikdirektören telegraferar till den *nya mötesstationen*, att det fördröjda tåget skall der *quarhållas*, till dess det mötande tåget dit inkommit, hvarvid telegrammer affattas efter följande formulär:

»*Quarhåll tåg N:o 06 tills N:o 07 inkommit*». Namn (signatur).

Stationsföreståndaren å nya mötesstationen svarar:

• »*Tåg N:o 06 quarhålles tills N:o 07 inkommit*». Namn (signatur).

När detta svar ingått, afsänder trafikdirektören till den i tidtabellen bestämda mötesstationen följande telegram:

»*Tåg N:o 07 skall fortsätta till N. N. (nya mötesstationens namn) och der möta N:o 06*». Namn (signatur).

hvarpå stationsföreståndaren svarar:

• »*Tåg N:o 07 fortsätter till N. N., der N:o 06 mötes*». Namn (signatur).

och lemnar af trafikdirektörens telegram en afskrift till konduktören och en till lokomotivföraren, låter dessa på den vid stationen *quarblifvande* utskriften teckna sitt erkännande, så lydande:



»*Delgifvet och förstädt.*

N. N.

N. N.

*Konduktör.*

*Lokomotivförare.*

samt underrättar derefter de mellan den ordinarie och den nya mötesplatsen belägna stationerna om förändringen.

6:o. Finner trafikdirektören nödigt *bestämma annan förbigångsstation*, än den i tidtabellen angifna, förfares sålunda:

Trafikdirektören telegraferar till den ursprungligen bestämda förbigångsstationen, att det först inkomna tåget skall fortsätta, hvarvid telegrammen formuleras sålunda:

»*Tåg N:o 01 skall fortsätta till N. N. (nya förbigångsstationen) der N:o 03 förbigår.* Namn (signatur).

Stationsföreståndaren svarar:

»*Tåg N:o 01 fortsätter till N. N., der N:o 03 förbigår.* Namn (signatur).

samt underrättar härom konduktör och lokomotivförare och tager deras erkännande, på sätt i 5:o bestämdt.

7:o. Kan trafikdirektören icke, såsom i 5:o och 6:o blifvit antaget, genast bestämma ny mötes- eller förbigångsstation, låter han det tåg, som redan ankommit till den i tidtabellen angifna stationen, fortgå samt bestämmer sedan i behörig tid den station, der möte eller förbigång skall ega rum, hvarvid tillgår sålunda:

Trafikdirektören telegraferar till den i tidtabellen angifna mötes- eller förbigångsstationen:

»*Utan att invänta tåg N:o 01 skall N:o 02 (03) fortsätta för order.*

Namn (signatur),

Stationsföreståndaren svarar:

»*Utan att invänta tåg N:o 01 fortsätter N:o 02 (03) för order.*

Namn (signatur),

samt lemnar lokomotiv- och tågförare det meddelande och tager det erkännande, som i 5:o bestämmes.

När trafikdirektören sedan kan bestämma den nya mötes- eller förbigångsstationen, telegraferas dit och svaras, på sätt i 5:o och 6:o föreskrifves.

8:o. Har ett bantåg blifvit fördröjd, så att dess tidtabell icke kan följas i afseende på ankomst- och afgångstider, och har trafikdirektören ej lemnat särskilde order för resans fortsättning, skall tåget, under iakttagande af den i tabellen utsatta tid för gången, fortgå från station till station och vid dessa ej göra längre uppehåll än omständigheterna oundgängligen kräfva, hvarvid dock utsatta uppehåll för måltiders intagande ej må förkortas.

9:o. Skall tåg, till följd af ändring utaf

mötesplatser, kvarhållas å en station, der det samma enligt tidtabellen eljest icke bort stanna, skola stoppsignaler i så god tid visas å stationen, att tåget ej må passera.

10:o. Vid telegrafering, äfvensom i allmänhet, benämnas ordinarie tågen med sina nummer i tidtabellen.

Extra tåg benämnas med litera eller ock efter utgångs- och bestämmelsestation samt afgångstiden från den förra, t. ex.

»Tåg Lit. B.» eller ock: »extra tåg Göteborg—Kil 10,30 f. m.»

Mottager stationsföreståndaren icke personligen telegram rörande förändring af mötes- eller förbigångsstation, skall den, som vid telegrafapparaten tjänstgör, genast meddela telegrammet till stationsföreståndaren, hvilken är skyldig att i telegramboken egenhändigt inskrifva och underteckna svaret, innan detta till trafikdirektören aftelegraferas.

11:o. Är telegraf obrukbar, måste tåg ovilkorligen invänta hvarandra vid de ordinarie mötes- eller förbigångsstationerna, till dess order genom ilbud hinner ankomma.

### § 21.

**Ballast-spår.** Då ballasttåg inkommit uti sidospår, hvar-  
est arbete skall försiggå, måste genast spår-

vexeln tillåsas, och blifver förmanen för ballastningen härför närmast ansvarig, äfvensom för spårvexels tillåsande sedan tåget, efter verkställdt arbete, åter utkommit från sidospåret. Likaledes blifver förmanen ansvarig för att tåget ej lemnar sidospåret och passerar hufvudlinien på andra än härför bestämda tider, äfvensom att alla särskilda instruktioner rörande ballastarbetet noga efterföljas.

### § 22.

Inga reparationer eller arbeten som förhindra trafiken få försiggå, utan att säker underrättelse först inhämtas, att intet tåg är på den delen af banan, å hvilken arbetet skall verkställas, samt att bestämda order äro gifna till närmaste stationer å ömse sidor, att tåg, som dit ankommer, skall stoppas. Inga dylika arbeten få företagas utan trafikdirektörens kunskap, på det han må vidtaga för trafikens skyddande lämpliga mått och steg. 1,800 fot (600 steg) på ömse sidor om stället, hvarest reparation pågår, skall stoppsignal vara utsatt.

Reparation å banan.

### § 23.

Ingen arbetsvagn får vara uti hufvudspår, utom när den användes i tjensten under banmästares särskilda tillsyn, och då endast på

Arbetsvagn å banan

bestämda order, samt sedan alla försigtighetsmått att förekomma olycka, i händelse af ett tågs ankomst, äro vidtagne. Om genom försummelse dylik vagn finnes på banan och tåg höres komma, skall vagnen genast kastas ur spåret och tillräckligt utrymme lemnas för passerande tåg.

## § 24.

Eldsvåda  
å banan.

Om eld upptäckes å banan, skall den som först varseblifver det skyndsamt söka anskaffa hjälp. Hvar och en som utan fara för trafikens säkerhet kan lemna sin post skall ofördröjligen begifva sig till släckningen. — Samma föreskrifter följas i händelse af annan olycka på banan, hvarvid skyndsamt hjälp är af nöden.

## § 25.

Om krut eller andra lätt antändbara varor äro lemnade vid en station, böra de genast täckas med en pressenning.

## KAP. III.

## Signaler.

## A. Fasta och Hand-signalers.

## § 1.

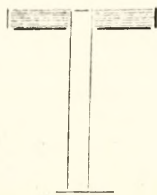
Signalerna skola vara kända och kunna utföras af all vid jernvägen anställd personal. Signal-färger.

## Färger, antagna för signaleringen, äro:

*Rödt:* signal till *Stopp.*  
*Grönt:* » » *Varsamhet.*  
*Hvitt:* » » *Allt-väl.*

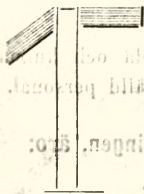
## § 2.

Semaphor-signalerna äro konstruerade med tvenne armar, och göres signalen alltid med den armen, som är till venster om signalstolpen, såsom denna synes från ett ankommande tåg eller lokomotiv; den motsatta armen står alltid horisontel. Fasta dag-signalers.



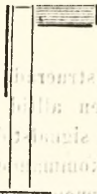
Stopp.

*Stopp-signalen* är venstra semaphor-armen upplyftad till horisontel ställning; utföres och bibehålles då något hinder för tågs gång förefinnes, eller då någon bristfällighet å banan upptäckes, som ger anledning förmoda fara vara å färde; äfvensom i 5 minuter efter det lokomotiv eller tåg passerat.



Varsamhet.

*Varsamhets-signalen* är venstra semaphor-armen i 45 graders vinkel mot signalstolpen; utföres och bibehålles när lokomotiv eller tåg endast långsamt får framgå; äfvensom i 5 minuter efter stoppsignalens nedtagande, sedan lokomotiv eller tåg passerat.



Allt-väl.

*Allt-väl-signalen* är venstra armen nedfälld inom signalstolpen, och sålunda ej synlig från ankommande tåg. Denna signal kan endast användas der signalstolpe finnes

ute å banan, vid plats der ingen eller låst vaxel förefinnes, enär eljest alltid banföreningar och vaxlar samt stationer skola varsamt passeras.

Med skif-signalen utvisas *stoppsignal* genom skifvån vriden tvärs för banan, och således synlig från ankommande lokomotiv, och *allt-väl-signal* genom skifvån längs banan.

## § 3.

*Stopp-signalen* utvisas med en *röd flagga*, som, för att vara mera synlig, bör föras fram och åter från ena sidan till den andra (den signalerande stående vänd mot ankommande tåg); eller, i brist på flagga, genom båda armarnas uppsträckning.

Hvarje föremål hastigt fördt fram och tillbaka, eller armarne i häftig rörelse, utvisar »Fara» och nödvändigheten att skyndsamt stoppa.

*Varsamhets-signalen* utvisas med *grön flagga* eller, i brist deraf, genom ena armen uppsträckt; den signalerande vänd mot ankommande tåg.

*Allt-väl-signalen* utvisas genom ena armen utsträckt tvärs mot rälerne.

Denna sednare signal användes egentligen inom stationerna, såsom tecken åt lokomotivföraren, för att sätta i gång eller fortsätta. Långs banan skola vakterne, om allting är klart, stå vände med ansigtet åt banan och ögonen

Hand-signal  
vid full  
dager.

fästade på tåget, samt hållande de hopvecklade signalflaggorna såsom till »I armen gevär.»

## § 4.

Fasta  
nattsigna-  
ler.

Natt-signaler, anbringade på semaphor- och skifsignaler eller andra fasta punkter, utföras medelst lyktorna, som der finnas.

*Stoppsignalen* är *röda skenet* och visas då ankommande lokomotiv ej får passera, äfvensom i 5 minuter sedan tåg eller lokomotiv passerat.

*Varsamhets-signalen* utvisas genom *gröna skenet* och användes då stället skall långsamt befaras, äfvensom 5 minuter efter stoppsignalens nedtagande, sedan tåg eller lokomotiv passerat.

*Allt-väl-signalen* är lyktans *hvita sken* och användes då banan är fri från alla hinder, och tåg eller lokomotiv får fortsätta med föreskrifven fart.

## § 5.

Handsig-  
naler i  
mörker  
eller  
dimma.

*Stopp-signalen* utvisas genom lyktans *röda sken*, eller hvilket sken som helst fördt upp och ned.

*Varsamhets-signalen* genom *gröna skenet*; eller hvilket sken som helst, fördt långsamt fram och åter från höger till venster, samt

*Allt-väl-signalen* genom *hvita skenet*; det-samma, fördt i cirkel, användes då tåg skall sätta i gång, eller då det inom en station skall fortgå.

Då med handlykta signal till »Varsamhet» eller »Stopp» göres, bör lyktan föras såsom i föregående momenter föreskrifvit är, för att skilja den från en fast signal.

## § 6.

Vid användande af ofvannämnde signaler må ihågkommas:

Reglor  
för signa-  
lering.

att då ett tåg passerat en signalstolpe och signalen derefter skall föras till »Stopp», får detta ej verkställas förrän lokomotivet passerat signalstolpen.

Hvar och en af banans personal, som är med handsignaler eller lykta försedd, skall, då tåg passerar, stadigt visa den signal som erfordras, tilldess hela tåget passerat och endast förändra signalen, om något å tåget upptäcket, som dertill kan föranleda. Då hela tåget passerat, skall genast lyktans sken visas framåt lokomotivet, för att tillkännagifva att alla vagnarne äro med; och skall den som signalerar dervid ställa sig på en plats, hvarifrån skenet blir väl synligt.

## § 7.

Signal-  
lyktornas  
tändning.

Signal-lyktorna längs banan skola vara tända i skymningen, eller vid solens nedgång, samt brinna tilldes sista tåget för natten passerat, hvarefter de släckas. Äfven i månskan, likasom i dimma, eller när helst det är någon svårighet att på afstånd se dagsignalerna, skola lyktorna vara tända. I skymning och dagning skola dag- och nattsignaler göras samtidigt, och först vid fullt dagsljus få lyktorna släckas.

## § 8.

Rätt sig-  
nalkarl.

Ingen annan än den rätta signalkarlen får, utom i nödfall, ändra en gjord signal.

## § 9.

Stopp-  
signal får ej  
passeras.

Signal till »Stopp» får icke af lokomotiv eller vagn passeras, utan skall lokomotivföaren ovilkorligen stadna, och signalkarlens meddelande först inhemtas, eller signal till »Framåt» inväntas.

Då signal till »Stopp» vid station eller banförening gifves, måste tåget stadna före ankomsten till spär vexeln, och i sednare fallet så långt från densamma, att ingen fara kan uppstå för passerande tåg. Först när signal gifves till »Varsamhet» får tåget fortgå.

## § 10.

Den som icke åtlyder en gifven signal, antingen orsaken till densamma är känd eller icke, blifver på det strängaste straffad.

Om sig-  
nal ej åt-  
lydos.

## § 11.

Vid alla stationer och banföreningar skall signalen till »Stopp» ständigt vara uppe, och förändras till »Varsamhet» vid lokomotivs eller tågs ankomst, endast såvida banan är klar och tåget får passera. Är platsen försedd med skifsignal, hvarmed varsamhets-signalen ej vid dagsljus kan gifvas, visas i stället allt-väl-signalen vid sådane tillfällen.

Ständig  
stopp-  
signal.

Då lokomotiv eller vagn skall vexlas in uti annat spår vid en station, skall fasta signalen till »Stopp» derstädes oförändrad bibehållas, äfven om signalstolpen måste passeras, emedan det är under skydd af denna signal som skjutningen af vagnarne verkställes; och bör härvid lokomotiv eller vagn ej gå längre ut på hufvudspåret än som för vexlingen är nödvändigt. Endast handsignaler användas vid dylika tillfällen. Då det är någon svårighet att se en längre sträcka af banan, skall dessutom, då vagnar måste passera signalstolpen för vexling af spår, en man med handsignal ställas omkring 1,200 fot (400 steg) utanför stationen, för att varna

kommande lokomotiv. Då man vid en mellanstation önskar stoppa ett förbipasserande lokomotiv, för att taga vagnar m. m., får icke den fasta signalen användas, emedan den endast är ämnad att utvisa om hinder på banan finnes eller ej, utan skola härvid handsignaler å stationen begagnas.

## § 12.

När helst ett tåg följer ett annat inom 5 minuter, skall den som det varseblifver åt eftersta tåget visa signal till »Stopp»; följer det inom 10 minuter, signal till »Varsamhet». Då ett tåg stoppas, skall signalkarlen alltid uppgifva orsaken dertill, och derefter må, om omständigheterna så tillåta, tåget få långsamt fortgå vidare.

Om ett ensamt lokomotiv nalkas ett framför gående närmare än 2000 fot, skall den som det varseblifver visa »Varsamhets-signalen.»

## § 13.

Hvar och en af jernvägspersonalen, som upptäcker någon bristfällighet å banan, eller något annat hinder å densamma, hvarigenom fara för ankommande tåg kan uppstå, skall skyndsamligen vidtaga alla mått och steg, för att genom signaler varna ankommande tåg och seder-

Signal  
för hinder  
å banan.

mera anmäla förhållandet, så att hindret må blifva undanröjdt. Stopp-signalen skall visas minst på 1,800 fot eller 600 steg från stället der faran förefinnes, åt det hållet hvarifrån tåget väntas.

## § 14.

Vid banföreningar äro 2:ne signalstolpar, en för hvarje bana, och gifvas signalerna å dem lika med öfriga signaler. Signal  
vid ban-  
förening-  
gar.

## § 15.

Vid vägöfvergångar skall »Stopp-signalen» visas åt båda hållen, så länge grind är stängd öfver banan. Signal  
vid väg-  
öfvergån-  
gar.

## § 16.

Om vid något ställe, hvarest signal bör finnas, densamma helt och hållet saknas, skall lokomotivföraren stadna och öfvertyga sig att banan är fri, innan han fortsätter. Signal  
saknas.

Förhållandet rapporteras.

## § 17.

Om banan på något ställe är bristfällig eller under reparation, och därför endast får långsamt passeras, böra vid hvardera ändan af den i sådant skick varande bansträckan, och på ett afstånd ifrån densamma af omkring 600 Varsam-  
hetssignal  
för fel å  
banan.

fot, utsättas gröna signaler. Är sträckan längre än 2,000 fot, bör på samma ställe ännu en grön signal visas, och ytterligare en för hvarje 2,000 fot.

## § 18.

Personer  
som sig-  
nalera.

Hvarje i tjänstgöring varande konduktör, lokomotivförare, signalkarl, ban- och grindvakt, spårveklare samt förman för arbetare på banan skall vara försedd med signalflaggor och lykta, och är ansvarig för att signaleffekterna äro till hands, alltid i god ordning och brukbart skick samt färdiga till begagnande.

Om någon brist eller felaktighet å signaleffekterna förefinnes, skall sådant genast anmälas till närmaste station, eller den hufvudstation, hvartill distriktet hörer, för erhållande af nya eller fullt brukbara.

## § 19.

Signal  
i olag.

Skulle fast signal vara i olag, måste en man med handsignaler ställas derstädes, eller på något afstånd, i förväg mot tåg som väntas; detta allt efter omständigheterna. I stark dimma och vid stationer, der fasta signaler ej finnas, måste detta sednare försigtighetsmått, när så erfordras, äfven vidtagas.

## B. Knall-signaler.

## § 20.

Dessa signaler nedläggas på rälerna, med den tryckta sidan uppåt och blyremssorna nedvikne på sidorna om rälerna. Då lokomotiv passerar öfver en sådan signal, exploderar laddningen med stark knall, och är detta signal till lokomotivföraren att stadna. Knallsignalerna skola begagnas vid här nedan omnämnda tillfällen, och på samma gång skola äfven dag- eller nattsignaler visas. Knallsignaler böra isynnerhet användas i mörker och dimma.

Om knall-  
signalers  
begagnande.

Vid utläggandet af knallsignaler bör ihogkommas, att här nedan uppgifna afstånd äro beräknade för horisontel bana, och att, der banan lutar utföre, afstånden skola något ökas.

## § 21.

Om någonting händt ett tåg, hvarigenom linien blifvit stängd, skall konduktören genast sända en man längs banan tillbaka, som under gåendet visar den röda signalen och på hvarje 600 fot (200 steg) nedlägger en knallsignal samt på 1,800 fots (600 stegs) afstånd från det ställe, hvarest tåget stadnat, 2:ne signaler med

Knallsig-  
nalers ut-  
läggning  
från tåg,  
bakåt.



50 fots mellanrum. Samme man skall kvarstadna vid de sist nedlagda knallsignalerna och der visa den röda flaggan eller, om det är i mörker, den röda lyktan; och får han ej lemna sin post, förrän han blifvit återkallad eller aflöst.

Passerar samme man under gåendet någon signalkarl, skall denne underrättas om tilldragelsen, på det han må visa stoppsignalen; med utläggandet af knallsignalerna fortsättes dock, såsom ofvan anbefaldt är. Skulle likväl 1,800 fots afstånd inträffa nära en signalkarl, tillsäges denne att bevaka knallsignalerna, och den som utsändts från tåget begifver sig då skyndsamligen tillbaka för att biträda.

### § 22.

Eldaren eller annan person utsändes framför tåget, för att på samma sätt genom knallsignaler varna möjligen ankommande lokomotiv; dock bör den som utlägger signalerna framåt ej kvarstadna vid de 2:ne sist utlagde, utan genast återvända.

### § 23.

Förmärker den, som utgår med signalerna, lokomotiv komma, skall han genast nedlägga 2:ne knallsignaler, visa den röda flaggan eller lyktan, samt göra allt för att väcka lokomo-

Knallsignalers utläggning från tåg, framåt.

Lokomotiv anländer under utläggningen.

tivförarens uppmärksamhet. Sedan lokomotivet stadnat och upplysning lemnats, fortsättes med utläggandet af signalerna. Det sist anlända tåget skall, efter ankomsten till hindret, sända en man att nedlägga nya signaler på rälerna, i stället för dem som redan exploderat, samt för att aflösa den person som först blifvit utsänd.

### § 24.

Skulle ett tåg, af en eller annan orsak, nödgas gå så långsamt på banan, att fara för efterkommande tåg möjligen kan vara för handen, tillsägas vakter, som anträffas, att nedlägga knallsignaler till varning, samt att visa gröna flaggan eller lyktan; anträffas ej någon vakt och annat tåg är nära efter, måste en man afstiga samt gå omkring 1,200 fot (400 steg) från tåget, nedlägga 2:ne knallsignaler och derefter försöka skyndsamt återupphinna eget tåg, eller medfölja på det efterkommande.

### § 25.

Dessutom skola knallsignaler användas i alla andra fall, då ett tåg eller lokomotiv följer eller anses följa för nära inpå ett föregående.

Knallsignaler då tåg går för sakta.

Knallsignaler då tåg äro för nära hvarandra.

## § 26.

Knallsig-  
naler från  
ensamt  
lokomotiv.

Om endast lokomotiv stadnar på banan, sändes eldaren tillbaka att utlägga knallsignalerna; dock, som han är behöflig vid lokomotivet, kvarstadnar han ej vid de sist utlagde, utan återvänder, sedan närmaste vakt tillsagts att bevaka signalerna, eller också ditsändes någon annan, vid banan anställd person. Härvid ihogkommes likväl, att signalkarl vid fast signal ej får aflägsna sig derifrån mer än omkring 600 fot, och att grindvakt vid större landsväg ej får lemna sin post.

## § 27.

Knallsig-  
naler för  
hinder &  
banan.

I händelse af hinder på banan, eller om någon våda befaras för lokomotiv eller tåg, skall den vakt, som först märker hindret eller faran, nedlägga knallsignaler på rälererna, såsom förut anbefaldt är, till dess stället, hvarest faran finnes, är sålunda skyddadt på 1,800 fots afstånd åt båda hållen; dock först åt det håll, hvarifrån tåg väntas. I mörker eller dimma är detta isynnerhet maktpåliggande.

## § 28.

Reglor då  
knallsig-  
nal passe-  
ras.

Då lokomotiv passerar öfver en knallsignal och denne exploderar, skall lokomotivföraren söka skyndsamt bringa lokomotivet att stad-

na, samt signalera bromsarnes åtskrufning. Om tåget kan stadna så snart, att det ej passerar långt förbi den vid signalerna utposterade personen, inhemtas hans meddelande, och tåget framgår derefter till hindret, hvarunder hvisslan ofta bör ljuda. Kan signalkarls meddelande ej inhemtas, må tåget, efter att hafva stadnat, åter långsamt och försigtigt fortgå till hindret, eller till närmaste signalkarl, af hvilken upplysning kan erhållas. I mörker eller dimma skall dervid en man, försedd med lykta, springa i förväg framför tåget till hindret anträffas, eller till närmaste signalkarl.

## § 29.

Då tåget är färdigt att åter afgå, hvilket Knallsignalers borttagande. tillkännagifves medelst hvisslan — ett långt och strax derpå ett kort ljud (»lossa bromsarne») — återgår den, som utsändts från tåget, tillbaka till detsamma, härunder upptagande knallsignalerna, utom de 2:ne sist utlagda, vilka af närmaste vakt borttagas, sedan han fullkomligt öfvertygat sig om att tåget åter blifvit satt i gång och att banan är fri, samt att ingen fara för ankommande tåg förefinnes. Hinner den som varit utsänd med knallsignalerna ej tillbaka till tåget, innan det blifvit satt i gång, bör han gå till närmaste station och derifrån

med nästa tåg fortsätta vidare. Skulle ingen af tåg-personalen vara kvar vid knallsignalerna, sändes någon annan af banans betjening att upptaga dem som blifvit utlagde; och är konduktör å ett tåg, eller lokomotivförare med ensamt lokomotiv, ansvarig för att sådant verkställes, innan tåget åter fortsätter.

## § 30.

Om lokomotiv passerar öfver en knallsignal och den exploderar, men ingen person finnes till hands att upplysa om orsaken till signalens dervaro, hvilket är ett tecken till att tåg stadnat på banan men sedan åter kunnat fortsätta, eller att långsamt gående tåg är framföre, eller att i allmänhet stället måste med synnerlig uppmärksamhet passeras, skall farten genast saktas och tåget endast med mycken försigtighet framgå till närmaste signalkarl, af hvilken upplysning kan vinnas, antingen genom mundtligt meddelande eller genom visad signal. Går lokomotivet öfver flera knallsignaler efter hvarandra, och ingen person finnes till hands att gifva upplysning, är fara dock att förmoda, hvarför tåget skall stadna och ej vidare fortgå, förrän banan är noga undersökt och säker befunden.

Om bevakning vid knallsignal saknas.

## § 31.

Hvarje konduktör, lokomotivförare, vakt på banan samt förman vid arbeten, bör vara försedd med knallsignaler, hvilka de alltid vid tjenstgöring skola ha färdiga till begagnande. Hvar och en som har befälet vid en station skall äfven vara försedd med dylika signaler, hvilka skola ligga i en olåst låda eller på en hylla, i ändamål att vara lätt åtkomliga för de vid stationen tjenstgörande personer, som om förvaringsstället böra vara underrättade.

Personer som skola inneha knallsignaler.

## § 32.

Alla härofvän nämnde personer äro ansvarige för att ett tillräckligt förråd knallsignaler alltid finnes tillhands. Då sådan signal förbrukats, bör detta skyndsamt anmälas, till erhållande af annan i ersättning.

Knallsignaler alltid tillhands.

## C. Signaler &amp; bantågen.

## § 33.

Under gång på banan skall lokomotivet vara försedd med en vit och en röd lykta, som visa skenen framåt (den hvita lyktan till venster och den röda till höger i lokomotivets riktning). På tendern föres en röd lykta, som visar skenet bakåt.

Lykter å lokomotiv och tåg.

På eftersta vagnen i tåget skola vara uppsatta 2:ne sidolyktor, som visa hvitt sken framåt och rödt bakåt.

Om vagn vid en station aflemnas eller tillkopplad sist i tåget, får ej förglömmas att om så behöfves, baklyktorna blifva förflyttade, så att de alltid äro på eftersta vagnen.

## § 34.

Lyktor å lokomotiv med tendern före. Om lokomotivet går på banan med tendern före, antingen ensamt eller med tåg, skola lyktorna vara omflyttade.

## § 35.

Tid för lyktornas tändning. Dessa lyktor skola under gång vara tända vid samma tider och tillfällen, som för öfriga signal-lyktor föreskrifvit är, samt dessutom närhelst stationsföreståndaren pröfvar nödigt.

## § 36.

Lyktornas värd. För lyktornas goda skötsel, tändande och anbringande på rätt plats ansvara: å lokomotiv och tender, lokomotivföraren, och å tåg, konduktören.

Då ett tåg stadnar vid en station, skola lyktorna undersökas och, om det erfordras, putsas eller, om de äro bristfälliga, mot nya utbyttas.

## § 37.

Om ett extra tåg skall följa ett ordinarie Extratågs tåg och af detta genom signal bekantgöres, skola signalerna, som anbringas på tågen, vara anbringade: om dagen en röd skärm eller flagga bakpå den eftersta vagnen, och om natten eller i dimma en röd lykta; och skola dessa signaler borttagas vid den station, hvarest extra tåget skall stadna. En hvit skärm med rödt kryss i midten, eller ock en grön lykta, bakpå sista vagnen i ett tåg användes för att utvisa, det ett extra tåg kommer från motsatt håll.

## § 38.

Då arbetståg äro anordnade på någon bansträcka, utvisas medelst en hvit skärm eller lykta bakpå sista vagnen i ett tåg, eller å lokomotiv, att intet vidare arbetståg för dagen kommer att passera.

## § 39.

Konduktören kan väcka lokomotivförarens uppmärksamhet, om klocka finnes å tendern, hvartill antingen en lina är sträckt längs vagnarne, eller ock en telegrafledning anbringad från den plats konduktören innehafver. Om inga sådana medel finnas, kan ifrågavarande ändamål uppnås derigenom, att bromsen hårdt

åtskrufvas och derefter hastigt lossas. Detta, upprepadt några gånger, kännes på lokomotivet genom de ryckningar det förorsakar i vagnarne. Genom visandet af flagga eller lykta signalerar konduktören sedan till lokomotivföraren.

### Signalor mod Anghvisslan och Signalpiporna.

#### § 40.

*Signal till afgång.* Då ett tåg skall sättas i gång, gifver stationsföreståndaren tecken dertill medelst en stöt i signalpipan jemte handsignal, hvarpå lokomotivföraren låter anghvisslan ljuda, och strax derefter sätter i gång.

#### § 41.

*Signalor d anghvisslan.* Medelst anghvisslan gifver lokomotivföraren signaler af olika betydelse, enligt hvad här nedan nämnas:

*En stöt eller ett kort ljud* betyder att lokomotivet sättes i gång, eller utgör en varning åt personer på banan.

*Two korta stötar* är signal att bromsarne skola åtskrufvas. Samma signal, upprepadt,

betyder att fara är å färde, eller att bromsarne skola skyndsamt och med kraft åtskrufvas.

*Ett långt och straxt derefter ett kort ljud* tillkännagifver att bromsarne skola lossas.

*Flere korta stötar efter hvarandra* är signal att tåget stannar på banan och att hjälp behöfves. Tåg-befälet drager försorg om signalering till skydd för ankommande tåg, näraste vakter uppsätta stoppsignal, och hvarje i granskapet varande arbetare skyndar till stället för att biträda.

Hvisslan bör dessutom ljuda med *längre uthållande jemna toner vid tågs annalkande till stationer, banföreningar, vägöfvergångar, tunnlar, äfvensom vid skarpa kurvor* der utsigten är bortskymd, så att tåget ej kan varseblifvas förrän nära inpå; och är detta isynnerhet viktigt att iakttaga under dimma och mörker eller då tåget är efter sin vanliga tid likasom vid extratåg, hvars afgångs- och ankomst-tid ej är förut längs banan bekantgjordt, eller då ensamt lokomotiv passerar banan utan att förut vara tillkännagifvet. Allt onödigt begagnande af hvisslan förbjudes.

#### § 42.

Om lokomotiv- eller tågpersonalen oviktadt får höra hvisslan ljuda från annat lokomotiv framföre, då veterligen intet annat tåg

Om h  
lan  
mo  
höre  
tåg

bör vara på banan, skola, enär å enkel bana fara lätteligen är att förmoda, alla åtgärder genast vidtagas för att stadna eget tåg, och skall derjemte med korta mellanstunder hvisslan ljuda, dock ej med mycket uthållande toner.

## KAP. IV.

### Allmänna Föreskrifter för Bantågens sammansättning.

#### § 1.

Lokomotivet skall alltid gå framföre och draga tåget, utom vid de fall, då tåg skjutes in på sidospår, eller ordnas, eller vid andra särskildt förekommande fall, då det är oundvikligt att skjuta vagnarne; och skall vid alla dessa tillfällen synnerlig försigtighet iakttagas, till förekommande af skada. Om lokomotiv måste skjuta tåg fram på banan, bör vid första lägliga tillfälle lokomotivet intaga sin rätta plats framföre.

Lokomotivet.

Eldaren verkställer kopplingen och hakar linan emellan tendern och närmaste vagnen i tåget; öfrige vagnar af- och tillkopplas af maskapet vid stationen eller af konduktören.

#### § 2.

Vagnarne ordnas på följande sätt:

Vagnarnes ordnande.

**Vid Persontåg och blandade tåg:**

1:o. *Godsvagnar*, hvaraf de som först skola afemnas komma främst;

2:o. *Stations-vagn* (den hvaruti gods är lastadt till olika stationer);

3:o. *Passagerarevagnar*;

4:o. *En bromsvagn*.

Bagage- eller annan vagn bör alltid finnas emellan lokomotivet och främsta passagerarevagnen; och skall sista vagnen i ett tåg alltid vara försedd med broms.

Om flera bromsvagnar åtfölja ett passageraretåg, böra de vara någorlunda jemnt fördelade inom detsamma. Antalet bromsar beror på banans stigning; och bör, då denna uppgår till 1 fot på 100, hvar 6:te vagn vara försedd med broms.

**Vid Godståg:**

1:o. *Stationsvagn* (helst med broms);

2:o. *Godsvagnar*, hvaraf de främst, som först skola afemnas;

3:o. *En Bromsvagn*.

Om lastade vagnarnes antal är större än sex, men understiger 12, skola 2:ne bromsvagnar vara med i tåget och skall sedermera för hvarje derutöfver börjande sextal af lastade vagnar minst en vara med broms försedd.

Trenne tomma vagnar motsvara tvenne lastade. Vagnar med bomull eller annat lätt antändligt gods böra hafva minst 4 vagnar mellan sig och lokomotivet.

**§ 3.**

Vagnar, som föra hästar eller äkdon, in- Häst- och äkdonsvagnar. sättas i tåget allt efter den ordning, i hvilken de skola afemnas.

**§ 4.**

Om vagnar med boskap skola åtfölja ett Boskapsvagnar. tåg, böra de sättas sist i detsamma, efter passagerarevagnarne.

Tåg bör ej skjutas tillbaka mot vagnar lastade med kreatur, utan skola dessa vagnar föras till tåget och tillkopplas, och skall detta ske med mycken försigtighet, så att ej stöt förorsakas.

**§ 5.**

Vagnar, som innehålla ömtåligt eller lätt Vagn med ömtåligt gods. antändt gods, få, endast såvida de äro väl täckte, tillkopplas ett tåg.

**§ 6.**

Ballast- eller arbetsvagnar, som ej äro Arbetsvagnar. försedda med buffrar, få på inga vilkor kopplas till ett passageraretåg, samt endast i nödfall och på bestämda order till ett långsamt

gående godståg, då tillika sådana försigtighetsmått vidtagas, att godsvagnarne ej skadas.

## § 7.

**Taklam-  
porne.** Taklampor böra alltid åtfölja passagera-  
revagnarne och tändas samtidigt med signal-  
lyktorna, eller när helst stations-föreståndaren  
så pröfvar nödigt.

## § 8.

**Kopplin-  
gen.** Vagnarne i tåget skola, om de äro för-  
sedda med fjederbuffrar, vara tätt ihopkopp-  
lade, hvardera buffren ihoppressad ungefär en  
tum; men om de äro försedde med gummi-  
buffrar, skall deremot något mellanrum lemnas  
emellan dem; detta beror dessutom på kur-  
vorna, enär skarpare kurvor fordra större mel-  
lanrum. Båda säkerhetskettingarne skola vara  
ordentligt påhakade.

## KAP. V.

## Stations-Föreståndaren.

## § 1.

Stations-föreståndarens närmaste förman Förman.  
är trafik-direktören, hvars order och instruk-  
tioner det åligger den förre att noga hörsamma,  
och till hvilken alla rapporter och tiensteskri-  
velser skola ingå, såvida ej annorlunda särskildt  
bestämmas.

## § 2.

Stations-föreståndaren har befälet vid sta- Ansvarig-  
tionen och är således ansvarig för en god dis- het.  
ciplin, tjenstens noggranna utförande derstädes,  
samt för vården af stationens byggnader jemte  
hushållningen med der befintliga inventarier  
och materialier, hvilka han ofta skall inspektera  
för att i tid kunna anmäla och requirera hvad  
behöfligt är.

## § 3.

Han skall tillika vaka deröfver att under- Person-  
lydande känna reglemänten och instruktioner, lens efter-  
syn.



noggrant utöfva sin tjänst, äro snygga, väl vårda dem anförtrodda effekter, uppföra sig höfligt mot alla trafikanter samt ej mottaga drickspenningar. Han bör derjemte göra sig underrättad om de personers karakter och uppförande, som stå under hans befäl.

## § 4.

**Disciplin.** Alla i tjensten begångna fel skola så fort som möjligt rättas och till trafik-direktören rapporteras. Om stations-föreståndaren, för tjenstens ordentliga gång, eller till undvikande af fara, så anser nödvändigt, eger han den felaktige från tjenstgöring tills vidare afhålla; dock skall rapport härom till trafik-direktören skyndsamligen afgifvas.

Alla klagomål mot underlydande skola likaledes ofördröjligen till trafik-direktören anmälas.

## § 5.

Stations-föreståndaren skall dagligen inspektera alla delar af stationen, tillse att rum och öfriga lokaler äro rengjorda och hållne i god ordning, äfvensom att vagnar och all annan vid stationen lemnad materiel hålles i godt skick; kontrollera inom stationens område tjenstgörande signalkarlar och spårvexlare äfvensom stationskarlar, och derjemte göra sig förvissad, att de noga förstå sin tjänst samt rätt utöfva

Inspek-  
tion.

densamma. Han skall tillse att signalerna äro i god ordning och riktigt utföras; att aldrig vagn får bringas öfver spår utan att vara skyddad genom signal; att spårvexlarna äro rätt ställda för ett ankommande tåg, samt att de alltid äro väl rengjorda, smorda och i god ordning. Vidare skall han tillse, att banan inom stationen är i godt skick; att spåren äro rena och att intet hinder för ett tågs passerande förefinnes; att inga lösa vagnar stå uti hufvudspåret, och att de som finnas i sidospåren äro säkert fästade samt tillräckligt långt från korsspåret för att icke hindra lokomotiv eller vagn att passera. Der fasta klotsar finnas, skola de om nätterna vara tillåsta, och nyckeln förvaras hos stations-föreståndaren.

## § 6.

Stations-föreståndaren skall tillse att å Telegraf-apparater. tjenstgöringstiderna alltid finnes en person å expeditionen till hands att lemna trafikanter erforderliga upplysningar samt att telegrafkunnig person å föreskrifna tider alltid finnes i telegraf-expeditioner närvarande.

Observeras fel å telegraf-apparat eller linie, skall sådant ofördröjligen anmälas till trafik-direktörsexpeditionen.

All onödig telegrafering är förbjuden.

## § 7.

Stations-  
uret.

För vården af det å stationen befintliga ur ansvarar stations-föreståndaren. Hvarje dag, vid tid som särskildt bestämmes, ställes uret enligt från trafikdirektörsexpeditionen per telegraf lemnad uppgift om jernvägstiden.

## § 8.

Biljett-  
försälj-  
ningen.

Stations-föreståndaren ansvarar för biljett-försäljningen, och skall han fördenskull vaka deröfver, att hvarje biljett som till passagerare utgifves är behörigen stämplad.

Vid mellanstationerne, hvarest biljetter endast vilkorligt försäljas, bestämmes passagerares företråde till erhållande af plats efter den längre distans, för hvilken biljett blifvit löst, samt vidare efter den ordning i hvilken biljetterna, enligt dem åsatt nummer, bekommit.

Stations-föreståndaren är ansvarig för de vid stationen bekomna biljetter och skall i tid requirera det antal som deraf behöfves.

## § 9.

Tjenstgö-  
ring å  
plattfor-  
men.

Vid bantågs ankomst eller afgang skall stations-föreståndaren vara tillstädes på plattformen samt i sednare fallet medelst hvisselpipa jemte handsignal tillkännagifva när tåget får sättas i rörelse. Vid utgångsstation skall första gången 5 minuter och andra gången 2

minuter före hvarje tågs afgang ringas i klockan. Vid mellanstationerna ringes såväl då tåget anländer, som 2 minuter före dess afgang. Andra ringningen åtföljes af två starka slag med kläppen mot klockan.

Då stations-föreståndaren på plattformen inväntar ett tåg, skall han alltid vara försedd med föreskrifne effekter för handsignaler, ehvad tåget skall stadna eller ej.

Han skall vaka öfver passagerarnes bekvämlighet, gifva nödiga upplysningar samt tillse att betjeningen varsamt handterar och till rätt plats förer passagerare-sakerna.

## § 10.

Då ett tåg är inom stationen, skall stations-föreståndaren tillse att konduktörerna, äfvensom den öfriga tågpersonalen, göra sin tjenst. Han skall äfven tillse att vagnar, som tillsätas i ett tåg, äro rena, putsade, smorda och fullt brukbara, samt ordentligt och ej utöfver tillåten vigt lastade; att bantågen riktigt och enligt föreskrifterna sammansättas, samt i så god tid, att intet onödigt uppehåll förorsakas; att bantågen afgå så punktligt som möjligt, aldrig före den bestämda tiden, och att de äro försedde med anbefallde reservsaker och lyktor, samt dessa sednare vid föreskrifna tillfällen tände, äfvensom att rätta vagnar aflemnas.

Eftersyn  
å ordning  
på tågen.

Hvarje försummelse å lokomotivförarens eller konduktörens sida, hvad angår lyktornas anbringande eller sken, skall af vederbörande rapporteras.

## § 11.

Förstärkning af tågpersonalen.

Skulle å ett bantåg förstärkning af betjening erfordras, eger stations-föreståndaren, på konduktörens begäran, medsända någon vid stationen tjänstgörande.

## § 12.

Tågpersonalen otjänstbar.

Om någon af tågpersonalen befinnes öfverlastad, må han på inga vilkor tillåtas medfölja, och skulle sådant inträffa med lokomotivföraren, måste han genast lemna lokomotivet. Finnes ingen kompetent person till hands att föra lokomotivet, måste tåget tillsvidare uppehållas och en annan lokomotivförare efterskickas.

## § 13.

Besigtning å vagnar i tåg.

Stations-föreståndaren skall å hvarje tåg efterse att fraktgodset å vagnarne är väl täckt, (hvilket är synnerligen noga med vagnar som innehålla lätt antändt gods) att detsamma icke är rubbadt eller skjuter öfver på sidorna, samt att ingen vagn är skadad eller osäker för vidare transport. Skulle å vagn något felaktigt förefinnas, eger han, der han så anser nödigt, för-

bjuda densammas begagnande i tåget. Han skall i vagnlistan quittera eller införa nummern å af- eller tillkopplade vagnar.

## § 14.

Vid tillsättandet af vagnar bör, i svårare fall, lokomotivförarens mening höras, emedan han bäst bör känna lokomotivets förmåga och lastens storlek; och bör stor vikt fästas vid hans utlåtande. Bestämmandet af hvad åtgärd skall vidtagas beror dock alltid på stations-föreståndaren.

Tillsättande af vagnar i svårare fall.

## § 15.

Vid ett tågs ankomst till station skall stations-föreståndaren personligen af konduktören mottaga de insamlade biljetterna jemte väskor, cirkulärer och öfriga handlingar. Om cirkulär skall med samma tåg fortgå, genomläses och påtecknas det genast, samt återlemnas till konduktören.

Biljetters och handlingars emottagande.

## § 16.

Stations-föreståndaren handhafver all såväl passagerare- som godstrafik vid stationen och är ansvarig för de därför influtna medlen, äfvensom för hvarje brist, den må härröra af missräkning, icke gällande mynt eller försummelse att upptaga penningar, som tillkomma jernvägen. Han bör hvarje dag uppbalancera de

Penningeuppbörd.

uti de olika expeditionerne inom stationen bekomna medel och desamma till jernvägens kassa på bestämda dagar och med vissa bestämda tåg insända. Remisserna, inneslutna i påsar, nedläggas i de kassakistor, som medfölja uppördstågen.

## § 17.

Afgift får ej efter-skänkas. Vid äfventyr af tjenstens förlust och laga ansvar, må ingen stations-föreståndare efter-skänka jernvägen tillkommande liquid, af hvad slag den vara må. Kredit för frakt får icke beviljas utan trafik-direktörens särskilda med-gifvande.

## § 18.

Reserv-personal. I händelse af extra göromål, eller om någon sjuknar eller af annat oundvikligt skäl är frånvarande, skall stations-föreståndaren draga försorg om att annan person för tillfället antages till tjenstgöring, men bör dervid vara angelägen om att ej använda andra än väl-frejdade personer, som äro duglige till tjensten och som äga full kännedom om densammes åligganden. Förhållandet skall till trafikdirektören genast anmälas.

För att kunna utföra ofvan anbefallda föreskrift bör stations-föreståndaren på förhand

göra sig underrättad om personer, som äro vil-liga att ingå uti och passa för tjensten.

## § 19.

Alla olyckshändelser eller andra ovanliga Rapport-er och an-slag. tilldragelser skola skyndsammast till trafikdi-rektören rapporteras, och hvarje uppgift som af denne infor dras med det snaraste afgifvas. Ingen förändring af formulärer eller i arbets-sättet vid station må utan trafik-direktörens föreskrift företagas. Stations-föreståndaren skall inom stationen anslå sådana underrättelser, som äro af styrelsen eller trafik-direktören för all-mänheten utfärdade, men eger ej utan trafik-direktörens tillstånd uppsätta några andra an-slag.

## § 20.

Stations-föreståndaren skall vidare anteckna Under-skrift å handlin-gar. tågans ankomst och afgangstider samt tiderna, då tåg, som ej stadna vid stationen, passera; uppgöra aföningslistorna, samt utbetala de af-löningsmedel åt honom anförtrors.

## § 21.

Alla rapporter, böcker och uppgifter skola Formulä-rer och order-journal. vara snyggt och redigt förda, i enlighet med anbefallda formulärer, samt på föreskrifna tider aflemnas. Order och föreskrifter, äfvensom allt

hvad som rörer trafiken vid stationen, skola behörigen antecknas.

## § 22.

Tillvaratagne effekter och gods. Alla effekter, som upphittas inom banans område eller i vagnarne, skola, tillika med en uppgift derå, inom förloppet af trenne dygn till föreskrifven station insändas.

Till trafikdirektörsexpeditionen insändes vid hvarje månads början en uppgift på icke efterfrågadt gods, som quarlegat tre månader vid stationen.

## § 23.

Under skrift å handlingar. Alla för stationens behof insända requisitioner skola af stations-föreståndaren vara under-tecknade; likaledes aflöningslistor, penningremitter, uppgifter och rapporter m. m., som från stationen utgå.

## § 24.

Kännedom om författningar. Utom hvad här ofvan särskildt föreskrifvet är, skall stations-föreståndaren dessutom ega noggrann kännedom om hela detta reglemente samt för denna jernväg utfärdadt trafikreglemente och taxa, äfvensom alla öfriga författningar och instruktioner rörande trafiken och tjenstgöringen vid Bergslagernas jernvägar.

## § 25.

En stations-föreståndares göromål äro af så stor vigt, och derjemte af så mångfaldig natur, att alla hans åligganden ej kunna regleras; utan förväntas, att han med användande af bästa flit och förmåga söker bidraga till trafikens förkofran och säkra gång, samt tjenstens ordentliga utförande.

## KAP. VI.

## Konduktörer.

## § 1.

Förman.

Konduktörens närmaste förman är stations-föreståndaren vid den station der konduktören för tillfället tjenstgör, men hans tjenstgörings-skyldigheter bestämmas af trafikdirektören, utan hvars medgifvande han således ej får byta tjenstgöring.

## § 2.

Ordning  
och höf-  
lighet.

Han skall ständigt vara snygg och vårdadt klädd, alltid höflig och uppmärksam mot passagerare, men ej inlåta sig i onödigt samtal.

## § 3.

Instäl-  
kelse i  
tjenstgö-  
ring.

Då konduktör skall åtfölja ett tåg, bör han en half timma före dess afgang anmäla sig hos stations-föreståndaren och emottaga dennes order, samt dervid göra sig noga under-

rättad om de instruktioner, som möjligen utkommit, sedan han sednast var i tjenstgöring, och som på något sätt röra honom.

## § 4.

Före tågs afgang skall konduktören tillse och är ansvarig för att i bromsvagnen finnas: Tåg-effek-  
ter och  
tillsyn  
före af-  
resa.

1 st. domkraft,

2 » handspakar,

1 » kofot,

1 » handyxa,

1 » hammare,

1 » tång,

1 » skiftnyckel,

1 » oljekanna,

1 » signalskärm, röd å ena sidan, å den andra hvit med rödt kryss,

de till tåget hörande väskor för papper och handlingar,

spik,

1 kort dragtross,

4 st. vattenpytsar samt, om vintern, 10 st. snöskoffor.

Dessutom skall hvarje konduktör medföra:

1 st. grön- och

2 » röda signalflaggor,

1 st, handsignal-lykta,

1 väska innehållande 12 knallsignaler.

Han ansvarar vidare för att såväl handlyktor som sido- och bak-lyktor äro väl putsade och i god ordning för begagnande, samt att de äro fända på anbefallda tider; att vagnarne äro riktigt ihopkopplade, säkerhetskettingarne påhakade, linan, der sådan användes, sträckt till tendern, godsvagnarne rätt adresserade, väl täckta och i godt skick samt vagnsdörrarne tillstängda; att bref och papper, som å de särskilda stationerna skola aflemnas, läggas i rätta väskor, samt att tågpersonalen är på bestämda platser närvarande.

Anser han sig behöfva flere personer till biträde på tåget, anmäler han sådant hos stations-föreståndaren.

### § 5.

Vid de tillfällen, då extra tåg följer, får konduktören ej förglömma uppsättandet af den erforderliga signalen, hvilken borttages vid den station, hvarest extratåget upphör att längre följa; och skall vid de stationer, som passeras, underrättelse lemnas om det efterkommande tågets beskaffenhet, dess afgangstid från stationen, samt hvar det skall stadna.

Extratåg-  
signaler.

### § 6.

Då tåg är klart, rapporterar konduktören detta till stations-föreståndaren, hvilken, om tiden är inne, gifver signal till afgang, hvarpå lokomotivet sättes i gång, och anses derefter passagerare och gods lemnade i konduktörens vård. Han skall vaka öfver att tågpersonalen gör sin tjenst, och ehuru ej direkt ansvarig för tågets säkerhet under gången — ty denna kan endast bero af lokomotivföraren — bör han dock, om han finner lokomotivföraren vidtagna åtgärder, som äro mot författningar och instruktioner stridande, göra denne uppmärksam derpå. Då någon fara uppstår, är det konduktörens pligt att använda alla medel, som i hans förmåga stå, för att densamma afvända, och skola alla sådana tilldragelser anmälas vid ankomst till första station, samt på konduktörsrapporten upptagas.

Afresan  
m. m.

### § 7.

Konduktörens plats är i allmänhet i eftersta bromsvagnen.

Under tågets gång skall han hålla god utkik, vara uppmärksam på signaler, och noga åtlyda dem; om hvisslan höres, skall han genast vara till hands att använda bromsen. Likaledes skall han taga reda på om någon

Konduktörens  
plats.

Tjenstgöring under tågets gång.

vagn går ojemnt, om lasten någorstades hänger öfver, vagnsdörr står öppen, eller om någon passagerare genom rop eller åthäfvor tillkännagifver, att hjälp behöfves m. m. Då signalkarl passeras, skall eftersees om han gör någon signal sedan tåget är förbi. Då tåget går i kurva, skall konduktören efterse, att alla vagnarne äro med, och i allmänhet noga observera hvad helst sig tilldrager inom tåget, eller på banan, som är värdt anmärka. Han skall hufvudsakligast hafva sin uppmärksamhet vänd framåt tåget och vid behof meddela sig med lokomotivföraren, genom signaler med flagga eller lykta. Der lina eller telegrafledning till tendern finnes anbragt, kan han väcka lokomotivförarens uppmärksamhet, och sedermera, genom visandet af flagga eller lykta, signalera hvad han åstundar.

Signalerna visas i allmänhet åt höger, eller åt den sida hvarest bromsen är på tendern; men vid kurvor från insidan, der de tydligast synas.

Om fara är förhanden, gifver den som först varseblifver densamma signal till stopp.

## § 8.

Inträffar olycka eller något annat hinder för ett tågs vidare fortgående på banan, skall

Olycksfall.

konduktören först och främst ihågkomma att genom signaler skydda för efterkommande tåg (se kap. III). Vidare skall han, om tåget ej kan fortsätta, försöka ombestyra, att passagerarne blifva fortskaffade till närmaste station, samt så skyndsamt som möjligt draga försordom, att underrättelse om tilldragelsen dit ankommer och att hjälp anskaffas.

Dylika anmälanden skola vara skriftliga.

## § 9.

Om ett tåg endast kan gå långsamt, och ett annat tåg väntas komma efter, samt det ännu är långt fram till nästa signalkarl, skall farten så mycket saktas, att en man kan afstiga, för att springa tillbaka och signalera så, som i kap. III föreskrifvet är.

För långsam gång.

## § 10.

Då ett tåg stannar på banan emellan två stationer, är det konduktörens skyldighet att förklara orsaken dertill för passagerarne, samt på allt sätt lugna och förmå dem bibehålla sina platser.

Passagerare underrättas om orsaken till att tåg stannar.

## § 11.

Konduktören skall öppna och tillsluta vagnsdörrarne samt biträda passagerarne och tillse att de intaga rätta platser. Om passagerare befinnas resa utan biljett, eller i en vagn

Ytterligare tjänsten åligger den vid stationerna.



af högre klass, än hvartill biljetten berättigar, skall konduktören anmäla förhållandet vid ankomsten till närmaste station, på det den rätta afgiften der må upptagas. Vill passagerare byta plats från lägre till högre vagnsklass, skall det ske vid ankomsten till station, och afgiften af rätter person derstädes uppbäras. På inga vilkor eger konduktören att emottaga några penningar af passagerare, vare sig för melangift å biljett eller betalning för bristande sådan.

Vidare skall han, då ej annorlunda anbefaldt är, från passagerarne insamla biljetterna; och bör han härvid noga tillse, att endast de biljetter, som verkligen gälla för tåget, aflemnas. — De insamlade biljetterna skola vid ankomst till station aflemnas till stationsföreståndaren.

Vid ankomst till mellanstation, skall han med tydlig röst upprepa namnet derpå, samt tiden för uppehållet derstädes.

Han skall tillse att rätta vagnar vid stationerna aflemnas.

### § 12.

Tillsyn att passagerarne ej skadas. Han får ej tillåta någon passagerare åka utanpå en vagn, eller onödigtvis stiga ur, om tåget skulle stadna på banan, eller stiga i eller

ur vagn under det den är i rörelse, eller röka tobak uti andra än dertill anslagna kupéer.

Sjelf får konduktör ej gå på taket af vagnarne eller längs sidorna af dem, under det tåg är i gång, annat än under tvingande omständigheter.

### § 13.

Åt fruntimmer skall konduktören, när så-<sup>Damkupé.</sup> dant önskas, der så ske kan, bereda plats i damkupé, och skall han under resan tillhandagå med nödiga upplysningar.

### § 14.

Skulle passagerare finnas öfverlastad,<sup>Ordning bland passagerarne afstyres.</sup> eller på annat sätt genom opassande uppförande besvära medpassagerare, eller förbryter han sig mot ordningsreglor och författningar, skall konduktören med allvar och lugn försöka afstyra allt ofog och alla uppträden, och skall dervid noga taga sig till vara att ej sjelf förgå sig. Först när intet annat hjälper, skall han begagna sig af den makt och myndighet som är honom lemnad och med alla lagliga medel som stå honom till buds upprätthålla ordningen och skydda öfrige passagerare. Vid ankomsten till närmaste station skall han anmäla förhållandet och kan der den sig oskickligt uppfört blifva såväl från tåget som stationen

utvisad. Om passagerare skadar något å vagnarne, skall sådant till stationsbefälet anmälas, på det nödiga mått och steg må vidtagas för att få skadan ersatt.

## § 15.

Handlin-  
gars fö-  
rande.

Mycken vigt fästes vid ett noggrant och ordentligt framförande af papper, depescher, penningar och biljetter, eller hvad helst det vara må, som är anförtrödt i konduktörens vård. Vid laga ansvar må konduktör ej föra andra bref, papper eller saker, än sådana som i och för tjensten afsändas; och skola dessa genom stationsbefälet till konduktören aflemnas.

## § 16.

Då flere  
konduktö-  
rer med-  
följa.

Då flere konduktörer åtfölja ett bantåg, stå de samtliga under 1:ste konduktörens befäl, skola inställa sig en half timma före tågets afgångstid, annäla sig hos stations-föreståndaren och 1:ste konduktören, och intaga de platser samt utföra de åligganden, dem anbefallas. Deras egentliga göromål är att biträda i allt hvad konduktören har sig anbefaldt.

Då flere konduktörer medfölja, skall eu af dem intaga plats i den främsta bromsvagnen och då rikta sin synnerliga uppmärksamhet bakåt tåget och på de signaler som konduktö-

ren i eftersta vagnen visar, för att sedan meddela dessa till lokomotivföraren.

De insamlade biljetterna aflemnas till 1:ste konduktören, och skall hos honom anmälas hvad som af de öfrige konduktörerna kan varda iakttaget under tågets gång.

## § 17.

Den konduktör eller packmästare, åt hvilken gods och passagerarebagage är anförtrödt, skall därför ansvara samt vid emottagandet af bagage se efter att adress- och nummerlappar finnas åsatte samt för gods tillse att hvarje colly är försedd med tydlig adress; vidare att antalet colliers öfverensstämmer med det å förteckningarna upptagna, samt att de så ordnas, att de med skyndsamhet kunna emottagas och aflemnas, utan att derigenom onödigt uppehåll försakaskas vid stationerna.

Packmä-  
stares  
åliggan-  
den.

Han får icke lemna resande tillträde till resgods- eller annan godsvagn.

Alla saker skola med varsamhet handteras samt lastas så, att de icke skadas under tågets gång.

Samme konduktör har äfven under sin vård hästar, hundar och åkdon samt listorna derå.

Konduktören tillser att vagnar, som af eller tillkopplas, blifva å vagnlistan qvitterade eller införde.

Förre  
konduk-  
törens å-  
ligganden.

## § 18.

Obehörig åkning i bromsvagn förbjudes. Konduktören får ej, utan trafik-direktörens medgifvande, tillåta någon främmande person åka i bromsvagnen.

## § 19.

Obehörig åkning å godståg förbjudes. Strängeligen är förbjudet att uppstiga eller gå på lastade godsvagnar. Ingen främmande person får, utan skriftlig tillåtelse af trafik-direktören, åtfölja ensamt godståg.

## § 20.

Vagnvisitation. Vid framkomst till slutstation skola alla vagnar noga visiteras och, om några saker finnas kvarlemnade, skola desamma till stationsföreståndaren aflemnas.

## § 21.

Tjänstgöringens slut. Konduktören får ej aflägsna sig från stationen, förrän han öfverlemnade alla vederbörliga handlingar till stationsföreståndaren, fullbordat sin egen rapport, hvilken skall ingå till trafik-direktören, samt erhållit stationsföreståndarens tillåtelse att begifva sig från stationen.

## § 22.

På rapporten skall bland anmärkningar upptagas allt hvad under tågets gång passerat, såsom t. ex.:  
 om någon vagn gått ojemnt, eller axel blifvit varm, eller något å vagn skadats;  
 om tåg kommit sent eller för tidigt samt orsaken dertill;  
 om vagn måst lemnas på banan, antingen såsom skadad, eller af bristande förmåga hos lokomotivet att draga densamma;  
 om någon del af banan är i dåligt skick (sådan anmäles dessutom vid närmaste station);  
 om vakter varit försumlige;  
 om signaler blifvit oriktigt utförda, eller ej åtlydda;  
 om grindar varit öppna, eller kreatur inne på banan;  
 om telegrafrådar funnits afbrutna;  
 om saker bortkommit;  
 om tågpersonalen varit försumlig;  
 om tåg stannat på banan samt orsaken dertill, m. m.

För att ihågkomma sådant, som i rapporten bör införas, skall konduktören medföra en anteckningsbok, och i densamma under tågets gång införa hvad som passerar.

Anmärkningar å konduktörsrapporten.

## § 23.

Klockan  
regleras. Konduktörens klocka regleras efter ut-  
gångs-stationens ur.

## § 24.

Känne-  
dom om  
författ-  
ningar. Utom detta reglemente samt särskildt ut-  
gifna order och instruktioner, skall konduktör  
äga kännedom om de delar af trafikreglementet  
samt ordningsreglorna för trafiken å Bergsla-  
gernas jernvägar, som särskildt röra hans tjen-  
stebefattning.

## KAP. VII.

## Lokomotivförare och eldare.

## § 1.

Deras direkta befäl utgöres af maskin-  
Förmän.  
ingenjören eller dess assistent, samt lokomotiv-  
förmannen vid den maskin-station, dit lokomo-  
tivförare eller eldare höra. Endast inför dessa  
förmän äro de ansvarige för allt som angår  
lokomotivets skötsel och vård. Dessutom stå  
lokomotivförare och eldare, i allt hvad som  
angår ett i tjänst varande lokomotivs rörelser,  
under trafik-befälets order, hvarföre de noga  
måste åtlyda trafik-direktörens och stations-  
föreståndarnes tillsägelser och utföra den tjänst  
med lokomotivet, som af dessa äskas. Under  
tågets gång skall lokomotivföraren åtlyda kon-  
duktörens tillsägelse eller signal att stoppa,  
sätta i gång, skjuta vagnar o. d.

Vid lokomotivets reparation stå lokomotiv-  
förare och eldare under verkstadsbefälet, samt

äro underkastade vid verkstaden gällande arbetsordning och instruktioner.

### § 2.

Erforderliga in-  
sigtter. En lokomotivförare bör tillika vara skicklig arbetare, så att han väl kan underhålla sitt lokomotiv och derå göra de smärre reparationer, hvarigenom lokomotivet blifver länge tjenstbart, innan det behöfver försändas till verkstad.

### § 3.

Ansva- Lokomotivföraren bör fullkomligt inse vigten och den moraliska ansvarigheten af sin befattning, samt att många medmenniskors lif kunna komma i fara genom försumlighet, bristande rådighet eller ouppmärksamhet å hans sida.

Under bantågets gång är lokomotivföraren ensam ansvarig, såväl för lokomotivets skötsel och den föreskrifna hastigheten, som ock för ankomst på bestämd tid äfvensom för ett noggrant iakttagande af signalerna. Han bör derföre hafva noggrann kännedom om banans lutningar och krökar, för att kunna gifva en så mycket som möjligt jemn hastighet åt tåget och för att väl kunna styra pannans matning och eldningen.

### § 4.

Lokomotivföraren skall hafva fullkomlig kännedom om alla föreskrifna signaler, äfvensom de tillfälliga order, hvilka deri möjligen göra förändring. Högst viktigt är, att lokomotivföraren tillser det signaleffekterna äro i godt skick, att lyktorna äro väl putsade samt på anbefallda tider tända.

Kännedom om signaler.

### § 5.

Om lokomotivförare skulle, mot förmodan, blifva anbefalld sådane rörelser, som han anser farliga eller skadliga för lokomotivet, bör han dock väl betänka sig, innan han vägrar lyda, emedan följderna af en sådan vägran helt och hållet blifva på hans ansvar. Deremot skall han alltid så fort som möjligt till vederbörande förman inom maskin-afdelningen rapportera hvarje sådant förhållande, äfven om inga menliga följder uppstått, på det hans förman må söka förekomma förnyandet af dylika order.

Skulle lokomotivet genom förarens fel lida skada, blifver denne derför personligen ansvarig.

### § 6.

Eldaren är lokomotiv-förarens biträde, förnämligast vid eldning, bromsens skötande, samt

Eldarens skyldigheter.

lokomotivets renhållning. För eldarens åtgärder är lokomotiv-föraren ansvarig och skall derföre i allo af den förre åtlydas.

Lokomotiv-föraren bör ej försumma något tillfälle att undervisa sin eldare i lokomotivets skötsel och förande. Likväl bör han ej låta eldaren på egen hand utföra någon rörelse med lokomotiv, utan att vara fullkomligt säker på att eldaren kan utföra den, ihågkommande att han sjelf dervid är ansvarig.

Signalerna skall eldaren noga känna, och bör han så snart som möjligt lära sig skötseln af lokomotivet, så att, i händelse föraren genom hastigt påkommet sjukdomsfall eller af annan orsak skulle vara oförmögen tjenstgöra, eldaren då må kunna med lämpligt biträde föra lokomotivet till en station, hvarest lokomotiv-förare kan erhållas.

### § 7.

Hvarje lokomotiv måste under tjenstgöring vara försedt med följande redskaper och verktyg:

- en cokesskofvel,
- ett eldspett,
- en eldraka,
- en lans för eldens dragning,
- en rörränsare,

- en rörstoppare,
- en mindre slägga för rörstoppning,
- en stark domkraft, som lyfter såväl vid sidan, som upptill,
- en slid-domkraft,
- ett gröfre jernspett,
- smörjredskap, nemligen:

- en bleckflaska för omkring 2 kannor olja,
- två mindre oljkannor med lång pip,
- en kopparkastrull för smältning af talg,
- fyra träkilar, att sätta mot hjulen,
- träkilar för hjullagren, i händelse en fjeder går sönder,
- ett ämbar med torr sand,
- två vattenämbar,
- två kofötter,
- två korta kettingar med hakar,
- signal-effekter, nemligen:

- en röd och en grön signalflagga,
- en låda med 12 knallsignaler,
- ett ställ signal-lyktor,
- en handsignal-lykta,
- en lykta för vattenröret,
- verktygslådan, som bör innehålla:
- alla nycklar för lokomotivet,
- en skiftnyckel,
- en hammare,
- en handyxa,

två plattmejslar,  
 två kryssmejslar,  
 en tennhammare,  
 en kniptång,  
 tre filar om 10 tums längd, en platt, en  
 halfrund och en rund,  
 en sats löskopplings-kilar för pistonhuf-  
 vudet,  
 en bundt jerltråd,  
 en hake att draga ut packning ur boxar,  
 sex rörpluggar af trä,  
 en bundt starkt segelgarn,  
 sättskrufvar, små muttrar och sprintar till  
 ombyte,  
 hampa, mönja, olja, talg, smörjvekar, svaf-  
 velblomma och torkbomull,  
 inventarielik å alla dessa redskaper.

Lokomotiv-föraren ansvarar för att ofvan-  
 nämnda redskaper ständigt äro i godt stånd,  
 samt att ombyte deraf sker, då de blifva för-  
 slitna eller obrukbara. Inspektion af redska-  
 perna göres ofta af verkmästaren, och den loko-  
 motiv-förare pliktfälles, på hvars lokomotiv  
 verktyg finnas, som äro märkta med ett annat  
 lokomotivs nummer.

## § 8.

En tafla i lokomotiv-stationen visar hvar  
 dag hvilka lokomotiv-förare och eldare, som  
 följande dagen skola vara i tienst. Timman  
 för afresan visas af tidtabellen. Stations-före-  
 ståndaren bestämmer likväl när lokomotivet  
 skall hållas färdigt för erforderliga rörelser å  
 stationen, då dessa ej göras med särskildt loko-  
 motiv.

Lokomotiv-förare och eldare, som ej in-  
 finna sig till bantienst på utsatt timma, be-  
 straffas med löneafdrag för 2 dagar, första gån-  
 gen de äro försumlige, samt för 4 dagar, om  
 felet förnyas.

## § 9.

Eldaren skall infinna sig så lång tid för-  
 ut, som är behöflig för att sätta lokomotivet i  
 ånga, och bör noga känna den tid, som dertill  
 erfordras (omkring 2:ne timmar under vanliga  
 omständigheter). Han börjar med att undersöka  
 om pannan har tillräckligt vatten och får der-  
 vid ej lita på glasröret, som ofta visar falskt,  
 utan bör öppna profkranarne. Han skall der-  
 efter ovilkorligen sjelf tillse om rosten är väl  
 lagd och derpå lägga veden, samt deröfver  
 lagom stora cokesstycken, så att de ej hindra  
 hvarandra från att sjunka. Vintertiden bör  
 han se till att cylindrar, pumpar och matare-

Tiden för  
 tienstgö-  
 ringens  
 början.

Tienstgö-  
 ring före  
 afgången.

rör äro kylslagne, samt värma upp dem, om han misstänker att de äro frusna. Förrän antändning sker, skall ångventilen vara stängd, slidbandtaget på midten, bromsen tillskrufvad och säkerhetsventilen nedskrufvad till 50 skålpunds tryck.

Lokomotivföraren skall infinna sig en timma förrän lokomotivet är reqvireradt till tjänstgöring, för att tillse det lokomotivet är i ordning och för att medhinna att afhjelpa det som möjligen kan befinnas felaktigt. Han undersöker först vattenmängden och om elden är väl lagd, samt öfvertager derefter ledningen af arbetet. Han bör efterse om rören äro rena, om säkerhetsventilen är nedskrufvad och bromsen tillsatt, om ångventilen är stängd och slidbandtaget på midten, samt dessutom granska hela maskinen i allmänhet, såväl rörelsepjeser som hjul och smörjplådor, undersöka pumparne, samt efterse muttrar, kilar, sättskrufvar och sprintar. Han tillser äfven att olja, talg samt torkämnen finnas i tillräcklig mängd, att maskinlamporna äro väl tillredda, att tendern håller nog vatten och bränsle, samt låter fylla den, om så behöfs.

Omkring en half timma förrän lokomotivet skall tjänstgöra, nedskrufvas säkerhetsventilerna till det föreskrifna trycket. Fullkomlig smörj-

ning af pistoner, slider och leder göres 5 minuter före afresan. Dervid bör lokomotiv-föraren alltid följa samma ordning, hvilket underlättar hans minne vid detta arbete.

### § 10.

När ett lokomotiv är uppeldadt, i tjänst, eller stillastående å station, få ej lokomotivförare och eldare på samma gång lemna det, icke ens för att taga sina måltider, och ingendera utan stations-föreståndarens tillstånd.

Uppeldadt  
lokomotiv  
får ej  
lemnas.

Endast på de stationer, der extra lokomotivförare och eldare äro beordrade att emottaga lokomotivet, göra dessa de nödvändiga rörelserna under lokomotiv-förarens och eldarens frånvaro; dock får den ordinarie föraren ej lemna lokomotivet, så framt vid ankomsten till station vattnet i pannan skulle vara för lågt.

Då uppeldadt lokomotiv står stilla, böra alltid de åtgärder vara vidtagna, som i § 9 äro föreskrifna att iakttagas före antändningen.

### § 11.

Lokomotiv-föraren bör med mycken försigtighet ställa lokomotivet i spetsen för tåget och göra sig förvissad om, att tender och lokomotiv blifva af eldaren väl kopplade vid

Igångsättning.



detsamma, äfvensom att linan till tendern, der sådan finnes, är ihakad. Lokomotiv-föraren skall alltid, innan han sätter lokomotivet i gång, gifva signal med ånghvisslan, och hafva uppmärksamhet på huru spårvevlingarne äro ställda. Lokomotivets hastighet bör ej vara större än en mans gång, ångventilen föga öppen, och eldaren skall, om möjligt, vara vid bromsen, färdig att tillskrufva den.

Stationsrörelser, i synnerhet de som ega rum under det passagerare stiga i vagnarne, böra göras med största försigtighet och lokomotiv-föraren bör söka undvika att då hålla utblåsningskranarne för cylindrarne öppna. Alltid då lokomotiv föres emot vagnar, för att tillkoppla eller skjuta dem, skall detta ske med mycken varsamhet, på det ej hård stöt må förorsakas. Vagnar få icke skjutas utan att sinstemellan och med lokomotivet vara sammankopplade.

### § 12.

Afresa.

Stor hastighet vid afresa från eller ankomst till en station, äfvensom vid stationsrörelser, är strängt förbjuden och medför straff, äfven om ingen olycka derigenom förorsakats.

Under inga vilkor är det lokomotiv-föraren tillåtet att sätta tåget i gång, innan signal till afresa blifvit af vederbörande gifven;

och bör han, sedan signalering skett, först låta ånghvisslan ljuda och derefter med försigtighet öppna ångventilen, till undvikande af ryckning i kopplingskedjorna och drifhjulens halkande.

Det är lokomotiv-föraren förbjudet att låta andra personer stiga upp på lokomotivet än ban-ingenjörerna, hvar och en inom sitt distrikt, derest de ej äro försedde med skriftlig tillåtelse från maskin-ingenjören eller dess assistent, trafik-direktören eller någon af jernvägens högre befäl.

Lokomotiv-förare och eldare få ej utan tillstånd utbyta tienstgöring å hvarandras lokomotiver under resa, undantagande vid olycks-händelser eller hastigt inträffadt sjukdomsfall.

### § 13.

Under tågets gång måste lokomotiv-förare och eldare hålla sig upprätt stående på lokomotivet, den förre nära ångventils-handtaget och slidhäfstången, den sednare nära bromsvefven, båda med uppmärksamhet å signaler som kunna göras samt i öfrigt hållande god utkik, hvarvid eldaren i synnerhet bör hafva ögonen fästade bakåt tåget.

Lokomotiv-föraren bör dessutom ständigt vara uppmärksam på lokomotivets mekanism,

ångtryck, vattenhöjden i pannan och pumparnes gång.

Jemte ett noga iakttagande af alla föreskrifna signaler, ihågkommes, att rödt sken, eller hvarje föremål våldsamt satt i rörelse, betyder att lokomotivet bör stadna.

En lokomotiv-förare, som ej åtlyder signalerna, blir genast entledigad.

### § 14.

Intet lokomotiv får afgå på banan, utan att föraren är försedd med tidtabell, hvilken skall så noga, som möjligt är, följas, och bör lokomotiv-föraren vid alla tillfällen uppbjuda sin yttersta förmåga att gå med den hastighet, som enligt tidtabellen är afsedd, noga dervid iakttagande, att om äfven signal dertill ej förefinnes, dock sakta och varligt framgå på sådana ställen, som han sjelf vet sålunda böra passeras.

Om lokomotiv-föraren framkommer till en station mer än 5 minuter före den bestämda tiden, ådrager han sig straff. För sen ankomst, hvartill giltiga skäl ej kunna uppgifvas, medför plikt i förhållande till dröjsmålet.

### § 15.

Då tåg lemnar en station, skall lokomotiv-föraren alltid, innan han släpper på full

Eftersyn å  
vagnarne.

ånga, öfvertyga sig om att alla vagnarne äro med, och att icke signal göres från plattformen att stoppa tåget. Under tågets gång skall han sedermera vid alla lägliga tillfällen tillse att vagnarne äro med samt allt i god ordning. hvarföre han alltid, då hanvakt passerar, skall efterse om denne fortfar med signal till allvä, eller om stoppsignal visas, hvilket då är ett tecken att något är i olag på tåget, hvarföre det måste stadna. Om en kopplingskälla skulle gå sönder och tåget derigenom delas, bör ej lokomotiv-föraren stadna tvärt, utan bibehålla ett afstånd af 600 fot från den afsondrade delen, tilldess densamma förlorat sin hastighet. Han skall då med försigtighet och sätter ej ånyo i gång, förrän han underrättat den nya kopplingen, samt fått signal till åfresa.

### § 16.

Då lokomotiv-föraren ser ett framför på banan gående tåg, bör han hålla sig på minst 2000 fots afstånd från detsamma och minska hastigheten, då han förlorar det ur sikte i krökarna. Då ett fördröjdt tåg går långsamt eller är alldeles stillastående, bör han rullas endast med största försigtighet. Om gröna signalen blir synliga ute på banan, skall lokomotiv-föraren sakta farten och sedermera lång-

samt fortgå till omkring 2000 fot förbi densamma, såvida icke under tiden annan signal blifver synlig, som häruti gör förändring eller lokomotiv-föraren på förhand vet, för hvad sträcka af banan signalen gäller.

Der rälerna sjunkit eller vägen på annat sätt kommit i olag, bör lokomotiv-föraren framgå med försigtighet, samt anmäla förhållandet genast vid framkomsten till närmaste station.

### § 17.

Förutom användande af vanliga stoppsignaler ha banvakterne order att i dimma och mörker nedlägga knallsignaler, och skall lokomotiv-föraren, då han hör sådan explodera, skyndsamt bringa lokomotivet att stadna och iakttaga hvad Kap. IV om knallsignaler föreskrifver.

De medel lokomotiv-föraren får använda för att, då skyndsamt är af nöden, stadna ett tåg, äro:

- 1:o) sluta ångventilen,
- 2:o) gifva signal att tågets alla bromsar till-sättas på en gång,
- 3:o) att skrufva till tenderns broms,
- 4:o) öppna sandlådorna, samt

i yttersta fara:

5:o) att backa lokomotivet, emedan cylinderlocken eller cylindrarne derigenom kunna sprängas.

Då lokomotivet, under gäng framåt, backas eller då det går utför lutningar, sugas varm luft, cokes-aska och sot genom blästerröret in i cylindrarne, som deraf mycket slitas. Vid gående utför lutningar böra därför cylindrarne smörjas — under full gäng smörjer ångan tillräckligt.

### § 18.

Hvarje lokomotiv-förare åligger att iakttaga följande allmänna föreskrifter, nemligen: Allmänna iakttagelser.

att med ensamt lokomotiv ej gå med större hastighet än den, som för tågen är föreskrifven; att från sidospår aldrig utan tillåtelse utgå på hufvudspåret eller korsa detsamma, förrän rätt signal till skydd mot ankommande tåg varit tillräckligt länge uppe samt lokomotiv-föraren öfvertygat sig om att banan är fri;

att ej utan särskilda order eller af nödtvång gå uti hufvudspåret med tendern före;

att låta lokomotivet draga, men ej skjuta tåg; om dock detta sednare vid vissa tillfällen ej kan undvikas, iakttaga mycken försigtighet och begagna första lägenhet att återföra lokomotivet framför tåget;

att låta hvisslan ljuda vid annalkandet till stationer och vägförgångar samt i allmänhet vid sådana ställen, hvarest fast signal finnes; och är detta i synnerhet af vigt, om lokomotivet anländer efter den anbefallda tiden, äfvensom i dimma eller när helst någon svårighet att på afstånd se signaler förefinnes;

att vid annalkandet till ofvannämnde ställen, äfvensom banföröningar, aldrig låta lokomotivet gå med starkare fart, än att det kan stadna på behörigt afstånd, i händelse signal till stopp skulle vara uppe, eller grind stängd;

att likaledes med mycken försigtighet nalkas motvexlar, och ej passera dem med större hastighet än att lokomotivet kan, i händelse af behof, skyndsamt stoppas;

att vara mycket varsam vid inackjutande af vagnar i sidospår;

att då cokes eller vatten skall intagas vid en station, detta sker utan onödigt uppehåll, och att vattenkranarne efter intagandet föras tillbaka i sin rätta ställning;

att icke kasta ut cokes eller aska på andra ställen, än uti de härför bestämda groparne;

att icke stadna med lokomotivet vid andra än dertill bestämda stationer, såvida icke signal derom gifves;

att öfverflödig ånga insläppas i vatten-reservoaren på tenderna;

att icke hafva cylinder- eller profvare-kranar öppna, då lokomotiv passerar stationer eller personer på banan.

### § 19.

Ensamt lokomotiv, som skall passera en station, får icke vägra att på signal stadna och upptaga vagnar, eller utföra vid stationen nödvändig tjänst, såvida lokomotiv-föraren ej erhållit skräkilda order om motsatsen, eller för tillfället är anbefalld utföra en tjänstgöring, som icke tillåter uppköf.

### § 20.

Då tvänne lokomotiv äro anspända för samma tåg, är det lokomotiv-föraren på det främsta, som ansvarar för tågets gång. Det är också han som gifver signal till afresan, som först öppnar ångventilen och sist sluter den. Det andra lokomotivet bör endast tjena till hjälp för det första; en kort hvissling af det första lokomotivet betyder för det andra, att ångventilen skall tillslutas. Föröfrigt meddela sig lokomotiv-förarns ämellan genom tecken. Då lokomotiv undantagsvis hjälper till att skjuta ett tåg, skall föraren på det eftersta lokomoti-

Tvänne  
lokomotiv  
för ett  
tåg.

vet noga rätta sig efter signalerna från det framför gående. När lokomotivet sålunda nal-  
kas ett tåg för att hjälpa medelst skjutning,  
måste detta ske med mycken försigtighet, och  
får ett passageraretåg ej tillkopplas, förrän det-  
samma fullt afstadnat, hvaremot ett godståg  
kan, under iakttagande af den största uppmärk-  
samhet, tagas äfven under gång.

### § 21.

Aliggan-  
den vid  
statio-  
nerne.

Vid hvarje ankomst till station anmäler  
lokomotiv-föraren för stations-föreståndaren de  
brister han under vägen anmärkt, isynnerhet  
hvad angår räler eller banans sättningar.

Vid annalkandet till mellanstationer skall  
han i tid sakta tågets fart, för att ej gå förbi  
desamma och derigenom förorsaka uppehåll med  
backning.

På minst 1600 fots afstånd från en huf-  
vudstation bör lokomotiv-föraren tillsluta ång-  
ventilen, på det att tåget må gå långsamt öf-  
ver spårveaxlingarne, samt för att i händelse af  
behof kunna stadna före framkomsten till sta-  
tionen. Vid ingående i stationen bör hastig-  
heten vara så minskad, att det blir nödvändigt  
åter öppna ångventilen för att komma fram till  
plattformen.

På intet vilkor får lokomotiv-föraren lita  
på bromsarne för att kunna stadna i rättan  
tid.

Än strängare måste dessa försigtighets-  
mått iakttagas, när tåget är tungt och långt,  
emedan då mera tid och längre väg ätgå, innan  
detsamma förlorar sin hastighet. Lokomotiv-  
föraren bör tillika aktge på väderleken samt  
dennas inverkan på rälerne, huruvida desamma  
äro våta eller betäckta med rimfrost eller dagg,  
i hvilka fall äfven längre väg behöfves för att  
stadna ett tåg. Lokomotiv bör så sällan som  
möjligt backas.

### § 22.

Då lokomotiv-föraren ankommer till slut-  
station, bör han hafva mycket vatten i pannan,  
ångtrycket lågt och elden svag; dock bör all-  
tid så mycket ånga återstå, att han dermed  
kan stadna tåget, samt tillräckligt eld för att  
utföra de rörelser, som inom station kunna  
ifrågakomma.

Ankomst  
till slut-  
station.

### § 23.

På föreskrifna stationer bör alltid finnas  
ett reserv-lokomotiv, uppeldadt samt försedt  
med cokes och vatten, färdigt att på gifven  
order skyndsamt utgå. Reserv-lokomotiv får,  
för intagande af cokes eller vatten, å en mel-  
lanstation icke gå in på hufvudspåret förr, än

Reserv-  
lokomo-  
tiv.

till stationen väntadt tåg inkommit och åter afgått. I mörker skola härvid rätta lyktor alltid vara tända.

### § 24.

**Kännedom om föreskrifter och instruktioner.** För öfrigt ega lokomotiv-förare och eldare att ställa sig till noggrann efterrättelse gällande föreskrifter i och för säkerheten på banan samt för signaleringen, äfvensom öfriga instruktioner.

## KAP. VIII.

### Vagnsmörjare.

#### § 1.

Vagnsmörjarens närmaste befäl utgöres af **Förman**, maskin-ingenjören eller dess assistent, verk-mästaren samt vagnmästaren. Under tjänstgöring å tåg står han dessutom under stations- och tåg-befälets order.

#### § 2.

Vagnsmörjares tjänstgöring, då han åtföljer tåg, består uti att före tågets afgång noga efterse, rengöra och smörja alla vagnslager, samt derefter vid hvarje ställe eller station, der tåget stadnar, undersöka vagnarne och smörja lagren. Vid mellanstationer, der vagnar tillkopplas tåget, skall han äfven smörja dessa, och i allmänhet ansvara för att alla i ett tåg befintliga vagnar icke gå varmt, af brist på smörja eller skötsel. Vid vagnarnes undersök-

ning skall han följa de föreskrifter han af vederbörande befäl vid maskin-afdelningen erhållit.

## § 3.

Tjenstgöring i verkstad. Utom tjenstgöring på tågen kan smörjaren af befälet vid maskin-afdelningen åläggas att arbeta i verkstäderna eller vid vagnarnas rengöring och underhåll.

## § 4.

Redskap och materialier. Åt smörjaren öfverlemnas följande inventarier, dem han alltid skall medföra:

1 stor oljekanna, 2 smörjkannor, 1 skiftnyckel, 2 mindre skrufnycklar, 1 handsignallykta, 1 röd signalflagga, 1 talgpyts, 1 smörjpyts med smörjspade, 1 putsdosa, 1 handhammare, olja, styf vagnsmörja, talg, svafvelblomma, smörjvekar och torkbomull.

Han ansvarar för att redskaperna ständigt äro i godt skick samt materialierna tillräckliga.

## § 5.

Inställelse till tjenstgöring. Då smörjare skall åtfölja ett tåg, bör han infinna sig minst en half timma före passageraretågs, samt en timma före blandadt eller godstågs utsatta afgangstid, för att dessförinnan hinna smörja och putsa buffers och lager. Upp-täcker han dervid något fel å vagnarne, skall han sådant ofördröjligen anmäla.

## § 6.

Så snart afgangssignalen gifves, skall smörjaren intaga den honom af konduktören anvisade plats. Afgang.

## § 7.

Jemte den särskilda uppsigten öfver underredan, axlar, hjul, lager, bromsar och kopplingar å vagnarne i tåget, åligger det vagnsmörjaren att sköta bromsen å den vagn, hvarå han åker. Under tågets gång bör smörjaren noga vaka öfver vagnarne och, om något förefaller som kan föranleda fara, söka att genom signaler, så fort ske kan, gifva detta tillkänna. Likaså skall han noga iakttaga och åtlyda signaler från lokomotiv-föraren, konduktören eller ban-bevakningen. Åliggande under tågets gång.

## § 8.

Vid ankomsten till en station får smörjaren ej lemna sin broms förrän tåget är fullkomligt stadadt, och skall då genast efterse vagnarnes underredan. På de stationer, der sådant af maskin-ingenjören särskildt bestämes, skall han efterse och med hammaren undersöka hvarje hjul, för att utröna om något sådant är bristfälligt eller ur sitt rätta läge. Åliggande inne å stationerna.

## § 9.

Biträde Vid stationerne, likasom i allmänhet der  
lemnas så mycket hans tid i och för vagnarnes skötsel  
trafikper- så mycket hans tid i och för vagnarnes skötsel  
sonalen. (som alltid är hufvudsaken) sådant medgifver,  
vara trafik-personalen behjelpig.

## § 10.

Ankomst Sedan ett tåg anländt till slutstation, får  
till slut- smörjaren icke aflägsna sig förr, än han till  
station. vederbörande befäl vid maskin-afdelningen, eller,  
der sådant icke finnes, till stations-förestån-  
daren afgifvit rapport om vagnarnes tillstånd.  
Tiden för aflägsnandet är för öfrigt beroende  
af de för hvarje särskildt tåg gjorda bestäm-  
melser.

## KAP. IX.

## Bannmästare.

## § 1.

Bannmästarens närmaste förman är ban- Förman.  
ingenjören inom distriktet, hvars order och  
instruktioner af den förre noggrant skola iakt-  
tagas.

## § 2.

Bannmästaren åligger:

att tillse det banan ständigt är i sådant  
skick, att den kan med säkerhet befaras af loko-  
motiv och tåg;

att vaka öfver den till hans bansträcka hö-  
rande personalens fullgörande af sina tjenste-  
åligganden;

att noga tillse värden af utlemnade inven-  
tarier och materialier, samt

att efterse det intet ohägn sker på banan  
eller dess tillhörigheter.

Tjenste-  
åliggan-  
den.



## § 3.

Tillsyn å  
banan.

Desutom skall han minst en gång om dagen till fots inspektera sin bansträcka och dervid synnerligen tillse:

att rälererna och sliperna äro i godt skick och säkert fästade;

att alla spårveklar äro i god ordning;

att broar och kulvertar äro i godt skick och säkra;

att inga stenar lossnat eller nedfallit i tvärlarne, hvilkas hvalf desutom skola grundligt undersökas en gång hvarje månad;

att vägöfvergångar och grindar äro i god ordning, och likaså stängseln på sidorna om banan;

att signaleffekterna äro i behörigt skick, samt lyktorna rena, putade och alltid färdiga till begagnande;

att inga materialier läggas på banan så nära rälererna, att olägenhet derigenom kan uppkomma för passerande tåg;

att inga lätt antändbara ämnen, såsom lö, halm, säd, torf, lin &c. &c. uppläggas närmare än 100 fot från banan;

att banvaktstugorna äro snyggt hållna och att de inventarier, som derstädes måste finnas, äro på sin plats och i godt skick;

att vid sådana ställen, der starkare enbasmning är att befara, ett större antal anöskofkar vintertiden finnas till hands.

## § 4.

Förutom sjelfva banan, skall banmätaren Tillsyn å  
banan.  
noga undersöka banvallens doseringar, berg- och jordkärningar samt trummor och diken m. m.

Vid starkt regn, töväder, eller om våren vid källoening och då snön smälter, eller då evallis samlar sig på banan, är det synnerhet af stor vikt att med mycken uppmärksamhet inspektera banan, för att i tid upptäcka om den lidit någon skada eller anledning gifvas att sådan befara, samt att i så fall nödiga mått och steg skyndsamtigen må vidtagas till banans skyddande eller reparation; och eger banmätaren att härvid tillkalla hjälp af extra arbetare, då han finner sådant af behovet påkalladt.

## § 5.

Om i rälernas läge upptäckas ojemnheter, Fel för-  
sonas å  
banan.  
höra dessa så snart som möjligt afhjelpas, emedan de å vagnarne förorsaka stötar, och desutom inom kort förortras. Likaså skall oödigig sliper med det snaraste mot ny utbytas, dock att hvarken räler eller sliper upptagas i

dimma eller mörker utan ban-ingenjörens bestämde order derom, och aldrig utan en annan räl eller sliper finnes till hands, att i den förras ställe genast nedläggas.

I allmänhet bör banmästaren med banvakternas biträde söka att å mellantiderna för de särskilda tågen afhjelpa alla mindre felaktigheter å banan; hvadan han alltid måste vara försedd med tidtabellen och tillika noga känna tågens gång. Någon egentlig reparation får dock ej vidtagas utan särskilda order från baningenjören, som härom förut måste hafva underrettat trafikdirektören samt erhållit dennes medgifvande till arbetets utförande. Skulle å banan upptäckt fel ej hinna före ett tågs ankomst fullkomligt afhjelpas, bör dock, om möjligt, banmästaren vidtaga sådana anordningar, att tåget kan långsamt passera. Härvid, liksom vid alla andra tillfällen då å banan förefinnes något som kan inverka på tågens gång, måste i första rummet ihågkommas, att rätta signalen till »varning» eller »stopp» visas på tillräckligt afstånd från den försvagade bandelen.

## § 6.

Bro skadad.

Befinnes en bro i sådant skick, att det kan anses vådligt att med tåg passera densamma, skall bud härom skyndsamligen afsändas till

baningenjören, på det denne personligen må finna sig och afgöra huru förhållas bör. Väntas tåg, skall stoppsignal genast användas. Skulle emellertid högre tjänsteman befinna sig å stället närvarande, må denne afgöra om tåget får passera eller ej; dock bör vid sådana tillfällen först lokomotivet ensamt gå fram, samt sedan vagnarne skjutas öfver, en och en i sender.

För att fullständigt kunna iakttaga broarnes beskaffenhet, bör banmästaren äfven emellanåt ställa sig under eller på sidan af densamma, då tåg passerar, samt noga observera huru de dervid förhålla sig.

## § 7.

Banmästaren bör sjelf verkställa de mindre reparationer, som å den utmed banan befintliga telegrafledning kunna förekomma, samt noga tillhålla vakterna att efterse och genast rapportera, när något fel å ledningen uppkommit. Vakterna böra särskildt undervisas om sättet att afhjelpa mindre felaktigheter. Uppstår å telegrafledningen något fel, som antingen blott provisionellt eller ock alldeles icke kan afhjelpas, så skall, ehvad detsamma rörer jernvägens eller telegrafverkets trådar, hattar

Telegrafledning skadad.

eller stolpar, rapport härom skyndsamt afgå till närmaste station samt till ban-ingenjören.

## § 8.

**Olycka å banan.** Inträffar olycka på banan, skall banmästaren skyndsamligen begifva sig till stället för att biträda, och eger han att vid sådana tillfällen tillkalla all den hjälp, som anses vara behöflig.

## § 9.

**Snöfall.** För att vid svårare snöfall kunna hålla banan fri, bör på förhand vara så anordnad, att på sådana ställen, der svårare drifvor mest befaras, en större arbetspersonal må i hast kunna sammankallas.

Vid arbeten på banan bör banmästaren själf vara närvarande och leda dem.

## § 10.

**Namn-rulla.** Banmästaren åligger att inom sin afdelning hålla en rulla öfver alla vakter och extra vakter, samt anteckna deras bostäder, för att i händelse af behof hastigt kunna sammankalla dem.

All till afdelningen hörande personal bör vara instruerad att vid gifven signal själfmant infinna sig för att biträda.

## § 11.

Vidare bör banmästaren tillse att vakterna äro försedda med reglementen, noga känna sin instruktion och följa densamma, isynnerhet hvad signaleringen beträffar, om hvars ordentliga utförande han emellanåt bör, så natt som dag, personligen göra sig förvissad.

Vakternas  
examine-  
ring.

Banmästaren måste draga försorg om att extra vakter alltid finnas att tillgå, i händelse någon af de ordinarie är förhindrad att tjenstgöra.

## § 12.

Banpolisens handhafvande åligger banmästaren, hvarföre han skall noga känna alla i detta afseende gällande författningar.

Banpoli-  
sens hand-  
hafvande.

## § 13.

Vidare skall han föra en inventarie-förteckning öfver inom hans afdelning utlemnade effekter, och tillika vaka öfver, att desamma noga vårdas samt att med banans materialier väl hushållas.

Inventa-  
rie-för-  
teckning.

Allt hvad som behöfver repareras eller med nytt ersättas skall han ofördröjligen anmäla, samt requisition å derför behöfliga effekter i tid afgifva.

## § 14.

Rapporter. Hvarje tilldragelse å banan, äfvensom för öfrigt allt hvad banmästaren finner stridande mot hvad till en god ordning hörer eller instruktioner och författningar bjuda, skall af honom rapporteras till ban-ingeniören, som derom gör vidare anmälan.

Om några felaktigheter förefinnas å sjelfva banan eller å jernvägens byggnader, skall banmästaren derom ofördröjligen rapportera till ban-ingeniören.

Rapporterna böra, om de äro af större vikt, vara skriftliga.

## § 15.

Rapporter. Upptäckes å banan fel, som medföra hinder för tågens regelmessiga gång, skall han dessutom skyndsamligen anmäla sådant till närmaste station.

## § 16.

Urens reglering. Hvarje dag skall banmästaren reglera sitt ur vid den inom afdelningen belägna station, och ofta kontrollera vakternas ur efter sitt eget

## KAP. X.

## Ban- och grind-vakter.

## § 1.

Ban- och grindvaktens närmaste förman är Förman. banmästaren inom afdelningen.

## § 2.

Nämnde vakter skola, utom kännedomen af detta reglemente, hvaraf de ständigt böra innehafva ett exemplar, äfven vara fullt hemmastadde i öfriga instruktioner, som röra banans underhåll eller tågens gång, likasom i alla polisförfattningar angående ohägn m. m. å banan. Tidtabellen för tågens gång, äfvensom signaleringsätten, skola de särdeles noga känna.

## § 3.

Deras egentliga tjenstgöring består uti punktlig och uppmärksam skötsel af signaler, omsorgsfull tillsyn och vård om den åt dem

anförtrodda bansträcka med derå befintliga öfvergångar, stängsel, byggnader och andra tillhörigheter, samt vidare i deltagandet uti de å banan förekommande arbeten.

Första gången på dagen banmästaren passerar en banvakt, bör den sednare ställa sitt ur efter banmästarens.

## § 4.

Redskap  
och mate-  
rialier.

Hvarje vakt skall vara försedd med:

- en grön och en röd signalflagga,
- en handlykta, försedd med hvitt, grönt och rödt glas,
- en oljekanna,
- en sax för lampvekar,
- en väska, innehållande 8 knallsignaler,
- en jernspade,
- en kofot eller ett spett,
- en jordhacka,
- en skyffel,
- en kratta,
- en sopqvast,
- sex snöskofflar,
- en rälsspiks-hammare,
- en skrufnyckel,
- en yxa,
- en hammare,
- en tång,

räls-spik och vanlig spik, samt olja, och lampvekar;

och är banvakt härjemte ansvarig för att alla honom tilldelade effekter och inventarier ständigt hållas i god ordning och brukbart skick.

Då knallsignal är använd, skall, enär det anbefallda antalet af sådana signaler ständigt bör finnas till hands, anmälan om erhållande af en ny genast till ban-ingenjören ingå.

Under tjenstgöring skola vakter ständigt medföra behöfliga signaleffekter.

## § 5.

Alla felaktigheter å såväl signaleffekter, som öfriga inventarier, skall vakt med de verktyg, som finnas till hands, sjelf söka afhjelpa; erfordras större reparation eller nya effekter, skall sådant skyndsamligen anmälas samt utbyte i sednare fallet ske. Synnerligen viktigt är, att signals utförande aldrig må hindras genom brist å signaleffekt.

Vakterna skola hålla sina stugor och vaktkurar, likasom alla i deras förvar lemnade effekter, snygga och väl värdade, och böra de

Vård af  
effekter  
och ho-  
städer.

alltid hafva sådana verktyg inlästa, som för tillfället ej begagnas.

De skola äfven hafva tillsyn och vård om alla på deras bansträcka lemnade materialier och verktyg.

### § 6.

Då tåg passerar, skola vakterna alltid befinna sig invid sjelfva banan och, om densamma är klar, stå vända deremot med ögonen fästade på tåget samt de hoprullade signalflaggorna vid sidan, såsom till »i armen gevär». I mörker visas lyktans hvita sken stadigt.

De skola under tågets förbigående noga observera, om å detsamma något förefinnes, som kan gifva anledning till ny signal, eller huruvida konduktören visar någon sådan, hvilken då af vakt skall repeteras. Äfven sedan tåg passerat, bör vakten vända sig efter detsamma, för att observera om extra-tågs-signal utvisas, eller om lamporna å anbefallda tider brinna. Genom utvisande af stoppsignal skall han, der så erfordras, väcka konduktörens uppmärksamhet på att dörr står öppen, axel går varm, eller att last å vagn hänger öfver eller är loss, etc. etc.; och böra derjemte sådana tilldragelser rapporteras till banmästaren. I mörker skall vakten, så snart hela tåget i god ordning passerat, visa lyktans hvita sken framåt

Tillsyn å  
passeran-  
de tåg.

lokomotivet, och sålunda bibehålla detsamma en stund. Om baklyktor saknas i tåget, och det således är att förmoda, att vagn blifvit lemnad efter på banan, skall stoppsignal visas. Då tåg passerar banvaktstuga, skall alltid dörren till densamma vara stängd.

### § 7.

Om lokomotiv eller tåg, som förut ej blifvit tillkännagifvet, ses komma, får detsamma ej, såvida icke banans tillstånd dertill föranleder, stoppas, äfven om detta skulle inträffa på en tid, då annat tåg väntas från motsatt håll, enär sådana fall kunna inträffa, som föranleda ändring af tiden för tagens gång, utan att banbetjeningen derom hinner underrättas.

Tåg, ej på  
förhand  
kungjorde.

### § 8.

I och för tillsyn å banan halva vakterna å iakttaga följande:

Tillsyn å  
banan.

Hvarje morgon, vid den tid ban-ingenjören bestämmer, infinna sig vakterna i tjänstgöring, gå genast öfver sin bansträcka och undersöka dervid noga om felaktigheter eller hinder å banan förefinnas, samt afhjelpa, såvidt i deras förmåga står, desamma. Vid alla visitationer på banan skola vakterna medföra räls-hammare jemte räls-spik, samt om dagen signal-

flaggor och i mörker eller dimma dessutom handlykta och knallsignaler. Lösa spikar skola indrifvas, och noga bör tillses om räler lyftat sig vid skarvarne, eller sliper sjunkit, eller annan skada å banan inträffat, hvarigenom fara kan uppstå, i hvilket fall de skyndsamt skola draga försorg om stoppsignals utvisande på 1,800 fots eller 600 stegs afstånd ifrån det skadade stället, samt åt det håll, hvarifrån tåg väntas; och får derefter tågbefälet, vid ankomsten till stället, afgöra huruvida detta kan passeras eller ej.

Om vakten finner något ställe vara skadadt och behöfva reparation, skall han ofördröjligen anmäla detta hos banmästaren eller vid närmaste station, dock sedan han förut genom för tillfället erforderlig signal varnat kommande tåg. Kan stället befaras, men endast långsamt, skall varsamhetssignalen visas på 600 fots afstånd; men anser vakten någon fara kunna uppstå, skall stoppsignalen, som ofvan nämnt är, visas redan 1,800 fot från det skadade stället, och skola dessutom knallsignaler utläggas, först åt det håll, hvarifrån tåg väntas och sedan, derest tåg ej är i annalkande, åt motsatta hållet. Härefter återgår banvakten till de åt första hållet utlagda knallsignalerna, der han kvarstadnar vid de tvänne

yttersta, under utvisande af den stoppsignal, som emellertid varit uppsatt der. Såsom varsamhetssignal kan gröna flaggan nedstickas i jorden på något från lokomotivet väl synligt ställe; men vid stoppsignalen bör, om möjligt, en man vara närvarande för att gifva upplysning om orsaken till signaleringen.

### § 9.

Efter hvarje ordinarie tåg som passerat Banan undersöks efter ett tåg. skall, såvida tiden för nästa tågs ankomst sådant medgifver, banan ånyo undersökas, och dervid äfven tillses att intet glödande kol kvarligger på träbroarna. Om å passerande tåg signal till extratåg är uppsatt, får ingen vakt lemna sin post, förrän äfven extratåget passerat.

### § 10.

Vägöfvergångar, stängsel och broar skola Tillsyn å broar och stängsel. särskildt undersökas och alla bristfälligheter derå anmälas. Spåren emellan räl och moträl vid öfvergång skola alltid hållas väl rena och fria från grus och småsten m. m. Plogar eller större tyngder med skarpa spetsar få vid vägöfvergång ej släpas öfver rälerne, utan böra de föras på medar. Om egovägs-grindar finnas öppna, skola de tillstängas samt förhållandet

rapporterar. I allmänhet skall tillses att grindar äro stängda.

Lösa materialier, hvars höjd öfver rälen ej öfverstiga 1 fot, måste placeras minst 2 fot utanför densamma, och föremål af större höjd minst 5 fot. Banan skall alltid hållas klar och fri från hinder, antingen tåg väntas eller ej.

## § 11.

Banvakterna skola dagligen noga efterse om fel uppkommit å den utmed banan befintliga telegraf-linje, vare sig å stolpar, hattar eller trådar. Mindre bristfälligheter skall banvakt sjelf afhjelpa, enligt den undervisning han af banmästaren erhållit. Större felaktigheter eller skador inrapporterar skyndsamligen till närmaste station. Alla upptäckta fel, ehvad de kunna repareras eller ej, skola till banmästaren anmälas.

## § 12.

Vakterna skola noga känna de tider, då tåg vanligen passera, och derefter rätta stängandet af vägöfvergångar, så att detta sker 5 minuter före tågs ankomst. Under 10 minuter före tågs väntade ankomst måste öfverförandet af större antal kreatur hindras. Straxt efter det ett tåg passerat öppnas grindarne för vägfärande, och undvikas dervid allt onödigt uppe-

håll. Hvarje gång ett tåg passerar, måste noga observeras om detsamma utvisar signal att extratåg följer, i hvilken händelse grinden endast för en kort stund får vara öppen, hvar efter den åter i tillräcklig tid före det andra tågets ankomst tillstänges.

I dimma eller närielst eljest uppstår svårighet att se en längre sträcka af banan, skola vakterne, genom att noga lystra efter lokomotivet, göra sig förvissade om tågs ankomst, för att vid sådana tillfällen i god tid hinna stänga vägöfvergångar.

Grindar för enskilda egovägar böra, då de ej begagnas, vara tillästa.

## § 13.

Spårvevlingar, som äro aflägsna från stationerna och utan omedelbar tillsyn eller skötsel, skola vara tillästa, så att hufvudbanan alltid är klar, och bör till vexellåsen en nyckel förvaras hos banvakten samt en hos banmästaren. Banvakten är ansvarig för vexelns hållande i ordentligt skick.

## § 14.

Skulle snö eller andra svårare hinder för tågs gång på banan upptäckas, och hjälp behövas för att undanrödja desamma, skola Snö eller hinder för tågens gång.

Tillsyn å telegraf-ledning.

Grindvaktens åligganden.



vakterna, hvar efter annan, derom underrätta hvarandra. Hvarje vakt inom bannmästare-afdelningen, äfvensom på banan tjenstgörande extra vakter och arbetare, skola dervid skyndsamligen begifva sig till stället för att biträda, likväl ihågkommandes, att grindvakt vid allmän landsväg ej får lemna sin post.

## § 15.

Olycka å  
banan.

Vid olyckshändelse på banan gifves den signal och utföras de anordningar, som af tågbevälet anbefallas, ej förglömmades att först och främst genom signal möjligen ankommande tåg varnas. Sedan skadadt tåg åter blifvit satt i gång, får den vid stället uppsatta stoppsignalen ej borttagas förr, än platsen är noga undersökt och säker befunnen.

## § 16.

Extra  
arbetare.

Extra arbetare på banan skola åtlyda banpersonalens tillsägelser och böra genom bannmästaren underrättas om signaleringssättet. Der arbeten företagas, skola alltid finnas till hands signalflaggor och knallsignaler, för att efter behof användas. Skulle ett tåg inom 5 minuter följa på ett annan framför gående, skall genast visas stoppsignal, och der detta inträffar

efter 5, men före 10 minuter, varsamhetssignal. Om i dimma ett tåg höres komma för nära inpå ett annat, skola 2:ne knallsignaler genast nedläggas på rälerne, och, då tåget stadnat, orsaken meddelas tågbevälet. Alla dessa signaler utföras af inom banans område varande arbetsmanskap, antingen arbete pågår eller icke. Så fort ett tåg nalkas på omkring 600 fot, skola alla arbetare draga sig åt sidan från spåret. Derest signal ej åtlydes, skall sådant rapporteras.

## § 17.

Vid underrättelse om någon olycka på banan, skall genast en man af arbetsmanskapet afsändas till närmaste vakt för att meddela detta, på det att signalen till varning för kommande tåg må utföras. Öfrige arbetare begifva sig genast till stället, der olyckan inträffade, för att biträda, och skola de dervid åtlyda de föreskrifter, som jernvägens tjänstemän eller tågbevälet lemna.

## § 18.

Ingen främmande person får utan särskild tillåtelse vistas inom banans område; äfven som det alltid är förbjudet att till häst färdas

Obehörig  
person ut-  
visas från  
banan.

på banan, dit släppa kreatur eller lemna grindar öppna, stiga öfver stängsel m. m.; och skola vakterne häröfver hafva noga tillsyn.

Lös boskap skall från banan utdrifvas och egarens namn, efter derom inhemtad kännedom, anmälas.

### § 19.

**Banpost.** Då skrivelser skola med banpost afsändas längs banan, tillgår detta sålunda:

Sedan, förutom adress, å skrivelserna påtecknats: »banpost från . . . .» (afsändarens namn), afgår dermed första budet till närmaste vakt, hvilken åter i sin tur, genast efter skrivelsernas emottagande, dermed beger sig till följande vakt o. s. v.; börande härvid den ankommande utföra den afgångnes tjänst, tills denne återkommer.

Å alla skrivelser, som afsändas med banpost, skall antecknas tiden då de afsändts och framkommit, hvilket äfven bör uppgifvas i händelse skrivelserna besvaras.

Signalkarl vid fast signal får ej bortsändas med dylika bud.

## § 20.

Saker upphittade på banan skola ofördröj- Tillvara-  
ligen till banmästaren aflemnas, för att genom tagne of-  
hans försorg föras till närmaste station. fektekter.

## § 21.

Vid dagens slut få vakterne ej aflägsna Tjenstgö-  
sig från tjenstgöring förr, än sista tåget eller ringens  
lokomotivet passerat. slut

## KAP. XI.

## Stationskarlar.

## § 1.

Förmän. Deras närmaste förmän äro stations-föreståndaren, bokhållarne och stationskarls-förmännen.

## § 2.

Tid för tjänstgöring. De skola inställa sig på de tider stations-föreståndaren anbefaller, samt utföra den tjänst som å stationen förekommer.

## § 3.

Uppmärksamhet mot passagerare. De skola ständigt visa uppmärksamhet och höflighet mot passagerare, samt med villighet och skyndsamhet betjena dem. De äro strängligen förbjudne att under någon förevändning emottaga drickspenningar.

## § 4.

Då passagerare ankomma till bangården, skola stationskarlarne emottaga och föra sakerna till bagagerummet, hvarest, sedan biljett är framvisad, nummerlappar påklistras bagaget, och en motsvarande lapp öfverlemnas till egaren, tillika med den förut aflemnade biljetten, sedan denna blifvit märkt.

Effekterna transporteras derefter till bagagevagnen, och tillses härvid noga, att inga andra passageraresaker inlastas än de, som äro behörigen märkte.

## § 5.

Stationskarlarne skola varsamt och omsorgsfullt verkställa lastning och lossning af så väl gods som bagage.

Ersättningsanspråk, som föranledas af stationskarlarnes vårdslöshet eller försummelse, ersättas af dessa i första rummet.

## § 6.

Vid ett tågs ankomst böra stationskarlarne genast vara konduktören behjplige att öppna vagnsdörrarne, dock ej förrän bantåget fullt afstadnat. På samma gång dörrarne öppnas, utropas med tydlig röst stationens namn samt, vid mellanstation, dessutom tiden för uppehållet, enligt konduktörens uppgift.

Passagerare-effekter samt gods och pakerter skola af stationskarlarne transporterats från vagnarne till behöriga platser.

## § 7.

Stationskarlarne åläggas att vid flyttning af vagnar å en station aldrig ställa dessa närmare en spårkorsning än hinderpålen utvisar, och åtvarnas derjemte att vid skjutning af vagnar aldrig gå bakom bufferna så att de komma emellan dem, då vagnarne gå tillsammans.

## § 8.

För öfrigt skola stationskarlarne noga åtlyda de föreskrifter, som dem af stations-föreståndaren meddelas.

## KAP. XII.

## Signalkarlar och Spårvexlare.

## § 1.

Närmaste förmän för signalkarlar och spår- Förmän.  
vexlare inom stationerna äro stations-föreståndaren, bokhållare och stationskarls-förman; de åter, som äro anställda vid signaler eller spårveklar å banan mellan stationerna, stå under ban-ingenjörens och ban-mästarens befäl.

## § 2.

Signalkarlar och spårveglares tjänste-  
åligganden äro bland de mest ansvarsfulla och Känne-  
viktiga som förekomma vid jernvägen, enär de dom om  
största olyckor kunna förorsakas genom en tjänste-  
summelse å deras sida. Ingen må under någon åliggan-  
förevändning användas till signalkarl eller den.  
spårveglare, som ej förut blifvit af vederbörande

stations-föreståndare eller ban-ingeniör examinerad och befunnits *fullkomligt kända och förstå* samt kunna utföra sina åligganden.

## § 3.

Signalapparatens i ordning. Signalkarl är i första rummet ansvarig för att signalapparaten (skif- eller semaphor-) till alla dess delar alltid är i fullt brukbart skick, så att vederbörliga signaler dermed kunna gifvas; om något derå befinnes i olag skall derom genast anmälan göras.

Alltid då tåg väntas, skall signalkarl undersöka om signalapparaten går obehindradt, hvarjemte handsignal-effekter skola vara till hands för att i nödfall användas.

## § 4.

När signal till "allt-väl" får visas. Strängeligen anbefalles, att signalkarl aldrig får visa signal till »allt-väl» eller »var-samhet», innan han fullt öfvertygat sig om att intet hinder för lokomotivets gång på banan förefinnes; således får ej signal, belägen på något afstånd från en station ändras från »stopp», förrän signal från sjelfva station är gifven, utvisande att lokomotiv kan till station inkomma.

Då tåg passerat fast signal, föres den genast till »stopp», enligt hvad §§ 6 och 11 af kap. III föreskrifva.

## § 5.

Alltid då tåg stadnar vid en station efter solnedgången eller i dimma, skall signalkarlen efterse att bak- och sido- samt buffertslyktorna brinna klart; om så icke är förhållandet, underrättas konduktören och lokomotiv-föraren derom, hvarjemte förhållandet anmäles till stations-föreståndaren.

Eftersyn å tågolyckorna.

## § 6.

Spårvevlingarne skola ständigt hållas i god ordning, rälspek, bultar och muttrar vara väl fasta, plåtarna under vexelskenorna väl rengjorda och smorda, rälerna vid vexeln fria från smuts och is, på det drifhjulen ej må halka, häfstång, lager och axlar väl rena; äfven skall tillses, att rälerna vid vexeln ej förskjutit sig, att häfstången och föreningsstången emellan vexelskenorna hvarken gnida mot hålen i rälerna eller andra föremål samt röras ledigt, äfvensom att vexellådan är fri från vatten, snö och is. Då allt blifvit rengjort och smordt, bör häfstången föras fram och åter några gånger, för att efterse det vexeln röres lätt.

Spårvevlingarne i ordning.

Då ett lokomotiv passerat, skall spårvevlaren genast efterse, att icke cokes eller annan orenlighet kommit emellan tungorna och rärlerna, hvarjemte han skall tillse, att spårvevlingarne äro fullt tillbaka i sin rätta ställning. Alltid då ett tåg väntas, skola dessa sednare undersökas och föras fram och tillbaka, på det man må vara säker att de äro i god ordning och sluta riktigt till. Vid mötande spårvevvel är detta af synnerlig vigt att undersöka.

Om, sedan ett tåg passerat, spårvevvel, korsning eller ledskena befinnas skadade eller spruckne, skall derom genast ske anmälan.

## § 7.

**Felaktig  
vevveling.** Då lokomotiv går »med spårvevveln», bör ingen vara för nära intill häfstängen; deremot, då lokomotiv går »emot spårvevveln», skall densamma hållas stadigt åt det hållet, hvaråt den för tillfället bör vara ställd.

Om af misstag lokomotiv eller tåg föres in på orätt spår, är det af synnerlig vigt, att spårvevveln det oakadt bibehålles oförändrad, så länge någon vagn befinnes på densamma, emedan, om vevveln omkastas innan hela tåget gått deröfver, stor skada eller olycka uppkommer

derigenom att vagnarne sålunda ledas in på olika spår.

## § 8.

Spårvevvelaren skall vara försedd med alla Redskap. de effekter som för banvakt äro föreskrifne, och dessutom med:

- 1 skiftnyckel och
- 2 mejslar.

## KAP. XIII.

### Brovakter vid svängbroar.

#### § 1.

Brovakts direkta befäl utgöres af baningeniören, samt banmästaren vid den afdelning, hvarå svängbron befinnes.

Är bron belägen invid någon station, skall brovakten derjemte åtyda stations-föreståndarens tillsägelser rörande brons öppnande och stängande.

#### § 2.

Brovakt är ansvarig för den ordentliga vården och begagnandet af den honom anförtrödda bro och allt dess tillbehör. Han skall derföre

noga känna brons och dess verks sammanställning och beskaffenhet;

hålla rullbanorna samt planerna å landfästena, med tillhörande stöd för broändarne, i god ordning och fria från orenlighet;

verkställa nödig smörjning af de rörliga delarne, samt för öfrigt

iakttaga och undanrödja alla uppkommande hinder för brons säkra begagnande.

#### § 3.

Brovakt skall, hvarje gång bro svänges, efterse att brons alla delar äro hela, befinna sig i sitt rätta läge och äro fullt tjänstbara, samt, då bron ställes klar åt jernvägen, noga inpassa brons räler i linie med landfästernas, och fullständigt uppskrufva stöden under broändarne.

#### § 4.

Under 15 minuter före den tid, då bantåg väntas, och intill dess detsamma passerat, skall, då ej särskildt är annorlunda bestämdt, svängbron ovilkorligen hållas klar åt jernvägen. Förer tåget extratågssignal, skall bron fortfarande hållas klar åt jernvägen, till dess äfven extratåget passerat.

#### § 5.

Anländer fartyg så nära inpå tiden för ett väntadt bantåg, att fartyget ej kan med



full säkerhet antagas hinna passera broöppningen och bron klargöras åt jernvägen före den i föregående § föreskrifna tid, skall brovakten tillsäga fartygets befälhafvare att hålla det samma på lämpligt afstånd utanför bron.

## § 6.

I afseende på fartygs genomgång genom broöppning har brovakten att noga tillse, dels att fartyget icke kommer för nära bron, under det denna svänges, och dels att detsamma vid genomgåendet föres med sakta fart och hålles midt i segelrännan, så att bron eller dess murar icke skadas.

Särskildt är förbjudet att fastgöra trossar vid bron eller att mot densamma stöta med bäringar, båtshakar och dylikt.

## § 7.

Å svängbro uppkommande mindre felaktigheter bör brovakten sjelf kunna afhjelpa och skall fördenskull vara försedd med nödiga verktyg och materialier, hvaribland särskilda reservråler af tillpassade längder, att inläggas vid broändarne.

Är felet af svårare beskaffenhet, skall han utan dröjsmål derom rapportera till banmästarren och, om hinder för bantågs öfvergång före-

finnes, utsätta nödiga stoppsignaler å ömse sidor om bron samt skyndsamt anmäla förhållandet till föreståndaren för närmaste station.

## § 8.

Söker någon göra skada eller ofog å svängbro, skall brovakten sådant afstyra samt i alla händelser taga reda på gerningsmannens namn och hemvist och, så vidt möjligt, göra sig försäkrad om vittnen samt, så fort ske kan, till banmästaren anmäla hvad i berörda afseende sig tilldragit.

## § 9.

Brovakt är jemväl ansvarig därför, att så väl de signaleringsinrättningar, som kunna finnas å bron för att betrygga bantågens eller sjöfartens säkerhet, som de, hvilka för samma ändamål äro uppsatta i brons närhet och anförtrodda åt hans skötsel, städse hållas i behörigt skick och att vederbörliga signaler med dem gifvas.

Då brovakt aflägsnar sig så långt, att han ej har bron inom synhåll, skall, såvida ej särskildt för vaktens utfärdad instruktion annorlunda föreskrifver, signalinrättning vid bron stängas med lås, så att signalen orubbligt förblifver till »stopp» under vaktens frånvaro.

## § 10.

Brovakt är skyldig att känna och ställa sig till noggrann efterrättelse, utom hvad detta reglemente innehåller, alla de för banvakterna i allmänhet gällande föreskrifter, som hafva afseende på säkerheten å banan, äfvensom de instruktioner eller bestämmelser, som särskildt äro utfärdade, rörande tillsyn och begagnande af den åt honom anförtrödda bro.

## INSTRUKTION

för

**Lokomotivförare och Eldare,**  
rörande tjänstgöringen i maskin-station samt åtgärder  
att vidtaga vid olyckshändelser.

## KAP. I.

## Stations- och Reserv-tjenst.

## § 1.

Då lokomotivförare och eldare arbeta i maskinstation på underhåll af lokomotivet, räknas dagen som vid verkstäderna; likvisst kunna de anbefallas en längre arbetstid, om tjensten nödvändigt så fordrar.

Arbets-  
tiden.

## § 2.

Lokomotivföraren bör sjelf:

- 1:o undersöka och rengöra alla rörelsepejser samt hjulens axlar och ringar,
- 2:o göra alla skarfvar och packningar, lagers hopfilning och ansättning, samt smörjlådors tillredning med vekar,

Lokomo-  
tivföra-  
rens ålig-  
ganden.

## KAP. IV.

### Instruktion om åtgärder att vidtaga vid olyckshändelser.

#### § 1.

Lokomotivet stadnar.

Om under resa olycka skulle träffa lokomotivföraren, bör eldaren tillsluta ångventilen, stadna tåget och tagå order af konduktören.

Skulle lokomotivets tillstånd tvinga att stadna, bör lokomotivföraren härom underrätta konduktören, hvilken det då åligger att genom signaler enligt reglementets föreskrift skydda tåget.

När lokomotivet går utan tåg, är det eldaren som påkallar banvakternas uppmärksamhet och lägger ut knallsignalerna på i reglementet angifvet sätt.

Lokomotivföraren bör alltid, innan han stadnar, efterse om något tåg följer nära inpå, i hvilket fall han bör signalera med anghvisslan och först småningom stadna. Sedan skyddssignaler blifvit utsatta, skall lokomotivföraren, om möjligt är, söka att på närmaste sidobana föra lokomotivet ur vägen.

#### § 2.

När ett rör sänderspränges, händer ofta att vattnet hastigt minskas i pannan samt ånga och vatten strömma ut genom eldstaden och röklådan. Af den större eller mindre våldsamhet, hvarmed detta sker, bedömer lokomotivföraren hvilka åtgärder ändamålsenligast böra vidtagas.

Rör söndersprängdt.

Då läckan är obetydlig, så att man kan se i hvilket rör den inträffat, bör lokomotivföraren först reglera matningen så, att vattnet ökas oaktadt den ständiga förlusten. Under stundom lyckas han då att under sjelfva gången slå in en plugg åtminstone i eldstaden; hvarom icke, bör han, då vattnet blifvit högt, stadna och då plugga för godt.

Om ångan utströmmar med sådan våldsamhet, att man ej kan se hvarifrån den kommer, måste båda pumparne tillsättas, på det ångtrycket snart må minskas och vattenhöjden ökas. Om denna åtgärd genast vidtages, sättes lokomotivföraren oftast i tillfälle att igenkänna och tillstoppa det sprängda röret, utan att stadna.

Om dessa mått och steg ej äro tillräckliga, och vattnet ytterligare minskas, måste elden dragas.

Då elden är utsläckt, undersöker lokomotivföraren eldstadens tillstånd. Om kopparen är alldeles klar, bevisar det att den varit öfverhettad och blifvit bränd. Rörplåten ger tillkänna om flera rör sprungit. Om kopparen ej lidit skada, pluggas och, om möjligt är, fylles pannan, hvarefter försökes att åter göra upp eld.

I allmänhet skadar ej ett rörs sprängning eldstaden, så vida vattnet ej sänkt sig lägre än eldstadstaket, hvilket kan förekommas, om lämpliga åtgärder genast och med rådighet användas. Är rörsprängningen en följd af brist på vatten eller deraf att pannans påfyllning ej skett straxt och fullständigt, så skadas eldstaden.

Då brända eldstäder förekomma, är lokomotivförarens försumlighet ofta dertill orsaken.

### § 3.

Vanliga följden när en rörelsepjes afbrytes är, att lokomotivet genast måste stadnas, och hela rörelsen på den skadade sidan nedtagas, hvarefter man måste gå med en cylinder. Om skadan är synlig, bör man ej kunna misstaga sig om de åtgärder, som lämpligast böra vidtagas, såsom då vefstaken, dess kläfve eller kilar, pistonstången, slidstången eller slidaxeln etc. brustit, i hvilka fall vefstaken

nedtages, slidstången löskopplas, pistonen och sliden skjutas mot framändan och der fastkilas samt alla lösa pjeser nedtagas eller fastbindas, så att de ej kunna komma lösa och skadas under gång. Derefter går man med en cylinder. Om en excenter-ring brustit åt det hållet lokomotivet går, måste hela sidan tagas ner.

Då det är pistonen eller sliden, hvilka pjeser man ej kan se, som gått sönder, bör lokomotivföraren ej börja nedtagning förr, än han gjort sig väl förvissad om på hvilken sida skadan finnes.

Till detta ändamål sätter han slidhäftstången alldeles framåt eller bakåt, öppnar cylinderns utblåsningskranar och derpå ångventilen. Den sidan, på hvilken båda utblåsningskranarne gifva ånga, är den som måste nedtagas.

Men innan nedtagning sker, bör det utrönas om det är pistonen eller sliden som är sönderbruten, för hvilket ändamål slidhäftstången ställes på midten, utblåsningskranen öppnas och derefter ångventilen. Om ångan ej mera kommer ut genom utblåsningskranarne, är det pistonen som är sönder; i motsatt fall är det sliden.

I vissa ställningar på vefvarne är det nödvändigt att göra omkring ett fjerdedels slag med jernspettet, så väl för att aftäcka slidöpp-

Rörelsepjes afbruten.

ningarne, som för att väl stänga igen dem, då sliden skall vara på midten af slaget.

Uti maskiner af äldre konstruktion, som sakna utblåsningskranar på båda sidor af cylindern, händer att sliden hänger upp sig och ej vill falla ned mot slidplanet. I denna händelse måste sliden behandlas som vore den sönder.

#### § 4.

Pump sönder eller obrukbar. Om en pumpcylinder gått sönder, måste pistonen borttagas och matarekranen på pannan stängas.

Tvungen att gå med en pump, bör lokomotivföraren hålla vattnet högt i pannan, hålla med ångan och gå med försigtighet.

Om en pump upphör att ge vatten, bör lokomotivföraren söka hjälpa det genom att öppna upprensningsskranen, och vid första station undersöka rörskarvarne samt kulornas läge, för att utröna orsaken.

Om han ej lyckas att få pumpen i gång, betjenar han sig af den andra, emellanåt försökande att med värmningsröret få den förra brukbar.

Om deremot en af pumparne ständigt ger vatten, emedan ventilen i tendern hängit upp sig, eller någon orenlighet hindrar den att sluta tätt, bör lokomotivföraren, om han befinner sig

nära en station, söka att stadna matningen genom att öppna värmningskranen.

Om detta, som endast kan användas då tåget är lätt, eller för kort tid, ej lyckas, borttager han pistonen eller stoppar igen röret, som leder från tendern.

#### § 5.

I händelse en fjeder går sönder, bör lokomotivföraren stötta med tråkilar öfver hjulsmörjlådan och minska hastigheten.

Fjeder sönderbruten.

#### § 6.

Om en mellanaxel eller föga belastad bakaxel gått sönder, böra fjedrarne lösskrufvas på det man må kunna med domkraften lyfta ett hjul eller hjulaxeln jemte hjul och smörjlådor. De sednare uppkilas, så att hjulen blifva upphängda tillräckligt högt för att under gång ej röra rärlerna; öfver de andra hjul-smörjlådorna stötts äfven, för att hindra för stor påkänning på fjedrarne. Vefstakar och excenterstänger nedtagas, och alla försigtighetsmått vidtagas, för att kunna transportera lokomotivet till en station.

Hjulaxels afbrytning eller när ett hjul eller hjulband går löst.

Då ett hjul eller hjulband gått löst, vidtagas samma försigtighetsmått.

Likväl, då trycket på bakaxeln är jemförelsevis stort, eller fråga är om en framaxel,

är det ej tillräckligt att lyfta upp axeln. I det fallet användas olika medel, passande för lokomotivets konstruktion. Sålunda belastar man understundom motsatta ändan på lokomotivet eller underlättar uppberandet medelst en lastvagn.

### § 7.

Ur spår. 1:o Om maskinen eller tendern går ur spår.

Vid första stöten som sker, böra lokomotivföraren och eldaren ögonblickligt stoppa maskinen samt gifva signal för bromsarnes tillsättande.

Då lokomotivet stadnat, undersöker lokomotivföraren först elden. Om den är i ordning, beslutar han, efter sig företeende omständigheter, antingen att draga elden eller betäcka den med sand.

Derefter frågar han konduktören om signalerna bakåt äro gjorda och öfverenskommer med honom om att begära hjälp, i fall han ej tilltror sig kunna med föga tidsspillan sätta lokomotivet på rälerna igen. Sedan sysselsätter han sig med lokomotivet.

Innan lokomotivföraren använder domkrafterna, bör han *med lugn* undersöka lokomotivets ställning, för att kunna afgöra hvilka åtgärder som befinnas ändamålsenligast, hvarvid

erinras, att de säkraste medel alltid äro de som spara mesta tid.

*Ehuru hvarje särskildt fall är olika, är det likväl vissa mått och steg, som alltid äro nödvändiga.*

Sålunda måste man börja med att skilja tendern från lokomotivet, derefter borttaga de pjeser som hindra arbetet, t. ex. stensoparne, messingskopplingsrören etc. och att stötta öfver smörjlådorna till hjulaxlarne, för att blifva oberoende af fjedrarne, då man lyfter under axlarne.

Plankorna böra läggas och bäddas med omsorg, på bästa sättet för att bära domkrafterna och ej hindra lokomotivets stötning, då ny lyftning eller sidorörelse vidtages.

Innan ena ändan af lokomotivet lyftes, bör man först väl kila mot hjulen på den andra. Vid den ändan, som lyftes, stöttar man med trästycken under hjulen, allt efter som lyftningen sker.

Om endast ett par hjul skulle gått ur spår, kan man oftast, genom att lyfta upp axeln, bädda träplankor under hjulen till samma höjd med rälerna och genom försigtig backning, åter sätta lokomotivet in på rälerna.

Om tendern gått ur spår, vidtagas samma mått och steg som för ett lokomotiv.

2:o Om en vagn går ur spår.

Då lokomotivföraren blifvit varse att en vagn i tåget gått ur spår, hvilket vanligen ger sig tillkänna med en stöt eller ryckning, bör han genast signalera till bromsning samt rätta lokomotivets stoppning efter den position vagnen har och efter vägens lutning.

Om t. ex. det är sista eller näst den sista vagnen i tåget, bör han stoppa så fort som möjligt; likaledes om trängen är lätt och bromsen på sista vagnen är tillsatt.

Sedan tåget blifvit stoppadt, kommer han öfverens med konduktören om säkerhetssignalerna bakåt, som förut är nämndt, och efter att hafva vidtagit nödiga åtgärder för stillastående lokomotiv företager han vagnens insättning på räl.

Då en vagnsaxel eller ett gardjern är afbrutet eller krökt, kan man ofta medföra vagnen, om den aflastas; axeln borttages och man låter vagnens ena ända hvila på en annan vagn, men man måste med omsorg fästa båda vagnarne tillsammans.

Om båda axlarna äro obrukbara, lastas vagnen på en annan, eller stjälpes den vid sidan af banan, för att ej hindra rörelsen.

### § 8.

Då en olycka händt, böra så väl lokomotivförare som konduktör, likasom alla andra anställda vid jernvägen, hvilka äro närvarande, göra sitt bästa för att så fort som möjligt få banan fri, på det att trafiken åter må blifva obehindrad.

### § 9.

Då lokomotivföraren är tvungen att draga elden af hvad orsak som helst, bör han göra det så, att inga brinnande cokes komma att ligga under vagnarne.

### § 10.

Hvarje lokomotivförare och eldare skall under tjenstgöring vara försedd med denna instruktion.

Verkmästaren tillhandahåller reglementen och instruktioner, samt antecknar deras utlemnande.