

Instruktion
för
Lokomotivpersonal

vid
Sveriges Enskilda Järnvägar
(Lokpsi)

utarbetad av
Svenska Järnvägsföreningen
år 1919.



KARLSHAMN 1921
Aktiebolaget E. G. Johanssons Boktryckeri

Instruktion
för
Lokomotivpersonal

vid
Sveriges Enskilda Järnvägar
(Lokpsi)

utarbetad av
Svenska Järnvägsföreningen
år 1919.



KARLSHAMN
Akt.-Bol. E. G. Johanssons Boktryckeri
1921

Denna instruktion skall tilldelas

lokomotivmästare, lokomotivförman och lokomotivpersonal.

INNEHÅLL.

	Sid.
I. Inledning.	
§ 1. Instruktionens tillämplighet	5
§ 2. Kännedom om reglementen m. m.	5
II. Tjänsteställning och tjänste- äligganden i allmänhet.	
§ 3. Närmaste förman	5
§ 4. Befäl	5
§ 5. Bemanning av lokomotiv	6
§ 6. Rätt att medfölja å lokomotiv	6
§ 7. Förbud mot medförande av varor m. m.	7
§ 8. Bestämmelser om tjänstgöringen	7
III. Särskilda åligganden.	
A. Förares åligganden.	
§ 9. Förares ansvar	8
§ 10. Förares insikter	8
§ 11. Personligt deltagande i arbetet	8
§ 12. Anteckningar och rapportföring	8
§ 13. Förares förhållande till eldare	9
B. Eldares åligganden.	
§ 14. Eldares förhållande till förare	9
IV. Lokomotivets skötsel.	
§ 15. Allmänna åligganden	9
§ 16. Lokomotivs klargörande	10
§ 17. Rörelser inom lokomotivstalls spårområde	10
§ 18. Vattenstånd och ångtryck i panna	10
§ 19. Skötsel av panna och armatur	11
§ 20. Aktgivande å lokomotivets olika delar..	12
§ 21. Bränsle- och vattentagning	12
§ 22. Åtgärder vid lokomotivs avställande ..	13
§ 23. Spolning	14

V. Tågtjänst.

§ 24.	Lokomotiv i tågtjänst	14
§ 25.	Tillkoppling av lokomotiv	14
§ 26.	Igångsättaende och stoppande av tåg	15
§ 27.	Aktgivande på tåget vid igångsättande..	15
§ 28.	Förarens och eldares plats samt aktgivan- de på signaler	15
§ 29.	Fart jämn och tåg i förarens hand	16
§ 30.	Tågs hastighet	17
§ 31.	Tåg försenat	17
§ 32.	Oväntad stoppsignal eller hinder för tåg	17
§ 33.	Åtgärder om person överköres	18
§ 34.	Kreatur å banan	18
§ 35.	Anmälan om hinder å banan	18
§ 36.	Eld å banan eller i dess närhet	18
§ 37.	Genomgående broms och dess handha- vande	19
§ 38.	Tågs uppvärmning	19
§ 39.	Två eller flera lokomotiv för ett tåg ..	19
§ 40.	Påskjutningslokomotiv	20
§ 41.	Skada å lokomotiv. Ursparning eller an- nan överhängande fara	20
§ 42.	Farliga rörelser med lokomotiv	21
§ 43.	Förbud mot sysselsättning, som ej tillhör tjänsten	21
§ 44.	Oregelbundenheter i signalering	21

VI. Växlings- och reservtjänst.

§ 45.	Växlingstjänst	21
§ 46.	Varsamhet vid växling	22
§ 47.	Reservtjänst	22
	Bilaga I	23
	Hastighetstabeller	24

I. Inledning.

§ 1.

Till lokomotivpersonal (lokipersonal) räknas *Instruktionens tillämplighet.*
i denna instruktion såväl förare och eldare å ånglokomotiv som förare och biträde å elektrolokomotiv och motorvagn.

§ 2.

Lokpersonal skall tilldelas de i bilaga I uppräknade reglementen m. m. och noga känna innehålllet av desamma. *Kännedom om reglementen m. m.*

II. Tjänsteställning och tjänsteåligganden i allmänhet.

§ 3.

Lokpersonals närmaste förman är lokmästaren eller den befattningshavare med motsvarande befogenhet, som av föreståndaren för maskinavdelningen därtill förordnats. *Närmaste förman.*

§ 4.

1. Förare och eldare skola åttlyda, utom order från sitt befäl vid maskinavdelningen, de order, som givas, *Befäl.*

då lokomotiv är i trafiktjänst:

av stationsföreståndare i alla frågor, som angå ordning å station, tillfällig ändring i tjänstgöringen såsom påskjutningstjänst samt växlingstjänst,

av tågbefälhavare i enlighet med tjänstgöringsreglementets bestämmelser,

då lokomotiv tjänstgör inom verkstadsområde:

av verkstadsbefälet.

2. Föraren utövar befäl över eldaren i allt, som rör lokomotivets skötsel och handhavande.

§ 5.

*Bemannings-
lokomotiv.*

1. Rörelse med lokomotiv eller motorvagn får ej företagas, utan att dessa äro vederbörligen bemannade och signal givits.

2. Bli förare eller eldare under tågs gång oförmögen att tjänstgöra, skall tåget genast stoppas, och får det först sedan tågchefen beordrat tillräckligt kompetent tjänsteman taga plats å lokomotivet, föras vidare. Tåget får dock icke föras vidare av person, som icke erhållit lokomotivförarens utbildning. Bli förare eller eldare å station oförmögen att tjänstgöra eller av giltig anledning nödsakad att för en kortare stund avlägsna sig, får rörelse med lokomotivet ej företagas, utan att stations- eller bangårdsbefäl beordrat signalkunnig och med bromsning förtrogen tjänsteman taga plats å lokomotivet.

3. Står lokomotiv i tjänst stilla, skall endera föraren eller eldaren befinna sig på eller omedelbart invid detsamma. Å enmanslokomotiv i tjänst får föraren ej avlägsna sig, utan att stations- eller bangårdsbefäl beordrat lämplig person vara tillstädes på eller invid fordonet, och ifråga om elektriskt lokomotiv eller motorvagn icke avlägsna sig från den plats, varifrån drivmotorerna manövreras, utan att hava omöjliggjort deras igångsättande av obehörig person.

§ 6.

*Rätt att
medfölja å
lokomotiv.*

Det är förare förbjudet att låta andra personer än baningenjör, överbanmästare, banmästare inom eget distrikt, lots eller växelkarl medfölja å lokomotivet, därest icke tillåtelse härtill skriftligen eller muntligen lämnats. Sådan tillåtelse lämnas av järnvägens chef eller av föreståndaren för maskinavdelningen.

Tjänstgörande stationsbefäl äger rätt medfölja å lokomotiv, som går i växlingstjänst.

§ 7.

Det är lokpersonal förbjudet att för annan persons räkning medföra försändelser av vad slag det vara må, ävensom att för egen räkning medföra varor, förnödenheter eller annat, som icke är avsett för lokpersonalens eget behov under tjänstgöringsturen.

*Förbud mot
medförande
av varor
m. m.*

§ 8.

1. Förare och eldare skola inställa sig till tjänstgöring på bestämd tid och plats samt utföra de arbeten, vilka lokomotivets iordningställande för tjänst erfordra. Är i turlistan endast sammanslagen tid för utrustning och avlämning av lokomotivet angiven, fördelar föraren denna så, att samtliga arbeten medhinnas.

*Bestämmelser
om tjänstgö-
ringen.*

2. De skola, såväl omedelbart vid sin ankomst till tjänstgöringen som ock före sitt avlägsnande vid tjänstgöringens slut, taga del av de order, som eventuellt anslagits å därför bestämd plats. Då personalbyte sker å tågs mellanstation, skall avlämnande förare till den mottagande överlämna de tillfälliga order, som gälla för tågets framförande.

3. Förare eller eldare får ej på eget bevåg utbyta föreskriven tjänstgöring, undantagandes vid olyckshändelse eller så hastigt inträffat sjukdomsfall, att underrättelse till närmaste förman ej medhunnits. Meddelande om dylikt tjänstebyte skall omedelbart anmälas till stationsföreståndaren, som telegrafiskt underrättar vederbörande maskinbefäl.

4. Förare och eldare åligga att vid anfordran av ångfinkeldare i tågtjänst lämna denne hjälp för tillfällig reparation eller råd och anvisningar angående skötsel av ångfinka.

III. Särskilda åligganden.

A. Förares åligganden.

§ 9.

Förares ansvar.

Förare är under tjänstgöring ensam ansvarig för lokomotivets skötsel och förande enligt givna bestämmelser samt för ett noggrant aktgivande på signaler.

§ 10.

Förares insikter.

1. Förare skall vara kunnig i allt, som rör lokomotivets skötsel och förande, ändamålet med lokomotivets särskilda delar, sättet på vilket de arbeta, samt äga kännedom om, huru felaktigheter upptäckas och avhjälpas.

2. Han skall dessutom äga kännedom om banans lutnings- och krökningsförhållanden, läget av stationer, håll- och lastplatser, rörlig bro samt de ställen å linjen, där särskild uppmärksamhet fordras.

§ 11.

Personligt deltagande i arbetet.

Förare skall personligen deltaga i arbetet med lokomotivets smörjning och iordningställande för tjänst och övervaka, att de delar av arbetet, som åligga eller överlämnats åt eldaren att utföra, bliva riktigt verkställda och att nödiga förbrukningsartiklar rekvireras och uttagas enligt gällande föreskrifter.

§ 12.

Anteckningar och rapportföring.

1. Förare skall tilldelas och i tjänst medföra anteckningsbok, i vilken för varje dag införas fullgjord tjänstgöring. I densamma antecknas snarast möjligt efter iakttagelse inträffad olyckshändelse, missöde samt skada å eller vård av rullande materiell, och skola dessa anteckningar ligga till grund för eventuell rapport till vederbörande befäl. Iakttagna bristfälligheter å lokomotiv eller inventarier antecknas

jämväl för att i föreskriven ordning anmälas vid återkomsten till lokstationen.

2. Föreskriver förvaltning avgivande av daglig rapport över tågs gång eller tjänstgöring m. m., skall förare ställa sig till efterrättelse de föreskrifter, som i detta fall utfärdas.

§ 13.

1. Förare skall vid lämpliga tillfällen undervisa eldaren i till lokomotivtjänsten hörande arbeten samt bibringa honom kännedom om de lokala förhållanden, varav lokomotivets skötsel och tågs säkra framförande bero. Han skall i allo föregå eldaren med gott exempel och av eldaren fordra lydnad, uppmärksamhet och beredvillighet.

Förares förhållande till eldare.

2. Förare skall vid anfordran under tjänsteansvar avgiva yttrande angående eldars lämplighet som sådan.

B. Eldares åligganden.

§ 14.

1. Eldare skall biträda föraren i allt, som rör lokomotivets iordningställande för tjänst såsom intagande av bränsle, vatten och sand, uttagning och hämtning av nödiga förbrukningsartiklar samt särskilt rengöring, smörjning, lyktornas putsning och tändning samt under gång pannans och handbromsens skötsel m. m. i enlighet med förarens anvisningar.

Eldares förhållande till förare.

2. Eldare skall städse aktgiva på och till föraren repetera de signaler, som på eldarens sida av lokomotivet visas.

IV. Lokomotivets skötsel.

§ 15.

1. Förare och eldare skola åt lokomotivets skötsel ägna all möjlig omtanke och iakttaga en väl beräknad sparsamhet i fråga om förbrukningsartiklar.

Allmänna åligganden.

2. De skola, förutom den undervisning de erhållit, förvärva sig kännedom om ändamålet med och anordningen av lokomotivets särskilda delar, om sättet på vilket de arbeta, samt om tillvägagåendet för att upptäcka och afhjälpa bristfälligheter å desamma och äga att för sådant ändamål hänvända sig till sina överordnade med begäran om handledning och upplysning i vad de finna oklart.

§ 16.

Lokomotivsklarförande.

Förare skall själv övertyga sig om att lokomotivet, när det lämnar lokomotivstation, är fullt tjänstedugligt med fulla förråd av bränsle, vatten, sand och smörjmedel,

att lyktorna å detsamma äro iordningställda och färdiga att omedelbart kunna tagas i bruk,

att intet uraktlåtes för att i den föreskrivna tjänstgöringen undvika rubbningar, som genom förtänksamhet kunnat undvikas,

att lokomotivet på bestämd tid och plats är klart ingå i tjänst.

§ 17.

Rörelser inom lokomotivstalls spår-område.

Inom lokomotivstalls spårområde bör icke sådan rörelse med lokomotivet, som är erforderlig för dess skötsel, företagas av enbart förare eller eldare, utan bör vid sådant tillfälle annan lämplig person dessutom befinna sig å lokomotivet för handbromsens skötande.

§ 18.

Vattenstånd och ångtryck i panna.

1. Förare är ansvarig för att, när lokomotiv är i tjänst, pannan alltid är försedd med vatten åtminstone till visaren för det lägsta vattenståndet, och att ångtrycket icke överstiger det för lokomotivet fastställda arbetstrycket.

2. Skulle det inträffa, att vattenytan sjunkit så lågt, att den icke, även då regulatorn öppnas, synes i vattenståndsglasen, ehuru väl dessa

äro i fullgott skick, föreligger fara för torrkokning, och skall i sådant fall lokomotivet, om det är i rörelse, stoppas, varvid ångan sakta och med försiktighet skall avstängas. Elden skall skyndsamt utrakas eller täckas medelst fuktig aska, sand, jord el. dyl. eller släckas med vatten eller snö. Vatten får på inga villkor inmatas i pannan och ej heller ångtrycket minskas genom att hastigt utsläppa ångan. Säkerhetsventilerna få ej vidröras, vare sig de avblåsa ånga eller ej. I allmänhet iakttages, att inga häftiga avbrott i pannans verksamhet framkallas.

3. Stiger ångtrycket under vanliga förhållanden så att säkerhetsventilerna avblåsa, skall vatten inmatas eller elden dämpas genom asklådsluckornas tillslutande. Däremot få eldstadsluckorna icke av denna anledning hållas öppna.

§ 19.

Eldningen skall skötas så, att minsta möjliga rök uppstår, och att ånga ej avblåser genom säkerhetsventilerna, särskilt när lokomotiv befinner sig i närheten av stationshus och personplattform, i banhall eller i godsmagasin eller å annat ställe, där röken från skorstenen kan besvära människor och nedsvärta byggnader eller gods. Vid användandet av sotaren, injektorerna och vakuumejektorn eller tryckluftpumpen samt vid öppnandet av cylindrarnas utblåsningsventiler å sådana platser skall jämväl försiktighet iakttagås, så att icke skada eller förgelse förorsakas. Igångsättning av lokomotiv skall ske försiktigt, så att icke jäsvatten medföljer avloppsångan. Då lokomotiv passerar vägövergångar eller framgår i närheten av allmänna vägar, bör föraren undvika att hålla sotareventilen och cylindrarnas utblåsningsventiler öppna, att häftigt påsläppa ånga eller i allmän-

*Skötsel av
panna och
armatur.*

het vidtaga sådana åtgärder, som kunna skräm-
ma vägfarandes hästar. Signaler med visslan
skola givas väl avvägda och allt onödigt an-
vändande av densamma undvikas.

§ 20.

*Aktgivande a
lokomotivets
olika delar.*

1. Förare skall under tjänstgöring noga gi-
va akt på lokomotivets olika delar såsom pan-
na, axlar, hjul, fjädrar, rörliga maskindelar,
broms-, smörj- och överhettningssapparater m.
m. samt att alla för lokomotivets drift och sköt-
sel nödiga apparater arbeta på tillfredsställan-
de sätt. Då tiden för uppehåll å station det
medgiver, skall förare *själv* förvissa sig om, att
lokomotivets alla delar äro i ordentligt skick.

2. Kan iakttagen bristfällighet icke av lok-
personalen själf avhjälpas, skall anteckning gö-
ras jämlikt § 12 samt rapport därom vid hem-
komsten avgivas.

3. Vid avbyte skall jämväl övertagande fö-
rare underrättas om iakttagen bristfällighet.

§ 21.

*Bränsle- och
vattentagning.*

1. Intagande av tillräcklig mängd bränsle
och vatten skall ske med största skyndsamhet
å de härför bestämda stationerna, och skall lok-
personal vara behjälplig vid detta arbetes ut-
förande. Förare skall, innan lokomotivet läm-
nar platsen, tillse, att använda svängkranar, fäll-
armar, landgångar o. d. återföras i hinderfritt
läge.

2. Då slagging eller rengöring av rökskåp
eller asklådor äger rum, skall platsen för det-
ta arbete väljas så, att ingen skada uppstår. Ut-
rakad slagg skall utjämnas, och eld dämpas, in-
nan tåg däröver framföres.

§ 22.

1. Förare skall, när lokomotivet efter slutad tjänstgöring skall avställas, ombesörja, att det förses med fulla förråd av bränsle och vatten. När lokomotiv avställes, skall regulatorn stängas, slidomkastningen ställas i sitt mittläge, cylindrarnas utblåsningsventiler öppnas, överhettare*Åtgärder vid lokomotivets avställande.*spjället, då sådant finnes, stängas, handbromsarna tillsättas, och åtkomliga smörjvekar upplyftas ur smörjrören. I händelse fryshet kan befaras, skola rör och andra delar, i vilka vatten finnes eller genom kondensering av ånga samlas, avtappas. Vidare skola asklådsluckorna stängas, och elden om behöfligt dämpas, samt vatten inmatas i pannan till övre vattenståndsmärket. Slaggning bör om möjligt ej äga rum omedelbart efter det lokomotivet kommer från tjänstgöring, emedan tuber och eldstad taga skada genom den hastiga avkyllningen. Av samma orsak får icke inmatning av vatten i pannan under pågående slaggning äga rum.

2. Föraren skall därefter själv noga undersöka lokomotivet och särskilt följande delar: hjulringar, axlar, fjädrar, fjäderlänkar, boxar, bromsens delar, alla till maskineriet hörande delar, såsom vevstakar, koppelstänger, tvärhuvuden, gäjder, kolvstänger, excenterskivor, -ringar och -stänger, slidstänger m. m. med särskilt aktgivande på muttrar, kilar och saxpinnar, vidare rökskåpslucka, rör i rökskåpet, eldstad och tuber, eldstadvalv, föreningsrör samt koppling mellan lokomotiv och tender.

3. Är viss tidrymd i turlista anslagen för arbete i stall efter slutad tjänstgöring, får lokpersonal ej avlägsna sig därifrån, förrän vad densamma åligger fullgjorts.

§ 23.

Spolning.

Skall spolning av pannan företagas, skall denna vara avsvalnad, därest icke spolningen företages med varmt vatten. Innan vattnet urtappas, skall en tavla med tydlig inskrift "*Intet vatten finnes i pannan*" upphängas framför eldstadsluckorna av den person, som urtappar vattnet. Det åligger den personal, som verkställer spolning, att tillse, att denna skylt finnes upphängd och först avlägsnas, då pannan åter är fylld med vatten.

V. **Tågtjänst.**

§ 24.

*Lokomotiv i
tågtjänst.*

1. Lokomotiv anses vara i tågtjänst från dess tillkoppling till färdigväxlat tågsätt på utgångsstation intill dess fränkoppling på slutstation.

2. Ensamt lokomotiv, som enligt tidtabell skall föras från en station till en annan, anses vara i tågtjänst, från det detsamma anmäls klart till avgång, och till dess det stannat å slutstationen.

§ 25.

*Tillkoppling
av lokomotiv.*

1. Lokomotiv skall med försiktighet föras intill det tågsätt, till vilket det skall kopplas, så att knuffar undvikas.

2. Före tågs igångsättande å utgångsstation och sedermera, så snart lokomotivet varit fränkopplat, är föraren (resp. främsta lokomotivets förare) ansvarig för, att kopplingen mellan främsta lokomotivet och eventuellt efterföljande lokomotiv samt mellan främsta vagnen och närmaste lokomotiv är ordentligt verkställd, samt att värme-, broms- och övriga från lokomotivet möjligen utgående ledningar äro på föreskrivet sätt kopplade.

3. Förare skall före avgång från utgångsstation och för varje gång tåget till någon del varit isärkopplat prova den genomgående bromsen.

4. Tågchefhavare är skyldig utan anfordran lämna förare underrättelse om tågets sammansättning såväl före avgång från utgångsstation, som å mellanstation, där tågets sammansättning undergår förändring, och skall förare, då anledning därtill föreligger, därvid göra de erinringar, som betingas av gällande säkerhetsföreskrifter. Förare skall dock alltid vinnlägga sig om, att dragkraften blir såvitt på honom beror fullt utnyttjad.

§ 26.

1. Igångsättande av tåg skall ske med var- *Igångsättande*
samhet, så att ryckningar i kopplen och slir- *och stoppande*
ning undvikas. *av tåg.*

2. Stoppande av tåg, särskilt personförande, skall, därest ej åtgärd, då fara är å färde, annorlunda kräver, utföras varsamt, så att häftiga stötar å vagnarna undvikas.

3. Sedan tåg stannat på station, får föraren ej åter sätta det i gång, utan att signal därtill erhållits.

§ 27.

Förare skall, då tåg passerar eller lämnar *Aktgivande*
en station eller ett ställe på linjen, där det *på tåget vid*
gjort uppehåll, antingen själv eller genom el- *igångsättande.*
daren söka förvissa sig om, att alla vagnarna i tåget medfölja samt aktgiva på, om signal gives efter tåget.

§ 28.

1. Förare skall under tågs gång i regel be- *Förares och*
finna sig på den för honom å lokomotivet av- *eldares plats*
sedda platsen samt hava sin uppmärksamhet *samt aktgi-*
riktad såväl på, huru lokomotivet arbetar, som *vande på*
signaler.

på bana och signaler, huvudsakligen framför tåget.

2. Eldare skall, då han ej är sysselsatt med pannans eller maskinens skötsel, aktgiva på vagnarna i tåget samt företrädesvis på de signaler, som givas från tåget eller efter detsamma. Eldare bör därför undvika att, då tåget sättes i gång, eller särskild uppmärksamhet på signaler erfordras, beskicka fyren.

3. Då tåget närmar sig fast signalinrättning, skall uppmärksamheten hållas riktad på denna från den tidpunkt, den först kunnat iakttagas, och till dess den passerats, och skola förare och eldare alltid meddela varandra de signaler, som givas med densamma. Sådant meddelande förare och eldare emellan skall äga rum jämväl beträffande iakttagna signaler vid passerandet eller lämnandet av station.

§ 29.

Fart jämn och tåg i förarens hand.

1. Förare skall framföra tåget efter gällande tidtabell och med så jämn fart, som banans lutnings- och krökningsförhållanden, väderleken och den tillgängliga bromskraften medgiva.

2. Finner förare svårighet att hava tåget i sin hand medelst bromsarna, eller giver banans eller materiellens tillstånd anledning till farhågor, så skall han, därest det icke blir nödvändigt att rent av stanna, minska hastigheten under den i tidtabellen beräknade för att be- trygga tågets säkerhet.

3. Förare skall vid brytningspunkter mellan lutningar och stigningar iakttaga försiktighet vid ångas påsläppande och avstängande samt vid bromsarnas lossande och tillsättande, på det att häftiga ryckningar i tåget må undvikas.

§ 30.

1. Förare får aldrig — ej ens på kortare sträcka av banan — framföra tåg med större hastighet än den i gällande föreskrifter för motsvarande slag av tåg medgivna samt för lokomotivet eller för bandelen tillåtna största hastigheten. Anser förare, att den i tidtabellen angivna tiden för gången mellan stationerna är för knappt tillmätt, skall han anmäla förhållandet.

Tågs hastighet.

2. Förare skall alltid avpassa hastigheten så, att han är beredd att stanna för stoppsignal på föreskrivna ställen och avstånd och att behörigen sakta farten, om varsamhetssignal gives.

§ 31.

Är tåg försenat, skall förare göra, vad på honom beror, för att återvinna den förlorade tiden, dock utan att hastigheten blir större än den för lokomotivet eller för bandelen tillåtna eller större än vad gällande bestämmelser medgiva för tåget med den bromskraft, som finnes tillgänglig.

Tåg försenat.

§ 32.

Iakttaga förare oväntad stoppsignal, eller upptäcker han å tåg eller bana hinder för tågets säkra framförande eller fara för att människor kunna bli överkörda, skall han med största skyndsamhet stoppa tåget med honom till buds stående medel i följande ordning:

Oväntad stoppsignal eller hinder för tåg.

avstängande av ångan,

tillsättande av genomgående broms, då sådan finnes, samt i annat fall upprepade bromssignaler,

tillsättande av lokomotiv- och tenderbromsarna,

sandning å skenorna,

omläggning av slidrörelsen och påsläppning av motånga å lokomotiv med obromsade driv- och koppelhjul.

Den sistnämnda åtgärden bör endast användas, då övriga medel visa sig otillräckliga.

Å i gång varande elektriskt lokomotiv får dock aldrig omläggning till motsatt farriktning med ty åtföljande strömgivning äga rum.

§ 33.

Åtgärder om person överköres.

Överköres person, skall förare omedelbart stanna tåget och meddela tågchefhavaren, så att den skadade eller dödade kan medföras till nästa eller annan lämplig station.

§ 34.

Kreatur å banan.

Då förare iakttaget antingen större kreatur eller småkreatur i större antal å banan framför tåget, skall han genom att öppna cylindrar- nas utblåsningsventiler eller med visslan söka skrämma dem från banvallen och, om detta ej lyckas, stoppa tåget.

§ 35.

Anmälan om hinder å banan.

Iakttaget förare under tågets gång sådan bristfällighet å banan, som kan utgöra hinder för tågs säkra framförande, skall han stanna och, om därefter tågets framförande anses möjligt, med varsamhet fortsätta samt å nästa station anmäla förhållandet, även om tåget enligt tid- tabellen ej där skall göra uppehåll.

§ 36.

Eld å banan eller i dess närhet.

1. Iakttaget förare eld å banvallen eller å mark, skog eller byggnad i banans omedelbara närhet, skall han därom underrätta närmaste banvakt.

2. Anser förare, att elden genom ett raskt ingripande lätt kan släckas, och banvakt ej kan beräknas vara i närheten, bör han, om förhål-

landena så medgiva, stoppa tåget och med tågpersonalens hjälp släcka elden.

§ 37.

1. Förare skall å tåg, försett med genomgående broms, iakttaga, vad som beträffande dess skötsel och handhavande är föreskrivet. Han skall övervaka, att dess bromskraft städse är tillräcklig för tåget, och skall, om den visar sig otillräcklig, härom vid första tillfälle underätta tågchefhavaren, som då ombesörjer nödig handbromsning. *Genomgående broms och dess handhavande.*

2. Förare skall, då fel inträffar å genomgående broms under tågs gång, stanna tåget samt underrätta tågchefhavaren, varefter tåget ej må framföras med större hastighet, än att föraren med tillgänglig handbromskraft och lokomotivets bromsar har tåget i sin hand.

3. Enär tåg med genomgående broms kan bromsas av tågpersonalen eller resande, skall förare, då bromsning från tåget förmärkes, genast vidtaga på honom beroende åtgärder för att skyndsamt stoppa tåget, och får tåget sedan ej igångsättas, förrän tågchefhavaren givit signal därtill.

§ 38.

1. Förare skall å tåg försett med ånguppvärmning med ledning från lokomotivet iakttaga, vad som beträffande dess skötsel och handhavande är föreskrivet, och beträffande regleringen av värmeledningen följa de framställningar, som av tågchefhavaren göras. *Tågs uppvärmning.*

2. Ångtrycket i värmeledningen får aldrig överstiga det tillåtna.

§ 39.

Då två eller flera lokomotiv framföra ett tåg, är det föraren på det främsta, som ansvarar för tågets gång och giver nödiga signaler. De andra lokomotiv för ett tåg. *Två eller flera lokomotiv för ett tåg.*

ra lokomotiven tjäna endast till hjälp för det främsta, och bör deras gång helt och hållet lämpas efter det främsta. En *kort signal* från det främsta lokomotivets vissla eller dess förarens ena arm sträckt uppåt skall under gång tillkännagiva, att farten skall minskas. Då farten skall ökas, giver föraren å det främsta lokomotivet signal därtill medelst ena armens utsträckande vågrätt eller med *ett långt och ett kort ljud* med visslan.

§ 40.

Påskjutningslokomotiv.

Förare å påskjutningslokomotiv skall noga aktgiva på det dragande lokomotivet, och skola alla förändringar i det påskjutande lokomotivets kraftutveckling lämpas efter det dragande lokomotivet.

§ 41.

Skada å lokomotiv, Ursparning eller annan överhängande fara.

1. Förare skall, då sådan bristfällighet å lokomotiv i tjänst uppstår, att tågrubbning därav förorsakas, genast därom underrätta tågbefälhavaren, resp. stationsföreståndaren, vilka hava att skyndsamt till trafikbefälhavaren och vederbörande maskinbefäl telegrafiskt meddela om felets beskaffenhet med upplysning om, huruvida lokomotivet kan av föraren försättas i tjänstbart skick, samt i övrigt lämna de meddelanden, som kunna vara av vikt för bedömandet av sättet för lokomotivets transport från platsen. Förare skall därefter ofördröjligen vidtaga de nödiga åtgärder, som äro möjliga.

2. Otjänstbart lokomotiv får icke av personalen lämnas å banan utan tillsyn med mindre maskinbefälet därtill giver tillstånd, såvida icke förhållandena göra vistandet därå eller därinvid vådligt.

3. Förare skall, om lokomotiv eller vagn ursparar, skyndsamt stoppa tåget och därefter i samråd med tågbefälhavaren snarast möjligt

vidtaga åtgärder för att lyfta fordonet på spår, ifall detta låter sig göra med de medel, som stå till buds, eller i annat fall genom tågbefälhavaren skyndsamt rekvirera erforderlig hjälp.

4. Råkar tåg eller lokomotiv ut för någon överhängande fara, är det förarens och eldarens moraliska skyldighet att bibehålla sina platser å lokomotivet så lång tid, som erfordras för vidtagande av alla i deras makt stående åtgärder till farans avvärjande eller minskande, och böra de först därefter tänka på sin personliga säkerhet.

§ 42.

Delgives förare order, vars utförande han anser medföra fara, skall han tydligt framhålla denna sin åsikt för den, som givit ordern. Upprepas ordern skriftligen eller i vittnes närvaro, måste ordern av förare åtlydas, men skall denne vid orderns utförande göra, vad på honom beror för att avvärja fara eller skada. Sådant förhållande skall fortast möjligt rapporteras.

Färliga rörelser med lokomotiv.

§ 43.

Förare och eldare få icke under tjänstgöring å i gång varande lokomotiv sysselsätta sig med läsning av annat än tidtabell och erhållna order, ej heller få de sysselsätta sig med något, som avleder deras uppmärksamhet från tjänstebestyren.

Förbud mot sysselsättning som ej tillhör tjänsten.

§ 44.

Förare, som iakttaga oregelbundenheter i signalering till tåg eller bristfälligheter å fast signalinrättning, skall därom avgiva rapport.

Oregelbundenheter i signalering.

VI. Växlings- och reservtjänst.

§ 45.

Lokomotiv anses vara i växlingstjänst vid varje dess rörelse, antingen ensamt eller med

Växlings-tjänst.

tillkopplade vagnar, som utföres inom bangårdsområde och icke är att hänföra till ankommande eller avgående tågs rörelse.

§ 46.

*Varsamhet
vid växling.*

1. Lokpersonal skall med påpasslighet följa de signaler, som givas. Förare skall iakttaga nödig försiktighet vid lokomotivs framförande, så att skada ej må drabba vare sig personer, som vistas på bangården eller å vagnarna, materiellen eller i vagnarna befintligt gods.

2. Då vagnar skjutas av lokomotiv, får detta icke stoppas så plötsligt, att vagnarna taga skada. Då vagnar skjutsas, skall detta likaledes ske med varsamhet och urskiljning.

3. Lokomotiv skall med erforderlig varsamhet föras intill fordon eller stänginrättning, över vändskiva och vagnvåg samt i stall och godsmagasin.

4. Förare får icke tillåta någon att med hans vetskap stående på lokomotivets eller tenderens fotsteg färdas genom magasins- eller stallport.

§ 47.

Reservtjänst.

1. Lokpersonal skall under reservtjänst vara beredd att omedelbart efter ingången order inträda i effektiv tjänstgöring. Personalen skall därför uppehålla sig i stall eller överliggningsrum, där sådant finnes, eller eljest å plats, som av befälet bestämmes, och är tjänsteman skyldig att under reservtid utföra det arbete för järnvägens räkning, vartill han beordras.

2. Lokomotiv, som är förlagt i reservtjänst, skall hållas i beredskap att tagas i tjänst omedelbart efter erhållen order. Vederbörande personal är ansvarig för, att lokomotivet befinner sig i fullt tjänstedugligt skick. Ångtryc-

ket skall hållas ungefär 3 kg. under arbetstrycket, fyren skall visserligen hållas dämpad, men dock så frisk, att en livlig förbränning uppstår, då bränsle inkastas och lokomotivet sättes i rörelse. Smörjkopparna skola vara fyllda och verkarna i ordning om ock upplyftade ur smörjrören. Fullt förråd av bränsle och vatten samt tillräckligt med sand och smörjmedel skola finnas å lokomotivet, alla signallykter skola vara i ordning samt under mörker glaströrs- och manometerlykter tända.

Bilaga 1.

Förteckning över de i § 2 åsyftade reglementen m. m.

- a) tjänstgöringsreglemente,
 - b) allmän tjänsteordning,
 - c) instruktion för lokomotivpersonal,
 - d) " " lokomotivputsare,
 - e) " " stationskarlspersonal,
- avd. IV.
-

Hastighetstabeller.

En kilometer tillryggalagd på	Motsvarar en hastighet av kilometer pr timme	En kilometer tillryggalagd på	Motsvarar en hastighet av kilometer pr timme
36 sek.	100	1 min. 12 sek.	50
37,9 „	95	1 „ 20 „	45
40 „	90	1 „ 30 „	40
42,4 „	85	1 „ 43 „	35
45 „	80	2 „ 0 „	30
48 „	75	2 „ 24 „	25
51,5 „	70	3 „ 0 „	20
55,5 „	65	4 „ 0 „	15
1 min. 0 „	60	6 „ 0 „	10
1 „ 5,5 „	55	12 „ 0 „	5

Drivhju- lens dia- meter i meter	Vid en hastighet av																
	100	95	90	85	80	75	70	65	60	55	50	45	40	35	30	25	20
	kilometer i timmen göra drivhjulen följande antal varv på 10 sekunder																
2,0	41	42	40	38	35	33	31	29	27	24	22	20	18	16	13	11	9
1,9	47	44	42	40	37	35	33	30	28	26	23	21	19	16	14	12	9
1,8	49	47	44	42	39	37	34	32	30	27	25	22	20	17	15	12	10
1,7	52	49	47	44	42	39	36	34	31	29	26	23	21	18	16	13	10
1,6	—	52	50	47	44	41	39	36	33	30	28	25	22	19	17	14	11
1,5	—	—	—	50	47	44	41	38	35	32	30	27	24	21	18	15	12
1,4	—	—	—	—	50	47	44	41	38	35	32	28	25	22	19	16	13
1,3	—	—	—	—	—	51	48	44	41	37	34	31	27	24	20	17	14
1,2	—	—	—	—	—	—	51	48	44	41	37	33	29	26	22	18	15
1,1	—	—	—	—	—	—	—	52	48	44	40	36	32	28	24	20	16
1,0	—	—	—	—	—	—	—	—	53	49	44	40	35	31	27	22	18
0,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54	49	44	39	34	29	25	20
0,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55	50	44	39	33	28	22
0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57	51	44	38	32	25