

SVENSKA JÄRNVÄGSFÖRENINGENS
särtryck nr 9.

SVENSKA SPÄRVÄGS-
OCH FORORTSBANEFÖRENINGEN

INSTRUKTION
FÖR
LOKPERSONAL

vid

Sveriges Enskilda Järnvägar

(Lokpsi)

utarbetad av

Svenska Järnvägsföreningen

år 1936.

SVENSKA JÄRNVÄGSFÖRENINGENS
särtryck nr 9.

INSTRUKTION
FÖR
LOKPERSONAL

vid

Sveriges Enskilda Järnvägar

(Lokpsi)

utarbetad av

Svenska Järnvägsföreningen

år 1936.

*Järnvägsföreningen
gäller dec. 1936*

STOCKHOLM 1937

E. OLOFSSONS BOKTRYCKERI

Denna instruktion skall tilldelas:

allt järnvägsbefäl,
lokbefäl,
lokipersonal,
ledningsmästare,
banmästare,
andra tjänstehavare, som i sin tjänst behöva
känna till föreskrifterna,
alla driftplatser.

Begreppsbestämningar.

Lok = ånglok, elektrolok, motorlok och motorvagn.

Lokpersonal = förare av lok och biträde åt denne.

Innehåll.

Kap. I. Allmänna föreskrifter.

| | |
|---|----|
| § 1. Befäl | 5 |
| § 2. Allmänna åligganden..... | 5 |
| § 3. Förarens särskilda åligganden | 6 |
| § 4. Biträdets särskilda åligganden | 7 |
| § 5. Tjänstgöringsorder | 8 |
| § 6. Förbud mot läsning m. m. | 9 |
| § 7. Under tjänstgöringen uppkommen oförmåga att fortsätta arbetet | 9 |
| § 8. Anmälan om inställelse i tjänst m. m. | 10 |
| § 9. Förande av anteckningar och avlämnande av rapporter | 10 |

Kap. II. Föreskrifter angående tågtjänst.

| | |
|---|----|
| § 10. Koppling, igångsättande och stoppande av tåg m. m. | 11 |
| § 11. Tågs framförande | 12 |
| § 12. Hinder. Bromsning från tåget | 12 |
| § 13. Skador å lok. Urspårning. Överhängande fara..... | 13 |
| § 14. Kreatur å banan m. m. | 15 |
| § 15. Tåguppvärmning m. m. | 15 |
| § 16. Påskjutningstjänst | 15 |

Kap. III. Föreskrifter angående växlings- och reservtjänst.

- § 17. Växlingstjänst 16
 § 18. Reservtjänst 17

Kap. IV. Föreskrifter angående lokskötsel.

A. Gemensamma föreskrifter.

- § 19. Lokets iordningställande 17
 § 20. Övervakande av lokets tillstånd. Anmälan om bristfälligheter 18
 § 21. Åtgärder efter tjänstgöringens slut 18
 § 22. Personalavbyte 19
 § 23. Sandning 20
 § 24. Lok i reservtjänst 20

B. Särskilda föreskrifter beträffande ångloktjänst.

- § 25. Åtgärder vid tjänstgöringens början 20
 § 26. Vattenstånd och ångtryck i pannan 21
 § 27. Intagande av bränsle och vatten m. fl. arbeten 22
 § 28. Slagning 22
 § 29. Undvikande av antändning från lok 23
 § 30. Undvikande av nedrökning, utsläppning av vatten m. m. 23
 § 31. Åtgärder efter tjänstgöringens slut 24
 § 32. Spolning 25

C. Särskilda föreskrifter beträffande motorlok- och motorvagnstjänst.

- § 33. Åtgärder till skydd mot olycksfall 26
 § 34. Åtgärder vid tjänstgöringens början 27
 § 35. Åtgärder vid igångsättning och under resan 29
 § 36. Åtgärder efter tjänstgöringens slut 30

Hastighetstabell. 32

Uppgift å instruktioner m. m., som lokomotivpersonal skall känna 33

Kap. I. Allmänna föreskrifter.

§ 1.

Lokpersonal står under direkt befäl av:

Befäl.

föreståndaren för maskinavdelningen ävensom maskinbefälet å stationeringsorten och å de stationer, personalen under sin tjänstgöring berör,

stationsföreståndaren å sådana stationer, där maskinbefäl icke finnes,

tågklarareraren i alla frågor, som angå ordningen å stationen, rörelser, som önskas med loket å stationen, samt tillfälliga ändringar i tjänstgöringen, såsom påskjutningstjänst o. d.,

verkstadsbefälet vid tjänstgöring inom verkstadsområde.

Biträdet står dessutom under förarens befäl.

§ 2.

Det åligger förare och dennes biträde att ägna all möjlig omtanke åt lokets skötsel och att beträffande materialförbrukningen iakttaga en väl beräknad sparsamhet.

*Allmänna
åligganden.*

Det åligger dem vidare att utöver den undervisning, de erhållit, förvärva sig kännedom om ändamålet med och anordningen av lokets särskilda delar, om sättet på vilket dessa arbeta samt om tillvägagåendet för att upptäcka och avhjälpa bristfälligheter å desamma. De äga att för sådant ändamål hänvända sig till sina överordnade med begäran om handled-

ning och upplysning, i vad de finna vara oklart.

Såväl förare som hans biträde skola hava god kunskap i tidtabellen för de tåg, å vilka de tjänstgöra.

§ 3.

*Förarens
särskilda
dligganden.*

Föraren åligger att sköta lokets manövrering såväl för tågs framförande som för växling å station.

Föraren är ansvarig för lokets skötsel. Han skall vara fullt förtrogen med bestämmelserna i de honom tilldelade, loktjänsten berörande instruktionerna och beskrivningarna och är skyldig tillse, att alla däri lämnade föreskrifter, som avse hans tjänstgöringsområde, vederbörligen bliva, i vad på honom ankommer, i rätt tid och på riktigt sätt efterlevda.

Föraren skall, där för visst fall ej annorlunda föreskrives, personligen deltaga i arbetet med lokets smörjning och iordningsställande och skall i övrigt övertyga sig om, att det arbete i detta avseende, som av biträdet utföres, blir riktigt verkställt. Jämför även §§ 19, 21, 25, 34, 35 och 45.

Förare skall beträffande de bansträckor, å vilka han framför tåg, äga kännedom om de viktigaste lutnings- och krökningsförhållandena, om läget av driftplatser och fasta signalinrättningar, rörliga broar, tunnar, bankorsningar, banföreningar och andra ställen, där särskild uppmärksamhet fordras, samt vidare om instruktioner avseende betryggande av tågs säkerhet vid dess framförande över driftplatser. Beträffande elektrifierade bandelar skall han dessutom äga kännedom om

skyddssektioner samt om kontaktledningens slutpunkt å bangårdar och å utgående linjer med ångdrift. Förare, som utför växlings-tjänst å driftplats, skall känna läget av drift-platsens urkopplingsbara ledningssektioner vid lastspår samt äga erforderlig kännedom om driftplatsens växel- och signalinstruktion.

Det åligger föraren att undervisa sitt biträde i lokets konstruktion, skötsel och förande samt i de reparationsarbeten, som kunna komma i fråga att av lokpersonalen verkställas i stallet eller å linjen. Han skall även bringa biträdet kännedom om banans lutnings- och krökningsförhållanden, läget av driftplatser och fasta signalinrättningar, rörliga broar, bankorsningar, banföreningar, skyddssektioner o. d. samt om för dessa platsers skyddande gällande instruktioner. Alla tillfälliga order, som avse tjänstgöringen, skola, då biträdet ej självt kvitterat desamma, av föraren delgivas biträdet. I erforderlig utsträckning skola tillfälliga order även delgivas personalen å ev. tillkopplat verksamt lok.

Det åligger förare att vid anfordran och under tjänsteansvar avgiva yttrande över biträdets lämplighet.

Är lok bemannat med endast förare, är denne skyldig att själv utföra de arbeten, som jämlikt § 4 åligga biträdet.

Anm. 1. Beträffande särskilda åligganden för förare å tåg, som framföres utan konduktörs-personal, finnes stadgat i säo § 99. Jämför även §§ 9 och 22 här nedan.

§ 4.

Det åligger biträdet att vara föraren behjälplig i utförandet av alla arbeten, som falla

*Biträdets
särskilda
åligganden.*

inom ramen för lokpersonalens tjänstgöring. Vad gäller särskilt ångloktjänst åligger det biträdet att sköta ångpannan och att vara behjälplig vid intagandet av bränsle och vatten.

Biträdet skall jämväl tillse och svara för smörjningen av overksamt, obemannat lok, som går kopplat närmast intill det lok, å vilket han tjänstgör. Vid tillfällena, då särskild uppmärksamhet på signaler erfordras, t. ex. vid tågs igångsättande, ankomst till, avgång från eller passerande av driftplats, vid gång mot vagnar och vid utförande av växlingsrörelser, som kräva särskild försiktighet, skall han i möjligaste mån undvika att sysselsätta sig med sådana göromål, som försvåra honom åliggande iakttagande av signalgivning.

Under tågs uppehåll å driftplats åligger det biträdet att utföra vagnsyning, lastning och lossning av gods och dylika arbeten i den utsträckning, som kan vara föreskriven.

§ 5.

Tjänstgöringsorder.

Förare och dennes biträde äro skyldiga att å föreskriven tid och plats ävensom vid tjänstgöringens början och slut taga kännedom om tjänstgöringsorder och andra utfärdade föreskrifter.

Anslagna order, t. ex. om personlig inställelse, utkvittering av tidtabell o. s. v. skola ofördröjligen efter erhållen delgivning efterkommas. Skulle hinder för tjänstens behöriga skötande härigenom uppstå, skall ordern efterkommas snarast möjligt efter tjänstgöringens slut.

En å vederbörlig plats anslagen order anses delgiven all personal, som inträder i tjänstgöring efter det ordern anslagits.

§ 6.

Under tjänsteutövning å lok få föraren och hans biträde icke sysselsätta sig med läsning av annat än tidtabell, erhållna order och tjänstgöringsföreskrifter samt ej heller befat- ta sig med något annat, som avleder deras uppmärksamhet från tjänstebestyren.

*Förbud mot
läsning
m. m.*

§ 7.

Blir å tvåbemannat lok någon av lokperso- nalen under tågets gång oförmögen att tjänst- göra, skall tåget genast stoppas och får, så- vida icke detsamma med iakttagande av sä- kerhetsordningens bestämmelser kan föras vi- dare med en man på loket, ej fortsätta, förrän någon signalkunnig person tagit plats å loket.

*Under
tjänstgö-
ringen upp-
kommen
oförmåga
att fortsätta
arbetet.*

Är därvid föraren urståndsatt att föra tå- get vidare, skall biträdet i dennes ställe fram- föra tåget till station, där komplettering av lokbesättningen kan äga rum. Har biträdet ringa erfarenhet i loks förande eller är obe- kant med bansträckan ifråga, skall han en- dast införa tåget till närmaste station, varest efter anmälan hos tågklareren vidare order inväntas.

Har biträdet blivit oförmögen att tjänst- göra, skall föraren med anlitan- de av den tillkallade hjälpen söka föra tåget vidare, till dess annat biträde erhållits. Anmälan om för- hållandet skall snarast möjligt göras till tåg- klareren å närmaste station.

Om föraren å enbemannat lok under tågets gång blir oförmögen att tjänstgöra, skall han genast söka stoppa tåget och underrätta tågbefälhavaren, vilken det åligger att anmäla förhållandet till lättast åtkomliga station. Blir föraren å sådant lok i växlingstjänst oförmögen att tjänstgöra, skall växlingsledaren ofördröjligen underrätta tågklareren om förhållandet.

§ 8.

*Anmälan
om inställ-
else i tjänst
m. m.*

Det åligger lokpersonal, som i och för tjänsteutövning beordrats avresa till plats utom hemstationen, att omedelbart efter framkomsten anmäla sig hos vederbörande befäl ävensom att efter återkomsten till hemstationen snarast anmäla detta. Samma gäller vid sjukdomsfall eller annat laga hinder samt beträffande återinträde i tjänstgöring.

§ 9.

*Förande
av anteck-
ningar och
avlämnande
av rappor-
ter.*

Över all tjänstgöring med lok och över förhållanden, som därunder kunna giva anledning till anmärkning, ävensom över all i tåg-tjänst uppkommande tidsförlust, skall föraren göra anteckningar i för sådant ändamål erhållen annotationsbok.

Har under tjänstgöring anmärkningsvärd händelse inträffat, såsom säkerhetstjänsten berörande fall, däribland oregelbundenheter i signaleringen samt bristfälligheter å fasta signalinrättningar, olyckshändelser eller tillbud till sådana o. d. eller felaktigheter å lok eller vagnar uppstått, skall förare ingiva särskild rapport till lokbefälet å hemstatio-

nen ofördröjligen efter tjänstgöringens slut.

Förare å tåg utan konduktörspersonal skall omhänderhava följande handlingar: tågrapport, vagnslista, godshandlingar och uppgift å axelantal samt, om så finnes föreskrivet, å vagnvikt och bromston, vilka handlingar i särskild väska eller konvolut på i tidtabellsboken angivna stationer överlämnas till föraren. Väskan eller konvolutet med inneliggande handlingar utlämnas av föraren utan dröjsmål å de stationer, för vilka så är i tidtabellsboken angivet. Enstaka godshandlingar till andra stationer hållas i beredskap att till dem överlämnas.

Kap. II. Föreskrifter angående tågjänst.

§ 10.

Lok skall med försiktighet föras mot det fordon, med vilket det skall kopplas, så att knuffar undvikas.

Lokpersonalen är skyldig att verkställa all erforderlig koppling mellan lok och närmaste fordon, såvida ej särskild personal, som har till åliggande att utföra detta arbete, finnes tillstädes.

Igångsättande av tåg skall ske, så att ryckningar i kopplen och slirning undvikas.

Stoppande av tåg, särskilt personförande tåg, skall under vanliga förhållanden utföras på sådant sätt, att häftiga stötar å vagnarna undvikas.

Bländande ljus från strålkastare eller signallyktor å lok får ej användas vid gång inom bevakad driftplats, vid möte med annat tåg

*Koppling,
igångsättande och
stoppande
av tåg
m. m.*

eller fordon eller eljest, då olägenhet genom bländning kan uppstå.

Betr. sandning, jfr § 23.

§ 11.

Tågs framförande.

Föraren skall vinnlägga sig om att dragkraften blir, såvitt på honom beror, fullt utnyttjad, dock med iakttagande av att tågets säkra framförande ej må genom för stor belastning äventyras.

Föraren skall framföra tåget enligt gällande tidtabell med iakttagande av däri och i tidtabellsbokens allmänna bestämmelser angivna föreskrifter rörande största tillåten hastighet, och skall han därvid med skälig hänsyn till ekonomien draga nytta av banans lutningsförhållanden, så att tågets levande kraft så mycket som möjligt utnyttjas. Vid brytningspunkter mellan lutningar och stigningar eller omvänt skall försiktighet iakttagas vid ändringar i lokets energiutveckling samt vid bromsarnas lossande och tillsättande, så att onödiga ryckningar i tåget undvikas.

Är tåg försenat, skall föraren, med iakttagande av vad härovan och i tidtabellsbokens allmänna bestämmelser stadgas, göra vad på honom beror för att återvinna den förlorade tiden.

§ 12.

*Hinder.
Bromsning
från tåget.*

Upptäcker föraren å banan eller å tåget hinder för tågets säkra framförande eller finner han överhängande fara föreligga för att människor kunna komma till skada, skall han med största skyndsamhet stoppa tåget med alla till buds stående medel. Omkastning av

maskineriets rörelseriktning får emellertid icke under några omständigheter därvid tillgripas, vad gäller elektrolok, motorlok, motorvagn och ej heller vad gäller sådana ånglok, som hava verksamt drivhjulsbroms.

Är föraren oförmögen att orientera sig å banan, skall han efter eget bedömande nedbringa hastigheten i erforderlig grad eller stoppa tåget.

Då förare märker, att bromsning sker utan någon hans åtgärd, skall han skyndsamt bringa tåget till stopp.

När tåg utan konduktörspersonal stoppats på grund av inträffat missöde eller bromsats av för lokpersonalen okänd anledning, skall väskan med knalldosorna medföras av den av lokpersonalen, som begiver sig från loket för att undersöka, vad som inträffat.

§ 13.

Inträffar sådan bristfällighet å lok i tjänstgöring, att tåggrubbning därav kan förorsakas, skall föraren till undvikande av onödig tidsförlust genast söka göra klart för sig, huruvida hjälplok skall av honom begäras, eller om han kan försätta loket i tjänstbart skick på kortare tid, än som beräknas åtgå, innan hjälplok hinner anlända, och därefter ofördröjligen söka underrätta tågbefälhavaren resp. tågklareraren om förhållandet med angivande av om hjälplok skall rekvireras eller ej. Föraren skall till lokbefålet å vederbörande lokstationer meddela felets beskaffenhet med angivande av huruvida loket kan försättas i tjänstbart skick av föraren eller annan personal på platsen samt i övrigt lämna de upplysningar, som kun-

Skador å lok. Urspårning. Överhängande fara.

na vara av vikt för bedömande av sättet för lokets transport från platsen.

Han skall därpå, vare sig hjälplok rekvirerats eller ej, vidtaga de åtgärder, som för lokets vidaretransport äro erforderliga och möjliga.

Då lok icke kan fortsätta med tåg utan hjälplok tillkallats, skall — såvida icke vederbörande befäl allmänt eller för det ifrågavarande speciella fallet annorlunda bestämt — personalen å tågloket övertaga hjälploket och fortsätta med tåget, medan den personal, som anlänt med hjälploket, skall övertaga det otjänstbara loket.

Det otjänstbara loket får, vad gäller ånglok, icke lämnas utan tillsyn av sin personal utan maskinbefällets tillstånd, såvida icke förhållandena göra vistandet därå eller därinvid vådligt. Strömavtagare å otjänstbart elektrolok, som lämnas utan tillsyn, skola ovillkorligen vara nedfällda.

Urspårar lok eller vagn, skall föraren, sedan han skyndsamt bringat tåget till stopp, samt, vad gäller elektrolok, frånslagit huvudströmbrytaren och nedfällt strömavtagarna, underrätta tågbefälhavaren. Han skall vidare fortast möjligt vidtaga åtgärder för att lyfta fordonet på spår, ifall detta låter sig göra med de medel, som stå honom till buds.

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

§ 14.

Då föraren märker antingen större kreatur eller småkreatur i större antal å banan framför tåget, skall han med visslan samt, vad gäller ånglok, genom att öppna cylindrarnas utblåsningsventiler söka skrämman dem från banvallen och, om detta ej lyckas, stoppa tåget.

*Kreatur
å banan.
m. m.*

Märker föraren eld å banvallen eller å mark, skog eller byggnad i banans omedelbara närhet, skall han, såvida icke åtgärder för släckning uppenbarligen redan vidtagits, därom underrätta närmaste banvakt i tågets väg.

§ 15.

Är tåg försett med anordningar för uppvärmning, belysning eller annat ändamål med tillförsel av ånga eller elektrisk ström från loket, skall föraren rätta sig efter de föreskrifter, som gälla för skötseln av respektive anordningar och i avseende på regleringen följa tågbefälhavarens och vederbörande vagnpersonals tillsägelser.

*Tågupp-
värmning
m. m.*

§ 16.

Vid tjänstgöring å påskjutningslok skall föraren noga aktgiva på det dragande loket. Förändringar i det påskjutande lokets energikutveckling skola företagas i överensstämmelse med åtgärderna därutinnan å det dragande loket.

*Påskjut-
ningstjänst.*

Kap. III. Föreskrifter angående växlings- och reservtjänst.

§ 17.

*Växlings-
tjänst.*

Lokpersonalen skall vid utförande av växlingsrörelse med påpasslighet aktgiva på de signaler, som givas, och föraren iakttaga nödig försiktighet vid lokets framförande, så att skada ej må drabba varken de personer, som vistas på bangården eller medfölja vagnarna, eller materielen och det i vagnarna befintliga godset. Särskilt skall stor försiktighet iakttagas, då lok föres intill fordon eller stoppbock, spårspärr och dylikt, över vändskiva och vagnvåg samt vid rörelser i stall och godsmagasin. (Ang. sandning, jfr § 23).

Under växlingsrörelse, som ledes av signalkarl, skall å enbemannat lok föraren hålla utkik efter signalkarlen. Om han förlorar denne ur sikte, äger han bringa loket till stopp. Är lok bemannat med såväl förare som biträde, skola båda hålla utkik efter signalkarlen och genom meddelanden sinsemellan förvissa sig om att åtminstone den ene av dem har honom i sikte. Om så ej är fallet, äger föraren bringa loket till stopp.

Lokpersonalen får icke tillåta att någon med dess vetskap, stående på lokets eller tenderens fotsteg, färdas genom magasins- eller

stallport eller å andra platser, där fara kan uppstå för den åkande.

§ 18.

Förare och biträde i reservtjänst skola städse vara beredda att ofördröjligen efter ingången order inträda i effektiv tjänstgöring och skola fördenskull uppehålla sig i lokstallet eller å annan för reservpersonalen anvisad plats. Lokpersonalen är skyldig att under reservtid utföra det arbete i järnvägens tjänst, vartill den beordras.

Reservtjänst.

Kap. IV. Föreskrifter angående lokskötsel.

A. Gemensamma föreskrifter.

§ 19.

Förare och hans biträde skola utföra de arbeten med lokets iordningsställande, som av vederbörande lokbefäl föreskrivits.

Lokets iordningsställande.

Föraren skall göra sig underrättad om sådana för loket i reparationsjournal antecknade bristfälligheter, som icke äro betecknade såsom avhjälppta. Han skall själv, där befrielse helt eller delvis icke lämnats, undersöka loket och ansvara för att detta, när det tages i användning, är fullt tjänstedugligt och försett med fulla förråd av de under tjänstgöringen erforderliga förnödenheterna och reservdelarna, att alla signalmedel och belysningsanordningar å detsamma äro färdiga att omedelbart tagas i bruk resp. äro väl påfyllda,

så att i den föreskrivna tjänstgöringen ingen rubbning inträffar, som genom förtänksamhet kunnat undvikas, och vidare att loket på bestämd tid och plats är klart till föreskriven tjänstgöring.

§ 20.

Övervakande av lokets tillstånd. Anmälan om bristfälligheter.

Föraren skall under lokets gång noga aktgiva på att dess delar fungera på avsett sätt.

Då tiden för uppehåll å station det medgiver, skall föraren *själv* förvissa sig om att loket till alla delar är fullt tjänstedugligt. De bristfälligheter, som av honom iakttagas, skall han, därest han icke *själv* kan avhjälpa desamma, ovillkorligen inskriva i den reparationsjournal, som för sådant ändamål finnes tillgänglig i lokstallet eller å loket, samt i viktigare fall även anmäla hos vederbörande befäl och till förare, som vid avbyte övertager tjänstgöringen å loket.

§ 21.

Åtgärder efter tjänstgöringens slut.

Efter slutad tjänstgöring skall loket föras till och uppställas å föreskriven plats och skall föraren omedelbart därefter, där avsyningen icke anförtrotts åt andra tjänstehavare än lokets personal, *själv* noga undersöka loket och särskilt följande delar: hjulringar, axlar, fjädrar, fjäderlänkar, boxar, alla till maskineri och bromssystem hörande viktigare delar med särskilt aktgivande på muttrar, kilar och saxpinnar, föreningsrör samt koppling mellan ånglok och dess tender resp. mellan lokhalvorna å elektriskt dubbellok. Handbromsen skall tillsättas, och åtkomliga smörjvekar upplyftas ur smörjrören. I händelse frysning kan befaras, skola vatten- och oljeavskiljare, hu-

vudbehållare för tryckluft, rör och andra delar, i vilka vatten finnes eller genom kondensering kan bildas, fullständigt avtappas.

Vid loks avsyning upptäckta bristfälliga eller olämpliga smörjvekar eller smörjnålar skola utbytas av tillgänglig reparatörspersonal samt för den skull anmärkas i reparationsjournalen. Om dylik personal ej är att tillgå, innan loket åter skall utgå i tjänst, åligger det lokpersonalen att svara för arbetets utförande.

§ 22.

Vid avbyte i tåg med genomgående lok skola — särskilt om uppehållstiden är kort — den avbytande och den avbytta lokpersonalen gemensamt deltaga i de arbeten, som erfordras för lokets klargöring; vidare skola, om tiden det medgiver, den avbytande och den avbytta föraren gemensamt överse loket och konstatera tilläventyrs förefintliga brister, vilka därvid skola antecknas. Den avbytta föraren skall därjämte meddela den avbytande föraren gjorda iakttagelser rörande lokets tillstånd samt tågets sammansättning och bromskraft. Den avbytande föraren ansvarar för att alla honom delgivna felaktigheter å loket uppmärksammas och inskrivas i reparationsjournalen.

*Personal-
avbyte.*

Å tåg utan konduktörspersonal skall den avbytta föraren direkt till den avbytande överlämna tåghandlingarna, för den händelse ifrågavarande handlingar icke redan omhändertagits av stationspersonal.

Då avbyte av enbart biträde äger rum, skall föraren tillse, att avbytande biträdet delgives order, som gälla dennes tjänstgöring.

§ 23.

Sandning. Sandning får ej äga rum i spårväxlar eller å skenorna närmast framför växelspetsarna vid växlar, som omläggas från ställverk och äro försedda med växelspärrskena eller elektrisk växelspärr till förhindrande av för tidig växelomläggning. I övrigt skall försiktighet iakttagas vid sandning å spår, som äro försedda med spårledning, enär alltför riklig sandning å dylika ställen kan medföra, att spårledningarna icke påverkas på vederbörligt sätt av å spåret befintliga fordon.

§ 24.

Lok i reservtjänst. Förare i reservtjänst är ansvarig för att honom anvisat reservlok är försett med tillräcklig mängd smörjningsmedel, sand o. s. v. samt i övrigt står i sådan beredskap, att detsamma omedelbart kan sättas i tjänst.

Vad gäller ånglok, skall ångtrycket hållas ungefär 3 kg under arbetstrycket och elden hållas dämpad men dock så frisk, att en livlig förbränning uppstår, då bränsle inkastas och loket sättes i rörelse. Loket skall hava fulla förråd av bränsle och vatten.

B. Särskilda föreskrifter beträffande ångloktjänst.

§ 25.

Åtgärder vid tjänstgöringens början. Innan förare avgår med lok från dess uppställningsplats, skall han övertyga sig om att pannan och därtill hörande vattenståndsvisare, apparater för förvärmning, vatteninmatning m. m. samt ventilställets avstängnings-

ventil äro felfria och lätt kunna manövreras.

Dessutom skall tillses, att förefintlig ångbromscylinder tillräckligt förvärmes.

När loket utgår, skola som regel cylindrarnas utblåsningsventiler vara öppna och omkastningen fullt utlagd, så att sliderna få röra sig hela slaget, varigenom befintliga olje- och smutsrester avlägsnas från slidfordret resp. slidplanet.

Före tågets avgång skola cylindrarna uppvärmas, till dess att kondensvatten ej synes medfölja den ånga, som utblåses genom cylinderutblåsningsventilerna.

§ 26.

När ånglok är i tjänst, är föraren ansvarig för att pannan alltid är försedd med vatten åtminstone till lägsta vattenståndsmärket, men att vattenståndet, i all synnerhet vad gäller överhettning, ej hålles högre än till omkring högsta vattenståndsmärket.

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. I sådant fall skall loket, om det är i rörelse, stoppas, varvid ångan sakta och med försiktighet skall avstängas. Elden skall därefter skyndsamt utrakas eller täckas med fuktig aska, sand, jord o. d. 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 förändringar i pannans verksamhet framkallas.

*Vattenstånd
o. ångtryck
i pannan.*

Föraren är ansvarig för att eldningen anpassas efter ångbehovet, så att under normala tjänstgöringsförhållanden ångutblåsning genom säkerhetsventilerna icke äger rum; ångtrycket skall hållas vid eller strax under det för pannan fastställda arbetstrycket. Eldstadsluckorna må ej hållas öppna längre tid, än som är erforderligt för fyrens behöriga skötsel.

§ 27.

*Intagande
av bränsle
och vatten
m. fl.
arbeten.*

Intagande av bränsle och vatten skall ske med erforderlig skyndsamhet å härför bestämda platser. Lokpersonalen skall vara behjälplig vid detta arbetes utförande. Innan loket lämnar platsen, skall föraren tillse, att svängkranar, fällarmar, kolrännor, landgångar o. d. återförts i hinderfritt läge.

Då arbeten måste utföras å högt belägna delar av lok, som befinner sig under elektrisk kontaktledning, skall denna vara spänningslös och jordförbunden *invid arbetsplatsen*. Låter detta sig ej göra, skall loket före de ifrågasvarande arbetenas påbörjande vara fört till spår utan kontaktledning eller till sådant spår, vars kontaktledning gjorts spänningslös och jordförbundits.

§ 28.

Slagging.

Då slagging eller rengöring av rökskåp eller asklådor verkställes, skall platsen för detta arbete väljas så, att ingen skada därigenom uppstår. Föraren skall tillse, att utsläppt slagg utjämnas och glöden i densamma dämpas, innan loket lämnar slaggingsplatsen.

Föraren är ansvarig för att slaggningsen blir ordentligt och utan onödig tidsutdräkt utförd, att asklåda och rökskåp jämväl bliva rensade, att fallskopor bliva uppfällda samt att rökskåpslucka, rensluckor och asktrattslucka bliva vederbörligen tillslutna. Inmatning av vatten i pannan får ej äga rum under pågående slaggningsen.

Före tågs ankomst till mellanstation, där slaggningsen skall utföras, åligger det föraren att i god tid tillse, att bakre rostyten rengöres och backfyr inlägges samt att fyren i övrigt skötes så, att livlig förbränning kan erhållas omedelbart efter slaggningsen. Vid ankomsten till slutstation skall fyren vara väl utbränd, så att bränsle icke onödigtvis bortslösas.

§ 29.

Till undvikande av antändning från lok skall, särskilt under den torra årstiden, största försiktighet iakttagas. Sålunda bör pådragning av ånga ske med varsamhet. Det åligger lokpersonalen att övervaka, att rökskåp, asktratt, gnistsläckare, skorsten och dampar fungera oklanderligt, varjämte iakttages, att de i farriktningen främsta damparna under inga omständigheter få hållas öppna under tågets gång.

Undvikande av antändning från lok.

§ 30.

När ånglok befinner sig i närheten av stationshus och personplattform, i banhall, i godsmagasin eller i närheten av elektrisk kontaktledning, särskilt i tunnel med dylik ledning, eller å annat ställe, där röken från skorstenen kan besvära människor eller nedsvärta

Undvikande av nedrökning, utsläppning av vatten m. m.

byggnader, kontaktledningsisolatorer eller gods, skall eldningen skötas så, att minsta möjliga mängd rök uppstår och att ånga ej avblåser genom säkerhetsventilerna. Detta ernås genom små och täta påeldningar samt genom insläppning av luft, i första hand genom eldstadsluckornas luftventiler. Vid användning av sotare och injektorer, vid igångsättning av ångpump samt vid öppnandet av cylindrarnas utblåsningsventiler å sådana platser skall jämväl försiktighet iakttagas, så att icke skada eller förargelse förorsakas. Igångsättning av loket skall ske försiktigt, så att jäsvatten icke medföljer avloppsången och nedsmutsar människor och materiel. Då lok passerar vägkorsningar eller framgår i närheten av allmänna vägar, bör föraren undvika att hålla sotareventilen och cylindrarnas utblåsningsventiler öppna, att häftigt påsläppa ånga eller att i allmänhet vidtaga sådana åtgärder, som kunna skrämra vägfärandes dragare.

§ 31.

*Åtgärder
efter
tjänstgöringens slut.*

När lokets tjänstgöring avslutats, skall föraren ombesörja, att det förses med fulla förråd av bränsle och vatten, såvida ej för visst fall annorlunda finnes föreskrivet. Om loket är utrustat med pannstensavskiljare, skall genomblåsning verkställas. Vidare skall föraren tillse, att till maskineriet hörande utblåsnings- och luftinsläppningsventiler äro rena och lätt-rörliga, att eldstad och tuber, överhettare, eldstadvalv, asklåda och dampar samt rökskåpslucka och rör i rökskåpet äro felfria.

När loket förts till sin uppställningsplats, skall regulatorn stängas, slidomkastningen ställas i sitt mittläge och cylindrarnas utblåsningsventiler öppnas. Vidare skall tillses, att ångventilerna till smörjapparat och värmeledning o. s. v. äro stängda, såvida icke av särskild anledning ånga behöver vara påsläppt. Vidare skall elden dämpas samt vatten inmatas i pannan till övre vattenståndsmärket, vilket bör ske före slagning.

Slagning bör om möjligt ej äga rum omedelbart efter det loket kommer från tjänstgöring, emedan tuber och eldstad taga skada genom hastig avkylning.

§ 32.

Innan spolning av lokpanna företages, skall, om eldstaden är av koppar, pannan vara avsvalnad åtminstone till handvärme, såvida icke vid spolningen användes varmt vatten. Panna med ståleldstad skall vara avsvalnad till ungefär samma temperatur som omgivningen eller, om varmvatten användes, till dettas temperatur, innan spolning får påbörjas.

Spolning.

Innan vattnet urtappas, skall en tavla med tydlig inskrift »Intet vatten finnes i pannan» upphängas framför eldstadsluckorna av den person, som urtappar vattnet, och får tavlan därifrån ej borttagas, förrän pannan åter är fylld. Det åligger den, som verkställer spolning av lok, att tillse, att denna skylt finnes upphängd.

I samband med spolning skall tillses, att sot och oljerester, som samlats i blästermynningen, avlägsnas, utan att delar därav nedfalla i ångavloppsroren.

C. Särskilda föreskrifter beträffande motorlok- och motorvagntjänst.

§ 33.

*Åtgärder till
skydd mot
olycksfall.*

Innan undersökning företages, arbeten utföras, skötsel av lager eller andra mekaniska anordningar äger rum å eller intill maskineriets rörliga delar, skall motorn vara stoppad, startnyckeln borttagen, omkastningsveven (växelspaken) ligga i mitt- eller stoppläge och loket vara fastbromsat på ett betryggande sätt.

Å lok eller vagn, som startas med luft, skola startluftflaskorna vara stängda samt luften i startledningarna vara tömd.

Å lok eller vagnar med elektrisk kraftöverföring skall, innan arbeten utföras å den elektriska delen, huvudströmbrytaren vara frånslagen och batteriet urkopplat.

Enår å dylikt lok eller vagn banmotorerna under vissa förhållanden kunna alstra ström på i rörelse varande men ej arbetande lok eller vagn, få normalt spänningsförande delar på i rörelse varande fordon ej vidröras.

Om två förarehytter finnas å vagnen skola åtgärder vidtagas till förhindrande av att den samma kan manövreras från den icke använda hytten.

Förare av lok eller vagn, som drives med bensin eller annat lättantändligt bränsle, skall tillse att ovarsamhet med eld eller glöd ej förekommer på sådana platser i vagnen, där fara för antändning kan föreligga.

Vid eldsvådetillbud å lok eller vagn med elektrisk kraftöverföring skall, innan åtgärder för eldsläckning vidtagas, huvudströmbryta-

ren frånsås, batterikabeln urkopplas och vagnen fortast möjligt bringas till stopp.

Å motorvagn försedd med mera än en förarehytt skall, då ej annorlunda bestämts, dörr mellan förarehytt och resanderum hållas låst, då motorvagn är i rörelse under tjänstgöring.

§ 34.

Föraren skall, innan maskineriet igångsättes, övertyga sig om, att samtliga reparations- och klargöringsarbeten, som skola utföras av andra tjänstehavare än lokets eller vagnens personal, äro vederbörligen verkställda, att verktyg eller andra lösa föremål blivit undanskaffade från platser, där de kunna åstadkomma skada.

Åtgärder vid tjänstgöringens början.

Kylvattenståndet skall avläsas och om behövt vatten påfyllas.

I samband med vagnens smörjning skall tillses, att oljeståndet i motor och drivmaskineriets oljebehållare befinner sig vid tillåten nivå. Oljestånden avläsas på resp. oljeståndstavar. Dessa äro graderade för högsta och lägsta tillåtna oljeståndet. Någon anmärkningsvärd oljeförbrukning får icke förekomma, om allt fungerar rätt.

Smörjning av de elektriska delarna, såsom reläer, omkopplare m. m., får ej utföras av lokpersonalen annat än i undantagsfall, då tydlig fara för iskäring föreligger.

Föraren skall i övrigt ställa sig till efterrättelse de speciella föreskrifter, som utfärdats för själva maskineriets klargörning.

Innan startning av motorn sker, bör den samma kringvridas ett varv för hand för att få utrönt, att ej vatten inträngt i cylindrarna

eller annat föremål lägger hinder i vägen för motorns startning.

Härefter skall tillses att avstängningsventilen till bränsletankarna är öppen. Samtidigt skall kontrolleras, att oljan finnes framme vid bränslepumpen.

Vid motor, som startas med luft, skall huvudventilen vid startflaskorna öppnas och vid motor med elektrisk startning skall huvudströmbrytaren vara tillslagen och batteriet inkopplat.

Handbromsen skall vara tillsatt.

Drivmaskineriet skall vara frikopplat samt omkastningsveven (växelspaken) ligga i mittläge.

Har motorn stått en längre tid eller reparationsarbeten förekommit med brännoljeledning eller ventiler, skall oljan först frampumpas till cylindrarna.

Sedan motorn startats, skall densamma löpa med långsamt tilltagande varvtal cirka 5 å 10 min. beroende på yttertemperaturen eller tills att lämplig temperatur erhålles på kylvattnet.

Vid c:a 30° temp. på kylvattnet, kan motorn belastas något, t. ex. för flyttning av enbart lok eller vagn, dock icke fullt förrän vid en temp. av 45 till 50°. Under denna varmkörning skall ev. skyddskåpor kring maskineriet vara upplyftade, så att maskineriet blir synligt för kontroll samt ev. otätheter i ledningar och ventiler bliva åtkomliga för tätning.

Vid elektrisk startning bör startknappen ej vara nedtryckt längre än 30 sek. utan avbrott, enär batteriet tager skada, om belastningen varar längre.

Då motorn arbetar, skall aktgivas på ljudet från motor och drivanordning. Oregelbundenheter eller felaktigheter giva sig först tillkännna på ljudet och blir således detta bästa kontrollen på att maskinanläggningens samtliga delar äro i fullgott skick. Även skall aktgivas på avgaserna, då dessa äro ett mått på, att motorn arbetar under rätta förhållanden.

Körning av motorn för uppvärmning skall alltid ske från den förarehytt, där motorn befinner sig.

Innan lok eller vagn igångsättes, skall föraren noga tillse, att alla till lok eller vagn hörande verktyg bliva hopsamlade och inlagda på sina resp. platser. Likaså att de reservdelar och signalmedel, som skola medfölja, finnas och äro i brukbart skick.

Befintliga skyddskåpor skola före avfärden vara väl tillslutna.

I de fall då uppvärmning av vagnens resandeavdelning sker medelst motorns kylvatten, skall föraren reglera värmepåsläppningen, så att temperaturen i vagnen blir den för årstiden lämpligaste.

§ 35.

Före igångsättning av vagnen skall bromsprov företagas och samtliga tryckluftledningar för bromsen undersökas beträffande täthet. Prov med säkerhetsgreppet skall göras en gång varje dag och vid första tjänstgöringens början.

Åtgärder vid igångsättning och under resan.

Under loks eller vagns gång får under inga förhållanden omkastningsveven ligga i annat än fram- eller backläget, även om motorn skulle vara stoppad.

Det är strängeligen förbjudet att sätta säkerhetsgreppet ur funktion.

Föraren skall tillse, att samtliga dörrar å vagnen äro stängda. Han skall i övrigt följa de speciella föreskrifter, som utfärdats och som gälla för maskineriet under gång.

Under resan skall föraren ständigt övervaka instrumenten å instrumentbordet, då de till en viss grad möjliggöra kontroll över maskinläggningen. Detta är av särskild vikt i det fall, då motorvagnen köres från den förarehytt, där motorn ej befinner sig och föraren således ej kan höra motorljudet.

Föraren skall vinnlägga sig om att verkställa igångsättning resp. förändring av utväxlingsförhållandet på ett sådant sätt, att för de resande obehagliga och för maskineriet skadliga stötar i möjligaste grad undvikas.

Att vid fara eller annars söka bringa vagnen till stopp genom omkastning av rörelseriktning från fram till back är strängeligen förbjudet.

§ 36.

Åtgärder efter tjänstgöringens slut.

Sedan lok eller vagn uppställts å därför avsedd plats, tillsättes handbromsen och vidtagas för lokets eller vagnens konstruktion föreskrivna åtgärder till förhindrande av motorns igångsättning av obehörig person.

Uppställes lok eller vagn ute eller i ouppvärmd lokal, skall föraren tillse att betryggande åtgärder vidtagas mot frysning.

Innan motorn stoppas, skall densamma vara igång en kortare stund och med ev. skyddskåpor upplyftade. Föraren skall samtidigt aktgiva på maskineriet och motorljudet, samt

i det ögonblick motorn stoppar efterse, att motorn gör en pendlande rörelse, innan den stannar, således ej tvärstoppar.

Föraren skall tillse att startluftflaskorna och batterierna äro fullt uppladdade.

Därefter skall lok och vagn avsynas och skall i övrigt iakttagas de särskilda föreskrifter, som finnas utfärdade för maskineriets avställning.

Felaktigheter, som iakttagas och som lätt kunna avhjälpas t. ex. genom att utbyta söndriga delar mot medhavda reservdelar, skall ombestyras av föraren. Övriga felaktigheter skola inrapporteras till vederbörande maskinbefäl.

Föraren skall ombesörja påfyllning av bränsle, smörjoljor, kylvatten och sand, såvida ej för visst fall annorlunda föreskrivits.

Påfyllning av bränsle och smörjoljor får ej göras annat än genom sil, således ej direkt.

Hastighetstabell.

| Km pr timme | M o t s v a r a r | |
|----------------|-------------------|---------------------------------|
| | Tid pr km | Väglängd pr 10 sekunder m |
| 100 | 36 sek. | 278 |
| 95 | 38 » | 264 |
| 90 | 40 » | 250 |
| 85 | 42,5 » | 236 |
| 80 | 45 » | 222 |
| 75 | 48 » | 208 |
| 70 | 51,5 » | 194 |
| 65 | 55,5 » | 180 |
| 60 | 1 min 0 sek. | 167 |
| 55 | 1 » 5 » | 153 |
| 50 | 1 » 12 » | 139 |
| 45 | 1 » 20 » | 125 |
| 40 | 1 » 30 » | 111 |
| 35 | 1 » 43 » | 97 |
| 30 | 2 » 0 » | 83 |
| 25 | 2 » 24 » | 69 |
| 20 | 3 » 0 » | 56 |
| 15 | 4 » 0 » | 42 |
| 10 | 6 » 0 » | 28 |
| 5 | 12 » 0 » | 14 |

Uppgift å instruktioner m. m., som lokomotivpersonal skall känna.

Säkerhetsordning, i föreskrivna delar.

Allmän tjänsteordning.

Instruktion för lokpersonal,

- » » växlingstjänsten,
 - » » vagnpersonal.
-