

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSENS SÄKERHETSFÖRESKRIFTER RÖRANDE DEN ELEKTRISKA FÖRSÖKSDRIFTEN.

ALLMÄN INSTRUKTION FÖR JÄRNVÄGSPERSONALEN ANGÅENDE FÖRSÖKS- BANANS ELEKTRISKA LEDNINGAR.

Allt vidrörande af de elektriska ledningarne öfver banan och under broar, då ledningarne äro strömförande, medför lifsfara, antingen beröringen sker direkt medelst någon kroppsdel eller medelst något föremål af metall, trä eller annat ämne.

På grund häraf är det förbjudet att vistas på vagnstak, som befinna sig under de elektriska ledningarne. Maskinpersonalen bör också undvika att klättra upp på tendrarne, då dessa stå under de elektriska ledningarne.

Då i närheten af de elektriska ledningarne mätningar eller andra sådana arbeten skola företagas, som kunna medföra risk af beröring med ledningarne, så måste en elektrisk bevakningsman från kraftstationen vara närvarande, och skall han då genom jordförbindning göra ifrågavarande del af ledningen ofarlig.

Detta kan likväl för att ej hindra de elektriska tågens gång tillåtas *endast* på därför lämpade tider, hvarom den elektriske bevakningsmannen erhåller order från kraftstationen.

Arbete af detta slag får endast då ske utan sådan bevakningsmans närvaro, när förut *skriftligt meddelande erhållits från kraftstationen, att alla ledningar äro strömlösa*, och endast under den tid, som i detta meddelande angifvits.

Körning med profilmall under de elektriska ledningarne får endast ske på tid, då enligt skriftligt meddelande från kraftstationen alla ledningar äro strömlösa.

Om ledning nedfallit på marken, så att den berör rälerna, åstadkommer den i regel kortslutning och strömmens afbrytande. Då det emellertid kan inträffa, att ej så fullständig beröring erhålles, att strömmen brytes, är det förbjudet att vidröra den nedfallna tråden, innan den blifvit jordförbunden. En nedfallen ledning jordförbindes på följande sätt. En järntråd eller annan metalltråd (sådan tråd, eller bättre, smäcker lina skall finnas å stationerna, hos banvakterna och å de elektriska lokomotiven och motorvagnarne) af minst 3 millimeters diameter fastgöres först omsorgsfullt vid en eller båda rälerna och *kastas* sedan öfver ledningstråden, hvilken den på inga villkor får beröra, innan den fastgiorts vid rälerna. Vid kastandet skall tråden släppas. Uppkommer vid denna förbindningstråds beröring med den nedfallna tråden en gnista, så är detta ett tecken till, att den nedfallna tråden var farlig. När denna tråd är jordförbunden, är densamma ofarlig, men skall, så fort sig göra låter, dragas ur banan och uppfästas, så att tåg kunna passera. Hela tiden måste tråden stå i ledande förbindelse med skenorna, hvilket enklast åstadkommes på så sätt, att förbindningstråden väl fastgöres vid densamma, hvarvid är att märka, att om trådarne ett ögonblick lösgöras från hvarandra, fara kan uppstå, ifall kraftstationen gör försök att ånyo påsläppa strömmen. Ifrågavarande förbindningstråd bör vara så lång, att den tillåter ledningstrådens undanflyttande, så att tåg utan olägenhet kunna passera, för hvilket ändamål älfven fordras, att

förbindningsstråden fastgöres vid skenan på lämpligt sätt exempelvis vid en skarf, så att den kommer utanför normalektionen för det fria rummet.

Så snart som möjligt skall underrättelse om, att ledning nedfallit, lämnas till kraftstationen i Tomteboda, som äfven snarast skall erhålla underrättelse om andra fel eller ovanliga företeelser, som iakttagits å de elektriska ledningarne.

Kraftstationen i Tomteboda har rikstelefon n:r 98 52.

Har någon blifvit skadad af ström från de elektriska ledningarne, så skall genast läkare efterskickas, och upplifningsförsök, på sätt som för drucknande, företagas. Tryckta föreskrifter, rörande hvad som bör iakttagas i detta afseende, erhållas från maskindirektören och trafikinspektören.

INSTRUKTION FÖR FÖRARNE Å DE ELEKTRISKA TÅGEN.

De elektriska motorvagnarne och det elektriska lokomotivet n:r 1 hafva 3 st. satsar kontaktapparater, nämligen en sats byglar för underkontakt och 2 satsar kontaktspön för sido- och underkontakt.

Byglarne, som manövreras medelst vakuum på motorvagnståget och medelst lina på elektriska lokomotivet, användas vid gång på linjerna Tomteboda—Värtan och Tomteboda—Järfva samt äfven vid växling på Centralstationen. Då någon sats kontaktapparater äro uppsläppta, har föraren att tillse, att tåget ej kommer att gå på linje, där antingen ingen kontaktledning finnes, eller där densamma är utförd på ett sätt, som ej passar ifrågavarande apparater. Har motorvagn eller elektriskt lokomotiv kommit ut på sådant ställe, så måste kontaktapparaterna genast neddragas, innan tåget åter sättes i rörelse, och ej uppsläppas, förr än tåget åter kommit till passande kontaktledning.

Mellan Tomteboda och Centralstationen användas kontaktspön, hvilka manövreras medelst linor och spel. Vid nedgående till Centralstationen på *rätt* spår användas de kontaktspön, hvilkas spel äro märkta *A*. Dessa spön uppsläppas, då tåget står midtför plattformen vid Tomteboda, och med dem kan tåget gå ända in på Centralstationen på spår III. Man kan äfven med dessa byglar i nödfall fara in på spår II, men ej på spår I. Sker infärden på spår II, är likväl att iakttaga, att då måste tåget, innan det åter kan afgå till Tomteboda, växlas öfver till spår III, emedan de kontaktspön, som användas för gång Centralstationen Tomteboda, endast passa på detta spår, men ej på spår I eller II.

Har elektriskt tåg inkommit på Centralstationen å spår III, så måste, innan tåget åter kan afgå till Tomteboda, föraren ombyta kontaktspön, så att han släpper upp de spön, hvilkas spel äro märkta *B*, och faller ned de andra. Spöna *B* användas för uppgående Centralstationen—Tomteboda på *rätt* spår. Midtför plattformen vid Tomteboda uppsläppas byglarne, och kontaktspöna neddragas.

Skall växling medelst elektriskt tåg företagas på Centralstationen eller det elektriska lokomotivet åka ut på vändskifvan, så skall detta ske med tillhjälp af byglarne, och skola spöna då vara neddragna. Är det motorvagnståget, som skall växla, så få endast byglarne på motorvagnen i södra änden af tåget vara uppsläppta, emedan eljest den norra motorvagnens byglar vid växlingen skulle komma ut under sådan ledning, som endast är afsedd för kontaktspön. Vid växlingen tjänstgör således endast en motorvagn, men är detta fullt tillräckligt.

Det åligger föraren att vid ombyte af kontaktapparater först uppsläppa dem, som skola användas, och först därefter neddraga de andra.

På motorvagnståget skall föraren afstånga den främre plattformen till förarekupé. Då tåget vid ändstationen vänder, skall föraren åter öppna denna kupé för trafikanter och sedan gå till andra änden af tåget medförande de tre lösa handtag, som erfordras för manövreringen.

Det åligger föraren tillse, att dörrar till alla skåp, som innehålla elektriska apparater, hållas stängda för obehöriga. Han skall vidare inkoppla det elektriska ljuset, då så erfordras.

Det åligger också föraren att manövrera den elektriska värmeledningen, och är han skyldig tillse, att temperaturen i vagnarne hålles omkring 15° C.

Skulle kontaktledning af en eller annan anledning blifva strömlös, hvilket synes därigenom, att belysningen ej kan funktionera, så skall föraren genast medelst medförd telefonapparat sätta sig i förbindelse med kraftstationen.

Å elektriskt tåg för allmän persontrafik skall föraren hafva ett biträde, som skall vara instrueradt i sättet att frånslå strömmen, stoppa tåget och gifva behöfliga signaler. Detta biträde skall *under tågets gång* hafva sin plats i förarens omedelbara närhet.

Instruktionen för lokomotivförare och eldare vid Statens järnvägar är i tillämpliga delar gällande äfven för de elektriska tågen.

Ingen må föra elektriskt lokomotiv eller motorvagn utan att vara af föreståndaren för den elektriska försöksdriften eller hans assistent pröfvad och godkänd.

INSTRUKTION FÖR BOMVAKTEN VID G:A KUNGSHOLMSBROGATANS KORSNING MED STOCKHOLMS CENTRALSTATION.

Det åligger bomvakten att, då elektriskt tåg inkommer till eller afgår från Stockholms Central, medelst det vid hans plats för ändamålet uppsatta handtaget inkoppla strömmen på ledningen öfver G:a Kungsholmsbrogatan och, sedan tåget passerat, genast åter afkoppla strömmen.

Inkoppling sker genom att draga handtaget nedåt, frånslagning genom att återföra det i dess öfre läge.

Inkoppling af strömmen får ej ske, förrän bommarne äro fällda, och bommarne få ej åter lyftas, förrän strömmen frånslagits.

Att strömmen är tillslagen förmärkes genom ringande af en på vaktkuren uppsatt ringklocka, som ej upphör därmed, förrän strömmen åter afkopplats.

Strömmen skall vara inkopplad, under det någon del af det elektriska tåget befinner sig mellan linjeisolatorn omedelbart söder om G:a Kungsholmsbrogatan och den fjärde ledningsstolpen norr om Kungsbron. Denna stolpe är särskildt utmärkt medelst en hvit varningsskylt, som är synlig från bomvaktens plats.

Stockholm den 16 febr. 1907.

MAURITZ SAHLIN.

VIKTOR KLEMMING.

Ivar Virgin.