

KAP. X.**Ban- och grind-vakter.**

§ 1.

Ban- och grindvaktens närmaste för- Förman.
man är banmästaren inom afdelningen.

§ 2.

Nämnde vakter skola, utom kändedomen Känne-
af detta reglemente, hvaraf de ständigt böra dom om
innehafva ett exemplar, äfven vara fullt hem- reglemen-
mastadde i öfriga instruktioner som röra te m. m.
banans underhåll eller tågens gång, lika-
som i alla polisförfattningar angående ohägn
m. m. å banan. Tidtabellen för tågens
gång, äfvensom signaleringssätten, skola de
serdeles noga känna.

§ 3.

Deras egentliga tjenstgöring består uti Tjenste-
punktlig och uppmärksam skötsel af sig- åliggan-
naler, omsorgsfull tillsyn och vård om den den.

åt dem anförtrodda bansträcka med derå be-
fintliga öfvergångar, stängsel, byggnader och
andra tillhörigheter, samt vidare i deltagan-
det uti de å banan förekommande arbeten.

Hvarje morgon skola vakterne ställa
sina klockor efter banmästarens.

§ 4.

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 snöskoflar,
en rälsspiks-hammare,
en skrufnyckel,
en yxa,
en hammare,
en tång,
räls-spik och
vanlig spik, samt

Redskap
och mate-
rialier.

olja och
lampvekar.

och är hanvakt härjemte ansvarig för
att alla honom tilldelade effekter och inven-
tarier ständigt hållas i god ordning och
brukbart skick.

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

Under tjenstgöring skola vakter stän-
digt medföra behöfliga signaleffekter.

§ 5.

Alla felaktigheter å såväl signaleffek- Vård af
ter, som öfriga inventarier, skall vakt effekter
med de verktyg, som finnas till hands, och bostä-
der.
sjelf söka afhjälpa; erfordras större repa-
ration eller nya effekter, skall sådant skynd-
samligen anmälas samt utbyte i sednare fallet
ske. Synnerligen viktigt är att signals ut-
förande aldrig må hindras genom brist å
signaleffekt.

Vakterna skola hålla sina stugor och
vaktkurar likasom alla i deras förvar lem-
nade effekter snygga och väl vårdade, och
böra de alltid hafva sådana verktyg inlåsta,
som för tillfället ej begagnas.

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

§ 6.

Tillsyn å
passerande
de tåg.

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 si armen geväre. 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 anbefallde 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, &c. &c; 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 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} ^{för} ^{ej} ^{ej} blifvit tillkännagifvet ses komma, får detsamma ^{förhand} ^{kunskjordt.} 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 tågens gång, utan att banbetjeningen derom hinner underrättas.

§ 8.

I och för tillsynen å banan hafva vak- ^{Tillsyn å} ^{banan.} terna att iakttaga följande:

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 afhjälpa, såvidt i deras förmåga står, desamma. Vid alla visitationer på banan skola vakterne medföra rälsammare jemte rälsspik, samt om

dagen signalflaggor och i mörker eller dimma dessutom handlykta och knallsignaler. Lösa spikar skola indrifvas, och noga bör tillses om räler lyftat sig vid skarfvarne, 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 4,800 fots eller 600 stegs afstånd ifrån det skadade stället, samt åt det håll, hvarifrån tåg väntas; och får derefter tåg-befålet, 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 4,800 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 kvar-

stadnar vid de tvänne yttersta under utvisande af den stoppsignal, som emedlertid varit uppsatt der. Såsom varsamhetssignal kan gröna flaggan nedstiekas 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 ordinare tåg som passe-Banan un-
rat skall, åvida tiden för nästa tågs ankomst ^{dersökes}
sådant medgifver, banan ånyo undersökas, ^{etter ett}
^{tåg.}
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 ^{Tillsyn å}
skola serskildt undersökas och alla brist- ^{broar och}
fälligheter derå anmälas. Spåren emellan ^{stängsel.}
räl och moträl vid vägöfvergång 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 ägovägs-grindar befinnas öppna,

skola de tillstängas samt förhållandet rapporteras. I allmänhet skall tillses att grindar äro stängda.

Lösa materialier, hvars höjd öfver rälen ej öfverstiga 4 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.

Tillsyn å telegrafledning.

Banvakterne 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 själf afhjelpa, enligt den undervisning han af banmästaren erhållit. Större felaktigheter eller skador inrapporteras skyndsammigen till närmaste station. Alla upptäckta fel, ehvad de kunna repareras eller ej, skola till banmästaren anmälas.

§ 12.

Grindvaktens åligganden.

Vakterne 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 vägfarande, och undvikas dervid allt onödigt uppehåll. 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, hvarefter den åter i tillräcklig tid före det andra tågets ankomst tillstänges.

I dimma, eller närhelst 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 sådane tillfällen i god tid hinna stänga vägöfvergångar.

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

§ 13.

Spårvexlingar, som äro aflägsna från stationerna och utan omedelbar tillsyn eller skötsel, skola vara tillåsta, 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.

§ 44.

Snö eller hinder för tågens gång. Skulle snö eller andra svårare hinder för tågs gång på banan upptäckas, och hjälp behöfvas för att undanröjda desamma, skola vakterna, hvar efter annan, derom underrätta hvarandra. Hvarje vakt inom banmästare-afdelningen, äfvensom på banan tienstgörande extra vakter och arbetare, skola dervid skyndsamligen begifva sig till stället för att biträda, likväl ihågkommandes, att grindvakt vid allmän landsväg och spår-veclare inom station ej få lemna sin post.

§ 45.

Olycka å banan. Vid olyckshändelse på banan gifves den signal och utföras de anordningar som af tåg-befälet anbefallas, ej förglömmandes 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.

§ 46.

Extra arbetare. Extra arbetare på banan skola åtlyda banpersonalens tillsägelser och böra genom banmästaren 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 annat framför gående skall genast visas stoppsignal, och der detta inträffar efter 5 men före 40 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 tåg-befälet. 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.

§ 47.

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 tjenstemän eller tåg-befälet lemna.

§ 18.

Obehörig person utvisas från banan. Ingen främmande person får utan särskild tillåtelse vistas inom banans område; äfvensom det alltid är förbjudet att till häst färdas 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 utdrivas 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 afgangnes tjänst, tills denne återkommer.

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

Signalkarl vid fast signal får ej bort-sändas med dylika bud.

§ 20.

Saker upphittade på banan skola ofördröjligen till banmästaren aflemnas för att genom hans försorg föras till närmaste station. Tillvaratagne effekter.

§ 21.

Vid dagens slut få vakterne ej afslägsna sig från tjänstgöring, förr, än sista tåget eller lokomotivet passerat. Tjänstgöringens slut.