

KAP. VII.

Lokomotivförare och eldare.

§ 1.

Deras direkta befäl utgöres af machin-Förmän. Ingenjören eller dess assistent, samt verk-mästaren vid den machin-station, dit loko-motivförare eller eldare höra. Endast inför dessa förmän äro de ansvarige för allt som angår lokomotivets skötsel och vård. Dess-utom stå lokomotivförare och eldare, i allt hvad som angår ett i tjenst varande loko-motivs rörelser, under trafik-befälets order, hvarföre de noga måste åtlyda trafik-direk-törens och stations-inspektorernas tillsägel-ser och utföra den tjenst med lokomotivet som af dessa åskas. Under tågets gång skall lokomotivföraren åtlyda konduktörens tillsägelse eller signal att stoppa, sätta i gång, skjuta vagnar o. d.

Vid lokomotivets reparation stå loko-motivförare och eldare under verkstadsbe-

fälet, samt äro underkastade vid verkstaden gällande arbetsordning och instruktioner.

§ 2.

Erforder-
liga in-
sigter.

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

För att kunna antagas till lokomotivförare erfordras dessutom att i 2:ne år hafva med godt vitsord tjenstgjort som eldare, samt undergått föreskrifven examen i ångmachinläran.

§ 3.

Ansvar.

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

Under bantågets gång är lokomotivföraren ensam ansvarig, såväl för lokomotivets skötsel och den föreskrifna hastigheten, som ock för ankomst på bestämd tid äfvensom för ett noggrant iakttagande af signalerna. Han bör derföre hafva noggran kän-

nedom om banans lutningar och krökar, för att kunna gifva en så mycket som möjligt jemn hastighet åt tåget och för att väl kunna styra pannans matning och eldnin-gen.

§ 4.

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

§ 5.

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

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

§ 6.

Eldarens skyldigheter. Eldaren är lokomotiv-förarens biträde, förnämligast vid eldning, bromsens skötande, samt lokomotivets renhållning. För eldarens åtgärder är lokomotiv-föraren ansvarig och skall därför i allo af den förre åtlydas.

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

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

§ 7.

Hvarje lokomotiv måste under tjänst-Redskap bringa vara försedt med följande redskaper och materialier.
h verktyg:

- 1 cokesskofvel,
- 1 t eldspett,
- 1 eldraka,
- en lans för eldens dragning,
- en rörränsare,
- en rörstoppare,
- en mindre slägga för rörstoppning,
- en stark domkraft, som lyfter såväl vid sidan, som upptill,
- en slid-domkraft,
- ett gröfre jernspett,
- smörjredskap, nemligen:
 - en bleckflaska för omkring 2 kannor olja,
 - två mindre oljkannor med lång pip,
 - en kopparkastrull för smältning af talg,
 - fyra träkilar, att sätta mot hjulen,
 - träkilar för hjullagren, i händelse en fjeder går sönder,
 - ett ämbar med torr sand,
 - två vattenämbar,
 - två kofötter,
 - två korta kettingar med hakar,

signal-effekter, nemligen:

- en röd och en grön signalflagga,
- en läda med 12 knallsignaler,
- ett ställ signal-lyktor,
- en handsignal-lykta,
- en lykta för vatturöret,

verktygslådan, som bör innehålla:

- alla nycklar för lokomotivet,
- en skiftnyckel,
- en hammare,
- en handyxa,
- två plattmejslar,
- två kryssmejslar,
- en tennhammare,
- en kniptång,
- tre filar om 40 tums längd, en platt,
en halfrund och en rund,
- en sats löskopplings-kilar för piston-
hufvudet,
- en bundt jerltråd,
- en hake att draga ut packning ur
boxar,
- sex rörpluggar af trä,
- en bundt starkt segelgarn,
- sättskrufvar, små muttrar och sprin-
tar till ombyte,
- hampa, mönja, olja, talg, smörjvekar,
svafvellomma och torkbomull,
- inventariebok å alla dessa redskaper.

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

§ 8.

En tafla i lokomotivstationen visar hvar Tiden för dag hvilka lokomotivförare och eldare som tjenstgöringens början. följande dagen skola vara i tjenst. Timman för afresan visas af tidtabellen. Stations-inspektoren bestämmer likväl när lokomotivet skall hållas färdigt för erforderliga rörelser å stationen, då dessa ej göras med särskildt lokomotiv.

Lokomotiv-förare och eldare, som ej infinna sig till bantjenst på utsatt timma, bestraffas med löneafdrag för 2 dagar första gången de äro försumlige, samt för 4 dagar om felet förnyas.

§ 9.

Eldaren skall infinna sig så lång tid Tjenstgöring före afgången. förut, som är behöflig för att sätta lokomotivet i ånga, och bör noga känna den tid, som dertill erfordras (omkring 2:ne timmar

under vanliga omständigheter). Han börjar med att undersöka om pannan har tillräckligt vatten och får dervid ej lita på glasröret, som ofta visar falskt, utan bör öppna profkranarne. Han skall derefter ovilkorligen sjelf tillse om rosten är väl lagd och derpå lägga veden, samt deröfver lagom stora cokesstycken så att de ej hindra hvarandra från att sjunka. Vintertiden bör han se till att cylindrar, pumpar och matarerör äro kylslagne, samt värma upp dem, om han misstänker att de äro frusna. Förrän antändning sker skall ångventilen vara stängd, slidhandtaget på midten, bromsen tillskrufvad och säkerhetsventilen nedskrufvad till 50 skålpunds tryck.

Lokomotiv-föraren skall infinna sig en timma förrän lokomotivet är rekvireradt till tjenstgöring, för att tillse det lokomotivet är i ordning och för att medhinna att afhjelpa det, som möjligen kan befinnas felaktigt. Han undersöker först vattenmängden och om elden är väl lagd, samt öfvertager derefter ledningen af arbetet. Han bör efterse om rören äro rena, om säkerhetsventilen är nedskrufvad och bromsen tillsatt, om ångventilen är stängd och slidhandtaget på midten, samt dessutom granska hela maskinen i allmänhet, såväl rörelsejeser som hjul och

smörjlädor, undersöka pumparne, samt efterse muttrar, kilar, sättskrufvar och sprintar. Han tillser äfven att olja, talg samt torkämnen finnas i tillräcklig mängd, att machinlamporna äro väl tillredda, att tendern håller nog vatten och bränsle, samt låter fylla den om så behöfs.

Omkring en half timma förrän lokomotivet skall tjenstgöra, nedskrufvas säkerhetsventilerna till det föreskrifna trycket. Fullkomlig smörjning af pistoner, slider och leder göres 5 minuter före afresan. Dervid bör lokomotiv-föraren alltid följa samma ordning, hvilket underlättar hans minne vid detta arbete.

§ 40.

När ett lokomotiv är uppeldadt, ^{i uppeldadt} i tienst, eller stillastående å station, få ej lo-^{lokomotiv}komotiv-förare och eldare på samma gång ^{får ej} lemna det, icke ens för att taga sina måltider, och ingendera utan stations-inspektorens tillstånd.

Endast på de stationer, der extra lokomotiv-förare och eldare äro beordrade att emottaga lokomotivet, göra dessa de nödvändiga rörelserna under lokomotiv-förarens och eldarens frånvaro; dock får den ordinarie föraren ej lemna lokomotivet, så framt vid

ankomsten till station vattnet i pannan skulle vara för lågt.

Da uppeldadt lokomotiv står stilla, böra alltid de åtgärder vara vidtagne, som i § 9 äro föreskrifne att iakttagas före antändningen.

§ 11.

Igångsätt-
ning.

Lokomotiv-föraren bör med mycken försigtighet ställa lokomotivet i spetsen för tåget och göra sig förvissad om, att tender och lokomotiv blifva af eldaren väl koppade vid detsamma, äfvensom att linan till tendern, der sådan finnes, är ihakad. Lokomotiv-föraren skall alltid, innan han sätter lokomotivet i gång, gifva signal med ånghvisslan, och hafva uppmärksamhet på huru spår-
vexlingarne äro ställda. Lokomotivets hastighet bör ej vara större än en mans gång, ångventilen föga öppen, och eldaren skall, om möjligt, vara vid bromsen, färdig att tillskrufva den.

Stationsrörelser, i synnerhet de, som ega rum under det passagerare stiga i vagnarne, böra göras med största försigtighet och lokomotiv-föraren bör söka undvika, att då hålla utblåsningskranarne för cylindrarne öppna. Alltid då lokomotiv föres emot vagnar för att tillkoppla eller skjuta dem, skall detta ske med mycken varsamhet,

på det ej hård stöt må förorsakas. Vagnar få icke skjutas utan att sinsemellan och med lokomotivet vara sammankopplade.

§ 12.

Stor hastighet vid afresa från eller an- ^{Afresa.}komst till en station, äfvensom vid stationsrörelser, är strängt förbjuden och medför straff, äfven om ingen olycka derigenom förorsakats.

Under inga vilkor är det lokomotiv-föraren tillåtet att sätta tåget i gång, innan signal till afresa blifvit af vederbörande gifven; och bör han, sedan signalering skett, först låta ånghvisslan ljuda och derefter med försigtighet öppna ångventilen, till undvikande af ryckning i kopplingskedjorna och drifhjulens halkande.

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

Lokomotiv-förare och eldare få ej utan tillstånd utbyta tjänstgöring å hvarandras lokomotiver under resa, undantagande vid

olyckshändelser eller hastigt inträffadt sjukdomsfall.

§ 13.

Under tå-
gets gång- Under tågets gång måste lokomotiv-
förare och eldare hålla sig upprätt stående på lokomotivet, den förre nära ångventilshandtaget och slidhäftstängen, den sednare nära broms-vefven, båda med uppmärksamhet å signaler som kunna göras samt i öfrigt hållande god utkik, hvarvid eldaren i synnerhet bör hafva ögonen fästade bakåt tåget. Lokomotiv-föraren bör dessutom ständigt vara uppmärksam på lokomotivets mekanism, ångtryck, vattenhöjden i pannan och pumparnes gång.

Under intet vilkor får lokomotiv-föraren och eldaren öfvergifva lokomotivet, icke ens då fara är för handen.

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

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

§ 14.

Afresan. Intet lokomotiv får afgå på banan, utan att föraren är försedd med tidtabell, hvil-

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

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

§ 15.

Då tåg lemnar en station, skall lokomotiv-föraren alltid, innan han släpper på full ånga, öfvertyga sig om att alla vagnarne äro med, och att icke signal göres från plattformen att stoppa tåget. Under tågets gång skall han sedermera vid alla lägliga tillfällen tillse att vagnarne äro med samt allt i god ordning, hvarföre han alltid, då banvakt passeras, skall efterse om denne fortfar med signal till alltväl, eller om stoppsignal visas, hvilket då är ett tecken, att något är i olag på tåget, hvarföre det måste stadna. Om en koppelingskedja skulle gå sönder och tåget der-

igenom delas, bör ej lokomotiv-föraren stadna tvärt, utan bibehålla ett afstånd af 600 fot från den afsöndrade delen, tilldess densamma förlorat sin hastighet. Han nalkas då med försigtighet och sätter ej ånyo i gång förrän han undersökt den nya kopplingen, samt fått signal till afresa.

§ 16.

Eftersyn
ä vagnar-
ne.
Då lokomotiv-föraren ser ett framför på banan gående tåg, bör han hålla sig på minst 2000 fots afstånd från detsamma och minska hastigheten, då han förlorar det ur sigte i krökarna. Då ett fördröjdt tåg går långsamt eller är alldeles stillastående, bör han nalkas endast med största försigtighet. Om gröna signalen blir synlig ute på banan, skall lokomotiv-föraren sakta furten och sedermera långsamt fortgå till omkring 2000 fot förbi detsamma, såvida icke under tiden annan signal blir synlig, som häruti gör förändring, eller lokomotiv-föraren på förhand vet, för hvad sträcka af banan signalen gäller.

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

§ 17.

Förutom användande af vanliga stopp-^{Knallsig-} signaler ha banvaktarne order att i dimma^{under ex-} och mörker nedlägga knallsignaler, och skall^{plodera.} Medel att^{Medel att} lokomotiv-föraren, då han hör sådan explo-^{stadna tä-}dera, skyndsamt bringa lokomotivet att stadna^{get.} och iakttaga hvad Kap. IV om knallsignaler föreskrifver.

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

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

i yttersta fara:

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

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

§ 18.

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

att med ensamt lokomotiv ej gå med större hastighet än den, som för tågen är föreskrifven;

att från sidospår aldrig utan tillåtelse utgå på hufvudspåret eller korsa detsamma förrän rätt signal till skydd mot ankommande tåg varit tillräckligt länge uppe samt lokomotiv-föraren öfvertygat sig om att banan är fri;

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

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

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

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

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

att vara mycket varsam vid inskjutande af vagnar i sidospår;

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

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

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

att innan tågs afgang från en station göra sig underrättad om lokomotiv eller tåg är framföre på banan och huru långt;

att icke afgå från stationer, hvarest tåg skola mötas, förrän från det mötande tåget säker underrättelse inhemtats, att intet hin-

der för lokomotivets gång på banan finnes;

att öfverflödig ånga insläppes i vattenreservoiren på tendern;

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

§ 19.

Eensamt lokomotiv, som skall passera en station, får icke vägra att på signal stadna och upptaga vagnar, eller utföra vid stationen nödvändig stjenst, såvida lokomotivföraren ej erhållit serskilda order om motsatsen, eller för tillfället är anbotalld utföra en tjenstgöring, som icke tillåter uppskof.

§ 20.

Tvenne lokomotiver för ett tåg. Då tvenne lokomotiver äro anspända för samma tåg, är det lokomotivföraren på det främsta, som ansvarar för tågets gång. Det är också han som gifver signal till afresan, som först öppnar ångventilen och sist sluter den. Det andra lokomotivet bör endast tjena till hjälp för det första; en kort hvissling af det första lokomotivet betyder för det andra, att ångventilen skall tillslutas. Föröfrigt meddela sig lokomotivförarne sins

emellan genom tecken. Då lokomotiv undantagsvis hjälper till att skjuta ett tåg, skall föraren på det eftersta lokomotivet noga rätta sig efter signalerna från det framför gående. När lokomotivet sålunda malkas ett tåg för att hjälpa medelst skjutning, måste detta ske med mycken försigtighet, och får ett passageraretåg ej tillkopplas förrän detsamma fullt afstadium, hvaremot ett godståg kan, under iakttagande af den största uppmärksamhet, tagas afven under gång.

§ 21.

Vid hvarje ankomst till station, Åligger den vid stationer ne. mäter lokomotivföraren för stationsinspektoren de brister han under vägen anmärkt, isynnerhet hvad angår räler eller banans sättningar.

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

På minst 1600 fots afstånd från en hufvudstation bör lokomotivföraren tillsluta ångventilen, på det att tåget må gå långsamt öfver spårvevlingarna, samt för att i händelse af behof kunna stadna före framkomsten till stationen. Vid ingående i stationen, bör hastigheten vara så minskad, att

106 LOKOMOTIV-FÖRARE OCH ELDARE.

det blir nödvändigt åter öppna ångventilen för att komma fram till plattformen.

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

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

§ 22.

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

§ 23.

Reservlokomotiv. På föreskrifna stationer bör alltid finnas ett reserv-lokomotiv, uppeldadt samt försedt med cokes och vatten, färdigt att på gifven order skyndsamt utgå. Reserv-

lokomotiv får, för intagande af cokes eller vatten, å en mellanstation icke gå in på hufvudspåret förr, än till stationen väntadt tåg inkommit och åter afgått. I mörker skola härvid rätta lyktor alltid vara tända.

§ 24.

För öfrigt ega lokomotiv-förare och eldare att ställa sig till noggran efterrät-^{Känne-}föreskriftelse gällande föreskrifter i och för försäker-^{dom om}heten på banan samt för signaleringen, ^{ter och}äfvensom öfrige instruktioner.^{instruk-}