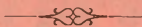


Instruktion

för

Lokomotivförare och Eldare.



§ 1.

Deras direkta **befäl** utgöres af trafikchefen och förmannen vid maskin-afdelningen. Inför dessa förmän äro de ansvariga för allt, som angår lokomotivets skötsel och vård. Dessutom stå lokomotivförare och eldare, i allt hvad som angår ett i tjenst varande lokomotivs rörelser, under stationsföreståndarnes befäl, hvilkas order de noga måste lyda, och utföra den tjenst med lokomotivet, som af dessa äskas. Under tågets gång skall lokomotivföraren åttlyda konduktörens tillsägelse eller signal att stoppa, sätta i gång o. d.

Vid **lokomotivets reparation** i egen verkstad stå lokomotivförare och eldare under verkstadsbefälet, samt äro underkastade vid verkstaden gällande arbetsordning och instruktioner.

§ 2.

En lokomotivförare bör tillika vara skicklig arbetare, så att han väl kan underhålla sitt lokomotiv och derå göra de **smärre reparationer**, hvar-

igenom lokomotivet blifver längre tjenstbart, innan det behöfver sändas till verkstaden.

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

§ 3.

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 därför hafva noggrann kännedom 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 eldningen.

§ 4.

Lokomotivföraren skall hafva fullkomlig kännedom om alla inom banan **föreskrifna signaler**, äfvensom de tillfälliga order, hvilka deri möjligen göra förändring. Högst viktigt är, att han tillser det lokomotivets lyktor äro väl putsade samt på anbefalda tider tända.

§ 5.

Om lokomotivförare skulle, mot förmodan, blifva anbefald sådana rörelser, som han anser farliga eller skadliga för lokomotivet, bör han dock väl betänka sig, innan han vägrar lyda, emedan följ-

derna af en sådan vägran helt och hållet blifva på hans ansvar. Deremot skall han alltid så fort som möjligt till vederbörande förman inom maskinafdelningen 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.

Eldaren är lokomotivförarens **biträde**, förnämligast vid eldning, bromsning samt lokomotivets renhållning. För eldarens åtgärder är lokomotivföraren ansvarig och skall därför af den förre i allo åtlydas.

Lokomotivföraren 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 lokomotivet, utan att vara fullkomligt säker på att denne kan utföra den, ihågkommande att han sjelf dervid är ansvarig.

Reglementet och särskilda föreskrifter om signaler måste 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 lokomotivförare kan erhållas.

§ 7.

Hvarje lokomotiv måste under tjenstgöring vara försedt med följande **redskaper och verktyg**:

- en kolskofvel,
- ett eldspett,
- en eldraka,
- en rörrensare,
- en rörstoppare,
- en mindre slägga för rörstoppning,
- två slid-domkrafter med spakar och sparrsockar,
- ett gröfre jernspett;
- smörjareredskap, nemligen:
 - en bleckflaska för omkring 2 kannor olja.
 - två mindre oljekannor (en med lång och en med kort pip),
 - en kopparkastrull för smältning af talg,
 - fyra tråkilar att sätta emot hjulen,
 - tråkilar för hjullagren, i händelse en fjeder går sönder,
 - ett vattenämbar;
- signaleffekter, nemligen:
 - en röd och en grön signalflagga,
 - en väska med 12 knalldosor,
 - en handsignallykta,
 - en lykta för vattenröret och manometern;
- verktygslåda, som bör innehålla:
 - alla nycklar för lokomotivet,
 - en skiftnyckel,
 - en hammare,
 - en huggyxa,

- en plattmejsel,
- en kryssmejsel,
- en tennhammare,
- en kniptång,
- tre filar af olika storlek,
- en hake att draga ut packning ur boxar,
- sex rörpluggar af jern,
- en bundt starkt segelgarn,
- sättskrufvar, små muttrar och sprintar till ombyte,
- hampa, olja, talg, smörjvekar och torkbomull;

inventariebok å alla dessa redskaper.

Lokomotivföraren ansvarar för att ofvan nämnda redskaper ständigt äro i godt stånd, samt att ombyte deraf sker, då de blifva förslitna eller obrukbara. Inspektion af redskapen göres ofta af lokomotivförare-förmannen.

§ 8.

Stationsföreståndaren bestämmer när **lokomotiv skall hallas färdigt** för erforderliga rörelser å stationen.

§ 9.

Lokomotivföraren skall tillse, att till tjenstgöring beordradt lokomotivs **uppeldning** påbörjas i tillräckligt god tid. Härvid begagnar han eldarens biträde. Att börja med undersökes, om pannan har **tillräckligt vatten**, och får dervid ej litas på glasröret, som ofta visar falskt, utan böra profkranarne öppnas. Ovilkorligen tillses, om rosten är väl lagd, och lägges derpå veden, samt derofter

lagom stora kolstycken, så att de ej hindra hvarandra från att sjunka. Vintertiden tillses, att cylindrar, pumpar och matarerör äro kylslagna, samt att de uppvärmas, om de tros vara frusna. Förrän antändning sker, skall ångventilen vara stängd, slidhandtaget på midten och bromsen tillskrufvad.

En timma förrän lokomotivet är beordradt till tienstgöring öfvertager lokomotivföraren sjelf arbetet. Han bör då efterse, om rören äro rena, bromsen tillsatt, om ångventilen är stängd och slidhandtaget på midten, samt dessutom granska hela maskinen i allmänhet, såväl rörelsepejeser som hjul och smörjlådor, undersöka pumparne, samt efterse muttrar, kilar, sättskrufvar och sprintar. Han tillser äfven att olja, talg och torkämnen finnas i tillräcklig mängd, att maskinlamporna äro väl tillredda samt att lokomotivet håller nog vatten och bränsle.

Fullständig **smörjning** af pistoner, slider och leder göres 5 minuter före afresan. Dervid bör lokomotivföraren alltid följa samma ordning, hvilket betydligt underlättar hans minne vid detta arbete.

§ 10.

När ett lokomotiv är uppeldadt, få ej lokomotivförare och eldare **på samma gång lemna det**, icke ens för att taga sina måltider.

Under inga vilkor får förare eller eldare **ensam företaga några rörelser med lokomotivet**, utan skall, då vid sådana tillfällen endera måste aflägsna sig, vederbörande befäl beordra annan person att sköta lokomotivets broms.

Då **uppeldadt lokomotiv** står stilla, bör alltid de åtgärder vara vidtagna, som i § 9 äro föreskrifna att iakttagas före antändningen.

§ 11.

Lokomotivföraren skall alltid, **innan han sätter lokomotivet i gång**, gifva **signal** med ånghvisslan och hafva uppmärksamheten på huru spårvexlningarne äro stälda. Vid stationsrörelser bör ångventilen vara föga öppen, och eldaren skall om möjligt vara vid bromsen färdig att tillskrufva den.

Stationsrörelser, i synnerhet de som ega rum under det resande stiga i vagnarne, böra göras med största **försigtighet**, och lokomotivföraren bör söka undvika att 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 ankomst till en station, äfvensom vid stationsrörelser, är strängt förbjuden och medför straff, äfven om ingen olycka derigenom förorsakats.

Under inga vilkor är det lokomotivföraren tillåtet att **sätta taget i gång**, innan order eller signal till afresa blifvit af vederbörande gifven; och bör han dervid först låta ånghvisslan ljuda och derefter

med försigtighet öppna ångventilen, till undvikande af ryckning i kopplingskedjorna och drifhjulens halkande.

Det är lokomotivföraren förbjudet att låta **andra personer stiga upp på lokomotivet**, derest de ej äro försedda med skriftlig tillåtelse från trafikchefen eller maskinbefälet.

§ 13.

Under tagets gång skola lokomotivförare och eldare hafva uppmärksamhet å signaler, som kunna göras, samt i öfrigt hålla god utkik, hvarvid eldaren i synnerhet bör hafva ögonen fastade bakåt tåget.

Lokomotivföraren bör dessutom ständigt vara uppmärksam på lokomotivets mekanism, ångtryck, vattenhöjden i pannan och pumparnes gång.

Under intet vilkor få lokomotivföraren och eldaren öfvergifva lokomotivet, icke ens då fara är för handen.

§ 14.

Intet lokomotiv får afgå på banan utan att föraren är försedd med **tidtabell**, hvilken skall så noga som möjligt följas, och bör lokomotivföraren vid alla tillfällen uppbjuda sin yttersta förmåga att gå med den hastighet, som enligt tidtabellen är afsedd, dervid noga iakttagande, att om äfven signal dertill ej förefinnes, dock sakta och varligt framgå på sådana ställen, som han själf vet sålunda böra passeras.

Genom för **hastig körning** ådrager lokomotivföraren sig straff. För sen ankomst, hvartill gil-

tiga skäl ej kunna uppgifvas, medför plikt i förhållande till dröjsmålet.

§ 15.

Då tåg lemnar en station, skall lokomotivföraren 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 tagets gång** skall han sedermera vid alla lägliga tillfällen tillse, att vagnarne äro med samt allt i god ordning, hvarför han alltid, då banvakt passerar, 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, hvarför det måste stanna.

§ 16.

Om grön signal blifver synlig ute på banan, skall lokomotivföraren sakta farten och sedermera långsamt fortgå, tills han genom annan signal förvissats, att fara ej vidare förefinnes.

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

§ 17.

De medel lokomotivföraren får använda för att, då skyndsamhet är af nöden, **stanna ett tåg**, äro:
1:o sluta ångventilen,
2:o gifva signal till bromsarnes skyndsamma åtskrufvande,

3:o att ansätta lokomotivets broms och ångbroms, der sådan finnes,

4:o öppna sandlådorna, samt, vid nödtvång,

5:o att backa lokomotivet.

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

§ 18.

Hvarje lokomotivförare åligger att iakttaga följande 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 lokomotivföraren öfvertygat sig om att banan är fri;

att i allmänhet ej **skjuta tåg**; om dock detta vid vissa tillfällen ej kan undvikas, iakttaga mycken försigtighet och begagna första lägenhet att återföra 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 vikt, om lokomotivet ej an-

länder i rätt tid, äfvensom vid dimma eller när helst någon svårighet att på afstånd se signaler förefinnes;

att vid annalkandet till ofvan nämnda ställen, äfvensom **banföreningar**, aldrig låta lokomotivet gå med starkare fart, än att det kan stanna 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 **kol eller vatten** skall intagas vid en station, detta sker utan onödigt uppehåll, och att vattenkranar och rännor efter intagandet föras tillbaka i sin rätta ställning;

att icke afgå från stationer, hvarest **tåg skola mötas**, förrän det mötande tåget inkommit och signal till afgång derefter erhållits;

att väl ihågkomma, att lokomotivet **alltid skall afstannas vid hvarje station**, äfven om ej tid för uppehåll blifvit bestämd;

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

§ 19.

Då tvenne lokomotiv äro **anspända för samma tåg**, är det lokomotivföraren på det främsta, som

ansvarar för tågets gång. Det är också han, som gifver signal till rörelse, 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. För öfrigt meddela sig lokomotivförarne sines 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.

§ 20.

Vid annalkandet till station skall lokomotivföraren i tid sakta tågets fart för att, i händelse af behof, kunna stoppa på föreskrifvet ställe.

Har **snötjocka** eller **dimma** uppstått och signalerna således ej kunna ses på behörigt afstånd, skall största varsamhet brukas och farten tidigare än vanligt afsaktas.

På intet vilkor får lokomotivföraren lita på bromsarne för att kunna stanna i rätt tid.

Vid annalkandet till stationer eller **banföreningar** bör hastigheten vara så minskad, att det blir nödvändigt åter öppna ångventilen för att komma fram till plattformen.

Än strängare måste dessa **försigtighetsmått** iakttagas när tåget är tungt och långt, emedan då mera tid och längre väg åtgår, innan detsamma förlorar sin hastighet. Lokomotivföraren bör tillika

aktge på väderleken samt dennes inflytande på rä-lerna, huruvida desamma äro våta eller betäckta med rimfrost eller dagg, i hvilket fall äfven längre väg behöfves för att stanna ett tåg. Lokomotiv bör så sällan som möjligt backas.

§ 21.

Då lokomotivföraren **ankommer till slutstation**, slutat tjenstgöringen med lokomotivet och skall införa detta i stallet, bör han hafva mycket vatten i pannan, ångtrycket lågt och elden svag.

§ 22.

Efter att hafva dragit elden och infört lokomotivet i stallet, är det lokomotivförarens första pligt att aflemna sin **rapport** till lokomotivförareför-mannen, upptagande:

- 1:o datum, tågets nummer, lokomotivets nummer och namn, likasom namnen på lokomotivföraren och eldaren;
- 2:o lokomotivets tillstånd;
- 3:o hvad som under resan inträffat;
- 4:o antalet timmar, som lokomotivet varit för tjenstgöring uppehållt;
- 5:o banans tillstånd, jemte uppgift å de ställen, hvarest den möjligen är dålig, vägfvergångar illa renhållna, räler afbrutna eller utslitna, vaxlar eller korsningar i dåligt skick, signaler otydligt utförda m. m.

Lokomotivföraren blir ansvarig för hvarje glömska eller vårdslöshet i sin rapport.

§ 23.

Lokomotivförareformannen samlar dessa rapporter och öfverlemnar dem, behörigen granskade, till trafikchefen.

§ 24.

Då lokomotivförare tjänstgör å s. k. **reserv-lokomotiv**, skall såväl han som eldaren alltid finnas tillstädes och hafva allt klart till tjänstgöring genast efter erhållna order.

§ 25.

Förutom denna instruktion ega lokomotivförare och eldare att noga känna och ålyda tjänstgöringsreglementet, äfvensom öfriga instruktioner för tågrörelsen och lokomotivtjensten.

Åtgärder att vidtaga vid olyckshändelser.

§ 26.

Skulle lokomotivets tillstånd tvinga tåg att **stanna**, skall lokomotivföraren jemte konduktören tillse tågets **skyddande genom signaler** enligt reglementets föreskrift.

Har lokomotivet gått utan tåg, ansvarar föraren ensam för dess skyddande med **knalldosor** på i reglementet angifvet sätt.

§ 27.

När ett **rör sönderspränges**, händer ofta, att vattnet hastigt minskas i pannan samt ånga och vatten strömma ut genom eldstaden och röklådan.

Af den större eller mindre våldsamt, hvarmed detta sker, bedömer lokomotivföraren, hvilka åtgärder ändamålsenligast böra vidtagas.

Då läckan är obetydlig, så att man kan se, i hvilket rör den inträffat, bör lokomotivföraren först reglera matningen så, att vattnet ökas, oaktadt den ständiga förlusten. Understundom lyckas han då att under sjelfva gången slå i en plugg, åtminstone i eldstaden; hvarom icke bör han, då vattnet blifvit högt, stanna och då plugga för godt.

Om ångan utströmmar med sådan våldsamt, att man ej kan se, hvarifrån den kommer, måste båda pumparne tillsättas, på det ångtrycket snart må minskas och vattenhöjden ökas. Om denna åtgärd genast vidtages, sättes lokomotivföraren oftast i tillfälle att igenkänna och tillstoppa det sprängda röret utan att stanna.

Om dessa mått och steg icke äro tillräckliga, och vattnet ytterligare minskas, måste elden dragas.

Då elden är utsläckt, undersöker lokomotivföraren eldstadens tillstånd. Om kopparen är alldeles klar, bevisar det att den varit öfverhettad och blifvit bränd. Rörplåten ger tillkänna, om flera rör sprungit. Om kopparen ej lidit skada, pluggas och, och möjligt är, fyller pannan, hvarefter försökes att åter göra upp eld.

I allmänhet skadar ej ett rörs sprängning eldstaden, så vida vattnet ej sänkt sig lägre än eldstadstaket, hvilket kan förekommas, om lämpliga åtgärder genast och med rådhighet användas. Är

rörspängningen en följd af brist på vatten eller deraf, att pannans påfyllning ej skett strax och fullständigt, så skadas eldstaden.

Då brända eldstäder förekomma, är lokomotivförarens försumlighet ofta dertill orsaken.

§ 28.

När en **rörelsepjes** afbrytes, är vanliga följden, att lokomotivet genast måste stannas och hela rörelsen på den skadade sidan nedtagas, hvarefter man måste gå med en cylinder. Om skadan är synlig, bör man ej kunna misstaga sig om de åtgärder, som lämpligast böra vidtagas, såsom då vefstaken, dess kläfve eller kilar, pistonstången, slidstången eller slidaxeln etc. brustit, i hvilka fall vefstaken nedtages, slidstången nedkopplas, pistonen skjutes mot framändan och der fastkilas, sliden stänges samt alla lösa pjeser nedtagas eller fastbindas, så att de ej kunna komma lösa och skadas under gång. Derefter går man med en cylinder. Om en excenterring brustit åt det hållet lokomotivet går, måste hela sidan tagas ner.

Då det är **piston** eller **sliden**, hvilka pjeser man ej kan se, som gått sönder, bör lokomotivföraren ej börja nedtagning, förr än han gjort sig väl förvissad om på hvilken sida skadan finnes.

Till detta ändamål sätter han slidhåfstången alldeles framåt eller bakåt, öppnar cylinderns utblåsningskranar och derpå ångventilen. Den sidan, på hvilken båda utblåsningskranarne gifva ånga, är den som måste nedtagas.

Men innan nedtagning sker, bör det utrönas, om det är pistonen eller sliden, som är sönderbruten, för hvilket ändamål slidhåfstången ställes på midten, utblåsningskranen öppnas och derefter ångventilen. Om ångan ej mera kommer ut genom utblåsningskranarne, är det pistonen, som är sönder; i motsatt fall är det sliden.

I vissa ställningar på vefvarne är det nödvändigt att göra omkring ett fjerdedels slag med jernspettet, så väl för att aftäcka slidöppningarne, som för att väl stänga igen dem, då sliden skall vara på midten af slaget.

§ 29.

Om en **injector** gått sönder eller är i olag, så att föraren måste gå med endast **en** sådan, bör han hålla vattnet högt i pannan, hushålla med ångan och gå med försigtighet.

§ 30.

I händelse en **fjeder** går sönder, bör lokomotivföraren stötta med träkilar öfver hjulsmörjådan och minska hastigheten.

§ 31.

Om en **mellanaxel** eller föga belastad **bakaxel** gått sönder, böra fjedrarne lösskrufvas, på det man må kunna med domkrafter lyfta axeln jemte hjul och smörjådor. De senare uppkilas, så att hjulen blifva upphängda tillräckligt högt för att under gång ej röra rälerna; öfver de andra hjulsmörjådorna stöttas äfven, för att hindra för stor påkänning på fjedrarne. Vefstakar och excenterstänger nedtagas,

och alla försigtighetsmått vidtagas för att kunna transportera lokomotivet till en station.

Då ett **hjul eller hjulband gått löst**, vidtagas samma försigtighetsmått.

Likväl, då trycket på bakaxeln är jämförelsevis stort, eller fråga är om en framaxel, är det ej tillräckligt att lyfta upp axeln. I det fallet användes olika medel, passande för lokomotivets konstruktion. Sålunda belastar man understundom motsatta änden på lokomotivet eller underlättar uppberandet medelst en lastvagn.

§ 32.

Om **lokomotiv eller tender gar ur spår**, så bör vid första stöt som kännes lokomotivföraren ögonblickligen stoppa maskinen och gifva signal för bromsarnes tillsättande.

Då **lokomotivet stannat**, sörjer lokomotivföraren för tågets skyddande med signaler framåt och undersöker elden samt stänger asklådan. I fall han ej tilltror sig kunna med föga tidspillan sätta lokomotivet eller tendern på rälerarna igen, öfverenskommer han med konduktören om att begära **hjälp**. Sedan sysselsätter han sig med lokomotivet.

Innan lokomotivföraren använder **domkrafterna**, bör han med lugn undersöka lokomotivets ställning, för att afgöra hvilka åtgärder som finnas ändamålsenligast, hvarvid erinras, att de säkraste medel alltid äro de, som spara mest tid.

Ehuru hvarje särskildt fall är olika, är det likväl vissa mått och steg, som alltid äro nödvändiga.

Sålunda måste man börja med att borttaga de

pjeser, som hindra arbetet, t. ex. stensoparne, mesingskopplingsrören &c., skilja tendern från lokomotivet, stötta öfver smörjgårdorna till hjulaxlarne för att blifva oberoende af fjedrarne, då man lyfter under axlarne m. m.

Plankorna böra läggas och bäddas med omsorg, på bästa sättet för att bära domkrafterna och ej hindra lokomotivets stötning, då ny lyftning eller sidorörelse vidtages.

Innan ena änden af lokomotivet lyftes, bör man först **kila mot hjulen** på den andra. Vid den änden som lyftes stöttar man med trästycken under hjulen, allt efter som lyftningen sker.

Om endast ett par hjul gått ur spår, kan man oftast, genom att lyfta upp axeln, bädda plankor under hjulen till samma höjd med rälerarna och genom försigtig backning åter sätta lokomotivet in på rälerarna.

§ 33.

Då lokomotivföraren blifvit varse, att en **vagn i taget gått ur spår**, hvilket vanligen ger sig tillkänna med en stöt eller ryckning, bör han genast signalera till bromsning samt rätta lokomotivets stoppning efter den ställning vagnen har och efter vägens lutning.

Om t. ex. det är sista eller näst den sista vagnen i taget, bör han stoppa så fort som möjligt, likaledes om taget är lätt och bromsen på sista vagnen är tillsatt.

Sedan taget blifvit stoppadt, ombesörjes **signalering** och kommer han öfverens med konduktören,

som förut är nämnt, och, efter att hafva vidtagit nödiga åtgärder för stillastående lokomotiv, företager han vagnens insättning på spår.

§ 34.

Då en **olycka händt**, böra så väl lokomotivförare som konduktör, likasom alla andra anstälde vid jernvägen, hvilka äro närvarande, göra sitt bästa att så fort som möjligt få banan fri, på det att trafiken åter må blifva obehindrad.

§ 35.

Då lokomotivföraren är tvungen att **draga elden** af hvad orsak som helst, bör han göra det så, att inga brinnande kol komma att ligga under vagnarne.

Tjenstgöring vid lokomotivstation och verkstad.

§ 36.

Lokomotivföraren bör sjelf:

- 1:o **undersöka** och **rengöra** alla rörelsepejeser samt hjul, axlar och ringar,
- 2:o göra alla **skarfvar** och **packningar**, lagars hopfilning och ansättning, samt smörjlådors tillredning med veckar,
- 3:o öfvervaka lokomotivets **tvättning** invändigt, öfverse eldstadens och rörens tillstånd samt rostens läggande,
- 4:o undersöka **bromsens** tillstånd,
- 5:o för hvarje gång lokomotiv utgår från stall, noga undersöka och smörja lokomotivets **bogie**, der sådan finnes.

§ 37.

Eldaren måste i allt lemna lokomotivföraren handräkning, men uteslutande tillhör honom:

- 1:o **röklådans** och **rörens** rensning in- och utvändigt,
- 2:o att renskrapa **eldstadens sidor**, så att metallens blir klar, äfvensom besörja rostens läggning,
- 3:o lokomotivets och tenderens utvändiga putsning.

§ 38.

Alldeles **förbjudet** är, att öka belastningen af säkerhetsventilerna, att ändra slider eller slidrörelsen, och att förändra trycket på hjulen genom fjedrarnes ansättande utan lokomotivförareförmanens tillstånd och personliga närvaro.

Helsingborg den 1 April 1885.

AD. TAUBE,

Trafikchef.