

Sjette kapitlet.

Instruktion för stationsföreståndare.

§ 1.

Stationsföreståndarens närmaste **förman** är trafikchefen, hvars **order** och **instruktioner** det åligger den förre att noga hörsamma, och till hvilken alla rapporter och tiensteskrivelser skola ingå, såvida ej annorlunda särskildt bestämmes.

§ 2.

Stationsföreståndaren har befälet vid stationen, och är för dess skötsel och tillsyn i alla delar ansvarig.

Stationsföreståndaren skall vaka deröfver, att **underlydande känna reglementen och instruktioner**, noggrant utöfva sin tjenst, äro snygga, väl vårda dem anförtrodda effekter, uppföra sig höfligt mot alla trafikanter, samt ej emottaga drickspenningar.

§ 3.

Alla i tjensten **begångna fel** skola så fort som möjligt **rättas och till trafikchefen rapporteras**. Likaledes skola klagomål mot underlydande ofördröjligen till trafikchefen anmälas.

§ 4.

Stationsföreståndaren skall **dagligen inspektera alla delar af stationen**, tillse att rum och öfriga lokaler äro rengjorda och hållna i god ordning, äfvensom att vagnar och all annan vid stationen lemuad materiel hålles i godt skick; att signalinrättningar och vaxlar äro i behörig ordning; att aldrig vagn får bringas öfver vaxel i hufvudspår, utan att vara skyddad genom signal, samt att **spåraxlarna äro rätt ställda för ankommande tåg**. Vidare skall han tillse, att banan inom stationen är i godt skick, att spåren äro rena och intet hinder för tågs passerande förefinnes, att inga lösa vagnar stå uti hufvudspåret, och att de

son finnas i sidospåren äro säkert fästade samt tillräckligt långt från korsspåret, för att icke hindra lokomotiv eller vagn att passera.

Der fasta klotsar finnas, skola de mellan tågen vara tillstängda.

§ 5.

Observeras fel å telegrafapparat eller linie, skall sådant ofördröjligen anmälas till trafikchefsexpeditionen.

All onödig telegrafering och telefoning är förbjuden.

§ 6.

Stationsföreståndaren är ansvarig därför att stationsuret alltid är rätt stäldt, och skall dagligen, på sätt trafikchefen bestämmer, erhålla uppgift om jernvägstiden.

§ 7.

Stationsföreståndaren ansvarar för biljettförsäljningen, och skall han fördenskull vaka deröfver, att hvarje biljett, som till resande utlemnas, är behörigen stämplad. Han är ansvarig för de vid stationen bekomna biljetter, och skall i tid reqvirera det antal, som deraf behöfves.

§ 8.

Vid bantågs ankomst eller afgang skall stationsföreståndaren vara tillstädes på plattformen och i förra fallet stoppa tåget samt i det senare medelst hvisselpipa jemte handsignal tillkännagifva när tåget får sättas i rörelse.

Efter tågs afsändande får stationsföreståndaren icke lemna det ur sigte, förr än tåget fullständigt passerat stationens yttersta vexel.

Då stationsföreståndaren på plattformen inväntar ett tåg, skall han alltid vara försedd med föreskrifna effekter för **handsignaler**.

Med stationens klocka skall i allmänhet ringas två gånger, första gången 5 och andra gången 2 minuter före hvarje tågs afgang; sista ringningen åtföljes alltid af två starka slag med kläppen mot klockan. Är vid mellanstation uppehållet endast 4 minuter, ringes första gången genast vid tågets ankomst; är det än kortare, ringes blott en gång, hvarefter gifvas två slag med kläppen.

§ 9.

Då tåg är inom stationen, skall stationsföreståndaren tillse att konduktörerne, äfvensom den öfriga tågpersonalen, göra sin tjänst. Han skall äfven tillse att vagnar, som tillsättas ett tåg, äro rena, putsade, smorda och fullt brukbara samt ordentligt och ej öfver tillåten vikt lastade, att bantågen riktigt och enligt föreskrifterna sammansättas, samt i så god tid, att intet onödigt uppehåll förorsakas; att bantågen afgå så punktligt som möjligt, **aldrig före den bestämda tiden**, och att de äro försedda med anbefalda lyktor samt dessa vid föreskrifna tillfällen tända, äfvensom att rätta vagnar aflemnas.

Hvarje försummelse å tågpersonalens sida skall till trafikchefen rapporteras.

§ 10.

Skulle å ett bantåg **förstärkning af betjening** erfordras, eger stationsföreståndaren medsända någon vid stationen tjänstgörande.

§ 11.

Om någon af tågpersonalen befinnes **öfverlastad**, må han på inga vilkor tillåtas medfölja, och skulle sådant inträffa med lokomotivföraren, måste han genast lemna lokomotivet. Finnes ingen kompetent person till hands att föra lokomotivet, måste tåget tills vidare uppehållas och en annan lokomotivförare efterskickas.

§ 12.

Stationsföreståndaren skall å hvarje tåg tillse, att fraktgodset å vagnarne är **väl täckt** (hvilket är synnerligen noga med vagnar, som innehålla lätt antändt gods), att detsamma icke är rubbadt eller skjuter öfver på sidorna, samt att ingen vagn är skadad eller osäker för vidare transport. Skulle å vagn någon felaktighet förefinnas, eger stationsföreståndaren, der han så anser nödigt, qvarhålla densamma. Han skall i vagnslistan qvittera eller införa nummer å af- eller till-kopplade vagnar.

Vagnarne i ett tåg skola vara **ordnade** på följande sätt:

- 1:o) **Godsvagnar**, hvaraf de som först skola aflemnas komma främst.
- 2:o) **Resgods- eller stations-vagn** (den, hvarti gods är lastadt till olika stationer).

3:o) **Personvagnar.**

Resgods- eller annan vagn skall om möjligt finnas mellan lokomotivet och främsta personvagnen, och bör sista vagnen i ett tåg vara försedd med broms.

Om flera **bromsvagnar** åtfölja ett tåg, böra de vara någorlunda jemnt fördelade inom detsamma.

Vagnarne i ett tåg skola, om de äro försedda med fjederbuffrar, vara tätt hopkopplade, men skall deremot, om de äro försedda med gummibuffrar, något mellanrum lemnas mellan dem. Båda säkerhetskettingarne skola vara ordentligt påhakade.

§ 13.

Vid **tillsättandet af vagnar** bör, i svårare fall, lokomotivförarens mening höras, emedan han bäst bör känna lokomotivets förmåga och lastens storlek; och bör stor vikt fästas vid hans utlåtande. Bestämmandet af hvad åtgärd som skall vidtagas beror dock alltid af stationsföreståndaren, som vid tågets afsändande skall ansvara för att allt är vidtaget, som betryggar dess säkra gång, såsom att tillräckligt antal bromsare medfölja och att desse äro rätt placerade m. m.

§ 14.

Vid ett tågs ankomst skall stationsföreståndaren **personligen** af konduktören **mot-taga** väskor, cirkulärer och öfriga handlingar. Om cirkulär skall med samma tåg fortgå,

genomläses och påtecknas det genast och återlemnas till konduktören.

§ 15.

Stationsföreståndaren handhafver all såväl person- som godstrafik vid stationen och är ansvarig för de därför **influtne medel**, äfvensom för hvarje **brist**, den må härröra af missräkning, icke gällande mynt eller försummelse att upptaga penningar, som tillkomma jernvägen. All influten uppbörd insändes till jernvägens kassa den 7:de, 17:de och 27:de i hvarje månad, den 7:de sändes all resterande uppbörd från föregående månad (deribland attesterade aflöningslistor och räkningar), den 17:de sändes uppbörden från och med den 1:ste till och med den 16:de och den 27:de uppbörden från och med den 17:de till och med den 26. De två sistnämnda remisserna sändas i 5-tal kronor. Remisserna inneslutas i förseglade remisskuvert med påskrift af beloppets storlek och stationens namn, påföras förteckningen å värdeförändelser, samt lemnas konduktören att af denne förvaras i det tåget medföljande kassaskrinet.

§ 16.

Vid äfventyr af tjänstens förlust och laga ansvar må ej stationsföreståndare **efterskänka jernvägen tillkommaude liqvid**, af hvad slag den vara må. Kredit för frakt får ej beviljas utan styrelsens särskilda medgifvande.

Ingen utom järnvägens personal får lemnas tillträde till journaler, godslistor eller öfriga handlingar, men trafikanter ega på förfrågningar erhålla alla de upplysningar om eget gods, som med ledning af tillgängliga listor och handlingar kunna lemnas.

Hemlighållandet af privata telegram anbefalles såsom en tjenstepligt af högsta vigt.

§ 17.

I händelse af extra göromål, eller om någon sjuknar, eller af annat oundvikligt skäl är frånvarande, skall stationsföreståndaren, om sådant är nödvändigt, draga försorg om att annan person för tillfället antages till tjänstgöring, men bör dervid vara angelägen om att ej använda andra än välfrejdade personer, som äro dugliga till tjänsten och ega kännedom om densammas åligganden, hvarför de noga böra instrueras häruti och tilldelas ett exemplar af reglementet.

För att kunna utföra ofvan anbefalda föreskrift, bör stationsföreståndaren på förhand göra sig underrättad om i stationens närhet bosatta personer, som passa för tjänsten.

§ 18.

Alla händelser af ovanlig art skola skyndsamt till trafikchefen rapporteras, och hvarje uppgift, som af denne infordras, med det snaraste afgifvas.

Stationsföreståndaren skall inom stationen anslå endast sådana underrättelser, hvars uppställande är af styrelsen eller trafikchefen tillåtet.

§ 19.

Alla **effekter**, som **upphittas** inom banans område eller i vagnarne, skola, tillika med en uppgift derå i 2 exemplar, inom tre dygn till »Förrådet» insändas.

Till trafikchefsexpeditionen insändes, vid början af hvarje kvartal, en **uppgift på icke efterfrågadt gods**, som qvarlegat tre månader eller längre tid vid stationen.

Stationsföreståndaren skall vaka öfver, att **fribiljetter** ej utlemnas och att fria godsförsändelser för tjenstepersonalens räkning ej medgifvas i annan ordning än gällande bestämmelser föreskrifva.

§ 20.

Utom hvad här särskildt föreskrifvet är, skall stationsföreståndaren ega noga kännedom om hela detta reglemente samt alla öfriga författningar och instruktioner rörande trafiken och tjenstgöringen vid Norra Södermanlands jernväg.

§ 21.

En stationsföreståndares göromål äro af så stor vigt och derjemte af en så mångfaldig natur, att alla hans åligganden ej kunna reglementeras, utan förväntas, att han med bästa

flit och förmåga söker bidra till trafikens förkofran och säkra gång samt tienstens ordentliga utförande. Han skall med synnerlig uppmärksamhet följa alla förhållanden, som kunna bidra till trafikens till- eller aftagande, och, så fort anledning yppas, meddela trafikchefen de i detta hänseende gjorda iakttagelser.

Sjunde kapitlet.

Instruktion för konduktörer samt P. M. för vagnförman.

§ 1.

Konduktörens närmaste förman är stationsföreståndaren vid den station, der konduktören för tillfället tjänstgör, men hans tjänstgöringskyldigheter bestämmas af trafikchefen, utau hvilkens medgifvande han således ej får byta tjänstgöring.

§ 2.

Han skall ständigt vara snyggt och vårdadt klädd, alltid höflig och uppmärksam mot

trafikanter, men ej med dem inlåta sig i onödigt samtal.

§ 3.

Då konduktör skall åtfölja ett tåg, skall han en **half timme** före dess afgang anmäla sig hos stationsföreståndaren och mottaga dennes order. Vid den station, der konduktören är bosatt, skall han göra sig underrättad om de föreskrifter för tågpersonalen, som möjligen utgifvits, och hvilka i så fall böra finnas inskrifna i en särskild journal.

§ 4.

Före tågs afgang skall konduktören tillse och är ansvarig för att i bromsvagnen finnas:

1 st. domkraft,

1 » kofot,

1 » handyxa,

1 » hammare,

1 » hoftång,

spik,

1 st. signalskärm, å ena sidan röd, å andra sidan hvit med rödt kors,

1 » plank,å

6 » snöskoflar (endast om vintern),

2 » sidolyktor,

1 » extratågs-signallykta,

2 » brandhiukar af jern.

Dessutom skall hvarje konduktör medföra:

1 st. grön signalflagga,

1 » röd d:o,

1 » handsignallykta,

- 1 st. väska, innehållande 6 knallsignaler,
- 1 » konduktörsväska,
- 1 » vagnsnyckel,
- 1 » biljettång.

Han tillser vidare, att sido- och baklyktor äro väl putsade och i god ordning för be-
gagnande, samt ansvarar för att de äro tända
på anbefalda tider; att vagnarne äro riktigt
ihopkopplade, säkerhetskettingarne påha-
kade, godsvagnarne rätt adresserade, väl täckta
och i godt skick samt vagnsdörrarne tillstängda;
att tågpersonalen är på bestämda platser när-
varande; dessutom medför han bref och hand-
lingar till stationerna.

Anser han sig behöfva flera personer till
biträde på tåget, anmäler han sådant hos sta-
tionsföreståndaren.

§ 5.

Då tåg är klart, rapporterar konduktören
detta till stationsföreståndaren, hvilken, om
tiden är inne, gifver signal till afgang, hvarpå
lokomotivet sättes i rörelse, och anses der-
efter resande och gods lemnade i konduktö-
rens vård.

Konduktören får ej uppstiga på tåget förr
än stationsföreståndaren gifvit signal till af-
gång.

Under det tåget afgår från stationen, skall
konduktören hafva uppmärksamheten riktad
åt plattformen, för att efterse om några sig-
naler derifrån gifvas.

§ 6.

Konduktörens plats är i allmänhet i eftersta bromsvagnen.

Under tågets gång skall konduktören hålla god utkik, vara uppmärksam på signaler och noga åtlyda dem. Likaledes skall han taga reda på om någon vagn går ojemnt, om lasten någonstades hänger öfver, eller hvad helst anmärkningsvärdt å tåget förekommer.

Konduktören skall hafva uppmärksamheten fästad framåt tåget och vid behof meddela sig med lokomotivföraren genom signaler med flagga eller lykta.

Han skall vaka öfver att tågpersonalen gör sin tjenst, och ehuru ej direkt ansvarig för tågets säkerhet under gången — ty denna kan endast bero af lokomotivföraren — bör han dock, om han finner lokomotivföraren vidtaga åtgärder, som äro emot författningar och instruktioner stridande, göra denne uppmärksam derpå. Under tågets gång kan lokomotivförarens uppmärksamhet väckas genom bromsens upprepade åtskrufvande och hastiga öppnande, hvilket förorsakar ryckningar i tåget.

Om fara är för handen, gifver den som först varseblifver densamma signal till stopp.

§ 7.

Inträffar hinder för tågs vidare fortgång på banan, skall konduktören såsom tågförare i första hand ansvara därför att tåget skynd-

samt skyddas med signaler på sätt Kap. III §§ 2 och 53 bestämma.

Konduktören ombesörjer sjelf eller genom utsänd jernvägsbetjent signaleringen efter tåget, hvaremot lokomotivföraren har samma åliggande beträffande signaleringen framåt.

§ 8.

Vid ankomst till station skall konduktören med tydlig röst utropa namnet derpå, samt vid mellanstation tiden för uppehållet, hvarjemte om vagnombyte skall ske sådant tillkännagifves.

Han skall tillse att rätta vagnar vid stationerna aflemnas.

§ 9.

Han får ej tillåta någon resande stiga ur en vagn om tåget skulle stanna på banan (såvida ej ondvikligt), eller stiga i eller ur vagn under det den är i rörelse, eller röka tobak uti andra, än dertill anslagna kupéer, och bör han tillika åtvärna resande att ej luta ut kroppen genom vagnsfönstren.

§ 10.

Åt fruntimmer, som reser ensamt, skall konduktören, när så önskas, och om så ske kan, bereda plats i damkupé, der inga andra personer än fruntimmer ega rättighet taga plats.

§ 11.

Konduktören får ej mer än hvad som är oundgängligen nödvändigt passera genom tåget, hvarjemte han vid dörrarnes öppnande eller stängande skall iakttaga varsamhet, så att de resande ej onödigtvis störas.

§ 12.

Skulle resande befinnas öfverlastad, eller på annat sätt genom opassande uppförande besvära medresande, skall konduktören försöka att med allvar och lugn afstyra allt ofog samt anmäla förhållandet vid framkomsten till nästa station, der den resande kan såväl från tåget som stationen utvisas och genom stationsföreståndaren lagligen åtalas.

Konduktören skall alltid med saktmod och sans afstyra alla uppträden samt noga taga sig till vara att ej sjelf förgå sig.

Om resande skadar något i vagnarne, skall sådant till stationsföreståndaren anmälas, på det nödiga mått och steg må vidtagas för att få skadan ersatt.

§ 13.

Mycken vigt fästes vid ett noggrant och ordentligt framförande af papper, bref, penningar och biljetter, eller hvad helst det vara må, som är anförtrodt i konduktörens vård.

Vid laga ansvar må konduktören ej föra andra bref, papper eller saker, än sådana som i och för tjensten afsändas; och skola dessa

genom stationsföreståndaren till konduktören aflemnas. Konduktören inlemnar dagligen de uppsamlade biljetterna till kontrollkontoret.

§ 14.

Vid mottagandet af res-, il- och fraktgods skall konduktören tillse, att hvarje kolly är försedt med **tydlig adress**, samt att **antalet deraf öfverensstämmer med det å förteckningarna upptagna**; och bör han, om något fel upptäcket, detsamma genast anmärka. Han måste vara beredd att med skyndsamhet emottaga, ordna och aflemna gods, så att icke onödigt uppehåll förorsakas vid stationerna.

Alla saker skola med **varsamhet** handhafvas samt lastas så, att de icke skadas under tågets gång.

Konduktören har äfven under sin vård hästar, hundar och åkdon samt alla listor.

Konduktören tillser att vagnar, som af- eller tillkopplas, blifva å vagnslistan qvitterade eller införda.

§ 15.

Resande få ej lemnas **tillträde till resgods-** eller annan **godsvagn**.

§ 16.

Vid framkomsten till slutstation skola **alla vagnar noga visiteras** och, om några saker finnas qvarlemnade, skola desamma till stationsföreståndaren aflemnas.

§ 17.

Konduktören får ej efter slutad tjänstgöring begifva sig från stationen, förr än han öfverlemnad alla vederbörliga handlingar till stationsföreståndaren, samt erhållit dennes tillstånd att aflägsna sig.

§ 18.

För hvarje tåg, hvarvid konduktören tjänstgör, skall han upprätta s. k. **konduktörsrapport**, som till stationsföreståndaren aflemnas, för att till trafikchefen med första tåg befordras.

På konduktörsrapporten skall bland anmärkningar upptagas allt anmärkningsvärdt, som under tågets gång passerat, t. ex.:

om någon vagn gått ojemnt, eller axel blifvit varm, eller något å vagn skadats;

om emottagna vagnar varit bristfälliga;

om tåg kommit sent eller för tidigt samt orsaken dertill;

om någon del af banan är i dåligt skick (sådant anmäles dessutom vid närmaste station);

om vakter varit försumliga;

om signaler blifvit oriktigt utförda eller ej åtlydda;

om grindar varit öppna eller kreatur inne på banan;

om telegraftrådar befunnits afbrutna;

om saker bortkommit;

om tågpersonalen varit försunlig;

om tåg stannat på banan samt orsaken dertill m. m.

För att ihågkomma sådant, som i rapporten bör införas, skall konduktören medföra en **anteckningsbok** och i densamma under tågets gång uppteckna hvad som passerar.

§ 19.

Konduktörens **klocka** regleras efter utgångsstationens ur.

§ 20.

Utom detta reglemente samt särskildt för honom utgifna order och instruktioner, skall konduktören ega kännedom om de delar af trafikreglementet samt ordningsreglerna för trafiken å Norra Södermanlands jernväg, som särskildt röra hans tjänstebefattning.

P. M. för vagnförmannen.

§ 1.

Vagnförmannens direkta befäl utgöres af trafikchefen, maskiningeniören, milkontrollören samt verkmästaren.

§ 2.

Vagnförmannen åligger:

att tillse det alla vagnar som användas för trafiken äro i godt skick, hvarför felaktiga vagnar af honom reqvireras till vagnverkstaden för undergående af behöflig reparation, äfvensom revideringsvagnar i mån af behof, så att minst 4 ständigt finnas för behandling vid vagnverkstaden, så vida ej till följd af vagnbrist annan föreskrift af trafikchefen lemnats. Då vagnarne äro klara att från verkstaden utgå i trafiken anmäles detta hos stationsföreståndaren vid Eskilstuna norra station.

att vaka öfver det ångfinkeldare, vagnsmörjare, lamp- och lyktputsare, vagnstädare och vagnlyftare noggrant fullgöra sina tjänsteåligganden;

att noga tillse vården af utlemnade vagninventarier och tågattiralj, äfvensom att värmeledningen i tåget, under den årstid denna användes, alltid är i godt och tjänstbart skick;

att kontrollera det möjligaste största sparsamhet iakttages med utlemnade materialier för tågen;

att vid hvarje tågs ankomst till Eskilstuna norra station, noga undersöka såväl Norra Södermanlands jernvägs som främmande jernvägars vagnar, samt att personligen syna och derefter anteckna de felaktigheter som upptäckas å desamma, och skola de anmärkta feleu skriftligen, samma dag, anmälas för stationsföreståndaren vid Eskilstuna norra station;

att, då tågsyningen ej hindrar, alltid vid arbetstidens början, och för öfrigt i mån som tiden för vagnsyning m. m. tillåter, infinna sig i vagnverkstaden för att tillse och ombestyras under hans uppsigt stående vagnarbeten;

att den 5:te dagen i hvarje månad till milkontrollören aflenna uppgift å alla under föregående månad reviderade vagnar samt gjorda axel-utbyten;

att tillse det personvagnarne så mycket som möjligt förvaras i vagnbod samt att till reservvagnar å linien uteslutande användes af de i sämre skick varande;

att ombestyras det alla Norra Södermanlands jernvägs presseningar, vedfamnmått och lösa flakar till vagnar blifva väl vårdade och i mån af behof omsorgsfullt reparerade, samt att fullt antal jern- och trästolpar, i brukbart skick, alltid finnes till jernvägens Nn och N vagnar;

att öfvervaka det personvagnarne under tågens uppehåll i Eskilstuna blifva väl ventilerade och städade;

att, då vagnreparationer förekomma, som icke kunna af vagnlyftarne utföras, anmälan derom göres hos verkmästaren, som dessa arbeten öfvertager;

att med hjälp af lyftarlaget, eller å bangården varande lokomotiv, verkställa alla växlingar mellan vagn- och målare-verkstäderna, vagnboden och bangården;

att dagligen till bokföraren aflenna arbetsrapport för snickare-, målare- och vagnverkstäderna, och

att om förutnämnda arbeten lembar någon tid öfrig, för snickare-, målare- och vagnverkstäderna utskrifva materialrequisitioner samt vid vagnarbeten biträda verkmästaren.

§ 3.

Vagnförmannen skall hafva god kännedom om alla de föreskrifter och instruktioner som äro eller blifva utfärdade för den under honom lydande personalen.

Åttonde kapitlet.

Instruktion för vagnsmörjare.

§ 1.

Vagnsmörjarens närmaste förman är stationsföreståndaren vid den station, der vagnsmörjaren för tillfället tjänstgör, men hans tjänstgöringsskyldigheter bestämmas af maskiningeniören, utan hvilkens medgifvande han således ej får byta tjänstgöring.

§ 2.

Vagnsmörjaren skall vid tjänstgöring å tåg, jemte den honom åliggande tillsynen å vag-

narne i egenskap af **2:dre konduktör** vara konduktören i allt behjelpig, och gälla således för smörjare i tillämpliga delar äfven de bestämmelser, som i kap. VII finnas för konduktör föreskrifna.

§ 3.

Vagnsmörjaren skall före tågs afgang **noga efterse** samt vid behof **rengöra och smörja** alla vagnslager, samt derefter vid hvarje ställe eller station, der tåget stannar, undersöka vagnarne och i händelse af behof smörja dem. Vid mellanstationer, der vagnar tillkopplas tåget, skall han äfven tillse dessa och ansvara för att alla i ett tåg befintliga vagnar **icke gå varmt** af brist på smörja eller skötsel. Vid vagnarnes undersökning skall han följa de föreskrifter han af vederbörande befäl vid maskin-afdelningen erhållit.

§ 4.

Utom tjänstgöring på tågen kan smörjaren åläggas att arbeta i verkstaden eller vid vagnarnes rengöring och underhåll.

§ 5.

Åt smörjaren öfverlemnas följande **inventarier**, dem han alltid vid tjänstgöring skall medföra:

1 stor oljekanna, 1 smörjkanna, 1 skiftnyckel, 1 handsignallykta, 1 röd signalflagga, 1 talgpyts, 1 hammare för hjulprofning, 1 putsdosa, 1 tång, olja, talg, svafvelblomma, smörjvekar och bomullstrassel.

Han ansvarar för att redskapen ständigt äro i **godt skick** samt materialierna tillräckliga.

§ 6.

Då smörjare skall åtfölja ett tåg, bör han infinna sig **minst en timme** före dess utsatta afgangstid för att dessförinnan hinna smörja och putsa buffrar och lager. Upptäcker han dervid något fel å vagnarne, skall han sådant ofördröjligen anmäla.

§ 7.

Så snart **afgångssignalen** gifves, skall smörjaren intaga den honom anvisade plats.

§ 8.

Jemte den särskilda uppsigten öfver underreden, axlar, hjul, lager, bromsar och kopplingar å vagnarne i tåget, åligger det vagnsmörjaren att **sköta bromsen** å den vagn, hvarå han åker.

Under tågets gång bör smörjaren noga vaka öfver vagnarne och, om något förefaller som kan föranleda fara, söka att genom signaler, så fort ske kan, gifva detta tillkänna. Likaledes skall han noga iakttaga och åtlyda signaler från lokomotivföraren, konduktören eller banbevakningen.

§ 9.

Vid ankomsten till en station får smörjaren ej lemna sin broms förrän tåget är fullkomligt stannadt, och skall då genast efterse vagnarnes underreden. På de stationer, der så-

dant särskildt bestämmes, skall han efterse och med hammaren **undersöka hvarje hjul** för att utröna om något sådant är bristfälligt eller ur sitt rätta läge.

§ 10.

Sedan ett tåg anländt till slutstationen, får smörjaren icke aflägsna sig, förrän han till stationsföreståndaren afgifvit **rapport om vagnarnes tillstånd**. Under tågets gång anmäles genast hvarje bristfällighet å vagnarne till konduktören, som derom skall göra anmärkning i sin rapport.

Nionde kapitlet.

Instruktion för lokomotivförare och eldare.

§ 1.

Deras direkta befäl utgöres af trafikchefen, maskin-ingeniören och förmännen 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 stationsföre-

ståndarnes befäl, hvars order de noga måste lyda, och utföra den tjänst med lokomotivet, som af dessa äskas. Under tågets gång skall lokomotivföraren åtlyda konduktörens tillsä- gelse eller signal att stoppa, sätta i gång o. d.

Vid **lokomotivets reparation** stå loko- motivförare 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 repara- tioner**, hvarigenom lokomotivet blifver längre tjänstbart, innan det behöfver sändas till verk- staden.

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

§ 3.

Under bantågets gång är lokomotivföra- ren 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 ba- nans 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 lokomotivföraren 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 följderna 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 lans för eldens dragning,
 - en rörrensare,
 - en rörstoppare,
 - en mindre slägga för rörstoppning,
 - två slid-domkrafter med spakar och sparrsockar,
 - ett gröfre jernspett;
- smörjareredskap, nämligen:
- 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,
 en vattenhink;

signaleffekter, nämligen:

en röd och en grön signalflagga,
 en väska med 12 knallsignaler,
 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 bomulls-trassel;

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-förmaunen.

§ 8.

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

§ 9.

Lokomotivföraren skall tillse att till tjänstgöring 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 glaströret, som ofta visar falskt, utan böra profkranarne öppnas. Ovilkorligen tillses om rosten är väl lagd, och lägges derpå veden, samt deröfver 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 tjänstgöring, 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 rörelsepjeser som hjul och smörjlådor, under-

söka 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 aflägna sig, vederbörande befäl beordra annan person att sköta lokomotivets broms.

Då uppeldadt lokomotiv står stilla, böra alla 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 spårvoxlingarne 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 resande stiga i vagnarne, böra göras med största **försigtighet**, och lokomotivföraren bör söka undvika att hålla utblåsningsskranarne 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 tåget 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 koppingskedjorna och drifhjulems halkande.

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

§ 13.

Under tågets **gång** skola lokomotivförare och eldare hafva uppmärksamhet å sig-

naler, som kunna göras, samt i öfrigt hålla god utkik, hvarvid eldaren i synnerhet bör hafva ögonen fästade 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 är 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 sjelf vet sålunda böra passeras.

Genom för **hastig körning** ådrager lokomotivföraren sig straff. För sen ankomst, hvar till giltiga 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 tågets 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 skrufva till lokomotivets broms,
- 4:o) att 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 cy-

lindrarne, som deraf mycket slitas. Vid gång utför lutningar böra därför **cyldrarne 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 vigt, om lokomotivet ej anländer 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** nal-
kas **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 å sidospår**;

att då **kol eller vatten** skall intagas vid
en station, detta sker utan onödigt uppehåll,
och att vattenkranar och rännor efter intagan-
det föras tillbaka i sin rätta ställning;

att icke afgå från stationer, hvarest **tåg
skola mötas**, förrän det mötande tåget in-
kommit 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 **öfverflödiga ånga** insläppes i vatten-
reservoiren;

att icke hafva **cylinder- eller profvare-
kranar öppna**, då lokomotivet passerar station-
er eller personer på banan.

§ 19.

Då tvänne 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 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.

§ 20

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

Ännu 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 rälerne, huruvida desamma äro våta eller betäckta med rimfrost eller dagg, i hvilket fall äfven längre väg beöfves för att stanna ett tåg. Lokomotivet 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 lokomotivförareförmannen, upptagande:

- 1:o) datum, tågets nummer, lokomotivets nummer och namn, liksom namnet på lokomotivföraren och eldaren;
- 2:o) lokomotivets tillstånd;
- 3:o) hvad som under resan inträffat;
- 4:o) om och huru mycket för sen ankomst inträffat samt orsaken dertill;
- 5:o) antalet timmar, som lokomotivet varit för tjenstgöring uppeldadt;
- 6:o) banans tillstånd, jemte uppgift å de ställen, hvarest den möjligen är dålig, vägöfvergångar 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.

Lokomotivförareförmannen samlar dessa rapporter, och öfverlemnar dem, behörigen granskade, till vederbörande förman.

§ 24.

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

§ 25.

Förutom denna instruktion, ega lokomotivförare och eldare att noga känna och åtlyda allmänna bestämmelser för personalen, gällande föreskrifter i och för säkerheten på banan samt för signaleringen och allmänna anordningar, 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 genom **knall-signaler** 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 våld-

samhet, 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 våldsamhet, 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, om möjligt är, fylles 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 rådighet användas. Är rörsprängningen 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 pjäser nedtagas eller fastbindas, så att de ej kunna komma lösa och skadas under gång. Derefter går man med en cylinder. Om en exenterring brustit åt det håll lokomotivet går, måste hela sidan tagas ner.

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

Till detta ändamål sätter han slidhäftstången alldeles framåt eller bakåt, öppnar cylin-

derns utblåsningskranar och derpå ångventilen. Den sida, på hvilka 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 slidhäftstången 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 tråkilar öfver hjulsmörjlådan 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 smörjlådor. De se-

nare uppkilas, så att hjulen blifva upphängda tillräckligt högt, för att under gång ej röra rälerna; öfver de andra hjulsmörjlådorna stötts 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 jemförelsevis stort, eller fråga är om en framaxel, är det ej tillräckligt att lyfta upp axeln. I det fallet användas olika medel, passande för lokomotivets konstruktion. Sålunda belastar man understundom motsatta ändan på lokomotivet eller underlättar uppbärandet medelst en lastvagn.

§ 32.

Om **lokomotiv eller tender går 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 rälerna igen, öfverenskommer han med konduktören om att begära **hjälp**. Sedan sysselsätter han sig med lokomotivet.

Innan lokomotivföraren använder **domkrafterna**, bör han med lugn undersöka loko-

motivets 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. banrödjarne, messingskopplingsrören etc., skilja tendern från lokomotivet, stötta öfver smörjlådorna 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 stöttniing, då ny lyftning eller sidorörelse vidtages.

Innan ena ändan af lokomotivet lyftes, bör man först **kila mot hjulen** på den andra. Vid den ändan 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 rälerna och genom försigtig backning åter sätta lokomotivet in på rälerna.

§ 33.

Då lokomotivföraren blifvit varse, att en vagn i tåget gått ur spår, hvilket vanligen ger sig tillkänna genom 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 tåget, bör han stoppa så fort som möjligt; likaledes om tåget är lätt och bromsen på sista vagnen är tillsatt.

Sedan tåget blifvit stoppadt, ombesörjes **signalering**, och kommer han öfverens med konduktören, som förut är nämt, och, efter att hafva vidtagit nödiga åtgärder för stillastående lokomotiv, företager han vagnens insättning på spår.

§ 34.

Då en **olycka händt**, böra såväl lokomotivförare som konduktör, likasom alla andra anställda 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 rörelse-pjeser samt hjul, axlar och ringar,

- 2:o) göra alla **skarfvvar** och **packningar**, laggers hopfluing 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.

§ 37.

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

- 1:o) **röklådans** och **rörens** rensning in- och utvändigt,
- 2:o) att renskrapa **eldstadens sidor**, så att metallen 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 lokomotivförareförmannens tillstånd och personliga närvaro.

Tionde kapitlet.

Instruktion för banmästare.

§ 1.

Banmästarens närmaste befäl utgöres af trafikchefen, hvilken order och instruktioner noggrant skola iakttagas.

§ 2.

Banmästaren åligger:

att tillse det hans bansträcka ständigt är i sådant skick, att den kan med säkerhet befaras af lokomotiv och tåg;

att vaka öfver det den till hans bansträcka hörande personalen fullgör sina tjensteåligganden;

att noga tillse värden af utlemnade inventarier, samt

att efterse det intet ohägn sker på banan eller dess tillhörigheter.

§ 3.

Dessutom skall han ofta till fots eller på dressin **inspektera sin bansträcka** och dervid synnerligen tillse:

att **räler** och **syllar** äro i godt skick och säkert fästade;

att alla **spårveklar** äro i god ordning;

att **broar** och **kulvertar** äro i godt skick och säkra;

att **vägöfvergångar** och **grindar** äro i god ordning, och likaså **stängseln** på sidorna om banan;

att **signaleffekterna** äro i behörigt skick, samt lyktorna rena, putsade och alltid färdiga till begagnande;

att inga materialier läggas **för nära rälerna**;

att inga **lätt antändbara ämnen**, såsom säd, torf, lin etc., uppläggas närmare än 100 fot från banan;

att **banvaktstugorna** äro snyggt hållna och att de inventarier, som derstädes måste finnas, äro på sin plats och i godt skick;

att vid de ställen, der starkare snösamlingar äro att befara, ett större antal **snöskoflar** vintertiden finnas till hands.

§ 4.

Förutom sjelfva banan skall banmästaren noga undersöka banvallens **doceringar, berg- och jordskärningar** samt **trummor och diken** m. m.

Vid starkt regn, töväder, eller om våren vid källossningen, och då snön smälter, eller då svallis samlar sig på banan, är det isynnerhet af stor vigt att med mycken uppmärksamhet inspektera banan, för att i tid upptäcka om den lidit någon skada, eller anledning gifves att sådant befara, samt att i så fall nödiga mått och steg skyndsamligen må vidtagas till banans skyddande eller reparation; och eger banmästaren att härvid tillkalla hjälp af extra arbetare, då han finner sådant behöfligt.

§ 5.

Om i rälerernas läge upptäckas **ojemnheter**, böra dessa så snart som möjligt afhjelpas, emedan de å vagnarne förorsaka stötar, och dessutom inom kort förstoras. Likaså skall **oduglig syll** med det snaraste mot ny utbytas; dock att hvarken räler eller syllar, i synnerhet i dimma eller mörker, upptagas utan bestämda order derom, och aldrig utan att en annan räl eller syll finnes till hands att i den förras ställe genast nedläggas.

I allmänhet bör banmästaren med banvakternas biträde söka att å tiderna mellan tågen afhjelpa alla **felaktigheter å banan**, hvadan han alltid måste vara försedd med tidtabell

och tillika känna tågens gång. Någon egentlig reparation får dock ej vidtagas utan särskilda order från baningeniören, som härom förut måste hafva underrättat trafikchefen samt erhållit dennes medgifvande till arbetets utförande. Skulle å banan upptäckt fel ej hinna före ett tågs ankomst fullkomligt afhjelpas, bör dock, om möjligt, banmästaren vidtaga sådana anordningar, att tåget kan långsamt passera. Härvid likasom vid alla andra tillfällen, då å banan förefinnes något, som kan inverka på tågets gång, måste i första rummet ihågkommas, att signal till »varning» eller »stopp» visas på tillräckligt afstånd från den försvaga bandelen.

§ 6.

Befinnes en **bro** i sådant skick, att det kan anses vådligt att med tåg passera densamma, skall bud härom skyndsamligen afsändas till trafikchefen, på det denne må infinna sig och afgöra huru förhållas bör, samt skall stoppsignal visas. Skulle emellertid högre tjänsteman befinna sig å stället närvarande, må denne afgöra om tåg får passera eller ej; dock bör vid sådana tillfällen först lokomotivet ensamt gå fram, samt sedan vagnarne skjutas öfver, en och en i sender.

För att fullkomligt kunna iakttaga broarnes beskaffenhet, bör banmästaren äfven emellanåt ställa sig under eller på sidan af desamma, då tåg passerar, samt noga observera, huru de därvid förhålla sig.

§ 7.

Banmästaren bör sjelf verkställa de mindre reparationer, som å den utmed banan befintliga **telegrafledning** kunna förekomma samt noga tillhålla vakterna att efterse och genast rapportera, när något fel å ledningen uppkommit. Vakterna böra särskildt undervisas om sättet att afhjelpa mindre felaktigheter. Uppstår å telegrafledningen något fel, som antingen blott provisionellt eller ock alldeles icke kan afhjelpas, så skall rapport här om skyndsamt afgå till närmaste station samt till banmästaren.

§ 8.

Inträffar **olycka på banan**, skall banmästaren skyndsamligen begifva sig till stället för att biträda, och eger han att vid sådana tillfällen tillkalla all den hjälp, som anses behöfzig.

§ 9.

För att vid svårare **snöfall** kunna hålla banan fri, bör på förhand vara så anordnad, att på sådana ställen, der svårare drifvor mest befaras, en större arbetspersonal må i hast kunna sammankallas.

Vid **arbeten på banan** bör banmästaren sjelf vara närvarande och leda dem.

§ 10.

Banmästaren åligger att inom sin afdelning hålla en rulla **öfver alla vakter** och extra vakter, samt anteckna deras bostäder,

för att i händelse af behof hastigt kunna påkalla dem.

All till afdelningen hörande personal bör vara instruerad att vid gifven signal sjelfmant infinna sig för att biträda.

§ 11.

Vidare bör banmästaren tillse, att vakterna äro försedda med **reglementen**, noga känna sin **instruktion** och följa densamma, i synnerhet hvad signaleringen beträffar, om hvars ordentliga utförande han emellanåt bör personligen göra sig förvissad.

Han måste draga försorg om att **extra vakter** alltid finnas att tillgå, i händelse någon af de ordinarie är förhindrad att tjänstgöra.

§ 12.

Banpolisens handhafvande åligger banmästaren, hvarföre han skall noga känna gällande författningar angående ohägn å banan och dess olofliga beträdande.

§ 13.

Vidare skall han vaka öfver, att alla inom hans distrikt utlemnade **effekter** noga vårdas, samt att med banans **materialier** väl hushållas.

Allt hvad som behöfver repareras eller med nytt ersättas, skall han ofördröjligen anmäla, samt requisition å därför behöfliga effekter i tid afgifva.

§ 14.

Hvarje tilldragelse å banan, äfvensom allt hvad banmästaren finner stridande mot hvad till god ordning hörer, eller instruktioner och författningar bjuda, skall af honom rapporteras till trafikchefen, som derom gör vidare anmälan.

Om några felaktigheter finnas å sjelfva banan eller å jernvägens byggnader, skall banmästaren derom ofördröjligen rapportera.

Rapporterna böra, om de äro af större vikt, vara skriftliga.

§ 15.

Upptäckas å banan fel, som medföra hinder för tågens regelmessiga gång, skall han dessutom skyndsamligen anmäla sådant till närmaste station.

§ 16.

Hvarje dag skall banmästaren ställa sitt ur vid den inom distriktet belägna stationen och ofta kontrollera vakternas ur efter sitt eget.

§ 17.

Förutom denna instruktion, måste banmästaren noga känna och åtlyda föreskrifter för säkerheten på banan samt för signaleringen, allmänna föreskrifter för personalen, instruktioner för ban-, bro- och grindvakter samt sådana föreskrifter för banans underhåll och för tågrörelsen, som afse hans sträcka.

Elfte kapitlet.

Instruktion för ban- och grindvakter.

§ 1.

Ban- och grindvaktens närmaste förman är banmästaren inom distriktet.

§ 2.

Nämnde vakter skola, utom kändedomen af denna instruktion samt reglementets allmänna föreskrifter för personalen, föreskrifter

för säkerhet och signalering och allmänna anordningar för banan, äfven vara fullt hemma-stadde i öfrige instruktioner, som röra banans underhåll och tågens gång, liksom i polisförfattningar angående ohägn å banan. **Tidtabellen** för tågens gång skola de särdeles noga känna.

§ 3.

Deras egentliga **tjänstgöring** består uti punktlig och uppmärksam skötsel af signaler, omsorgsfull tillsyn och vård om den åt dem anförtrodda bansträcka med derå befintliga broar, öfvergångar, stängsel, byggnader och andra tillhörigheter, samt vidare i deltagande uti de å banan förekommande arbeten.

Hvarje dag skola vakterna ställa sin **klocka** efter banmästarens.

§ 4.

Hvarje banvakt skall vara försedd med:
 en grön och en röd signalflagga,
 en handsignallykta, försedd med hvitt, grönt
 och rödt glas,
 en oljekanna,
 en mejsel,
 en väska, innehållande 4 knallsignaler,
 en jerspade,
 en kofot eller ett spett,
 en stopphacka,
 en skyffel,
 en kratta,
 en snöskofvel,

en rälsplikhammare,
 en skrufnyckel,
 en yxa,
 en hammare,
 en tång,
 rälsplik och
 vanlig spik, samt
 olja och lampvekar;

och är banvakt ansvarig för att alla honom tilldelade **effekter och inventarier** ständigt hållas i god ordning och brukbart skick.

Då **knallsignal** är använd, skall, enär det anbefalda antalet af sådana signaler ständigt bör finnas till hands, anmälan om erhållande af ny genast göras.

Under tjenstgöring skola vakter ständigt medföra behöfliga **sigal effekter**.

§ 5.

Alla **felaktigheter** å så väl **signaleffekter**, som öfriga **inventarier**, skall vakt, med de verktyg, som finnas till hands, sjelf söka afhjelpa; erfordras större reparation eller nya effekter, skall sådant skyndsamligen anmälas, samt utbyte i sednare fallet ske.

Vakterna skola hålla sina **stugor** och **vaktkurar**, likasom alla i deras förvar lemnade 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.

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 signalfloggorna vid högra sidan längs armen. 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 extratågs-signal utvisas, eller om lamporna å anbefalda tider brinna. Genom utvisande af stoppsignal skall han, der så erfordras, väcka konduktörens uppmärksamhet på att sidodörr står öppen, axel går varm, eller att last å vagn hänger öfver eller är loss etc. etc.; och bör derjemte sådana tilldragelser rapporteras till banmästare. I mörker skall vakten, så snart hela tåget i god ordning passerat, visa lyktans hvita sken framåt lokomotivet och sålunda bibehålla detsamma en stund. Då tåg passerar banvaktstuga, skall dörren till densamma vara stängd.

Derest signal ej åtlydes, skall sådant rapporteras.

§ 7.

Om lokomotiv eller tåg, som förut ej blifvit tillkännagifvet, ses komma, får detsamma ej, så vida icke banans tillstånd dertill föran-

leder, stoppas, äfven om detta skulle inträffa på en tid, då annat tåg väntas från annat håll, enär sådana fall kunna inträffa, som föranleda ändring af mötesplats för tåg eller utsändande af reservlokomotiv, utan att banbetjeningen derom hinner underrättas.

§ 8.

I och för tillsynen af banan hafva vakterna att iakttaga följande:

Hvarje morgon, vid bestämd tid, infinna sig vakterna i tjänstgöring, gå genast öfver sin bansträcka och undersöka dervid noga om felaktigheter eller hinder å banan förefinnas, samt afhjelpa, så vidt i deras förmåga står, desamma. Vid alla visitationer på banan skola vakterna medföra rälshammare jemte rälsspik, samt om dagen signalfaggor och i mörker eller dimma dessutom handlykta och knallsignaler. Lösa spikar skola indrifvas, skrufvar åtdragas. och noga bör tillses om räler lyftat sig vid skarfvarne, eller syllar sjunkit, eller annan skada å banan inträffat, hvarigenom fara kan uppstå, i hvilket sistnämnda fall de skyndsamt skola draga försorg om signalering på sätt Kap. II och III bestämma.

Om vakten finner något ställe vara skadadt och behöfva reparation, skall han så fort ske kan anmäla detta hos banmästaren eller vid närmaste station, dock först sedan han förut genom för tillfället erforderlig signal varnat ankommande tåg.

§ 9.

Efter hvarje ordinarie tåg, som passerat, skall, så vida tiden för nästa tågs ankomst sådant medgifver och ej annorlunda är föreskrifvet, banan ånyo undersökas, och dervid äfven tillses att intet glödande kol qvarligger på träbroarne. Om å passerande tåg signal till extratåg är uppsatt, får ingen vakt lemna sin post förr än äfven extratåget passerat.

§ 10.

Vägöfvergångar, stängsel och broar skola särskildt undersökas och alla bristfälligheter derå afhjelpas eller anmälas. Spåren mellan räl och moträl vid vägöfvergångar skola alltid hållas väl rena och fria från is, grus och småsten m. m. Om egovägsgrindar finnas öppna, skola de tillstängas samt förhållandet rapporteras. I allmänhet skall tillses att grindar äro stängda.

Lösa föremål få icke uppläggas utmed banan annat än utanför normalsektionens gränslinie. Banan skall alltid hållas klar och fri från hinder, antingen tåg väntas eller ej.

§ 11.

Banvakterne skola dagligen noga efterse, om fel uppkommit å den utmed banan befintliga telegraflinie, vare sig å stolpar, hattar eller trådar. Mindre bristfälligheter skall banvakt sjelf afhjelpa, enligt den undervisning han af banmästaren erhållit. Större felaktigheter

eller skador inrapporteras skyndsamligen till närmaste station. Alla upptäckta fel, ehvad de kunna repareras eller ej, skola till banmästaren anmälas.

§ 12.

Vakterne böra noga känna de tider, då tåg skola passera, och derefter rätta stängandet af vägöfvergångar, på sätt Kap. III bestämmer. Hvarje gång ett tåg passerar, måste noga observeras om detsamma visar signal att extratåg följer, i hvilken händelse grinden endast för en kort stund får vara öppen, hvarefter den åter tillstänges, tills äfven extratåget passerat.

§ 13.

Spårvexlingar i hufvudspåret, som äro afägsna från stationerna, skola, då de ej för tillfället begagnas, alltid vara spikade eller tillåsta, så att hufvudbanan är klar, och bör nyckeln till vexellåset förvaras hos banvakten. Banvakten är ansvarig för vexelns hållande i ordentligt skick.

§ 14.

Skulle snö eller andra svårare hinder för tågs gång på banan upptäckas, och hjälp behövas, för att undanrödja desamma, skola vakterne, hvar efter annan, derom underrätta hvarandra. Hvarje vakt inom afdelningen, äfvensom på banan tjenstgörande extra vakter och arbetare, skola dervid skyndsamligen be-

gifva sig till stället för att biträda, likväl ihågkommande att grindvakt vid allmän landsväg och spårvevlare ej få, då tåg väntas, lemna sin post.

§ 15.

Har tåg till följd af skada på banan stannats, men åter kunnat sättas i gång, få de till skydd anbragta signalerna ej borttagas, förr än platsen är noga undersökt och säker befunnen.

§ 16.

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.

När ett tåg nalkas på omkring 200 meter (675 fot), skola alla arbetare draga sig åt sidan från spåret.

§ 17.

Vid någon olycka på banan, bör underrättelse afsändas till närmaste vakt för att meddela detta, på det att signalen till varning för kommande tåg må utföras.

§ 18.

Ingen främmande person får utan särskild tillåtelse vistas inom banans område; hvarjemte 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 utdrifvas, och egarens namn, efter derom inhemtad kännedom, anmälas.

§ 19.

Då skrivelser skola med banpost afsändas långs 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 skrivelserns emottagande dermed beger sig till följande vakt, o. s. v.

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

Signalkarl vid fast signal, **bro-** eller **grindvakt** får ej bortsändas med dylika bud, men skola af banpostens innehåll erhålla behörig del.

§ 20.

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

§ 21.

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

§ 22.

Ban- eller grindvakt få ej låta någon i jernvägens tjenst icke anställd person utan gångbiljett passera utefter banan inom dess område. Skulle sådant förekomma och tillsägelse att lemna banan icke genast åtlydes, tager banvakt reda på personens i fråga namn och adress, hvilka uppgifvas för banmästaren i och för stämmings utfärdande.

Tolfte kapitlet.

Instruktion för stationskarlar.

§ 1.

Deras närmaste förmän är stationsföreståndaren och stationskarlsförmannen.

§ 2.

De skola inställa sig på de tider, stationsföreståndaren bestämmer, samt utföra den tjänst, dem ålägges.

§ 3.

De skola ständigt visa **uppmärksamhet och höflighet mot trafikanter** samt med villighet och skyndsamhet betjena dem. De äro strängeligen **förbjudna** att under någon förevändning i tjensten mottaga **drickspenningar**.

§ 4.

Då resande ankomma till bangården, skola stationskarlarne mottaga och föra sakerna till resgodsrummet, hvarest, sedan biljett är framvisad, adress- och nummerlappar påklistras resgodset, och en motsvarande nummerlapp öfverlemnas till egaren tillika med biljetten, sedan denna blifvit märkt.

Effekterna transporteras sedan till packvagnen, och tillses härvid noga, att inga andra resgodskollyn inlastas än de, som äro behörigen märkta.

§ 5.

Stationskarlarne skola varsamt och omsorgsfullt verkställa **lastning och lossning** af så väl gods som resgods.

Ersättningsanspråk, som föranledas af stationskarlarnes vårdslöshet eller försummelse, ersättas af dessa i första rummet.

§ 6.

Stationskarlarne äläggas att, vid **flyttning af vagnar** å en station, aldrig ställa dessa närmare en spårkorsning, än hinderpålen utvisar, och åtvarnas derjemte, att vid skjutning af

vagnar aldrig gå bakom buffarne, så att de komma mellan dem, då vagnarne gå tillsammans.

§ 7.

För öfrigt skola stationskarlarne noga åtyllyda de föreskrifter, som dem af stationsföreståndaren meddelas.

§ 8.

Stationskarlar skola utom denna instruktion och de föreskrifter, som särskildt kunna lemnas, ega full kännedom om tjenstgöringsreglementet, i hvad det meddelar allmänna föreskrifter för personalen samt för signaler och säkerhetsåtgärder.

§ 9.

§ 22 i instruktion för ban- och grindvakter är äfven gällande för stationskarlar.

Trettonde kapitlet.

Instruktion för signalkarlar och spårvecklare.

§ 1.

Närmaste förmän för signalkarlar och spårvecklare inom stationerna äro stationsföreståndaren och stationskarlsförmannen; de åter, som äro anställda vid signaler eller spårvexlar å banan mellan stationerna, stå under banbefälet.

§ 2.

Signalkarlars och spårvekläres tjänsteåligganden äro bland de mest ansvarsfulla och viktiga, som förekomma vid jernvägen, enär de största olyckor kunna förorsakas genom en försummelse å deras sida. Ingen må således under någon förevändning användas till signalkarl eller spårveklärare, som ej förut blifvit af vederbörande examinerad och befunnits fullkomligt känna och förstå samt kunna utföra sina åligganden.

§ 3.

Signalkarl är i första rummet ansvarig för att signalapparaten till alla dess delar alltid är i fullt brukbart skick, så att vederbörliga signaler dermed kunna gifvas; om något derå befinnas i olag, skall derom genast anmälan göras.

Före tågs ankomst bör signalkarl undersöka, om signalapparaten går obehindradt, hvarjämte handsignaleffekter skola vara till hands för att vid behof användas.

§ 4.

Strängeligen anbefalles, att signalkarl aldrig får visa signal till »allt väl» eller »varsamhet», innan han fullt öfvertygat sig om, att intet hinder finnes för tåget att framgå; således får ej signal, belägen vid stationens yttersta vaxel, ändras från »stopp», förr än signal från sjelfva stationen är gifven, utvisande att tåget kan ingå.

§ 5.

Alltid då tåg stannar vid en station efter solnedgången eller i dimma, skall signalkarlen efterse, att tågets signallyktor brinna klart; om så icke är förhållandet, underrättas konduktören och lokomotivföraren derom, hvarjemte förhållandet anmäles till stationsföreståndaren.

§ 6.

Spårvoxlar skola alltid hållas i god ordning, rälspek, bultar och muttrar vara väl fästade, plåtarne under vaxelrälerna väl rengjorda, rälerna vid vaxeln fria från smuts och is, på det drifhjulen ej må halka, häfstång, lager och axlar väl rena; äfven skall tillses, att rälerna vid vaxeln ej förskjutit sig, att häfstången och föreningsstången mellan vaxelrälerna hvarken gnida mot hålen i rälerna eller andra föremål samt röras ledigt. Då allt blifvit rengjort och, vid behof, smordt, bör häfstången föras fram och åter några gånger, för utrönande att vaxeln röres lätt.

Då ett lokomotiv passerat, skall spårvoxlarne genast efterse, att icke kol eller annan orenlighet kommit mellan tungorna och rälerna. Alltid då ett tåg väntas, skola vaxlarne ytterligare undersökas, på det vaxlarne må vara säker, att de äro i god ordning och sluta riktigt till. Vid mötande spårvaxel är detta af synnerlig vikt.

Om, sedan ett tåg passerat, spårvaxel, korsning eller ledräl befinnes skadad eller sprucken, skall derom genast ske anmälan.

§ 7.

Då lokomotivet går med »spårvoxeln», bör ingen vara för nära intill häfstången; deremot, då lokomotivet går »emot spårvoxeln», skall voxeln hållas stadigt åt det håll, hvaråt den för tillfället bör vara stäld.

Om af misstag lokomotiv eller tåg föres in på orätt spår, är det af synnerlig vigt att spårvoxeln det oaktadt bibehålles oförändrad så länge tåget befinnes på densamma, emedan, om voxeln omkastas, innan hela tåget gått deröfver, stor skada eller olycka kan uppkomma derigenom, att vagnarne sålunda ledas in på olika spår.

§ 8.

Förutom denna instruktion måste signalkarlar och spårvoxelare noga känna allt hvad en stationskarl i tjensten åligger.
