

Tjenstgörings-Reglemente

VID

STATENS JERNVÄGAR.



STOCKHOLM, 1862.

P. A. NORSTEDT & SÖNER,

KONGL. BOKTRYCKARE.

Register.

Kap.	I.	Allmänna bestämmelser	Pag.	1.
»	II.	Säkerhets- och försigtighetsmått	»	9.
»	III.	Signaler	»	27.
»	IV.	Allmänna föreskrifter för bantågens sammansättning	»	51.
»	V.	Stations-inspektoren	»	57.
»	VI.	Konduktörer	»	71.
»	VII.	Lokomotivförare och eldare	»	87.
»	VIII.	Vagnsmörjare	»	109.
»	IX.	Bannmästare	»	113.
»	X.	Ban- och grindvakter	»	121.
»	XI.	Stationskarlar	»	135.
»	XII.	Signalkarlar och spårvecklare	»	139.

KAP. I.

Allmänna Bestämmelser.

§ 1.

De vid statens jernvägar anställda tjenstemän och betjente skola under tjenstgöring vara försedde med ett exemplar af detta reglemente, ega kännedom om dess innehåll samt ställa sig detsamma till noggrann efterrättelse.

Regle-
mentet
skall hör-
sammas.

§ 2.

De föreskrifter jernvägsstyrelsen utfärdar, äfvensom förmäns order, skola af alla noga hörsammas och åtlydas.

Order
skola åt-
lydas.

§ 3.

Enhvar i tjenst vid statens jernvägar skall uteslutande egna sig deråt, tjenstgöra när och hvarhelst han dertill beordras samt vara tillstädes under de bestämda tiderna; hvadan ingen må aflägsna sig från tjenst-

Tjenstgö-
rings-
skyldig-
het.

göring utan permission. Den som sjuknar, så att han är förhindrad tjenstgöra, skall derom skyndsamligen till närmaste förman göra anmälan. Sker ej ordentlig anmälan om laga förhinder, anses den, som icke in-finner sig till tjenstgöring, såsom olofligen frånvarande och bestraffas derefter. Då någon permitteras eller sjuknar, skall, om så erfordras, annan lämplig person beordras att under tiden bestrida tjensten.

§ 4.

Persona-
lens anta-
gande och
afske-
dande,
m. m.

Jernvägens tjenstemän antagas och befordras af styrelsen efter vederbörande intendents hörande eller på dess förslag.

Tjenstemans afskedande eller suspension från tjenst och lön bestämmes af jernvägs-styrelsen, ehuru intendent eger att, utan föregående anmälan, i afvaktan på styrelsens beslut, sätta den felaktige ur tjenstgöring.

Betjeningen antages och befordras af intendenten efter samråd med vederbörande afdelnings-chef.

För fel i tjensten afskedas eller bestraffas betjente af intendenten på afdelnings-chefens anmälan.

Den sistnämnde eger dock, om han anser det nödvändigt för trafikens ordent-

liga gång eller till undvikande af fara, att sätta såväl underordnad tjänsteman, som betjente, ur tjänstgöring, till dess styrelsen eller intendenten närmare beslutat om den felaktiges bestraffande.

För smärre fel, som endast äro be- lagda med varning eller afdrag å lön, kan vederbörande afdelnings-chef ådömma straffet; men om en och samma person så- lunda 3:ne gånger blifvit tillrättavisad, skall anmälan derom ingå till intendenten.

§ 5.

Hvar och en som erhållit uniform Uniforms bärande och vård. skall alltid under tjänstgöring vara iklädd densamma, städse vara snygg och ren, samt väl vårda sina uniforms-persedlar. Om någon af jernvägens effekter genom van- skötsel skadas, skall densamma ersättas af den som skadan vållat. Om tjänsten lem- nas, skola uniforms-persedlarne och öfrige bekomne effekter återställas i så godt skick, som kan förväntas i mån af den tid, de varit begagnade.

§ 6.

Ingen af jernvägens betjening må vä- Namn skall upp- gifvas. gra att uppgifva sitt namn, då han derom af trafikerande tillfrågas.

§ 7.

Permis-
sion.

För bevistande af den allmänna gudstjensten skall afdelnings-chef bereda betjente tillfälle att vara lediga minst hvar tredje söndag.

Permission kan afdelnings-chef bevilja underordnad för högst 3:ne dagar. Önskar någon tjenstledighet under mera än tre dagar, skall skriftlig ansökan derom inlemnas till intendenten, som kan bevilja sådan under högst 14 dagars tid. För erhållande af längre permission erfordras jernvägs-styrelsens medgifvande.

Hvar och en i jernvägens tjenst anställd person skall till vederbörande befäl uppgifva sin adress.

§ 8.

Uppsäg-
ning af
tjenst.

Om jernvägs-styrelsen eller intendenten finner skäl att afskeda ordinarie tjänsteman eller betjente, antingen på grund af olämplighet för tjensten eller om befattningen skall indragas, sker uppsägning 3 månader förut. Ingen som åtnjuter månads-afföning får lemna jernvägens tjenst utan att hafva densamma uppsagt minst 3 månader förut. Den som sådant underlåter förlorar innestående afföning, samt är skyldig att ersätta och ansvara för all härigenom möjligen upp-

kommande förlust eller skada för jernvägen.

§ 9.

Hvar och en i jernvägens tjänst är ^{Förseelser och straff.} underkastad suspension eller afsked för olydnad mot order, försumlighet, dåligt uppförande, oärlighet, lättja, vårdslöshet, vanvördnad mot befäl, eller annan större förseelse, äfvensom för oskicklighet i tjänsten. För mindre förseelser bestraffas lokomotivförare, konduktörer och deras vederlikar, samt underordnade, med afdrag å lönen, motsvarande i belopp från 4 till högst 10 dagars aflöning; och gå de sålunda influtne medlen till någon för banbetjeningens understöd eller pensionering inrättad kassa.

§ 10.

Suspension från tjänsten medför förlust af aflöning. Uniform eller tjänstetecken, som från jernvägen utbekommits, skall under tiden vara till stationen återlemnad. ^{Suspension.}

§ 11.

Alla befallningar skola vara korta ^{Opässande} och bestämda, men ej högljudda. Stränge- ^{språk för- bjudes.} ligen förbjudes att begagna opässande språk

eller att svärja och föra oljud under tjänstgöring; likaledes att visa grofhet och ohöflighet mot passagerare, trafikanter eller andra personer, äfvensom att under någon förevändning emottaga drickspenningar; och bestraffas sådane förseelser med afsked eller suspension.

§ 12.

Onödigt
samtal
förbjudes.

Ingen af jernvägens personal må under tjänstgöring inlåta sig i andra samtal med fremmande personer, än sådana, som afse att lemna erforderliga upplysningar åt de trafikerande. Fremmande person må ej lemnas tillträde till biljett- och öfrige tjänsterum, eller tillåtas att vistas inom jernvägens område, eller gå längs banan, utan vederbörligt tillstånd.

§ 13.

Starka
drycker
förbjudas.

Att under tjänstgöring medföra eller förtära starka drycker är strängligen förbjudet. Den som finnes af starka drycker öfverlastad under tjänstgöring erhåller genast afsked och är dessutom underkastad laga åtal.

§ 14.

Tobaks-
rökning
förbjudes.

Tobaksrökning under tjänstgöring eller inom stationens lokaler är förbjuden.

§ 15.

Skulle någon anse sig ega befogade ^{Klagomål} skäl till klagomål emot förman, skola de ^{mot för-} anmälas till chefen för den afdelning klaganden tillhör. Klagomål mot afdelningschefer anföras hos intendenten och mot den sednare hos jernvägs-styrelsen; i båda fallen skriftligen.

§ 16.

Skulle något jernvägen tillhörigt eller ^{Ansvar} i dess vård lemnadt gods, af hvad slag ^{för skada} som helst, förkomma eller blifva skadadt, ^{å effekter.} eller annan förlust tillskyndas jernvägen, eger vederbörande befäl att, till dess saken blifvit undersökt, och den, som till skadan ansetts vållande, blifvit från ansvar frikänd, innehålla så mycket af hans aflöning, som till förlustens ersättande fordras.

§ 17.

Effekter, upphittade inom jernvägens ^{Tillvara-} område, skola snarast möjligt vid närmaste ^{tagne ef-} station, och sådane, som i vagnarne äro ^{fekter.} qvarglömde, vid slutstationen aflemnas. Alla sålunda funna effekter skola till hufvudstationen insändas, åtföljde af en noggrann förteckning, upptagande tiden när och under hvilka omständigheter de blifvit upp-

hittade. Om någon af jernvägspersonalen undanhåller sådant gods, bestraffas han enligt allmän lag.

§ 18.

Order
böra vara
skriftliga. Alla ordres, som på något sätt innefatta afvikelse från de reglementariska föreskrifterna, böra vara skriftliga, för att förekomma missförstånd.

§ 19.

Disciplin. Hvar och en skall vaka öfver att underordnade noga efterlefva undfångna order och instruktioner, och under ingen förevändning uraktlåta att till vederbörande förman anmäla de fel och försummelse, som blifvit upptäckta.

§ 20.

Dessutom förväntas att hvarje vid jernvägen anställd person skall med nit och trohet fullgöra sin tjenst, samt uppbjuda sin yttersta förmåga till befrämjande af hvad till trafikens säkra och regelbundna gång, äfvensom i öfrigt till jernvägens gagn och bästa kan lända; hvarför hvar och en, till hvars kännedom kommer något, hvad helst det vara må, som kan angå jernvägens fördel eller rörelsen å densamma, bör sådant till sin chef anmäla.

KAP. II.

Säkerhets- och Försigtighetsmått.

§ 1.

Den första och viktigaste skyldigheten vid all tjenstgöring å jernväg är det säkra och skyndsamma fortskaffandet af passagerare och gods, och tillhör det därför en hvar af jernvägens tjenstepersonal att, i händelse något tillfälligt hinder för trafiken på banan upptäckes, detsamma, så fort sig göra låter, undanrödja; alltid först ihågkommande att genom rätt signal varna ankommande tåg. Hvarje vårdslöshet och försummelse i vidtagne åtgärder för att skydda lif och egendom straffas på det strängaste, äfven om ingen olycka inträffat. — Sker någon skada, är den felaktige dessutom underkastad bestraffning enligt lag.

§ 2.

Hvad härefter anbefalles för bantåg gäller äfven för ensamt lokomotiv, och in-

tager då lokomotiv-föraren konduktörens ställe.

§ 3.

Hufvudspåret fritt. Ensamt lokomotiv eller lös vagn får ej stå på hufvudspåret, utan skola sådane vara ställda på sidospår, och vagnarne der vara väl stängde. Isynnerhet är detta högst nödvändigt om nätterna, och skola, der fasta klotsar finnas öfver sidospåren, desamma vara tillåsta.

§ 4.

Rörelser å hufvudspåret skyddas. Lokomotiv eller vagn får ej bringas öfver hufvudspåret, eller in på detsamma från sidospår, utan att signalkarl är derom underrättad, och stoppsignal varit tillräcklig tid uppe, för att varna ett kommande tåg. På samma sätt förhålles, när helst något hinder för tågs gång ställes på banan; och är detta synnerligen viktigt att ihågkomma vid mellanstationer.

§ 5.

Befäl å station. Hvar och en som förer befäl, eller tjänstgör vid ett tåg eller lokomotiv, står under stations-inspektorens order så länge tåget eller lokomotivet är inom stationen; och får ingen föra lokomotiv eller tåg på

banan utan att ega full kännedom om gällande föreskrifter i hvad som rör bantågs gång och signaler m. m., eller utan att vara försedd med behörig tidtabell.

§ 6.

Bantåg får ej lemna station utan stations-inspektorens tillåtelse, och aldrig före den för tåget bestämda afgangstiden, ej heller förr än Tio (10) minuter efter ett framför gående tåg. Rätt afgangstid.

§ 7.

Om stark snöyra skulle inträffa, så att det befaras att bantåget ej kan framgå till nästa station, bör detsamma icke afsändas, synnerligen om det ej är full dager. Snöyra.

§ 8.

Bantåg eller ensamt lokomotiv får ej nalkas ett framför gående på närmare distans än 2000 fot, så vida icke serskildt derom är anbefaldt. Afstånd mellan tåg.

§ 9.

Sedan ett tåg lemnat stationen har konduktören högsta befälet på detsamma, och skola hans order af all till tåget hö- Befäl å tåg.

rände betjening åtlydas. Lokomotivföraren har dock ansvaret för tågets säkerhet och rätta fart, i enlighet med tidtabellen och öfrige föreskrifter. Om genom olyckshändelse eller bristfällighet å vagn eller lokomotiv, eller genom annan tilldragelse, tåget kommer att stadna på banan, är lokomotivföraren den, som anordnar de åtgärder, hvilka skola vidtagas för att åter få tåget i gång. Konduktören deremot skall ansvara för signaleringen och för vidtagandet af alla i öfrigt erforderlige åtgärder för skyddande samt vidare fortskaffande af passagerare och gods, äfvensom för buds afsändande; dock får härvid icke hjälp, och isynnerhet ej lokomotiv, eftersändas utan lokomotivförarens medgifvande eller begäran. — Anhållan om hjälp eller lokomotiv från en station bör vara skriftlig, eller ske medelst telegraf.

Om lokomotiv eller vagn är eftersänd, får tåget ej röras från stället förrän hjälplokomotivet eller vagnen anländt, med mindre än de i §§ 13 och 14 anbefallda försigtighetsmått vidtagas, nemligen att en man går i förväg på 2,400 fots (800 stegs) afstånd, för att medelst signaler varna kommande lokomotiv o. s. v. — Vid ankomsten till närmaste station göres halt,

och lokomotivet eller ytterligare order in-
väntas.

Då högre jernvägs-tjensteman anlän-
der till stället öfvertager han befälet,
och redan vidtagne åtgärder anmälas till
honom.

§ 40.

I och för tågens fart på banan anbe- Tågens
hastighet.
falles följande:

- 1:o. Tidtabellen skall så punktligt som möj-
ligt följas, och intet tåg får afgå före
den bestämda tiden.
- 2:o. Passagerare-tåg eller ensamt lokomotiv
får aldrig, äfven på rak och horison-
tel bana, gå med större hastighet än
5 mil i timman eller 3000 fot i mi-
nuten, blandadt gods- och passa-
gerare-tåg ej hastigare än 4 mil i
timman eller 2,400 fot i minuten,
och ensamt godståg ej hastigare än 3
mil i timman eller 1800 fot i minuten.
- 3:o. Banföreningar få ej passeras med
större hastighet än $4\frac{1}{2}$ mil i timman
eller 900 fot i minuten, och sido-
eller korsspår ej hastigare än 4 mil
i timman eller 600 fot i minuten.

14 SÄKERHETS- OCH FÖRSIGTIGHETSMÅTT.

- 4:o. Farten skall saktas:
då station passeras;
» motvexel nalkas;
» ett annat tåg är synligt i sidospår;
» tåg går genom spår-vexel;
» människor, djur eller andra hinder synas på banan, eller grindar befinnas öppna och kreatur äro i närheten;
» signalerna ej kunna riktigt urskiljas, eller signal alldeles saknas der den skulle finnas;
» skarp kurva, djupa sprängningar eller bro passeras;
» varsamhets-signaler visas, eller annat föremål upptäckes på banan, hvilket kan anses såsom varning.
- 5:o. Vidare skall tåget med synnerlig uppmärksamhet och varsamhet föras fram:
då banan repareras eller något fel derå förefinnes, äfvensom
då under dimma eller snöyra väg-
öfvergångar eller stationer nalkas; och bör härvid hvisslan ofta ljuda.
- 6:o. Utför lutningar på banan får tåg aldrig gå med starkare fart, än att full kontroll kan hållas med bromsarne.

§ 11.

Bromsarne skola alltid varsamt användas, och böra i allmänhet, då ett tåg skall stadna, de eftersta åtskrufvas först. Om något är felaktigt på lokomotivet eller någon fara är för handen, skola dock alla bromsarne skyndsamt och med kraft åtskrufvas. Så snart ett tåg stadnat på horisontel bana skola bromsarne lossas. Bromsning.

Om möjligt är, bör undvikas att stadna ett tåg på broar, vägöfvergångar, brantare stigningar på banan eller under vägbroar.

§ 12.

Då ett tåg skall stadna bör noga tagas i betraktande, om rälerna äro våta eller islupna, äfvensom tågets tyngd, emedan dessa omständigheter i hög grad inverka på tiden för ångans afstängande och bromsarnes användande; och bör tåget aldrig nalkas en station med sådan fart, att bromsarne behöfva häftigt åtskrufvas. Regler för tågs stadnande.

§ 13.

Sedan ett tåg är afsändt på banan, får det endast gå framåt och icke stadna förrän vid ankomst till station. Skulle dock genom olycka eller annan oförutsedd händelse ett tåg stadna på banan, skall i Tåg stadnar eller föres tillbaka.

främsta rummet dragas försorg om passagerarnes säkerhet, och signaler, till skydd emot efterkommande tåg, skyndsamt anbringas, såsom uti Kap. III föreskrifvet är. Sedan det hinder blifvit undanröjdt, som föranledt uppehållet, skall tåget genast fortsätta. Om behöfligt är, skall genom signaler, telegraf eller ilbud närmaste station om händelsen underrättas, på det hjälp må erhållas; och må ingen af jernvägens betjening eller extra arbetare vägra eller undandraga sig att utföra hvad dem vid dylika tillfällen anbefalles af befälet vid tåget, eller af den vid stället närvarande som högsta befälet hafver. — Om ett tåg ovilkorligen måste föras tillbaka, får det ej ske utan att en man går hela tiden i förväg längs banan på ett afstånd af minst 2,400 fot (800 steg) före tåget, härunder visande signal för att stoppa ett kommande tåg; tågets fart får ej öfverstiga den hastighet, hvarmed en karl med skyndsamhet kan gå framför lokomotivet, och ånghvislan skall ofta ljuda. Vid ankomst till närmaste station skall halt göras.

§ 14.

Del af tåg
lemnas
efter.

Om någon del af ett tåg måste lemnas efter på banan, skall alltid genom när-

maste signalkarl eller banvakt dragas försorg om att signal visas på behörigt afstånd, och i god tid, för att varna efterkommande tåg; och bör en man qvarstadna för att vakta vagnarne. Anmälan skall härom göras vid tågets framkomst till närmaste station för att få de lemnade vagnarne afhemtade. Efterkommande lokomotiv får ej skjuta fram sålunda lemnade vagnar, utan att samma försigtighetsmått dervid vidtages, som då tåg föres tillbaka (se § 13), nemligen att en man hela tiden går framföre för att stoppa möjligen kommande lokomotiv, så vida ej skriftlig försäkran kommit från den station, dit tåget anländt, att intet lokomotiv sändes till möte, och att således banan är fri. Sändes lokomotiv tillbaka för att upphemta lemnade eller lossgångna vagnar, måste det med mycken försigtighet gå tillbaka, och ång-hvisslan skall ofta ljuda.

§ 15.

Om under gång en del af tåget skulle gå loss, böra bromsarne på den lossgångna delen genast hårdt ansättas; deremot får lokomotivet och den främre delen af tåget ej stadna, förrän den eftersta eller lossgångna delen står fullkomligt stilla; och

skall sedan den främre delen långsamt och försigtigt skjutas tillbaka, för att åter tillkopplas.

§ 46.

Skadad vagn. Om vagn är så illa skadad, att den ej vidare kan fortgå i tåget, måste den skyndsamt undanskaffas, så att hinder för trafiken ej må förorsakas.

§ 47.

Eldsvåda å tåg. Om eld upptäckes å ett tåg, skall detsamma bringas att stadna så fort som möjligt, signal för att varna efterkommande tåg utsättas, och den brinnande vagnen med det snaraste från de andra afskiljas. Intet försök att med tåget uppnå tillgängligt vatten får göras, om detta är mer än omkring 1000 fot aflägsset. Med så mycket vatten som kan undvaras från tendern försökes släckningen.

§ 48.

Extra tåg. Extratåg bör ej afsändas utan att vara bekantgjordt längs linien. Skulle ett extratåg dock komma att följa tätt efter ett ordinarie, och tiden ej medgifva att på förhand härom underrätta, får ej förglömmas, att vid den station, hvarifrån extratåg

Kongl. Styrelsens för Statens jernvägstrafik

Cirkulär (N:o 64),

utfärdat den 23 Mars 1865,

innehållande

Tillägg till Tjenstgöringsreglementets Kap. II § 18.

Utsändes extratåg eller ensamt lokomotiv, utan att sådant kunnat, på sätt tjenstgöringsreglementets Kap. II § 18 bestämmer, förut bekantgöras, får tågets hastighet ej öfverstiga två och en half mil i timmen, så vida ej Intendenten i särskildt fall annorlunda förordnar; och skall tjenstepersonalen på detta tåg eller lokomotiv, i hvad på hvar och en beror, ställa sig till efterrättelse, förutom hvad tjenstgöringsreglementet och för tillfället utgifna order innehålla, följande föreskrifter, neml.:

att med största uppmärksamhet iakttaga alla signaler, som af banans bevakning eller arbetsmanskap gifvas,

att med yttersta försigtighet nalkas väg-öfvergångar, rörliga broar, banföreningar och stationer, samt

att i allmänhet framgå med den varsamhet att tåget kan i händelse af fara stoppas.

Stationsföreståndaren å den station, hvarifrån lokomotivet eller extratåget utgår, skall till lokomotivföraren och, då vagnar medfölja, äfven till konduktören eller den som dennes tjänst förrättar, öfverlemna en utskrift af den för ifrågavarande fall af trafikdirektören utfärdade order eller tidtabell; och skall såväl lokomotivföraren som konduktören, på en annan vid stationen qvarvarande utskrift af samma order, teckna sitt namn såsom erkännande att ordern blifvit af honom, på sätt nämndt är, emottagen samt riktigt uppfattad.

Stockholm som ofvan.

C. O. TROILIUS.

C. Linnell.

skall följa, de tågsignaler anbringas, som i kap. III, § 37 för extratåg föreskrifne äro; och skall konduktören å framför gående tåg erhålla en skriftlig underrättelse om extratåget, hvilken underrättelse äfven skall förevisas lokomotivföraren. — I detta sednare fall, då tåg följer så tätt efter ett annat, att det genom signaler å det framför gående bekantgöres, anses båda tågen som delar af ett och samma, ehuru de ej få gå närmare hvarandra, än med minst 10 minuters mellantid. Detta bör noga ihågkommas vid de stationer der tåg skola mötas och invänta hvarandra (se vidare § 49). — Då extratåg är bekantgjordt, vare sig genom meddelande längs linien eller genom signal på föregående tåg, får ingen, som dermed skall taga befattning, lemna sin post, förrän äfven extratåget passerat.

§ 49.

I tidtabellerna är anmärkt vid hvilka ^{Tåg skola} stationer tåg skola möta eller passera hvar- ^{mötas.} andra; och anbefalles härvid följande, som, vid tjenstens förlust och ansvar enligt Kongl. Maj:ts fridlysningsstadga, skall med största noggrannhet iakttagas och åtlydas af stations-inspektorer, konduktörer och loko-

motivförare, samt alla öfrige som vederbör:

1:o. Det till stationen inkomna tåget får ej vidare afgå, förrän äfven det väntade tåget har på stationen fullständigt inkommit och stadnat, samt upplysning erhållits: -

- att intet extratåg kommer efter;
- att intet hinder för tågets gång förefinnes, och
- att ingen vagn är lemnad efter på banan.

Om ett extratåg följer ett annat, och endast genom signaler på framförgående är bekantgjordt, ihågkommes:

- att båda tågen anses endast som delar af ett och samma, och
- att således extratåget skall inväntas, såväl som det framför detsamma gående ordinarie.

2:o. Skulle ett tåg, som vid station har att invänta ett annat, blifva uppehållet i 20 minuter efter den utsatte afgångstiden, utan att det väntade tåget är synligt, skall stations-inspektoren genom telegraf längs linien efterhöra hvarest det befinner sig, och skall sådan förfrågan skyndsamt besvaras äfvensom upplysning lemnas, huru länge

det väntade tåget anses ytterligare blifva uppehållet. — Om stationsinspektoren, genom de underrättelser han sålunda erhållit, blifvit öfvertygad om att tåget måste vänta ytterligare 1 timma, skall han per telegraf härom underrätta trafik-direktören, som då anbefaller hvilka åtgärder skola vidtagas; härvid ihågkommande att passagerare-tåg böra alltid i första rummet, med minsta uppehåll, fort-skaffas.

3:o. Om trafik-direktören anser nödigt att tågen skola förändra mötesplatser, förfares dervid sålunda:

Han afsänder per telegraf order längs linien, att nämnde tåg skola qvarstadna å de stationer, der de för tillfället äro. På de vid stationerna utskrifne depescherna teckna konduktörer och lokomotivförare sina namn, såsom erkännande af delfångne order. Stations-inspektorerna inrapportera att ordern blifvit åtlydd.

Härefter anbefaller trafik-direktören nya mötesplatser, och skall vid dessa iakttagas detsamma som vid ankomst till mötesplatser i allmänhet föreskrifvet är.

En afskrift af telegrafdepeschen lemnas till konduktören, och en till lokomotivföraren, och på den hos stationsinspektoren qvarblifvande depeschen tagas deras erkännanden af delfångna och förstådda order. Sedan detta är verkställt, rapporteras härom till trafikdirektören, hvarefter tågen afsändas och gå enligt den till konduktörer och lokomotivförare utlemnade telegrafdepesch, hvilken nu utgör ny tidtabell, hvarefter de hafva sig att rätta.

4:o. Skulle tåg som inkommit till en station af någon oförutsedd händelse ej tills vidare derifrån kunna afgå, skall sådant skyndsamt rapporteras till trafikdirektören, som vidtager nödige mått och steg, så att ej den öfriga trafiken å banan hindras eller uppehålles.

Om tåg stannar på banan mellan tvänne stationer, skall, så snart underrättelse derom kommit till endera stationen, trafikdirektören genast derom underrättas. Om order sedermera ankomma till någon station att nämnde tåg, åter i gång, skall qvarhållas, böra stoppsignaler derstädes i så god tid visas, att tåget ej må passera. Kon-

duktörens och lokomotivförarens erkännanden tagas å ordern, såsom förut anbefaldt är.

- 5:o. Vid telegrafering, äfvensom i allmänhet, benämnas ordinarie tågen enligt deras riktning, beskaffenhet och n:o, t. ex. »Nedg. passagerartåg N:o 4». Extra tåg benämnas enligt deras riktning samt tiden för afgång från utgångsstationen, t. ex. »Uppg. extra tåg, Göteborg 10,30' f. m.»
- 6:o. Om telegraf ej finnes eller är obrukbar, måste tåg ovilkorligen invänta hvarandra vid de bestämda mötesplatserna, tilldess order genom ilbud hinna ankomma.

§ 20.

Vid de stationer, der serskilda sidospår finnas för införande af tåg som skall invänta ett passerande tåg, få dessa sidospår aldrig användas till annat ändamål. Mötes-
spår fritt.

§ 21.

Då ballasttåg inkommit uti sidospår, hvarest arbete skall försiggå, måste genast spår<sup>Ballast-
spår.</sup>vexeln tillåsas, och blifver förmannen för ballastningen härför närmast ansvarig,

äfvensom för spårvexelns tillåsande sedan tåget efter verkställdt arbete åter utkommit från sidospåret. Likaledes blifver förmanen ansvarig för att tåget ej lemnar sidospåret och passerar hufvudlinien på andra än härför bestämda tider, äfvensom att alla serskilde instruktioner rörande ballastarbetet noga efterföljas.

§ 22.

Reparation
tion å
banan.

Inga reparationer eller arbeten som förhindra trafiken få försiggå, utan att säker underrättelse först inhemtats, att intet tåg är på den delen af banan å hvilken arbetet skall verkställas; samt att bestämda order äro gifne till närmaste stationer å ömse sidor, att tåg, som dit ankommer, skall stoppas. Inga dylika arbeten få företagas utan trafikdirektörens kunskap, på det han må vidtaga för trafikens skyddande lämpliga mått och steg. 4,800 fot (600 steg) på ömse sidor om stället, hvarest reparation pågår, skall stoppsignal vara utsatt.

§ 23.

Arbets-
vagn å
banan.

Ingen arbetsvagn får vara uti hufvudspåret, utom när den användes i tjänsten under banmästares serskilda tillsyn,

och då endast på bestämda order, samt sedan alla försigtighetsmått att förekomma olycka i händelse af ett tågs ankomst äro vidtagne. Om genom försummelse dylik vagn finnes på banan och tåg höres komma, skall vagnen genast kastas ur spåret och tillräckligt utrymme lemnas för passerande tåg.

§ 24.

Om eld upptäckes å banan, skall den som först varseblifver det skyndsamt söka anskaffa hjälp. Hvar och en som utan fara för trafikens säkerhet kan lemna sin post skall ofördröjligen begifva sig till släckningen. — Samma föreskrifter följas i händelse af annan olycka på banan, hvarvid skyndsam hjälp är af nöden.

Eldsvåda
å banan.

§ 25.

Om krut eller andra lätt antändbara varor äro lemnade vid en station, böra de genast täckas med en pressenning.

Eldfarligt gods
å station.

§ 26.

Rådighet och raskhet vid förekommande olycksfall äro egenskaper som utvisa personalens duglighet och hufvudsakligen

bidraga till erhållande af uppmuntran och befordran; börande hvar och en vid tillfällen af olycka ihågkomma, att anordningar som säkert leda till målet i allmänhet bespara mesta tid.

KAP. III.

Signaler.

A. Fasta och Hand-signaler.

§ 1.

Signalerna skola vara kända och kunna utföras af all vid jernvägen anställd personal. Signal-färger.

Färger, antagna för signaleringen, äro:

Rödt: signal till *Stopp.*

Grönt: » » *Varsamhet.*

Hvitt: » » *Allt-väl.*

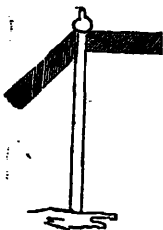
§ 2.

Semaphor-signalerne äro konstruerade med tvenne armar, och göres signalen alltid med den armen som är till venster om signalstolpen, såsom denne synes från ett ankalkande tåg eller lokomotiv; den motsatte armen står alltid horisontel. Fasta dagsignaler.

Stopp-signalen är venstra semaphore-armen upplyftad till horisontel ställning; utföres och bibehålles då något hinder för tågs gång förefinnes eller då någon bristfällighet å banan upptäcket, som ger anledning förmoda fara vara å färde; äfvensom i 5 minuter efter det lokomotiv eller tåg passerat.

*Stopp.*

Varsamhets-signalen är venstra semaphore-armen i 45 graders vinkel mot signalstolpen; utföres och bibehålles när lokomotiv eller tåg endast långsamt får framgå; äfvensom i 5 minuter efter stoppsignalens nedtagande, sedan lokomotiv eller tåg passerat.

*Varsamhet.*

Allt-väl-signalen är venstra armerna nedfällda inom signalstolpen, och sålunda ej synlig från ankommande tåg.

*Allt-väl.*

Med skif-signalen utvisas *stopp-signal* genom skifvan vriden tvärs för banan, och således synlig från ankommande lokomotiv, och *allt-väl-signal* genom skifvan längs banan.

§ 3.

Stopp-signalen utvisas med en *röd flagga*, som, för att vara mera synlig, bör föras fram och åter från ena sidan till den andra (den signalerande stående vänd mot ankommande tåg); eller, i brist på flagga genom båda armarnes uppsträckning (se teckningen).



Hand-signal
vid full
dager.

Stopp.

Hvarje föremål hastigt fördt fram och tillbaka, eller armarne i häftig rörelse utvisa »Fara» och nödvändigheten att skyndsamt stoppa.

*Varsamhet.*

Varsamhets-signalen utvisas med *grön flagga*, eller, i brist deraf, genom ena armen uppsträckt (se teckningen); den signalerande vänd mot ankommande tåg.

*Allt-väl.*

Allt-väl-signalen utvisas genom ena armen utsträckt tvärs mot rälerne (se teckningen).

Denna sednare signal användes egentligen inom stationerna, såsom tecken åt

lokomotivföraren att sätta i gång eller fortsätta. Långa banan skola vakterne, om allting är klart, stå vände med ansigtet mot banan och ögonen fästade på tåget, samt hållande de hopvecklade signalflaggorna såsom till »I armen gevär».

§ 4.

Natt-signaler, anbringade på semaphor- och skif-signaler eller andra fasta punkter, utföras medelst lyktorna som der finnas. Fasta natt-signaler.

Stopp-signalen är röda skenet och visas då ankommande lokomotiv ej får passera, äfvensom i 5 minuter sedan tåg eller lokomotiv passerat.

Varsamhets-signalen utvisas genom gröna skenet och användes då stället skall långsamt befaras, äfvensom 5 minuter efter stopp-signalens nedtagande, sedan tåg eller lokomotiv passerat.

Allt-väl-signalen är lyktans hvita sken och användes då banan är fri från alla hinder och tåg eller lokomotiv får fortsätta med föreskrifven fart.

§ 5.

Stopp-signalen utvisas genom lyktans röda sken, eller hvilket sken som helst fördrt upp och ned. Handsignaler i mörker eller dimma.

Varsamhets-signalen genom *gröna skenet*, eller hvilket sken som helst fördt långsamt fram och åter från höger till venster, samt

Allt-väl-signalen genom *hvita skenet*; det samma fördt i cirkel användes då tåg skall sätta i gång, eller då det inom en station skall fortgå.

Då med handlykta signal till »Varsamhet» eller »Stopp» göres, bör lyktan föras så som i föregående momenter föreskrifvet är, för att skilja den från en fast signal.

§ 6.

Reglor
för signa-
lering.

Vid användande af ofvannämnde signaler må ihåkommas:

att då ett tåg passerat en signalstolpe och signalen derefter skall föras till »Stopp», får detta ej verkställas förrän lokomotivet passerat signalstolpen.

Hvar och en af banans personal som är med hand-signaler och lykta försedd skall, då tåg passerar, stadigt visa den signal som erfordras, tilldess hela tåget passerat, och endast förändra signalen om något å tåget upptäckes som dertill kan förleda. Då hela tåget passerat, skall genast lyktans sken visas framåt lokomotivet, för att tillkännagifva att alla vagnarne

äro med; och skall den som signalerar dervid ställa sig på en plats, hvarifrån skenet blir väl synligt.

§ 7.

Signal-lyktorna längs banan skola vara tända i skymningen eller vid solens nedgång, samt brinna tilldess sista tåget för natten passerat, hvarefter de släckas. Äfven i månsken, likasom i dimma, eller när helst det är någon svårighet att på afstånd se dagsignalerna, skola lyktorna vara tända. I skymning och dagning skola dag- och natts signaler göras samtidigt, och först vid fullt dagsljus få lyktorna släckas.

§ 8.

Ingen annan än den rätta signalkarlen får, utom i nödfall, ändra en gjord signal.

§ 9.

Signal till »Stopp» får icke af lokomotiv eller vagn passeras, utan skall lokomotivföraren ovilkorligen stadna, och signalkarlens meddelande först inhemtas, eller signal till »Framåt» inväntas.

Då signal till »Stopp» vid station eller banförening gifves, måste tåget stadna före ankomsten till spårveveln, och i sednare

fallet så långt från densamma, att ingen fara kan uppstå för passerande tåg. Först när signal gifves till »Varsamhet» får tåget fortgå.

§ 10.

Om signal ej åtlýdes.

Den som icke åtlýder en gifven signal, antingen orsaken till densamma är känd eller icke, blifver på det strängaste straffad.

§ 11.

Ständig stoppsignal.

Vid alla stationer och banföreningar skall signalen till »Stopp» ständigt vara uppe, och förändras till »Varsamhet» vid lokomotivs eller tågs ankomst, endast såvida banan är klar och tåget får passera. Är platsen försedd med skif-signal, hvarmed varsamhets-signalen ej vid dagsljus kan gifvas, visas i stället allt-väl-signalen vid sådane tillfällen.

Då lokomotiv eller vagn skall vexlas in uti annat spår vid en station, skall fasta signalen till »Stopp» derstädes oförändrad bibehållas, äfven om signalstolpen måste passeras, emedan det är under skydd af denna signal som skjutningen af vagnarne verkställes, och bör härvid lokomotiv eller vagn ej gå längre ut på hufvudspåret än som

för vexlingen är nödvändigt. Endast hand-signalerna användas vid dylika tillfällen. Då det är någon svårighet att se en längre sträcka af banan, skall dessutom, då vagnar måste passera signalstolpen för vexling af spår, en man med handsignal ställas omkring 1,200 fot (400 steg) utanför stationen, för att varna kommande lokomotiv. Då man vid en mellanstation önskar stoppa ett förbipasserande lokomotiv, för att taga vagnar m. m., får icke den fasta signalen användas, emedan den endast är ämnad att utvisa om hinder på banan finnes eller ej, utan skola härvid handsignaler å stationen begagnas.

§ 12.

När helst ett tåg följer ett annat inom 5 minuter, skall den som det varseblifver åt eftersta tåget visa signal till »Stopp»; följer det inom 10 minuter, signal till »Varsamhet». Då ett tåg stoppas, skall signalkarlen alltid uppgifva orsaken dertill, och derefter må, om omständigheterna så tillåta, tåget få långsamt fortgå vidare.

Om ett ensamt lokomotiv nalkas ett framför gående närmare än 2000 fot, skall den som det varseblifver visa »Varsamhets-signalen».

Signal
när tåg
följer för
nära ett
annat.

§ 13.

Signal för hinder å banan. Hvar och en af jernvägspersonalen som upptäcker någon bristfällighet å banan, eller något annat hinder å densamma, hvarigenom fara för ankommande tåg kan uppstå, skall skyndsamligen vidtaga alla mått och steg, för att genom signaler varna ankommande tåg, och sedermera anmäla förhållandet, så att hindret må blifva undanröjdt. Stopp-signalen skall visas minst på 1,800 fot eller 600 steg från stället der faran förefinnes, åt det hållet hvarifrån tåget väntas.

§ 14.

Signal vid banföreningar. Vid banföreningar äro 2:ne signalstolpar, en för hvarje bana, och gifvas signalerna å dem lika med öfriga signaler, utom att signal till »Allt-väl» aldrig der användes, emedan banförening alltid måste passeras långsamt.

§ 15.

Signal vid vägöfvergångar. Vid vägöfvergångar skall »Stopp-signalen» visas åt båda hållen, så länge grind är stängd öfver banan.

§ 16.

Signal saknas. Om vid något ställe, hvarest signal bör finnas, densamma helt och hållet saknas;

skall lokomotivföraren stadna och öfvertyga sig att banan är fri, innan han fortsätter.

Förhållandet rapporteras.

§ 17.

Om banan på något ställe är bristfällig eller under reparation, och därför endast får långsamt passeras, böra vid hvardera ändan af den i sådant skick varande bansträckan, och på ett afstånd ifrån densamma af omkring 600 fot, utsättas gröna signaler. Är sträckan längre än 2000 fot, bör på samma ställe ännu en grön signal visas, och ytterligare en för hvarje 2000 fot.

Varsamhets-signal för fel å banan.

§ 18.

Hvarje i tjänstgöring varande konduktör, lokomotivförare, signalkarl, ban- och grindvakt, spårvecklare samt förman för arbetare på banan, skall vara försedd med signalflaggor och lykta, och är ansvarig för att signaleffekterna äro till hands, alltid i god ordning och brukbart skick samt färdige till begagnande.

Personer som signalera.

Om någon brist eller felaktighet å signaleffekterna förefinnes, skall sådant genast anmälas till närmaste station, eller den

hufvudstation hvartill distriktet hörer, för erhållande af nya eller fullt brukbara.

§ 19.

Signal i
olag. Skulle fast signal vara i olag, måste en man med handsignaler ställas derstädes, eller på något afstånd, i förväg mot tåg som väntas; detta allt efter omständigheterna. I stark dimma och vid stationer, der fasta signaler ej finnas, måste detta sednare försigtighetsmått, när så erfordras, äfven vidtagas.

B. Knall-signaler.

§ 20.

Om knall-
signalers
begagnande. Dessa signaler nedläggas på rälerna, med den tryckta sidan uppåt och blyrem-sorna nedvikne på sidorna om rälerna. Då lokomotiv passerar öfver en sådan signal, exploderar laddningen med skarp knall, och är detta signal till lokomotivföraren att stadna. Knallsignalerna skola begagnas vid här nedan omnämnde tillfällen, och på samma gång skola äfven dag- eller natt-signaler visas. Knallsignaler böra isynnerhet användas i mörker och dimma.

Vid utläggandet af knallsignaler bör ihågkommas, att här nedan uppgifne afstånd äro beräknade för horisontel bana, och att, der banan lutar utföre, afstånden skola något ökas.

§ 24.

Om någonting händt ett tåg, hvarigenom linien blifvit stängd, skall konduktören genast sända en man längs banan tillbaka, som under gåendet visar den röda signalen och på hvarje 600 fot (200 steg) nedlägger en knallsignal samt på 1,800 fots (600 steg) afstånd från det ställe, hvarest tåget stadnat, 2:ne signaler med 50 fots mellanrum. Samme man skall qvarstadna vid de sist nedlagda knallsignalerna och der visa den röda flaggan eller, om det är i mörker, den röda lyktan; och får han ej lemna sin post förrän han blifvit återkallad eller aflöst.

Knallsignalers utläggning från tåg, bakåt.

Passerar samme man under gåendet någon signalkarl, skall denne underrättas om tilldragelsen, på det han må visa stoppsignalen; med utläggandet af knallsignalerna fortsättes dock, såsom ofvan anbefaldt är. Skulle likväl 1,800 fots afstånd inträffa nära en signalkarl, tillsäges denne att bevaka knallsignalerna, och den som utsändts

från tåget begifver sig då skyndsamligen tillbaka, för att biträda.

§ 22.

Knallsig- Eldaren eller annan person utsändes
nalers ut- framför tåget, för att på samma sätt ge-
läggning från tåg, nom knallsignaler varna möjligen ankom-
framåt. mande lokomotiv; dock bör den som ut-
lägger signalerna framåt ej qvarstadna
vid de 2:ne sist utlagde, utan genast
återvända.

§ 23.

Lokomo- Förmärker den som utgår med signa-
tiv anlän- lerna lokomotiv komma, skall han genast
der under nedlägga 2:ne knallsignaler, visa den röda
utlägg- flaggan eller lyktan, samt göra allt för
ningen. att väcka lokomotivförarens uppmärksamhet.
Sedan lokomotivet stadnat och upplysning
lemnats, fortsättes med utläggandet af sig-
nalerna. Det sist anlända tåget skall, efter
ankomsten till hindret, sända en man att
nedlägga nya signaler på rälerne i stället
för dem som redan exploderat samt för att
aflösa den person som först blifvit utsänd.

§ 24.

Knallsig- Skulle ett tåg, af en eller annan or-
naler då sak, nödgas gå så långsamt på banan, att
tåg går fara för efterkommande tåg möjligen kan vara
för sakta.

för handen, tillsägas vakter, som anträffas, att nedlägga knallsignaler till varning, samt att visa gröna flaggan eller lyktan; anträffas ej någon vakt, och annat tåg är nära efter, måste en man afstiga samt på omkring 1,200 fot (400 steg) från tåget, nedlägga 2:ne knallsignaler och derefter försöka skyndsamt återupphinna eget tåg, eller medfölja på det efterkommande.

§ 25.

Dessutom skola knallsignaler användas i alla andra fall då ett tåg eller lokomotiv följer eller anses följa för nära inpå ett föregående.

Knallsignaler då tåg äro för nära hvarandra.

§ 26.

Om ensamt lokomotiv stadnar på banan, sändes eldaren tillbaka att utlägga knallsignalerna; dock, som han är behöflig vid lokomotivet, kvarstadnar han ej vid de sist utlagde, utan återvänder, sedan närmaste vakt tillsagts att bevaka signalerna, eller också ditsändes någon annan, vid banan anställd person. Härvid ihågkommes likväl, att signalkarl vid fast signal ej får aflägsna sig derifrån mer än omkring 600 fot, och att grindvakt vid större landsväg ej får lemna sin post.

Knallsignaler från ensamt lokomotiv.

§ 27.

Knallsig- I händelse af hinder på banan, eller
naler för om någon våda befaras för lokomotiv eller
hinder å tåg, skall den vakt som först märker hin-
banan. dret eller faran nedlägga knallsignaler på
rälerna, såsom förut anbefaldt är, till dess
stället, hvarest faran finnes, är sålunda
skyddadt på 1,800 fots afstånd åt båda
hållen; dock först åt det håll, hvarifrån tåg
väntas. I mörker eller dimma är detta
isynnerhet maktpåliggande.

§ 28.

Reglor då Då lokomotiv passerar öfver en knall-
knallsig- signal och denna exploderar, skall loko-
nal pas- motیفöraren söka skyndsamt bringa loko-
seras. motivet att stadna, samt signalera brom-
sarnes åtskrufning. Om tåget kan stadna så
snart, att det ej passerar långt förbi den
vid signalerna utposterade personen, inhemtas
hans meddelande, och tåget framgår der-
efter till hindret, hvarunder hvisslan ofta
bör ljuda. Kan signalkarls meddelande ej
inhemtas, må tåget, efter att hafva stad-
nat, åter långsamt och försigtigt fortgå till
hindret, eller till närmaste signalkarl, af hvil-
ken upplysning kan erhållas. I mörker eller
dimma skall dervid en man, försedd med

lykta, springa i förväg framför tåget tills hindret anträffas, eller till närmaste signalkarl.

§ 29.

Då tåget är färdigt att åter afgå, Knallsig-
 hvilket tillkännagifves medelst hvisslan — nalers
 ett långt och straxt derpå ett kort ljud bortta-
 (»lossa bromsarne») — återgår den, som gande.
 utsändts från tåget, tillbaka till detsamma,
 härunder upptagande knallsignalerna, utom
 de 2:ne sist utlagda, hvilka af närmaste
 vakt borttagas, sedan han fullkomligt öf-
 vertygat sig om att tåget åter blifvit satt i
 gång och att banan är fri, samt att ingen
 fara för ankommande tåg förefinnes. Hin-
 ner den som varit utsänd med knallsigna-
 lerna ej tillbaka till tåget innan det blifvit
 satt i gång, bör han gå till närmaste sta-
 tion och derifrån med nästa tåg fortsätta
 vidare. Skulle ingen af tåg-personalen
 vara qvar vid knallsignalerna, sändes nå-
 gon annan af banans betjening att upp-
 taga dem som blifvit utlagde; och är kon-
 duktör å ett tåg, eller lokomotivförare med
 ensamt lokomotiv, ansvarig för att sådant
 verkställes innan tåget åter fortsätter.

§ 30.

Om be-
vakning
vid knall-
signal
saknas.

Om lokomotiv passerar öfver en knall-
signal, och den exploderar, men ingen per-
son finnes till hands att upplysa om orsa-
ken till signalens dervaro, hvilket är ett
tecken till att tåg stadnat på banan, men
sedan åter kunnat fortsätta, eller att lång-
samt gående tåg är framföre, eller att i
allmänhet stället måste med synnerlig upp-
märksamhet passeras, skall farten genast
saktas och tåget endast med mycken för-
sigtighet framgå till närmaste signalkarl, af
hvilken upplysning kan vinnas, antingen
genom mundtligt meddelande eller genom
visad signal. Går lokomotivet öfver flera
knallsignaler efter hvarandra, och ingen
person finnes till hands att gifva upplys-
ning, är fara dock att förmoda; hvarför
tåget skall stadna och ej vidare fortgå,
förrän banan är noga undersökt och säker
befunnen.

§ 31.

Personer
som skola
inneha
knallsig-
naler.

Hvarje konduktör, lokomotivförare,
vakt på banan samt förman vid arbeten,
bör vara försedd med knallsignaler, hvilka
de alltid vid tjenstgöring skola ha färdige
till begagnande. Hvar och en som har

befälet vid en station skall äfven vara försedd med dylika signaler, hvilka skola ligga i en olåst låda eller på en hylla, i ändamål att vara lätt åtkomliga för de vid stationen tjenstgörande personer, som om förvaringsstället böra vara underrättade.

§ 32.

Alla härofvän nämnde personer äro ansvarige för att ett tillräckligt förråd knallsignaler alltid finnes tillhands. Då sådan signal förbrukats, bör detta skyndsamt anmälas till erhållande af annan i ersättning.

C. Signaler å bantågen.

§ 33.

Under gång på banan skall lokomotivet vara försedt med en hvit och en röd lykta, som visa skenen framåt (den hvita lyktan på samma sida lokomotivföraren står). På tendern föres en röd lykta, som visar skenet bakåt.

På eftersta vagnen i tåget skola vara uppsatta 2:ne sidolyktor, som visa hvitt sken framåt och rödt bakåt.

Om vagn vid en station aflemnas eller tillkopplas sist i tåget, får ej förglömmas

att, om så behöfves, baklyktorna blifva förflyttade, så att de alltid äro på eftersta vagnen.

§ 34.

Lyktor å Om lokomotivet går på banan med lokomotiv med tendern före. tendern före, antingen ensamt eller med tåg, skola lyktorna vara omflyttade.

§ 35.

Tid för lyktornas tändning. Dessa lyktor skola under gång vara tända vid samma tider och tillfällen, som för öfriga signal-lyktor föreskrifvet är, samt dessutom närhelst stations-inspektoren pröfvar nödigt.

§ 36.

Lyktornas vård. För lyktornas goda skötsel, tändande och anbringande på rätt plats ansvara: å lokomotiv och tender, lokomotivföraren, och å tåg, konduktören.

Då ett tåg stadnar vid en station, skola lyktorna undersökas och, om det erfordras, putsas eller, om de äro bristfälliga, mot nya utbytas.

§ 37.

Extratågs signaler. Om ett extra tåg skall följa ett ordinarie tåg, skall å det sistnämnda vara an-

bringad, om dagen en röd skärm eller flagga bakpå den eftersta vagnen, och om natten eller i dimma en röd lykta; och skola dessa signaler borttagas vid den station, hvarest extra tåget skall stadna. En vit skärm med rödt kryss i midten, eller ock en grön lykta, bakpå sista vagnen i ett tåg, användes för att utvisa det ett extra tåg kommer från motsatt håll.

§ 38.

Då arbetståg äro anordnade på någon bansträcka, utvisas medelst en vit skärm eller lykta bakpå sista vagnen i ett tåg eller å lokomotiv, att intet vidare arbetståg för dagen kommer att passera.

Arbets-
tågs sig-
nal.

§ 39.

Konduktören kan väcka lokomotivförarens uppmärksamhet om klocka finnes å tendern, hvartill antingen en lina är sträckt längs vagnarne, eller ock en telegrafledning anbringad från den plats konduktören innehafver. Om inga sådana medel finnas, kan ifrågavarande ändamål uppnås derigenom att bromsen hårdt åtskrufvas och derefter hastigt lossas. Detta, upprepadt några gånger, kännes på lokomotivet genom de ryckningar det förorsa-

Signale-
ring från
konduk-
tören till
föraren.

kar i vagnarne. Genom visandet af flagga eller lykta signalerar konduktören sedan till lokomotivföraren.

D. Signaler med Ånghvisslan och Signalpiporna.

§ 40.

Signal till afgang. Då ett tåg skall sättas i gång, gifver stations-inspektoren tecken dertill medelst en stöt i signalpipan jemte handsignal, hvarpå lokomotivföraren låter ånghvisslan ljuda, och straxt derefter sätter i gång.

§ 41.

Signaler med ånghvisslan. Medelst ånghvisslan gifver lokomotivföraren signaler af olika betydelse, enligt hvad här nedan nämnes:

En stöt eller ett kort ljud betyder att lokomotivet sättes i gång, eller utgör en varning åt personer på banan.

3:ne korta stötar är signal att bromsarne skola åtskrufvas. Samma signal, upprepad, betyder att fara är å färde, eller att bromsarne skola skyndsamt och med kraft åtskrufvas.

Ett långt och straxt derefter ett kort ljud tillkännagifver att bromsarne skola lossas.

Flera korta stötar efter hvarandra är signal att tåget stadnat på banan, och att hjälp behöfves. Tåg-befälet drager försorg om signalering till skydd för ankommande tåg, närmaste vakter uppsätta stopp-signal, och hvarje i granskapet varande arbetare skyndar till stället för att biträda.

Hvisslan bör dessutom ljuda med *längre uthållande jemna toner vid tågs annalkande till stationer, banföreningar, vägöfvergångar, tunlar, äfvensom vid skarpa kurvor*, der utsigten är bortskymd, så att tåget ej kan varseblifvas förrän nära inpå, och är detta isynnerhet viktigt att iakttaga under dimma och mörker, eller då tåget är efter sin vanliga tid, likasom vid extratåg, hvars afgångs- och ankomst-tid ej är förut längs banan bekantgjordt, eller då ensamt lokomotiv passerar banan utan att förut vara tillkännagifvet. Allt onödigt begagnande af hvisslan förbjudes.

§ 42.

Om lokomotiv- eller tågpersonalen Om hvisslan oförmodadt höres från tåg framföre. oväntadt får höra hvisslan ljuda från annat lokomotiv framföre, då veterligen intet annat tåg bör vara på banan, skola, enär å enkel bana fara lättligen är att förmoda,

alla åtgärder genast vidtagas för att stadna eget tåg, och skall derjemte med korta mellanstunder hvisslan ljuda, dock ej med mycket uthållande toner.

KAP. IV.

Allmänna Föreskrifter för Ban- tågens sammansättning.

§ 1.

Lokomotivet skall alltid gå framföre och draga tåget, utom vid de fall, då tåg skjutes in på sidospår, eller ordnas, eller vid andra serskildt förekommande fall, då det är oundvikligt att skjuta vagnarne; och skall vid alla dessa tillfällen synnerlig försigtighet iakttagas till förekommande af skada. Om lokomotiv måste skjuta tåg fram på banan, bör vid första lägliga tillfälle lokomotivet intaga sin rätta plats framföre. Likaledes bör alltid lokomotivet gå före tendern, och får endast af nödtvång skjuta den före sig.

Eldaren verkställer kopplingen och hakar linan emellan tendern och närmaste vagnen i tåget; öfrige vagnar af- och till-

kopplas af manskapet vid stationen eller af konduktören.

§ 2.

Vagnar-
nes ord-
naude.

Vagnarne ordnas på följande sätt:

Vid passageraretåg:

- 1:o. *Bagagevagn* närmast tendern, derefter
- 2:o. *Passagerarevagnar*, hvaraf 1:sta klas-
sens helst i midten af tåget, samt sist
- 3:o. *En Bromsvagn*.

Vid blandadt tåg:

- 1:o. *Godsvagnar*, hvaraf de som först
skola aflemnas, komma främst.
- 2:o. *Stationsvagn* (den, hvaruti gods är
lastadt till olika stationer).
- 3:o. *Passagerarevagnar*.

Bagage- eller annan vagn bör alltid fin-
nas emellan tendern och främsta passage-
rarevagnen, och skall sista vagnen i ett tåg
vara försedd med broms.

Om flera bromsvagnar åtfölja ett passa-
geraretåg, böra de vara någorlunda jemnt
fördelade inom detsamma. Antalet brom-
sar beror på banans stigning och bör, då

denna uppgår till 4 fot på 100, hvar 6:te vagn vara försedd med broms.

Vid godståg:

1:o. *Stationsvagn* (helst med broms).

2:o. *Godsvagnar*, hvaraf de främst, som först skola aflemnas.

Om lastade vagnarnes antal uppgår till 12, böra 2:ne bromsvagnar vara med i tåget, oberäknadt dem som i förhållande till vagnarnes antal för öfrigt kunna erfordras. 3:ne tomma vagnar motsvara 2:ne lastade. Vagnar med bomull eller annat lätt antändt gods böra ha minst 2:ne vagnar emellan sig och tendern.

§ 3.

Vagnar som föra hästar eller åkdon Häst- och åkdonsvagnar. insättas i tåget allt efter den ordning i hvilken de skola aflemnas.

§ 4.

Om vagnar med boskap skola åtfölja Boskaps- vagnar. ett tåg, böra de sättas sist i detsamma, efter passagerare-vagnarne.

Tåg bör ej skjutas tillbaka mot vagnar, lastade med kreatur, utan skola dessa vagnar föras till tåget och tillkopplas, och skall detta

ske med mycken försigtighet, så att ej stöt förorsakas.

§ 5.

Vagn med eld-farligt gods. Vagnar, som innehålla ömtåligt eller lätt antändt gods, få, endast såvida de äro väl täckte, tillkopplas ett tåg.

§ 6.

Arbetsvagnar. Ballast- eller arbetsvagnar, som ej äro försedda med buffrar, få på inga vilkor kopplas till ett passageraretåg, samt endast i nödfall och på bestämda order, till ett långsamt gående godståg, då tillika sådana försigtighetsmått vidtagas, att gods-vagnarne ej skadas.

§ 7.

Taklamporne. Taklampor böra alltid åtfölja vagnarne, och tändas samtidigt med signallyktorna, eller när helst stations-inspektoren så pröfvar nödigt.

§ 8.

Kopplingen. Vagnarne i tåget skola, om de äro försedda med fjederbuffrar, vara tätt ihopkopplade, hvardera buffern ihoppressad ungefär en tum; men om de äro försedde med gummi-buffrar, skall deremot något

mellanrum lemnas emellan dem; detta beror dessutom på kurvorna, enär skarpare kurvor fordra större mellanrum. Båda säkerhetskettingarne skola vara ordentligt påhakade.

§ 9.

Från Machin-Afdelningen bör till Trafik-Afdelningen alltid inlemnas uppgift ^{Antal vagnar i ett tåg.} å lokomotivernes styrka samt deras förmåga att draga bantåg, såväl i torr väderlek, som då rälerna äro våta eller frusna. Denna uppgift bör jemte kännedomen om banans lutningar och kurvor tjena till ledning för bedömandet af det antal vagnar, som vid hvarje station få sättas i ett tåg; och böra aldrig flera vagnar tillkopplas, än som med säkerhet af lokomotivet kunna dragas.

KAP. V.

Stations-Inspektoren.

§ 1.

Stations-inspektorens närmaste förman Förman. är trafik-direktören, hvars order och instruktioner det åligger den förre att noga hörsamma, och till hvilken alla rapporter och tjänsteskrivelser skola ingå, såvida ej annorlunda serskildt bestämmes.

§ 2.

Stations-inspektoren har befälet vid Ansvarig- stationen, och är således ansvarig för en het. god disciplin, tjänstens noggranna utförande derstädes, samt för vården af stationens byggnader jemte hushållningen med der befintliga inventarier och materialier, hvilka han ofta skall inspektera för att i tid kunna anmäla och requirera hvad behöfligt är.

§ 3.

Persona-
lens ef-
tersyn.

Han skall tillika vaka deröfver att underlydande känna reglementen och instruktioner, noggrannt utöfva sin tjänst, äro snygga, vårda väl sina uniformspersedlar, uppföra sig höfligt mot alla klassers passagerare, samt ej mottaga drickspenningar. Han bör derjemte göra sig underrättad om de personers karakter och uppförande som stå under hans befäl.

§ 4.

Disciplin.

Alla i tjensten begångna fel skola så fort som möjligt rättas och till trafikdirektören rapporteras. Om stationsinspektoren, för tjenstens ordentliga gång, eller till undvikande af fara så anser nödvändigt, eger han den felaktige från tjenstgöring tills vidare afhålla; dock skall rapport härom till trafikdirektören skyndsamligen afgifvas.

Alla klagomål mot underlydande skola likaledes ofördröjligen till trafikdirektören anmälas.

§ 5.

Permis-
sion.

Stationsinspektoren får ej utan trafikdirektörens tillåtelse vara från statio-

nen frånvarande, och aldrig utan att lämplig person under tiden bestrider göromålen, hvarför stations-inspektoren sjelf är i första rummet ansvarig. Vid station skall å tjenstgöringstider ständigt vara till hands en person som kan gifva trafikanter erforderliga upplysningar.

§ 6.

Han skall dagligen inspektera alla delar af stationen, tillse att rum och öfrige lokaler äro rengjorde och hållne i god ordning, äfvensom att vagnar och all annan vid stationen lemnad materiel hållas i godt skick.

Inspek-
tion.

§ 7.

Han eger vidare att kontrollera inom stationens område tjenstgörande signal-karlar och spårvexlare äfvensom stationskarlar, och bör derjemte göra sig förvissad, att de noga förstå sin tjenst samt rätt utöfva densamma. Han skall tillse att signalerna äro i god ordning och riktigt utföras; att aldrig vagn får bringas öfver spår utan att vara skyddad genom signal; att spårvexlarna äro rätt ställda för ett ankommande tåg, samt att de alltid äro väl rengjorde, smorda och i god ordning. Vidare skall han tillse, att banan

Signaler
och spår-
veklar.

inom stationen är i godt skick, att spåren äro rena, och att intet hinder för ett tågs passerande förefinnes; att inga lösa vagnar stå uti hufvudspåret, och att de som 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 om nätterna vara tillåsta, och nyckeln förvaras hos stations-inspektoren.

§ 8.

Telegraf-
apparater.

Vid stationen befintliga telegraf-apparater stå under stations-inspektorens närmaste tillsyn, och är han ansvarig för deras vård och aktsamma begagnande, äfvensom derföre att telegrafkunnig person å föreskrifne tider alltid finnes i telegraf-expeditionen närvarande.

Observeras fel å telegraf-apparat eller -linie, skall sådant ofördröjligen anmälas till distriktets hufvudstation.

All onödig telegrafering är förbjuden.

§ 9.

Stations-
uret.

För vården af det å stationen befintliga ur ansvarar stations-inspektoren. Hvarje dag, vid tid som serskildt bestämmes ställes uret enligt från distriktets hufvud-

station per telegraf lemnad uppgift om jernvägstiden.

§ 40.

Stations-inspektoren ansvarar för biljettförsäljningen, och skall han fördenskull vaka deröfver, att hvarje biljett som till passagerare utgifves är behörigen stämplad.

Biljettförsäljningen.

Vid mellanstationerne, hvarest biljetter endast vilkorligt försäljas, bestämmes passagerares företräde till erhållande af plats efter den längre distans, för hvilken biljett blifvit löst, samt vidare efter den ordning i hvilken biljetterna enligt dem åsatt nummer bekommit.

Stations-inspektoren är ansvarig för de vid stationen bekomne biljetter, och skall i tid reqvirera det antal som deraf behöfves.

§ 41.

Vid bantågs ankomst eller afgang, skall stations-inspektoren vara tillstädes på plattformen samt i sednare fallet medelst hviselpipa jemte handsignal tillkännagifva när tåget får sättas i rörelse. Vid utgångsstation skall omkring 5 minuter före hvarje tågs afgang äfvensom samtidigt dermed ringas i klockan. Vid mellanstationerna ringes så väl då tåget anländer som 2 minuter före dess afgang.

Tjenstgöring å plattformen.

Då stations-inspektor på plattformen inväntar ett tåg, skall han alltid vara försedd med föreskrifne effekter för handsignaler, ehvad tåget bör stadna eller ej.

Han skall vaka öfver passagerarnes bekvämlighet, gifva nödige upplysningar, samt tillse att betjeningen varsamt handterar och till rätt plats förer passageraresakerna.

§ 12.

Eftersyn
å ordning
på tågen.

Då ett tåg är inom stationen, skall stations-inspektoren tillse att konduktörerna, äfvensom den öfriga tåg-personalen, göra sin tjenst. Han skall äfven tillse att vagnar som tillsättas i ett tåg äro rena, putsade, smorde och fullt brukbara, samt ordentligt och ej utöfver 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 försedde med anbefallda reservsaker och lyktor, samt desse sednare vid föreskrifne tillfällen tände, äfvensom att rätta vagnar aflemnas.

Om vid någon station lyktor fattas å ett tåg, skola sådana lemnas från statio-

nen, derest reservlyktor för detta ändamål finnas. Härvid bör dock noga tillses, att icke sådana hvars glas äro spräckta, eller som icke passa till vagnen, användas. — Hvarje försummelse å lokomotivförarens eller konduktörens sida, hvad angår lyktornas anbringande eller sken, skall af vederbörande rapporteras.

§ 13.

Skulle å ett bantåg förstärkning af Förstärkning af betjening erfordras, eger stations-inspektoren, ning af på konduktörens begäran, medsända någon tågpersonalen. vid stationen tienstgörande.

§ 14.

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

§ 15.

Vidare skall stations-inspektoren un- Besigtning å dersöka hvarje ankommet tåg, efterse att vagnar i fraktgodset å vagnarne är väl täckt, (hvilket tåg.

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 något felaktigt förefinnas, eger han, der han så anser nödigt, förbjuda densammas begagnande i tåget. Han skall i vagnlistan qvittera eller införa nummern å af- eller tillkopplade vagnar.

§ 16.

Tillsättande af vagnar i svårare fall.

Vid tillsättandet af vagnar bör, före afgörande 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 skall vidtagas beror dock alltid på stationsinspektoren.

§ 17.

Biljetters och handlingars emottagande.

Vid ett tågs ankomst till station skall stationsinspektoren personligen af konduktören mottaga de insamlade biljetterna jemte väskor, cirkulärer och öfriga handlingar. Om cirkulär skall med samma tåg fortgå, genomläses och påtecknas det genast, samt återlemnas till konduktören.

Sedan tjenstgöringen vid tåget är slutad, expedierar inspektoren de ankomna handlingarne enligt härför gifne särskilda föreskrifter.

§ 18.

Stations-inspektoren handhafver all så-Pennings-
väl passagerare- som godstrafik vid statio-uppbörd.
nen och är ansvarig för de derföre influtne
medlen, äfvensom för hvarje brist, den må
häröra af misräkning, icke gällande mynt
eller försummelse att upptaga penningar,
som tillkomma jernvägen. Han bör hvarje
dag uppbalancera de uti de olika expe-
ditionerne inom stationen bekomne medel,
och desamma till trafik-distriktets kassa på-
följande dag insända.

Penningarne skola sändas i dertill be-
stående påsar eller lådor, inlagde i kassa-
kistan.

§ 19.

Vid äfventyr af tjenstens förlust och Afgift får
laga ansvar, må ingen stations-inspektor ej efter-
efterskänka jernvägen tillkommande liquid skänkas.
af hvad slag den vara må. Kredit för
frakt får icke beviljas utan trafik-direk-
törens serskildta medgifvande.

Då gods för jernvägens egen räkning föres, skall det vara åtföljdt af serskild lista, som äfven utvisar huruvida godset föres afgiftsfritt eller ej.

§ 20.

Reserv-
personal.

I händelse af extra göromål, eller om någon sjuknar, eller af annat oundvikligt skäl är frånvarande, skall stationsinspektoren draga försorg om att annan person för tillfället antages till tjenstgöring, men bör dervid vara angelägen om att ej använda andra än välfrejdade personer, som äro duglige till tjensten och som ega full kännedom om densammas åligganden, hvarföre de som antagas skola noga häruti instrueras och tilldelas ett exemplar af reglementet. Skälet, hvarför extra män sålunda användas, skall till trafik-direktören anmälas samt i anmärkningskolumnen å aflöningslistan upptagas.

För att kunna utföra ofvan anbefallda föreskrift bör stationsinspektoren på förhand göra sig underrättad om personer som äro villiga att ingå uti och passa för tjensten.

§ 21.

Rapporter
och an-
slag.

Alla olyckshändelser eller andra ovanliga tilldragelser skola skyndsammast till

trafik-direktören rapporteras, och hvarje uppgift som af denne infordras med det snaraste afgifvas. Ingen förändring af formulärer eller i arbetssättet vid station må utan trafik-direktörens föreskrift företagas. Stations-inspektoren skall inom stationen anslå sådane underrättelser, som äro af styrelsen eller trafik-direktören för allmänheten utfärdade, men eger ej utan trafik-direktörens tillstånd uppsätta några andra anslag.

§ 22.

Stations-inspektoren skall vidare anteckna tågens ankomst- och afgangstider, samt tiderna då tåg som ej stadna vid stationen passera; uppgöra aflöningslistorne, samt utbetala de aflöningsmedel åt honom anförtros.

Under-
skrift &
handlin-
gar.

§ 23.

Alla rapporter, böcker och uppgifter skola vara snyggt och redigt förda, i enlighet med anbefallda formulärer, samt på föreskrifne tider aflemnas. Order och föreskrifter, äfvensom allt hvad som rörer trafiken vid stationen, skola behörigen antecknas.

Formulä-
rer och
order-
journal.

§ 24.

Tillvaratagne effekter och gods. Alla effekter som upphittas inom banans område eller i vagnarne skola, tillika med en uppgift derå, inom 24 timmar till trafik-distriktets hufvudstation insändas.

Likaledes insändes till hufvudstationen, vid hvarje månads början, en uppgift på icke efterfrågadt gods, som qvarlegat 3 månader vid stationen.

* *

§ 25.

Underskrift & handlingar. Alla för stationens behof insända requisioner skola af stations-inspektoren vara undertecknade; likaledes aflöningslistor, penningarremisser, uppgifter och rapporter m. m., som från stationen utgå.

§ 26.

Kännedom om författningar. Utom hvad här ofvan serskildt föreskrifvet är, skall stations-inspektoren dessutom ega noggran kännedom om hela detta reglemente samt Kongl. Maj:ts nådiga reglemente och taxa, äfvensom alla öfriga författningar och instruktioner rörande trafiken och tjenstgöringen vid statens jernvägar samt jernvägs-styrelsens ordningsreglor.

§ 27.

En stations-inspektors 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 användande af bästa flit och förmåga söker bidraga till trafikens förkofran och säkra gång, samt tjenstens ordentliga utförande.

KAP. VI.

Konduktörer.

- § 1.

Konduktörens närmaste förman är stations-Förman. inspektoren vid den station der konduktören för tillfället tjenstgör, men hans tjenstgörings-skyldigheter bestämmas af trafik-direktören, utan hvars medgifvande han således ej får byta tjenstgöring.

§ 2.

Han skall ständigt vara snygg och värdadt klädd, alltid höfelig och uppmärksam mot passagerare, men ej inlåta sig i onödigt samtal. Ordning och höf-
lighet.

§ 3.

Då konduktör skall åtfölja ett tåg, bör han en half timma före dess afgång anmäla sig hos stations-inspektoren och emottaga dennes order, samt dervid göra sig noga underrättad om de in- Instäl-
lelse i
tjenstgö-
ring.

struktioner, som möjligen utkommit sedan han sednast var i tjänstgöring, och som på något sätt röra honom. Konduktör som ej inställer sig till tjänstgöring på utsatt tid bestraffas med löneafdrag för 2 dagar första gången han är försumlig, samt för 4 dagar om felet förnyas.

§ 4.

Tjänste-
åliggan-
den inom
station. Före tågs afgang står konduktören under stations-inspektorens order, hvilka han således skall åtlyda, såvida de ej stå i direkt strid med de för tågets säkerhet bestämda föreskrifter, och får han ej uppstiga på tåget förrän efter stationsbefälets signal till afgang. Om ej serskild packmästare för vården af bagage och ilgods åtföljer tåget, tillkommer detta åliggande en konduktör, som då sjelf skall närvara och deltaga vid dessa effekters i- och urlastning.

§ 5.

Tåg-effek-
ter och
tillsyn
före af-
resa. Före tågs afgang skall konduktören tillse och är ansvarig för att i bromsvagnen finnas:

- 1 st. domkraft,
- 2 » handspakar,
- 1 » kofot,
- 1 » handyxa,

- 4 st. hammare,
 - 1 » tång,
 - 4 » skiftnyckel,
 - 4 » oljekanna,
 - 4 » signalskärm, röd,
 - 1 » » , hvit med rödt kryss,
 - 4 » väska innehållande 12 knallsignaler.
- de till tåget hörande väskor för papper och handlingar,
- spik,
 - 4 kort dragtross,
 - 4 st. vattenpytsar samt, om vintern, 10 st. snöskoffor.

Dessutom skall hvarje konduktör medföra:

- 4 st. grön- och
- 2 » röda signalflaggor.
- 4 » handsignal-lykta.

Han ansvarar vidare för att såväl hand-lyktor som sido- och bak-lyktor äro väl putsade och i god ordning för begagnande, samt att de äro tända på anbefallde tider; att vagnarne äro riktigt ihopkopplade, säkerhetskettingarne påhakade, linan, der sådan användes, sträckt till tendern, godsvagnarne rätt adresserade, väl täckte och i godt skick samt vagnsdörrarne tillstängde; att bref och papper, som å de särskilda stationerne skola aflemnas, läggas

i rätta väskor, samt att tågpersonalen är på bestämda platser närvarande.

Anser han sig behöfva flere personer till biträde på tåget, anmäler han sådant hos stations-inspektoren.

§ 6.

Extratåg
signaler.

Vid de tillfällen då extratåg följer, får konduktören ej förglömma uppsättandet af den erforderliga signalen, hvilken borttages vid den station, hvarest extratåget upphör att längre följa; och skall vid de stationer, som passeras, underrättelse lemnas om det efterkommande tågets beskaffenhet, dess afgangstid från stationen, samt hvar det skall stadna.

§ 7.

Afresau
m. m.

Då tåget är färdigt till afgang och rätta tiden inne, samt allting klart, gifver stations-inspektoren signal till afgang, hvarpå lokomotivet sättes i gång, och anses derefter passagerare och gods lemnade i konduktörens vård. 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 mot författningar och instruktioner stridande, göra denne uppmärksam derpå. Då någon fara uppstår, är det konduktörens pligt att använda alla medel, som i hans förmåga stå, för att densamma afvända, och skola alla sådane tilldragelser anmälas vid ankomst till första station, samt på konduktörs-rapporten upptagas.

§ 8.

Konduktörens plats är i eftersta broms-Konduk-
vagnen, och får han ej intaga plats på ^{törens} plats.
lokomotivet annat än under tvingande om-
ständigheter, såsom t. ex. om lokomotiv-
föraren eller eldaren genom hastigt påkom-
met illamående, eller af annan orsak, blir
oförmögen skjuta sin tjänst i hvilket fall
konduktören bör inställa sig å lokomotivet,
för att derstädes biträda tills förändring
kan ske.

§ 9.

Under tågets gång skall konduktören ^{Tjänstgö-}
hålla god utkik, vara uppmärksam på sig-
naler, och noga åtlyda dem; om hvisslan ^{ring un-}
höres, skall han genast vara tillhands att ^{der tågets}
använda bromsen. Likaledes skall han ^{gång.}
taga reda på om någon vagn går ojemnt,
om lasten någorstädes hänger öfver, vagns-

dörr står öppen, eller om någon passagerare genom rop eller åthäfvor tillkännagifver, att hjälp behöfves, m. m. Då signalkarl passeras, skall efterses om han gör någon signal sedan tåget är förbi. Då tåget går i kurvorna, skall konduktören efterse, att alla vagnarne äro med, och i allmänhet noga observera hvad helst sig tilldrager inom tåget, eller på banan, som är värdt anmärka. Der lina eller telegrafledning till tendern finnes anbragt, kan han väcka lokomotivförarens uppmärksamhet, och sedermera genom visandet af flagga eller lykta signalera hvad han åstundar.

Signalerna visas i allmänhet åt höger, eller åt den sida hvarest bromsen är på tendern; men vid kurvor från insidan, der de tydligast synas.

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

§ 10.

Olycksfall.

Inträffar olycka eller något annat hinder för ett tågs vidare fortgående på banan, skall konduktören först och främst ihågkomma att genom signaler skydda för efterkommande tåg (se kap. III). Vidare skall han, om tåget ej kan fortsätta, för-

söka ombestyras, att passagerarne blifva fort-skaffade till närmaste station, samt så skyndsamt som möjligt draga försorg derom att underrättelse om tilldragelsen dit ankommer, och att hjälp anskaffas.

Dylika anmälanden skola vara skriftliga.

§ 11.

Om ett tåg endast kan gå långsamt, och ett annat tåg väntas komma efter, samt det ännu är långt fram till nästa signal-karl, skall farten så mycket saktas, att en man kan afstiga, för att springa tillbaka och signalera så, som i kap. III föreskrifvet är.

För långsam gång.

§ 12.

Då ett tåg stadnar på banan emellan två stationer, är det konduktörens skyldighet att förklara orsaken dertill för passagerarne, samt på allt sätt lugna och förmå dem bibehålla sine platser.

Passagerare underrättas om orsaken till att tåg stadnar.

§ 13.

Vidare är konduktörens tjenstgöring den att öppna och tillsluta vagnsdörrarne samt biträda passagerarne och tillse att de intaga rätta platser. Om passagerare befinnas resa utan biljett, eller i en vagn

Ytterligare tjenste-åligganden vid stationerna.

af högre klass, än hvartill biljetten berättigar, skall konduktören anmäla förhållandet vid ankomsten till närmaste station, på det den rätta afgiften der må upptagas. Vill passagerare byta plats, skall det ske vid ankomsten till station, och afgiften af rätter person derstädes uppbäras. Sådana afgifter skall konduktören i sin tillskottsbok anteckna. På inga villkor eger konduktören att emottaga några penningar af passagerare, vare sig för mellangift å biljett eller betalning för bristande sådan.

Vidare skall han, då ej annorlunda anbefalldt är, från passagerarne insamla biljetterna; och bör han härvid noga tillse, att endast de biljetter, som verkligen gälla för tåget, aflemnas. — De insamlade biljetterna skola vid ankomst till station aflemnas till stations-inspektoren.

Vid ankomst till mellanstation, skall han med tydlig röst upprepa namnet derpå, samt tiden för uppehållet derstädes.

Han skall tillse att rätta vagnar vid stationerna aflemnas.

§ 44.

Tillsyn att passagerarne ej skadas. Han får ej tillåta någon passagerare åka utanpå en vagn, eller stiga ur, om tåget skulle stadna på banan (såvida ej ound-

vikligt), eller stiga i eller ur vagn under det den är i rörelse, eller röka tobak i andra än dertill anslagne kupéer; och bör han tillika åtvärna passagerare att icke luta ut kroppen genom vagnsfönstren.

Sjelf får konduktör ej gå på taket af vagnarne eller längs sidorna af dem, under det tåg är i gång, annat än under tvingande omständigheter.

§ 45.

Åt fruntimmer som reser ensamt i 1:sta eller 2:dra klassens vagn skall konduktören, när sådant önskas, bereda plats i damkupé, och skall han under resan tillhandagå med nödige upplysningar.

§ 46.

Skulle passagerare befinnas öfverlastad, eller på annat sätt genom opassande uppförande besvära medpassagerare, skall konduktören försöka att med allvar och lugn afstyra allt ofog; men om han deri ej lyckas, skall han anmäla förhållandet vid framkomsten till nästa station, der denne passagerare såväl från tåget som stationen utvisas.

På samma sätt skall konduktören alltid, om någon passagerare förbryter sig mot ordningsreglor och författningar, med

Dam-
kupé.

Oordning
bland pas-
sagerarne
afstyres.

saktmod och sans erinra honom derom, söka afstyra alla uppträden samt noga taga sig tillvara, att ej sjelf förgå sig. — Först då inga andra medel hjelpa, skall han begagna sig af den makt och myndighet, som är honom lemnad. Om passagerare skadar något å vagnarne, skall sådant till stationsbefälet anmälas, på det nödiga mått och steg må vidtagas för att få skadan ersatt.

§ 17.

Handlin-
gars fö-
rande.

Mycken vikt fästes vid ett noggrant och ordentligt framförande af papper, descher, penningar och biljetter, eller hvad helst det vara må, som är anförtrodt till konduktörens vård. Penningar skola vara inlagde i dertill bestämda lådor eller påsar, och dessa sednare nedlagda i kassakistan. Vid laga ansvar må konduktör ej föra andra bref, papper eller saker, än sådana som i och för tjensten afsändas; och skola dessa genom stationsbefälet till konduktören aflemnas.

§ 18.

Då flere
konduk-
törer

Då flera konduktörer åtfölja ett bankontåg, stå de samtliga under 1:ste konduktörens befäl, skola inställa sig en half

timma före tågets afgångstid, anmäla sig hos stations-inspektoren och 4:ste konduktören, och intaga de platser, samt utföra de åligganden, dem anbefallas. Deras egentliga göromål är att biträda i allt hvad konduktören har sig anbefaldt, såsom t. ex. tillsynen att passagerarne innehafva rätta platser, insamlandet af biljetter, uppmärksamhet på signaler och tåg, påpasslighet vid bromsarne, sträckningen af linan till tendern, ombyte af bak- och sidolyktor, uppreparandet af stationernas namn m. m.

4:ste konduktörens plats är i sista bromsvagnen, men bör, när flera bromsvagnar användas, äfvenledes å den främsta vagnen medfölja en konduktör, som då äger rigta sin synnerliga uppmärksamhet bakåt tåget och på de signaler som konduktören i eftersta vagnen visar, för att sedan meddela dessa till lokomotivföraren.

De insamlade biljetterna aflemnas till 4:ste konduktören, och skall hos honom anmälas hvad som af de öfrige konduktörerna kan varda iakttaget under tågets gång.

§ 19.

Finnes serskild packmästare anställd, Packmästare emottager denne och ansvarar för samt ut-^{stares} ^{åliggan-}lemnar såväl ilgods som allmänt fraktgods, den.

äfvensom de passageraresaker hvilka föras i bagagevagnen, der han sjelf bör under tågets gång hafva sin plats, och dit han ej bör lemna någon främmande person tillträde. Han skall, vid emottagandet af passageraresakerna, se efter att de äro adresserade och med nummerlappar försedde, samt ordna dem i vagnen, allt efter de olika stationerna hvarest de skola aflemnas. Likaledes skall han vid emottagandet af ilgods tillse, att hvarje colly är försedd med tydlig adress, samt att antalet deraf öfverensstämmer med det å listorna upptagne; och bör han, om något fel upptäcket, detsamma genast anmärka. Vid ilgodsets emottagande ordnar han detsamma efter de stationer der det skall aflemnas. Han måste vara beredd att med skyndsamhet emottaga, ordna och aflemna gods, så att icke onödigt uppehåll förorsakas vid stationerne.

Alla saker skola med varsamhet handteras samt lastas så, att de icke skadas under tågets gång. Der packmästare icke finnes å tåget anställd, åligger det 2:dre konduktören att iakttaga ofvanstående föreskrifter.

Samme konduktör har äfven under sin vård hästar, hundar och åkdon samt listorna derå.

1:ste konduktören tillkommer vården ^{Förste} om penningar, bref, papper och väskor ^{konduktörens} äfvensom tillsynen öfver det hela, och ^{ålig-}ansvaret därför att vagnarne aflemnas enligt vagnlistan hvilken han fördenskull äfven medhafver; och tillser han derjemte att vagnar som af- eller tillkopplas blifva å denna lista qvitterade eller införda.

§ 20.

Vid alla tillfällen då tåg kommer till ^{Eftersyn} en station, eller eljest stadnar på banan, ^{af last-}bör konduktören, så mycket tillfället medgifver, granska och efterse, att ingenting rubbats af lasten, samt att ej främmande person rör något å vagnarne.

§ 21.

Konduktören får ej, utan intendents ^{Obehörig} eller trafik-direktörens medgifvande, tillåta ^{åknings} någon främmande person åka i broms- ^{vagn för-}vagnen. ^{bjudes.}

§ 22.

Strängeligen är förbjudet att uppstiga ^{Obehörig} eller gå på lastade godsvagnar. ^{åknings}

Ingen främmande person får, utan ^{godståg} skriftlig tillåtelse af intendenten eller trafik-direktören, åtfölja ensamt godståg. ^{förbjudes.}

§ 23.

Vagns-
visitation. Vid framkomst till slutstation skola
alla vagnar noga visiteras och, om några
saker finnas qvarlemnade, skola desamma
till stations-inspektoren aflämnas.

§ 24.

Tjenstgö-
ringens
slut. Konduktören får ej aflägsna sig från
stationen, förrän han öfverlemnade alla ve-
derbörliga handlingar till stations-inspekto-
ren, fullbordat sin egen rapport, hvilken
skall ingå till trafik-direktören, samt erhål-
lit stations-inspektorens tillåtelse att begifva
sig från stationen.

§ 25.

Anmärk-
ningar å
konduk-
törs-rap-
porten. På rapporten skall bland anmärknin-
gar upptagas allt hvad under tågets gång
passerat, såsom t. ex.:

- om någon vagn gått ojemnt, eller axel
blifvit varm, eller något å vagn skadats;
- om tåg kommit sent samt orsaken dertill;
- om vagn måst lemnas på banan, antingen
såsom skadad, eller af bristande förnåga
hos lokomotivet att draga densamma;
- om någon del af banan är i dåligt skick
(sådant anmäles dessutom vid närmaste
station);
- om vakter varit försumlige;

- om signaler blifvit origtigt utförde, eller ej åtlydde;
- om grindar varit öppna, eller kreatur inne på banan;
- om telegraftrådar funnits afbrutne;
- om saker bortkommit;
- om tågpersonalen varit försumlig;
- om tåg stadnat 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 införa hvad som passerar.

§ 26.

Konduktörens klocka regleras vid första morgontåget efter utgångsstationens ur. Klockan regleras.

§ 27.

Utom detta reglemente samt serskildt utgifna order, instruktioner och författningar, skall konduktör ega kännedom om de delar af Kongl. Maj:ts nådiga reglemente samt jernvägs-styrelsens. ordningsreglor för trafiken å statens jernvägar som särskildt röra hans tjenstebefattning. Kännedom om författningar.

Cirkulär (N:o 71),

utfärdadt den 9 Maj 1865,

med tillägg till Tjenstgörings-Reglementet,

och upphäfvande Cirkulär N:o 49.

Åf förekommen anledning samt för vinnande af enhet i vissa bestämmelser vid de särskilda trafikdistrikten har Styrelsen funnit skäl anbefalla följande:

1:o. Då omständigheterna fordra, att ett extra tåg måste utsändas så tätt efter ett annat tåg, att detta sednare icke hinner till en framför belägen station, innan extra tåget afgår från den station, som det andra tåget sist lemnat, skall å de tidtabeller för extra tåget, som dettas Lokomotivförare och Konduktör erhålla, särskildt påtecknas en erinran derom, att ett annat tåg befinner sig framför å banan mellan stationerna och att extra tåget skall med nödig varsamhet framgå samt hafva stopp utanför nästa stations vaxel, så att det icke kan framgå genom denna utan att ny ånga påsläppes.

2:o. Snälltåg, som följer efter ett annat, skall ovilkorligen stoppas på mellanstation, till dess underrättelse ingått, att det föregående tåget inkommit på nästa framför liggande station. Skulle telegraf vara i olag, så att dylik underrättelse icke kan erhållas, må Stations-Inspektoren, om tiden är inne, låta snälltåget afgå, men med uttryckliga order till Lokomotivföraren att iakttaga all möjlig försigtighet för den händelse att det föregående tåget icke hunnit undan.

3:o. Hvarje station skall genast aftelegraferä ett tågs ankomst till och afgång från stationen, till så väl den station, hvarifrån tåget ankommit, som till den, dit detsamma skall afgå. I öfverensstämmelse härmed skola tågjournalerna vara så inrättade,

att nämnde ankomst- och afgangstider kunna deri införas.

4:o. Å de stationer, der tåg mötas eller passera förbi hvarandra, skola båda tågen ovilkorligen stadna, äfven om det ena, enligt tidtabellen, eljest blott skulle passera stationen, och gäller för ingåendet på stationen samma föreskrift som i 1:o anbefalld är.

5:o. Är ett tåg beordradt att afgå från en station i samma riktning som ett föregående tåg innan det sistnämnda uppnått nästa station, få passagerare icke placeras i sista vagnen af det föregående tåget.

6:o. Den, enligt Ordningsreglornas 5 § mom. 3 bestämda andra ringningen, två minuter före bantågs afgang, skall åtföljas af tvenne starka slag med kläppen emot klockan.

7:o. För sådan signalering mellan Konduktör och Lokomotivförare, som i Tjenstgörings-Reglementet Kap. III § 39 afses, skola alla lokomotiv, som begagnas till spålltågen, vara försedda med signalklocka på tendern eller ock särskild anghvissla, hvar ifrån en lina sträcket öfver vagnarne i tåget till första Konduktören.

8:o. Stations- och tågpersonalen skall skyndsamt och med punktlighet expediera tågen å stationerna, så att uppehåll derstädes utöfver den bestämda tiden undvikas, och bantågens jemna gång enligt tidtabellen med största möjliga noggrannhet befordras; och skall Stations-Inspektoren tillse, att allt hvad på förhand kan åtgöras för vinnande af detta mål är verkställt före det väntade tågets ankomst.

Stockholm som ofvan.

C. O. TROILIUS.

C. Linnell.

KAP. VII.

Lokomotivförare och eldare.

§ 1.

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

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

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

§ 2.

Erforder-
liga in-
sigter.

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

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

§ 3.

Ansvar.

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

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

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

§ 4.

Lokomotivföraren skall hafva fullkom-
lig kännedom om alla föreskrifna signaler, Kännedom om signaler.
äfvensom de tillfälliga order, hvilka deri
möjligen göra förändring. Högst viktigt är
att lokomotivföraren tillser det signaleffek-
terna äro i godt skick, att lyktorna äro väl
putsade, samt på anbefalld tider tända.

§ 5.

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

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

§ 6.

Eldarens
skyldig-
heter.

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

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

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

§ 7.

Hvarje lokomotiv måste under tjänst- Redskap
göring vara försedt med följande redskaper och ma- och ma-
och verktyg: terialier.

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

signal-effekter, nemligen:

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

verktygslådan, som bör innehålla:

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

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

§ 8.

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

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

§ 9.

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

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

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

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

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

§ 40.

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

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

ankomsten till station vattnet i pannan skulle vara för lågt.

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

§ 11.

Igångsätt-
ning.

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

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

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

§ 12.

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

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

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

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

olyckshändelser eller hastigt inträffadt sjukdomsfall.

§ 13.

Under tågets gång. Under tågets gång måste lokomotivförare och eldare hålla sig upprätt stående på lokomotivet, den förre nära ångventilshandtaget och slidhäfstången, den sednare nära broms-vefven, båda med uppmärksamhet å signaler som kunna göras samt i öfrigt hållande god utkik, hvarvid eldaren i synnerhet bör hafva ögonen fästade bakåt tåget.

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

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

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

En lokomotivförare, som ej åtlyder signalerna, blir genast entledigad.

§ 14.

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

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

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

§ 15.

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

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

§ 16.

Eftersyn
å vagnar-
ne. Då lokomotiv-föraren ser ett framför
på banan gående tåg, bör han hålla sig på
minst 2000 fots afstånd från detsamma och
minska hastigheten, då han förlorar det
ur sigte i krökarne. Då ett fördröjdt
tåg går långsamt eller är alldeles stillastå-
ende, bör han nalkas endast med största
försigtighet. Om gröna signalen blifver syn-
lig ute på banan, skall lokomotiv-föraren
sakta farten och sedermera långsamt fortgå
till omkring 2000 fot förbi densamma, så-
vida icke under tiden annan signal blifver
synlig, som häruti gör förändring, eller lo-
komotiv-föraren på förhand vet, för hvad
sträcka af banan signalen gäller.

Der rälerne sjunkit eller vägen på an-
nat sätt kommit i olag, bör lokomotiv-föraren
framgå med försigtighet, samt anmäla för-
hållandet genast vid framkomsten till när-
maste station.

§ 17.

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

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

- 1:o) sluta ångventilen,
- 2:o) gifva signal att tågets alla bromsar tillsättas på en gång,
- 3:o) att skrufva till tenderens broms,
- 4:o) öppna sandlådorna, samt
i yttersta fara:
- 5:o) att backa lokomotivet, emedan cylinderlocken eller cylindrarne derigenom kunna sprängas.

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

§ 18.

Allmänna
iakttagel-
ser.

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

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

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

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

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

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

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

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

att vara mycket varsam vid inskjutande af vagnar i sidospår;

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

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

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

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

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

der för lokomotivets gång på banan finnes;

att öfverflödig ånga insläppes i vattenreservoiren på tendern;

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

§ 19.

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

§ 20.

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

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

§ 21.

Vid hvarje ankomst till station, an- Åligger-
mäler lokomotiv-föraren för stations-inspek- den vid
toren de brister han under vägen anmärkt, stationer-
isynnerhet hvad angår räler eller banans ne.
sättningar.

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

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

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

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

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

§ 22.

Ankomst
till slut-
station.

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

§ 23.

Reserv-
lokomotiv.

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

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

§ 24.

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

KAP. VIII.**Vagnsmörjare.**

§ 1.

Vagnsmörjarens närmaste befäl utgö-Förmän.
res af machin-ingeniören eller dess assistent,
verkmästaren samt vagnmästaren. Under
tjänstgöring å tåg står han dessutom under
stations- och tåg-befälets order.

§ 2.

Vagnsmörjares tjänstgöring, då han åt-Tjänstgö-
följer tåg, består uti att före tågets afgang ring å
noga efterse, rengöra och smörja alla vagns- lågen.
lager, samt derefter vid hvarje ställe eller sta-
tion, der tåget stadnar, undersöka vagnarne
och smörja lagren. Vid mellanstationer, der
vagnar vidkopplas tåget, skall han äfven
smörja dessa, och i allmänhet 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 machin-afdelningen erhållit.

§ 3.

Tjenstgöring i verkstad. Utom tjenstgöring på tågen kan smörjaren af befälet vid machin-afdelningen åläggas att arbeta i verkstäderna eller vid vagnarnes rengöring och underhåll.

§ 4.

Redskaper och materialier. Åt smörjaren öfverlemnas följande inventarier, dem han alltid skall medföra:

1 stor oljekanna, 2 smörjkannor, 1 skiftnyckel, 2 mindre skrufnycklar, 1 handsignallykta, 1 röd signalflagga, 1 talgpyts, 1 smörjpyts med smörjspade, 1 putsdosa, 1 handhammare, olja, styf vagnsmörja, talg, svafvelblomma, smörjvekar och torkbomull.

Han ansvarar för att redskaperne ständigt äro i godt skick samt materialierna tillräcklige.

§ 5.

Inställelse till tjenstgöring. Då smörjare skall åtfölja ett tåg, bör han infinna sig minst en half timma före passageraretågs, samt en timma före blandadt eller godstågs utsatta afgangstid, för att dessförinnan hinna smörja och putsa

buffers och lager. Upptäcker han dervid något fel å vagnarne, skall han sådant ofördröjligen anmäla.

§ 6.

Så snart afgangssignalen gifves, skall smörjaren intaga den honom af konduktören anvisade plats. Afgang.

§ 7.

Jemte den serskildta 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. Likaså skall han noga iakttaga och åtlyda signaler från lokomotivföraren, konduktören eller ban-bevakningen. Åliggande under tågets gång.

§ 8.

Vid ankomsten till en station får smörjaren ej lemna sin broms förrän tåget är fullkomligt stadnat, och skall då genast efterse vagnarnes underreden. På de stationer, der sådant af machin-ingenjören serskildt bestämmes, skall han efterse och med Åliggande inne å stationerne.

hammaren undersöka hvarje hjul för att utröna om något sådant är bristfälligt eller ur sitt rätta läge.

§ 9.

Biträde Vid stationerne, likasom i allmänhet der
lemnas tåget stadnar, bör smörjaren på allt sätt
trafikper- och så mycket hans tid i och för vagnarnes
sonalen. skötsel (som alltid är hufvudsaken) sådant
medgifver, vara trafikpersonalen behjelpig.

§ 10.

Ankomst Sedan ett tåg anländt till slutstation,
till slut- får smörjaren icke aflägsna sig förr, än han
station. till vederbörande befäl vid machin-afdelnin-
gen, eller, der sådant icke finnes, till stations-
inspektoren afgifvit rapport om vagnarnes
tillstånd. Tiden för aflägsnandet är för öf-
rigt beroende af de för hvarje serskildt tåg
gjorda bestämmelser.

KAP. IX.**Banmästare.**

§ 1.

Banmästarens närmaste förman är ban- Förman.
 ingeniören inom distriktet, hvars order och
 instruktioner af den förre noggrant skola
 iakttagas.

§ 2.

Banmästaren åligger:

att tillse det banan ständigt är i sådant Tjenste-
 skick, att den kan med säkerhet befaras af åliggan-
 lokomotiv och tåg; den.

att vaka öfver den till hans bansträcka
 hörande personalens fullgörande af sina tjen-
 steåligganden;

att noga tillse vården af utlemnade in-
 ventarier och materialier, samt

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

§ 3.

Tillsyn å
banan.

Dessutom skall han minst en gång om dagen till fots inspektera sin bansträcka, och dervid synnerligen tillse:

att rälerne och sliperne äro i godt skick och säkert fästade;

att alla spårvexlar äro i god ordning;

att broar och kulvertar äro i godt skick och säkra;

att inga stenar lossnat eller nedfallit i tunlarne, hvilkas hvalf dessutom skola grundligare undersökas en gång hvarje månad;

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 färdige till begagnande;

att inga materialier läggas på banan så nära rälerne, att olägenhet derigenom kan uppkomma för passerande tåg;

att inga lätt antändbara ämnen, såsom hö, halm, säd, torf, lin &c. &c. uppläggas närmare än 100 fot från banan;

att banvaktstugorne äro snyggt hållne och att de inventarier, som derstädes måste finnas, äro på sin plats och i godt skick;

att vid sådane ställen, der starkare snösamling är att befara, ett större antal snöskoflar vintertiden finnas till hands.

§ 4.

Förutom sjelfva banan, skall banmästa-Tillsyn & ren noga undersöka banvallens doceringar, berg- och jordskärningar samt trummor och diken m. m. ^{banan.}

Vid starkt regn, töväder, eller om våren vid källossning och då snön smälter, eller då svall-is 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 sådan 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 af behovvet påkalladt.

§ 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 sliper med det snaraste mot ny utbytas, dock att hvarken räler eller <sup>Fel före-
finnas å
banan.</sup>

sliper upptagas i dimma eller mörker utan ban-ingenjörens bestämda order derom, och aldrig utan att en annan räl eller sliper finnes till hands att i den förras ställe genast nedlägga.

I allmänhet bör banmästaren med banvakternas biträde söka att å mellantiderna för de särskilda tågen afhjelpa alla mindre felaktigheter å banan; hvadan han alltid måste vara försedd med tidtabellen och tillika nogga känna tågens gång. Någon egentlig reparation får dock ej vidtagas utan särskilda order från ban-ingenjören, som härom förut måste hafva underrättat trafikdirektören samt erhållit dennes medgifvande till arbetets utförande. Skulle å banan upptäckt fel ej hinna före ett tågs ankomst fullomligt 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 tågens gång, måste i första rummet ihågkommas, att rätta signalen till »varning» eller »stopp» visas på tillräckligt afstånd från den försvagade bandelen.

§ 6.

Bro skadad.

Befinnes en bro i sådant skick, att det kan anses vådligt att med tåg pas-

sera densamma, skall bud härom skyndsamligen afsändas till ban-ingenjören, på det denne personligen må infinna sig och afgöra huru förhållas bör. Väntas tåg, skall stoppsignal genast användas. Skulle imellertid högre tjänsteman befinna sig å stället närvarande, må denne afgöra om tåget får passera eller ej; dock bör vid sådane tillfällen först lokomotivet ensamt gå fram, samt sedan vagnarne skjutas öfver, en och en i sender.

För att fullständigt kunna iakttaga broarnes beskaffenhet, bör banmästaren äfven emellanåt ställa sig under eller på sidan af desamma då tåg passerar, samt noga observera huru de dervid 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 provisionelt eller ock alldeles icke kan afhjelpas, så skall, ehvad detsamma rörer jernvägens eller telegrafverkets trådar, hattar eller stolpar,

Telegraf-
ledning
skadad.

rapport härom skyndsamt afgå till närmaste station samt till ban-ingeniören.

§ 8.

Olycka å
banan. 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 vara behöflig.

§ 9.

Snöfall. För att vid svårare snöfall kunna hålla banan fri, bör på förhand vara så anordnad, att på sådane 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.

Namn-
rulla. 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 sammankalla 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 vak-^{Vakternas}terna äro försedda med reglementen, noga ^{examine-}känna sin instruktion och följa densamma, isynnerhet hvad signaleringen beträffar, om hvars ordentliga utförande han emellanåt bör, så natt som dag, personligen göra sig förvissad.

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

§ 12.

Banpolisens handhafvande åligger ban-^{Banpoli-}mästaren, hvarföre han skall noga känna ^{senshand-}alla i detta afseende gällande författningar. ^{hafvande.}

§ 13.

Vidare skall han föra en inventarie-^{Inventa-}förteckning öfver inom hans afdelning ut-^{rii-för-}lemnade effekter, och tillika vaka öfver, att ^{teckning.}desamma 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 derför behöflige effekter i tid afgifva.

§ 14.

Rappor-
ter.

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

Om några felaktigheter förefinnas å sjelfva banan eller å jernvägens byggnader, skall banmästaren derom ofördröjligen rapportera till ban-ingenjören.

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

§ 15.

Rappor-
ter.

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

§ 16.

Urens
reglering.

Hvarje dag skall banmästaren reglera sitt ur vid den inom afdelningen belägna station, och ofta kontrollera vakternas ur efter sitt eget.

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

§ 1.

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

§ 2.

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

§ 3.

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

åt dem anförtrodda bansträcka med derå befintliga öfvergångar, stängsel, byggnader och andra tillhörigheter, samt vidare i deltagandet uti de å banan förekommande arbeten.

Hvarje morgon skola vakterne ställa sina klockor efter banmästarens.

§ 4.

Redskap
och mate-
rialier.

Hvarje vakt skall vara försedd med:
 en grön och en röd signalflagga,
 en handlykta, försedd med hvitt, grönt och
 rödt glas,
 en oljekanna,
 en sax för lampvekar,
 en väska, innehållande 8 knallsignaler,
 en jernspade,
 en kofot eller ett spett,
 en jordhacka,
 en skyffel,
 en kratta,
 en sopqvast,
 sex snöskoflar,
 en rälsspiks-hammare,
 en skrufnyckel,
 en yxa,
 en hammare,
 en tång,
 räls-spik och
 vanlig spik, samt

olja och
lampvekar.

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

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

Under tjenstgöring skola vakter ständigt medföra behöfliga signaleffekter.

§ 5.

Alla felaktigheter å såväl 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. Synnerligen viktigt är att signals utförande aldrig må hindras genom brist å signaleffekt.

Vård af
effekter
och bostä-
der.

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.

Tillsyn å
passeran-
de tåg.

Då tåg passerar skola vakterna alltid befinna sig invid sjelfva banan och, om detsamma är klar, stå vända deremot med ögonen fästade på tåget samt de hoprullade signalflaggorna vid sidan, såsom till »i armen gevär». I mörker visas lyktans hvita sken stadigt.

De skola under tågets förbigående noga observera, om å detsamma något förefinnes, som kan gifva anledning till ny signal, eller huruvida konduktören visar någon sådan, hvilken då af vakt skall repeteras. Äfven sedan tåg passerat bör vakten vända sig efter detsamma för att observera om extra-tågs-signal utvisas, eller om lamporna å anbefallde tider brinna. Genom utvisande af stoppsignal skall han, der så erfordras, väcka konduktörens uppmärksamhet på att dörr står öppen, axel går varm, eller att last å vagn hänger öfver eller är loss, &c. &c; och böra derjemte sådana tilldragelser rapporteras till banmästaren. I mörker skall vakten, så snart hela tåget i god ordning passerat, visa lyktans hvita sken framåt lokomotivet, och sålunda bibehålla detsamma en

stund. Om baklyktor saknas i tåget, och det således är att förmoda, att vagn blifvit lemnad efter på banan, skall stoppsignal visas. Då tåg passerar banvaktstuga skall alltid dörren till densamma vara stängd.

§ 7.

Om lokomotiv eller tåg som förut ej^{Tåg. ej på förhand kungjordt.} blifvit tillkännagifvet ses komma, får detsamma ej, såvida icke banans tillstånd dertill föranleder, stoppas, äfven om detta skulle inträffa på en tid, då annat tåg väntas från motsatt håll, enär sådana fall kunna inträffa, som föranleda ändring af tiden för tågens gång, utan att banbetjeningen derom hinner underrättas.

§ 8.

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

Hvarje morgon, vid den tid ban-ingenjören bestämmer, infinna sig vakterna i tjänstgöring, gå genast öfver sin bansträcka och undersöka dervid noga om felaktigheter eller hinder å banan förefinnas, samt afhjelpa, såvidt i deras förmåga står, desamma. Vid alla visitationer på banan skola vakterne medföra rälshammare jemte rälsspik, samt om

dagen signalflaggor och i mörker eller dimma dessutom handlykta och knallsignaler. Lösa spikar skola indrivas, och noga bör tillses om räler lyftat sig vid skarvarne, eller sliper sjunkit, eller annan skada å banan inträffat, hvarigenom fara kan uppstå, i hvilket fall de skyndsamt skola draga försorg om stoppsignals utvisande på 1,800 fots eller 600 stegs afstånd ifrån det skadade stället, samt åt det håll, hvarifrån tåg väntas; och får derefter tåg-befålet, vid ankomsten till stället, afgöra huruvida detta kan passeras eller ej.

Om vakten finner något ställe vara skadadt och behöfva reparation, skall han ofördröjligen anmäla detta hos banmästaren eller vid närmaste station, dock sedan han förut genom för tillfället erforderlig signal varnat kommande tåg. Kan stället befaras, men endast långsamt, skall varsamhetssignalen visas på 600 fots afstånd; men anser vakten någon fara kunna uppstå, skall stoppsignalen, som ofvan nämndt är, visas redan 1,800 fot från det skadade stället, och skola dessutom knallsignaler utläggas, först åt det håll, hvarifrån tåg väntas och sedan, derest tåg ej är i annalkande, åt motsatta hållet. Härefter återgår banvakten till de åt första hållet utlagda knallsignalerna der han kvar-

stadnar vid de tvänne yttersta under utvisande af den stoppsignal, som emedlertid varit uppsatt der. Såsom varsamhetssignal kan gröna flaggan nedstickas i jorden på något från lokomotivet väl synligt ställe; men vid stoppsignalen bör, om möjligt, en man vara närvarande för att gifva upplysning om orsaken till signaleringen.

§ 9.

Efter hvarje ordinare tåg som passerat skall, åvida tiden för nästa tågs ankomst sådant medgifver, banan ånyo undersökas, och dervid äfven tillses att intet glödande kol qvarligger på träbroarna. Om å passerande tåg signal till extratåg är uppsatt, får ingen vakt lemna sin post förrän äfven extratåget passerat.

§ 10.

Vägöfvergångar, stängsel och broar skola serskildt undersökas och alla bristfälligheter derå anmälas. Spåren emellan räl och moträl vid vägöfvergång skola alltid hållas väl rena och fria från grus och småsten m. m. Plogar eller större tyngder med skarpa spetsar få vid vägöfvergång ej släpas öfver rälerne utan böra de föras på medar. Om ägovägs-grindar befinnas öppna,

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

Lösa materialier, hvars höjd öfver rälen ej öfverstiga 4 fot, måste placeras minst 2 fot utanför densamma, och föremål af större höjd minst 5 fot. Banan skall alltid hållas klar och fri från hinder, antingen tåg väntas eller ej.

§ 11.

Tillsyn &
telegraf-
ledning.

Banvakterne skola dagligen noga efterse om fel uppkommit å den utmed banan befintliga telegraf-linie, 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 skyndsammigen till närmaste station. Alla upptäckta fel, ehvad de kunna repareras eller ej, skola till banmästaren anmälas.

§ 12.

Grindvakt-
ters ålig-
ganden.

Vakterne skola noga känna de tider då tåg vanligen passera och derefter rätta stängandet af vägöfvergångar, så att detta sker 5 minuter före tågs ankomst.

Under 40 minuter före tågs väntade ankomst, måste öfverförändret af större antal kreatur hindras. Straxt efter det ett tåg passerat öppnas grindarne för vägfarande, och undvikas dervid allt onödigt uppehåll. Hvarje gång ett tåg passerar, måste noga observeras om detsamma utvisar signal att extratåg följer, i hvilken händelse grinden endast för en kort stund får vara öppen, hvarefter den åter i tillräcklig tid före det andra tågets ankomst tillstänges.

I dimma, eller närhelst eljest uppstår svårighet att se en längre sträcka af banan, skola vakterne, genom att noga lystra efter lokomotivet, göra sig förvissade om tågs ankomst, för att vid sådane tillfällen i god tid hinna stänga vägöfvergångar.

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

§ 13.

Spårvoxlingar, som äro aflägsna från stationerna och utan omedelbar tillsyn eller skötsel, skola vara tillästa, så att hufvudbanan alltid är klar, och bör till vexellåsen en nyckel förvaras hos banvakten samt en hos banmästaren. Banvakten är ansvarig för vexelns hållande i ordentligt skick.

§ 44.

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

§ 45.

Olycka å banan. Vid olyckshändelse på banan gifves den signal och utföras de anordningar som af tåg-befälet anbefallas, ej förglömmandes att först och främst genom signal möjligen ankommande tåg varnas. Sedan skadadt tåg åter blifvit satt i gång, får den vid stället uppsatta stoppsignalen ej borttagas förr, än platsen är noga undersökt och säker befunnen.

§ 46.

Extra arbetare. Extra arbetare på banan skola åtlyda banpersonalens tillsägelser och bära genom banmästaren underrättas om signaleringsättet. Der arbeten företagas, skola

alltid finnas till hands signalflaggor och knallsignaler för att efter behof användas. Skulle ett tåg inom 5 minuter följa på ett annat framför gående skall genast visas stoppsignal, och der detta inträffar efter 5 men före 40 minuter, varsamhetssignal. Om i dimma ett tåg höres komma för nära inpå ett annat, skola 2:ne knallsignaler genast nedläggas på rälerne, och, då tåget stadnat, orsaken meddelas tåg-befälet. Alla dessa signaler utföras af inom banans område varande arbetsmanskaf, antingen arbete pågår eller icke. Så fort ett tåg nalkas på omkring 600 fot, skola alla arbetare draga sig åt sidan från spåret. Derest signal ej åtlödes, skall sådant rapporteras. •

§ 17.

Vid underrättelse om någon olycka på banan skall genast en man af arbetsmanskapet afsändas till närmaste vakt för att meddela detta, på det att signalen till varning för kommande tåg må utföras. Öfrige arbetare begifva sig genast till stället, der olyckan inträffade, för att biträda, och skola de dervid åtlyda de föreskrifter som jernvägens tjenstemän eller tåg-befälet lemna.

Arbetare
biträda
vid
olycksfall.

§ 18.

Obehörig person ut-
visas från
banan. Ingen främmande person får utan ser-
skild tillåtelse vistas inom banans område;
äfvensom det alltid är förbjudet att till häst
färdas på banan, dit släppa kreatur eller
lemna grindar öppna, stiga öfver stängsel
m. m.; och skola vakterne häröfver hafva
noga tillsyn.

Lös boskap skall från banan utdrifvas
och egarens namn efter derom inhemtad
kännedom anmälas.

§ 19.

Banpost. Då skrivelser skola med banpost af-
sändas längs banan, tillgår detta sålunda:

Sedan, förutom adress, å skrifvelsen
påtecknats: »banpost från» (afsända-
rens namn), afgår dermed första budet till
närmaste vakt, hvilken åter i sin tur, genast
efter skrifvelsens emottagande, dermed beger
sig till följande vakt o. s. v. börande här-
vid den ankommande utföra den afgångnes
tjänst, tills denne återkommer.

Å alla skrivelser, som afsändas med
banpost, skall antecknas tiden då de af-
sändts och framkommit, hvilket sednare äf-
ven bör uppgifvas i händelse skrifvelsen
besvaras.

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

§ 20.

Saker upphittade på banan skola oför-Tillvara-
dröjligen till banmästaren aflemnas för att tagne ef-
genom hans försorg föras till närmaste fektef.
station.

§ 21.

Vid dagens slut få vakterne ej af-Tjenstgö-
lägsna sig från tjenstgöring, förr, än sista ringens
tåget eller lokomotivet passerat. slut.

KAP. XI.

Stationskarlar.

§ 1.

Deras närmaste förmän äro stations- Förmän.
inspektoren, bokhållarne och stationskarls-
förmännen.

§ 2.

De skola inställa sig på de tider sta- Tid för
tions-inspektoren anbefaller, samt utföra den tjänstgö-
tjänst som å stationen förekommer. ring.

§ 3.

De skola ständigt visa uppmärksam-Uppmärk-
het och höflighet mot passagerare, samt samhet
med villighet och skyndsamhet betjena dem. mot pas-
sagerare.
De äro strängligen förbjudne, att under
någon förevändning emottaga drickspen-
ningar.

§ 4.

Passage-
rare-tra-
fik.

Då passagerare ankomma till ban-
gården, skola stationskarlarne emottaga och
föra sakerna till bagagerummet, hvarest,
sedan biljett är framvisad, nummerlappar
påklistras bagaget, och en motsvarande lapp
öfverlemnas till egaren tillika med den förut
aflemnade biljetten, sedan denna blifvit märkt.

Effekterna transporteras derefter till
bagagevagnen, och tillses härvid noga, att
inga andra passageraresaker inlastas än de,
som äro behörigen märkte.

§ 5.

Gods-
trafik.

Stationskarlarne skola varsamt och om-
sorgsfullt verkställa lastning och lossning
af så väl gods som bagage.

Ersättningsanspråk som föranledas af
stationskarlarnes vårdslöshet eller försum-
melse ersättas af dessa i första rummet.

§ 6.

Tågs an-
komst.

Vid ett tågs ankomst böra stations-
karlarne genast vara tillstädes att öppna
vagnsdörrarne, dock ej förrän bantåget fullt
afstadnat. På samma gång dörrarne öppnas,
utropas med tydlig röst stationens namn
samt, vid mellanstation, dessutom tiden för
uppehållet, enligt 4:sta konduktörens uppgift.

Passagerare-effekter samt gods och paketer skola af stationskarlarne transporteras från vagnarne till behöriga platser.

§ 7.

Stationskarlarne åläggas att vid flytt-^{Försigtig-}ning af vagnar å en station aldrig ställa ^{hetsmått.} dessa närmare en spårkorsning än hinderpålen utvisar, och åtvarnas derjemte att vid skjutning af vagnar aldrig gå bakom bufferna så att de komma emellan dem, då vagnarne gå tillsammans.

KAP. XII.

Signalkarlar och Spårvecklare.

§ 1.

Närmaste förmän för signalkarlar och Förmän. spårvecklare inom stationerna äro stationsinspektor, bokhållare och stationskarlsförmän; de åter som äro anställda vid signaler eller spårvecklare å banan mellan stationerna stå under baningenjörens och banmästarens befäl.

§ 2.

Signalkarlars och spårvecklarens tjänste-
 åligganden 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 under någon förevändning användas till signalkarl eller spårvecklare, som ej förut blifvit af vederbörande stationsin-
 Kännedom om tjänsteåligganden.

spektor eller ban-ingeniör examinerad och befunnits *fullkomligt kända och förstå*, samt *kunna utföra sina* åligganden*.

§ 3.

Signal-
apparaten
i ordning.

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

Alltid då tåg väntas skall signalkarl undersöka om signalapparaten går obehindradt, hvarjemte handsignal-effekter skola vara till hands för att i nödfall användas.

§ 4.

När sig-
nal till
»allt-väl»
får visas.

Strängeligen anbefalles, att signalkarl aldrig får visa signal till »allt-väl» eller »varsamhet», innan han fullt öfvertygat sig om att intet hinder för lokomotivets gång på banan förefinnes således får ej signal belägen på något afstånd från en station ändras från »stopp», förrän signal från sjelfva station är gifven, utvisande att lokomotiv kan till station inkomma.

Då tåg passerat fast signal föres den genast till »stopp», enligt hvad §§ 6 och 11, af kap. III, föreskrifva.

§ 5.

Alltid då tåg stadnar vid en station ^{Eftersyn} efter solnedgången eller i dimma, skall <sup>å tåg-
glyk-
torna.</sup> signalkarlen efterse att bak- och sido- samt bufferslyktorna brinna klart; om så icke är förhållandet underrättas konduktören och lokomotivföraren derom, hvarjemte förhållandet anmäles till stations-inspektoren.

§ 6.

Spårvexlingarne skola ständigt hållas <sup>Spårvex-
larne i
ordning.</sup> i god ordning, rälspek, bultar och muttrar vara väl fasta, plåtarne under vaxelskenorna väl rengjorda och smorda, 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 föreningstången emellan vaxelskenorna hvarken gnida mot hålen i rälerna eller andra föremål samt röras ledigt, äfvensom att vaxellådan är fri från vatten, snö och is. Då allt blifvit rengjort och smordt, bör häfstången föras fram och

åter några gånger, för att efterse det vexeln röres lätt.

Då ett lokomotiv passerat skall spår-vexlaren genast efterse, att icke cokes eller annan orenlighet kommit emellan tungorna och rülerna, hvarjemte han skall tillse, att spår-vexlingarne äro fullt tillbaka i sin rätta ställning. Alltid då ett tåg väntas, skola dessa sednare undersökas och föras fram och tillbaka, på det man må vara säker att de äro i god ordning och sluta riktigt till. Vid mötande spår-vexel, är detta af synnerlig vigt att undersöka.

Om sedan ett tåg passerat, spår-vexel, korsning eller ledskena befinnas skadade eller spruckne, skall derom genast ske anmälan.

§ 7.

Felaktig
vexling. Då lokomotiv går »med spår-vexeln», bör ingen vara för nära intill häfstången; deremot, då lokomotiv går »mot spår-vexeln» skall densamma hållas stadigt åt det hållet, hvaråt den för tillfället bör vara ställd.

Om af misstag lokomotiv eller tåg föres in på orätt spår, är det af synnerlig vigt, att spår-vexeln det oaktadt bibe-

hålles oförändrad, så länge någon vagn befinner på densamma, emedan, om vexeln omkastas innan hela tåget gått deröfver, stor skada eller olycka uppkommer derigenom att vagnarne sålunda ledas in på olika spår.

§ 8.

Spårvexlaren skall vara försedd med Redskap. alla de effekter, som för banyakt äro föreskrifne och dessutom med:

- 1 skiftnyckel och
- 2 mejslar.

