

**INSTRUKTION  
för  
LOKPERSONAL**

(Lokpsi)

---

**Utgåva 2**

**Gäller fr.o.m.**

**2016-05-01**

**WFJF Ma24**

---

---

### Förteckning över ändringstryck.

Ändringstrycket skall antecknas här nedan sedan särtrycket kompletterats.

Nr	Gäller fr o m den	Infört den	Infört av
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			

	Befattn.	Signatur	Datum
Handläggare	Tsa	CJF	2016-04-01
Godkänd av WFJ säkerhetsansvarig	Tsa	CJF	2016-04-01
Fastställd av WFJ styrelse			2016-05-01

### Tilldelas

*expeditionsexemplar*

*personliga exemplar*

Transportstyrelsen  
Tåg Vadstena  
Avdelningar

Lokpersonal  
Rälsbussförare

Denna utgåva ersätter tidigare utgåva.

**Innehållsförteckning**

	Sida
0. <b>Om föreskriften</b> .....	6
<b>I. ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER</b> .....	6
1. Befälsordning. ....	6
2. Lokpersonals skyldigheter.....	6
3. Lokpersonalens ansvar .....	7
4. Lokpersonalens uppgifter .....	7
5. Framförande av dragfordon inom lokstallsområde.....	7
6. Innehav av säo m m.....	7
7. Bevakning av dragfordon .....	8
8. Personalbyte .....	8
9. Säkerhetsdon ("Död mans grepp").....	8
10. Order .....	9
11. Tjänstgöring .....	9
12. Förarens noteringar under tjänstgöring .....	9
13. Rapporter.....	10
14. Medföljande på lok .....	10
15. Förarbiträde.....	10
16. Undervisning av förarbiträde.....	11
17. Lökkort.....	11
(18 – 19. Reservnummer.)	
<b>II. TJÄNST PÅ TÅG ELLER VAGNUTTAGNING</b> .....	12
20. Förarens plats .....	12
21. Förarens kontroll .....	12
22. Koppling och igångsättning.....	12
23. Sandning.....	13
24. Provbromsning .....	13
25. Otillräcklig bromsverkan.....	13
26. Tjänstetidtabell, veckoorder m m under körning.....	13
27. Utkik .....	14
28. Kommunikation mellan förare och biträde .....	14
29. Avgång .....	14
30. Tågets största tillåtna hastighet, sth.....	14
31. Körsätt.....	14
32. Sträcka med hastighetsnedsättning .....	15
33. Lökkoppling .....	15

# WADSTENA FOGELSTA JÄRNVÄGS FÖRESKRIFTER

WFJF Ma24

2016-05-01 Utgåva 2

A5

Sida 4(30)

34.	Endast förare. Säkerhetsgrepp.....	15
35.	Förlorad orientering på banan .....	15
36.	Skador på dragfordon. Hjälplok.....	16
37.	Hinder för tjänstgöring.....	16
38.	Backning på linjen .....	16
39.	Djur på banan.....	17
40.	Urspårning .....	17
41.	Fara .....	17
42.	Bländande ljus.....	17
	(43 – 45. Reservnummer.)	
<b>III.</b>	<b>VÄXLINGSTJÄNST.....</b>	<b>18</b>
46.	Allmänt om växling.....	18
47.	Lokpersonals utkik.....	18
48.	Vagn med resande.....	18
49.	Medåkande på lokets fotsteg.....	18
50.	Sandning (Se 23:1).....	19
	(51 – 55 Reservnummer)	
<b>IV.</b>	<b>MOTORFORDONSTJÄNST.....</b>	<b>20</b>
56.	Brandfarligt bränsle .....	20
57.	Motorkörning i stall .....	20
58.	Störande avgaser .....	21
59.	Arbete på motorfordon.....	21
60.	Hantering av motorfordon.....	21
	(61. - 69. Reservnummer)	
<b>V.</b>	<b>SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER FÖR LOKOMOTORER</b>	<b>22</b>
70.	Före tjänstgöringens början.....	22
71.	Verktyg m m .....	22
72.	Efter tjänstgöring .....	22
73.	Frysrisk .....	22
74.	Säkerhetsdon .....	23
75.	Gång ut ur och in i stall.....	23
	(76. – 79. Reservnummer.)	
<b>VI.</b>	<b>ÅNGLOKSTJÄNST.....</b>	<b>24</b>
80.	Åtgärder vid igångsättning.....	24
81.	Vattenstånd och ångtryck.....	24
82.	Bränsle- och vattentagning.....	24
83.	Slaggning .....	25

# WADSTENA FOGELSTA JÄRNVÄGS FÖRESKRIFTER

WFJF Ma24

2016-05-01 Utgåva 2

A5

Sida 5(30)

---

84.	Åtgärder för att hindra antändning utmed banan .....	25
85.	Åtgärder för att hindra nedsmutsning .....	25
	(86 – 87. Reservnummer)	
<b>VII</b>	<b>KOLELDNING, ÅNGLOK .....</b>	<b>26</b>
88.	Allmänt om koleldning .....	26
89.	Iordningställande av fyren .....	26
90.	Vid tågsättet .....	26
91.	Tågtjänst .....	27
92.	Användning av hjälpblästern .....	28
93.	Ankomst till slutstationen .....	28

## **BILAGOR**

---

B1.	HASTIGHETSTABELL	29
B2.	ANVISNINGAR FÖR IFYLLNAD AV LOKKORT	30

## 0. OM FÖRESKRIFTEN.

Innehållet i denna föreskrift är till stor del hämtat från Statens Järnvägars Författningssamling, Lokpersonalföreskrifter, från 1966 (särtryck 400). Innehållet är anpassat till förhållandena vid Wadstena Fogelsta Järnväg. Den nya utgåvan har bland annat kompletterats med regler kring ångloktjänst och något modernare svenska.

## I. ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER.

### 1. Befälsordning.

Lokpersonal står under befäl av:

- **Chefen för maskinavdelningen (cma)**,
- **Tkl** i frågor som rör ordningen på stationen och rörelser som önskas med loket på stationen,
- **Tbfh** vid tågtjänst på linjen,
- **Tsm** vid vagnuttagning på linjen.

Biträdet står under förarens befäl.

### 2. Lokpersonals skyldigheter.

Lokpersonal skall:

- vidmakthålla de för tjänsten behövliga kunskaper som meddelats vid utbildningen och hålla sig fortlöpande underrättad om förändringar och nyheter,
- ha behövlig kännedom om banan med dess profil och kurvor, läget av trafikplatser och signalinrättningar, vägkorsningar med vägskyddsanläggningar, skärningar och stationernas tågvägar,
- känna till instruktionerna för de olika trafikplatserna i tdt-boken.

Lokpersonalen skall utöver erhållen undervisning förskaffa sig kännedom om dragfordonets konstruktion, olika delars och apparaters arbetssätt och om avhjälpan av bristfälligheter. Föraren skall undervisa biträdet härom.

### 3. Lokpersonalens ansvar.

Lokpersonalen svarar för alla rörelser med dragfordonet och skall vaka över fordonets tillstånd och maskineriets sätt att arbeta.

Föraren ansvarar för dragfordonets skötsel.

### 4. Lokpersonalens uppgifter.

Föraren skall med beaktande av givna säkerhetsföreskrifter sträva efter att hålla de i tidtabellen eller på annat sätt angivna tiderna. Föraren ansvarar även för att i enlighet med erhållna instruktioner och efter bästa förmåga framföra tåg, växlingsrörelser och vagnuttagningar så mjukt och skonsamt som möjligt för materielen samt med bästa möjliga ekonomi i fråga om förbrukning av drivmedel och material.

Under tjänstgöring på dragfordon får lokpersonalen inte befatta sig med något som kan avleda uppmärksamheten från tjänstebestyren.

Särskild uppmärksamhet på signaler krävs bl a vid tågs igångsättande, ankomst till, avgång från eller passerande av trafikplats samt vid gång till och från stall. Vid gång mot vagnar och vid utförande av växlingsrörelser krävs särskild försiktighet.

### 5. Framförande av dragfordon inom lokstallsområde.

Dragfordon får framföras inom stalls område av person (medlem) utan formell förarkompetens, förutsatt att han har av cma utfärdat tillstånd för fordonstypen.

### 6. Innehav av säo m m.

Lokperdsonalen skall inneha eller ha lätt tillgång till säo, veckoorder (vko), rättvisande klocka samt tdtbok (del A) och tjänstetidtabell (tdt del B).

Förare skall medföra säo, lokpersonalföreskrifter, föreskrifter för dragfordon, bromsföreskrifter samt tdtbok.

Biträde skall medföra tdtbok.

## 7. Bevakning av dragfordon.

Förare eller biträde skall uppehålla sig på eller bredvid dragfordon som man tjänstgör på.

Innan dragfordon tillfälligt lämnas skall handbromsen tillsättas och åtgärder vidtas för att förhindra oavsiktlig igångsättning av dragfordonet.

Kan **motorfordon** inte bevakas från den plats där lokpersonalen befinner sig skall motorn stoppas och batterifrånkiljaren slås från och nyckeln tas ur samt övriga åtgärder vidtas för att förhindra att obehörig kan sätta igång fordonet.

**Ånglok** under ånga får inte lämnas utan uppsikt.

Har dragfordonet (tåget) **stannat i lutning** och lokpersonalen av någon anledning måste lämna dragfordonet, skall behövt antal handbromsar sättas till i dragfordonet och tåget. Säker förstängning ordnas – helst med bromssko.

När dragfordon avställs utan tillsyn utanför stall, skall utöver åtgärderna ovan, även fönstren stängas och dörrar låsas. På motorlok skall batterifrånkiljarnyckeln läggas på sin plats.

## 8. Personalavbyte.

Vid byte av personal på dragfordon, skall förare som blir avbytt meddela den tillträdande iakttagelser om dragfordonets tillstånd samt tågets sammansättning och antalet bromsaxlar. Den tillträdande föraren ansvarar för att alla fel som delgivits honom uppmärksammas.

På tåg utan särskild tbfh skall den avlöste föraren överlämna tåghandlingarna direkt till den tillträdande föraren om de inte förmedlas av tkl.

## 9. Säkerhetsdon ("död mans grepp").

På dragfordon med säkerhetsdon får detta inte sättas ur funktion vid den förarplats varifrån tåget manövreras när tåget är i rörelse.

På dragfordon i tåg där dragfordonet saknar eller har urkopplat säkerhetsdon skall förutom förare även finnas annan personal som kan



tillsätta broms och stänga kraftpådraget om föraren skulle bli oförmögen att framföra fordonet (tåget).

På dragfordon i växling eller vut skall säkerhetsdonet vara inkopplat om sådant finns. Fordonet behöver dock inte tas ur tjänst om säkerhetsdonet på grund av fel måste urkopplas.

## **10. Order.** Säo § 22:2.

Lokpersonalen är skyldig att på föreskriven tid och plats samt vid tjänstgöringens början och slut, ta del av tjänstgöringsorder och andra utfärdade föreskrifter. Anslagna order t ex om personlig inställelse, utkvittering av tidtabell m m skall efterkommas så snart det är möjligt med hänsyn till tjänstens krav.

**En på vederbörlig plats anslagen order anses delgiven all lokpersonal som inträder i tjänst efter det att den är anslagen.**

## **11. Tjänstgöring.**

Lokpersonal som skall börja sin tjänstgöring på annan station än Vadstena skall vid ankomsten anmäla sig till tkl på stationen om stationen är bevakad. I annat fall skall lokpersonalen anmäla till tkl i Vadstena att tjänstgöring påbörjas på den angivna stationen.

Har hinder uppstått för tjänstgöring till vilken anmälan gjorts i förväg skall detta snarast anmälas i första hand till tjänstetillsättare och i andra hand till tågledare (tkl Vadstena).

Finns möjlighet att tjänstgöra som reserv bör detta anmälas i förväg.

## **12. Förarens noteringar under tjänstgöring.**

Förare skall föra anteckningar över förhållanden som vid tjänstgöring på dragfordon kan ge anledning till anmärkning eller undersökning samt orsak till större förseningar vid tågtnst. Gjorda anmärkningar skall vidarebefordras till vederbörligt befäl.

### 13. Rapporter.

Har anmärkningsvärd händelse inträffat under tjänstgöringen eller annan avvikelse som bör komma till befälets kännedom, skall föraren snarast efter tjänstgöringens slut lämna en **händelserapport** till tågledare eller tkl på hemstationen. Här avses t ex bristfälligheter på fasta signalinrättningar, oegentligheter i fråga om signalgivning och säkerhetstjänsten i övrigt, olyckor och tillbud samt felaktigheter på dragfordon eller vagnar. Även tågförseningar med orsak där förseeningen är större än 10 minuter och inte kunnat köras in bör rapporteras.

### 14. Medföljande på lok. (Säo § 44:4)

På lok får ingen utöver lokpersonalen färdas utan förarens medgivande. I den förarhytt varifrån tåget manövreras får högst tre personer finnas om inte cta medgett annat.

Person som ej tillhör järnvägens personal (aktiv medlem) skall även ha tågledarens medgivande samt på **särskild blankett** intyga att färden sker helt på egen risk.

### 15. Förarbiträde.

Förarbiträde (eldare på ånglok) skall:

- hjälpa föraren med alla arbeten som hör till lokpersonalens tjänstgöring,
- vid tjänst på ånglok, sköta ångpannan och om ej annat är föreskrivet hjälpa till vid slaggning, bränsle- och vattentagning.
- där så är föreskrivet eller omständigheterna så kräver, själv utföra eller hjälpa till med andra förekommande arbeten.
- under tågs uppehåll på trafikplats utföra vagnssyning om inte annat är föreskrivet,
- utföra smörjning av obemannat lok (lok under transport) om inte särskild personal är utsedd.
- ej syssla med sådant som hindrar honom från att se signaler vid gång till och från stallsområde, vid gång mot vagnar och vid växling som kräver särskild försiktighet,

- hjälpa till som vägvakt om så krävs.

## 16. Undervisning av förarbiträde.

När tillfälle ges skall föraren undervisa biträdet i lokets konstruktion, skötsel och manövrering och ge biträdet inblick i de reparationer som kan komma i fråga för lokpersonalen. Föraren skall även hjälpa biträdet att skaffa sig linjekännedom och informera om lokets manövrering i förhållande till banans egenheter.

**Biträde utan förarkompetens** får som övning manövrera loket om föraren anser att detta kan ske utan fara. Föraren skall då befinna sig vid förarplatsen och vara beredd att omedelbart gripa in. Sådan övningskörning får dock inte förekomma när förare och biträde måste vara på sina platser för att kunna iaktta signaler m m.

Till **biträde med förarkompetens** får föraren tillfälligt överlämna manövreringen. Föraren skall dock observera att han hela tiden har ansvaret för lokets manövrering och skall därför snabbt kunna överta denna.

## 17. Lokkort.

Förutom noteringar enligt punkt 12, skall även så kallat lokkort fyllas i efter det att dragfordonet tas ur tjänst för dagen. Avsikten med lokkortet är att se hur mycket fordonet vart i tjänst för att bland annat kunna beräkna behovet av underhåll. Lokkortet ifylles av förare.

Se vidare bilaga 2, **Anvisningar för ifyllande av lokkort**, som beskriver hur lokkortet ifylles.

18 - 19. Reservnummer.

## II. TJÄNST PÅ TÅG ELLER VAGNUTTAGNING.

### 20. Förarens plats. Säo § 44:2.

Tåg skall manövreras av förare som har sin plats på det främsta fordonet med fri sikt framåt och dessutom bakåt utmed tågets ena sida.

I undantagsfall kan loket gå sist i tåg enligt särskilt framtagna bestämmelser. Signalgivare skall då finnas på främsta fordonet i färdriktningen som kan handsignalera till föraren närhelst så behövs enligt särskilda bestämmelser i bilaga till Tdtbok del A, ”Lok skjuter tåg”.

### 21. Förarens kontroll.

Förare skall kontrollera,

- att draginrättningen och slangkopplingen mellan dragfordon och närmaste fordon är riktigt kopplade,
- att dragfordonets broms är riktigt inkopplad och fungerar tillfredsställande,
- att det tillgängliga bromstalet är tillräckligt,
- att i förekommande fall, bromsprov gjorts,
- att dragfordonet har föreskrivna signaler.

### 22. Koppling och igångsättning.

När lok förs mot fordon för sammankoppling eller när tåg sätts igång eller stoppas och när tåg framförs i brytningspunkter mellan lutningar och stigningar skall försiktighet iakttas, så att häftiga stötar mellan vagnarna eller ryck i kopplen undviks.

#### **Slirning.**

Tåg skall sättas igång så att ryck och slirning undviks. När tåg med **koppellok** sätts igång skall det främsta loket sträcka kopplen och dra tåget minst någon meter innan koppellokets dragkraft används.

Körning i närheten av slirningsgränsen bör undvikas på grund av att glidningen mellan hjul och räls då är så stor att hjul och rälskador kan

uppkomma. Glidning mellan drivhjul och räls finns vid normalt kraftuttag men ökar i proportion till kraftuttaget eller till försämrade adhesionsförhållande.

### **23. Sandning.**

Normalt bör sandning undvikas eftersom det kan orsaka skador på dragfordonens kraftöverföring. Måste sandning tillgripas skall pågående slirning först hävas genom minskat kraftuttag. Hävs slirning enbart genom sandning ökar risken för skador på dragfordonets kraftöverföring.

Sandning får inte äga rum i eller närmast framför **spårväxlar**. I övrigt skall försiktighet iakttas vid sandning på spår som är försedda med **spårledning**, då även ganska måttlig sandning kan medföra att den elektriska överledningen mellan hjul och räls försämras och spårledningen därför inte påverkas på rätt sätt. Spårledningar finns vanligen på bägge sidorna om en **väggkorsning** med automatisk vägskyddsanordning.

### **24. Provbromsning.**

Snarast möjligt efter det att tåg (även motorvagnståg) eller vagnuttagning avgått från station där bromsprov gjorts eller förarbyte ägt rum, skall föraren göra en provbromsning för att känna hur bromsen verkar.

### **25. Otillräcklig bromsverkan.**

Märker föraren vid bromsning att bromsningen inte motsvarar det tillgängliga bromstalet, skall han stoppa tåget för undersökning och vidta behövliga åtgärder.

### **26. Tjänstetidtabell, veckoorder m m under körning.**

Lokpersonal på tåg skall ha rätt gående klocka samt tjänstetidtabell och veckoorder uppslagna framför sig under körningen. Order på **S-blanketter** skall vara ordnade i den följd de skall tillämpas och så snart en sådan order iakttagits sorteras den bort.

## 27. Utkik.

Lokpersonal skall under tågs gång ge akt på såväl tåget som på bana och signaler. Detta kräver att utkik då och då hålls även bakåt, i synnerhet när tåg avgår från bevakad station. Utkiken bakåt skall i första hand hållas av förarbiträdets.

## 28. Kommunikation mellan förare och biträde.

Förare och biträde skall under körningen sinsemellan utväxla meddelanden om de signaler som ges till tåget och vad som i övrigt är att iaktta ur säkerhetssynpunkt.

## 29. Avgång. Säo § 63:2.

Innan tåg får avgå från trafikplats, skall lokpersonalen bland annat kontrollera,

- att **mötande tåg** kommit in. Kontrollen görs genom att iaktta det mötande tåget eller fråga tkl personligen eller om något av dessa sätt ej kan användas, genom att ljudsignalera ”*har mötande tåg kommit in*” (två korta) och av tkl fått ”*klart för avgång*”.
- att ”avgång” erhållits när sådan signal skall ges,
- att den tid då tåget tidigast får avgå är inne.

Om lokpersonal funnit hinder för avgången skall den som gett ”avgång” underrättas.

## 30. Tågets största tillåtna hastighet, sth. Säo § 69.

Föraren ansvarar för att den största tillåtna hastigheten, sth, för tåget enligt tidtabellen eller den lägre hastighet som kan gälla enligt säo inte ens vid tågförsening, överskrids.

## 31. Körsätt.

Om tåget ligger rätt i tid och gångtiderna så medger, skall föraren inom ramen för den största tillåtna hastigheten dra nytta av banans lutningsförhållanden så att rörelseenergin utnyttjas för att bland annat spara bränsle.

Vid **brytpunkter i banan** skall lokets effektutveckling ändras försiktigt så att ryck i tåget undviks. Vid ansättning och lossning av bromsarna (genomgångsbroms) skall förarventilen manövreras så att inga ryck uppstår. Innan lokets effektutveckling ökas väsentligt skall kopplen vara sträckta.

**Stoppande av tåg**, särskilt personförande tåg, skall under vanliga förhållanden utföras på sådant sätt att häftiga stötar mellan vagnarna undviks.

### **32. Sträcka med hastighetsnedsättning.**

På sträcka med hastighetsnedsättning skall hastigheten vara jämn och bromsningen avslutad före nedsättningens början. Hastigheten får inte ökas förrän sista vagnen lämnat nedsättningssträckan.

### **33. Lokkoppling.**

Vid lokkoppling skall föraren på det främre loket svara för tåget enligt säo samt för delgivning av order som lokpersonalen på det andra loket behöver känna till.

Förare på pålok eller koppelok skall noga ge akt på det främst gående loket och anpassa körningen därefter.

Finns annat förarbemannat fordon i tåget, jämsställs föraren på detta med förarbiträde.

### **34. Endast förare, säkerhetsgrepp. Säo § 44:3.**

I tåg utan förarbiträde skall på förarplatsen finnas säkerhetsgrepp. Blir detta felaktigt sedan tåget avgått från utgångsstationen bör hastigheten inte vara högre än 20 km/h (högst 30 km/h enligt säo) om inte en person som kan stoppa drivmaskineriet och bromsa tåget tar plats hos föraren.

### **35. Förlorad orientering på banan.**

Kan inte föraren inte orientera sig på banan av någon anledning skall han efter eget bedömande sänka hastigheten i lämplig grad eller stoppa tåget.

### **36. Skador på dragfordon. Hjälplok. Säo § 83:1.**

Uppstår sådant fel på dragfordon i tjänst att tåggrubbnig väntas, skall föraren genast göra klart för sig ifall hjälplok behövs eller om han kan avhjälpa felet på kortare tid än det tar för hjälploket att anlända. Föraren skall därefter omgående informera tbfh om förhållandet. Tbfh ansvarar för att tillkalla hjälpfordon.

Innan hjälpfordon har anlänt får tåget inte sättas igång förrän föraren fått medgivande av tkl via tbfh (se säo § 83:1).

Lokpersonal på tågloket skall om inte annat bestämts, överta hjälploket och fortsätta med tåget, medan hjälplokets personal skall överta det felaktiga loket.

### **37. Hinder för tjänstgöring.**

Blir förare eller biträde oförmögen att tjänstgöra bör tåget inte framföras med högre hastighet än 20 km/h (högst 30 km/h enligt säo) tills ersättare tjänstgör om säkerhetsanordning saknas.

**Blir föraren oförmögen att tjänstgöra**, får biträdet köra till närmaste bevakade station om han anser sig kompetent därtill. Biträde skall vara medveten om att han påtager sig förarens ansvar.

**Blir biträdet oförmöget att tjänstgöra**, får föraren köra tåget till närmaste station där signalkunnig person finns som kan överta biträdets plats. Den ur järnvägens personal som övertar biträdets plats skall först instrueras om hur tågbronsen sätts till, drivkraften kopplas från och hur injektorerna sätts till på ånglok.

### **38. Backning på linjen. (Säo § 84)**

När tåg som stannat på linjen skall backa, får hastigheten inte vara högre än 10 km/h. Signalgivare skall gå före eller finnas på det främsta fordonet i färdriktningen för att signalera till lokpersonalen och vid behov stoppa tåget.



### **39. Djur på banan.**

Om **större djur** finns på banan skall hastigheten sänkas. Finns risk för påkörning skall ljudsignal ges och utblåsningsventilerna öppnas på ånglok för att skrämma djuret. Lämnar djuret inte banan skall tåget stoppas. Rör det sig om tamboskap är de lämpligast att undvika att skrämma djuret och istället stoppa tåget om så är möjligt.

**Påkörning av djur** enligt ovan skall snarast möjligt anmälas av tbfh (tsm) till tågledare eller polis. För anmälan gäller samma krav som vid påkörning av djur med vägfordon på landsväg.

I övrigt är det upp till föraren att bedöma om andra åtgärder lämpligen bör vidtas.

### **40. Ursparning.** (säo §§ 83, 84).

Ursparar lok eller vagn, skall föraren efter det att han snabbt stannat tåget, underrätta tbfh och i övrigt vidta de åtgärder som anges i säo §§ 83 och 84. Föraren skall vidare förbereda för åtgärder för att lyfta fordonet på spår om situationen tillåter detta och om utrustning för detta finns.

### **41. Fara.**

Vid överhängande fara är det förarens moraliska skyldighet att stanna kvar på dragfordonet tills alla åtgärder vidtagits som kan minska faran (t ex fullbromsning, kraftavstängning, ljudsignalera ”fara” etc.).

### **42. Bländande ljus.**

Bländande ljus från strålkastare eller signallyktor på dragfordon får inte användas vid gång inom bevakad trafikplats, vid möte med annat tåg eller fordon (gäller även vägfordon på närliggande väg) eller i annat fall då olägenhet genom bländning kan uppstå.

43 – 44. Reservnummer.

### III. VÄXLINGSTJÄNST. (Säo § 35).

#### 46. Allmänt om växling.

Största tillåtna hastighet vid växling är 30 km/h (20 km/h på sidospår) om inte annat är föreskrivet för trafikplatsen (se tdt del A).

Fordon får inte skjutsas (säo § 35:4)

#### 47. Lokpersonals utkik. (Säo § 35:3).

Under växlingstjänsten, som leds av **växlingsledaren (signalgivare)**, skall föraren på enbemannat dragdordon hålla utkik efter denna. Om föraren förlorar signalgivaren ur sikte skall han stoppa rörelsen. Är lok bemannat med både förare och biträde, skall båda hålla utkik efter signalgivaren och genom meddelanden sinsemellan förvissa sig om att åtminstone den ena av dem har honom i sikte. Kan signalgivaren inte ses eller förloras ur sikte skall rörelsen stoppas.

Lokpersonalen skall dessutom, utöver utkik efter signalgivaren, även ge akt på i rörelseriktningen förerkommande signaler från fasta signalinrättningar och fasta signalredskap samt på växlars lägen.

Lokpersonalen ansvarar för uppsikten framåt om föraren befinner sig i främre änden av växlingssättet.

#### 48. Vagn med resande.(säo § 35:6).

Vid växling med vagn med resande skall rörelserna ske med särskild försiktighet.

Stor försiktighet skall även iakttas vid gång mot fordon, stoppbock, spårspärr eller liknande, vändskiva, utmed kaj eller spår där lastning eller lossning pågår, utmed perrong där personer befinner sig samt vid rörelse mot stall.

#### 49. Medåkande på lokets fotsteg.

Lokpersonalen får inte tillåta att någon står på lokets fotsteg vid färd genom magasin- eller stallport eller på andra platser där fara kan uppstå för den åkande.

### **50. Sandning vid växling.**

Sandning får inte äga rum i eller närmast framför **spårväxlar**.

I övrigt se avsnitt 23 Sandning.

51 - 55. Reservnummer.

## IV. MOTORFORDONSTJÄNST.

### 56. Brandfarligt bränsle.

Lokpersonalen skall alltid beakta den antändningsfara som finns särskilt vid bensindrivna fordon. Föraren skall därför se till att fordonets bränslebehållare med anslutande ledningar är täta samt noggrant undvika att med eld eller glöd komma nära behållare och ledningar som innehåller flytande lättantändliga bränslen.

Måste fordonet framföras över rökskåpsstybb eller slagglag skall föraren förvissa sig om att stybben eller slaggen är fullständigt släckt innan fordonet passerar. Helst bör högar av stybb vara undanförda på betryggande avstånd.

Det är **förbjudet att röka** i närheten av motor och bränsletankar samt under transport och påfyllning m m av bensin eller jämförligt bränsle.

### 57. Motorkörning i stall.

Då **motorernas avgaser är giftiga**, bör motorn vid in- och utkörning hållas igång i stall eller garage endast så lång tid som oundgängligen är nödvändigt. Om motorn körs i lokalen en längre tid för t ex uppvärmning eller laddning av tryckluftsystemet, skall avgaserna ledas ut i det fria utanför byggnaden på så sätt att de inte kan komma in i lokalen igen. Ventilationsanordningar skall användas och vara i funktion. **Vid utkörning skall portarna öppnas före det att motorn startas. Portarna får inte stängas vid inkörning förrän motorn stoppats.**

Då motorfordon står över arbetsgrav, får ingen uppehålla sig i graven när motorn är igång eller omedelbart efter det att motorn stängts av om inte ventilationen är mycket god i graven.

### **58. Störande avgaser.**

Då motorfordon (speciellt rälsbuss med avgasrör mynnande ut under rälsbussen) står stilla, bör man undvika att hålla motorn igång längre än nödvändigt om avgaserna kan tränga in i fordon med resande eller annars verka störande.

### **59. Arbete på motorfordon.**

Vid arbete på den maskinella utrustningen skall sådana åtgärder vidtas att motorn inte kan sättas igång av obehörig person. I övrigt skall försiktighet iaktas för att förhindra olycksfall. Skylt skall sättas upp på loket som meddelar att arbete pågår och att det inte får flyttas.

### **60. Hantering av motorfordon.**

Föraren får inte utsätta motorerna för skadlig forcering. Instrumenten skall observeras så att maskineriets funktion noga övervakas.

Om kylarvattnet kokar skall nytt vatten fyllas på försiktigt och motorn skall vara igång.

61 – 69. Reservnummer

## V. SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER FÖR LOKOMOTORER.

### 70. Före tjänstgöringens början.

Före tjänstgöringens början skall föraren kontrollera de delar som är åtkomliga och se till att de fungerar tillfredsställande.

Föraren skall vidare se till,

- 1) att bränsle och kylvatten är påfyllt i tillräcklig mängd,
- 2) att broms- och sandningsanordningarna fungerar,
- 3) att oljenivån i motorns vevhus är den rätta,
- 4) att rätt oljemängd finns i luftpump och insprutningspump,
- 5) att tillräckligt med hydraulvätska till växeln finns och att rätt oljemängd finns i hydraulväxelns frihjulskåpa
- 6) att lokomotorn är utrustad med föreskrivna signalmedel, verktyg, eldsläckare och övrigt enligt särskild förteckning.

### 71. Verktyg m m.

Framtagna verktyg skall efter användning placeras på sina platser.  
Skyddshuvar skall vara väl tillslutna.

### 72. Efter tjänstgöring.

När lokomotorn efter avslutad tjänst körs in i stall eller avställts, skall kylvatten, bränsle och smörjolja fyllas på och i övrigt skall den avsynas, särskilt i fråga om yttre rörliga delar.

Om lokomotorn lämnas utan tillsyn skall strömbrytarna vara frånslagna, handbromsen åtdragen, batterifrånskiljarnyckeln vara uttagen samt dörrarna låsta.

### 73. Frysrisk.

Finns risk för frysning, skall antingen antifrysmedel fyllas på kylsystemet enligt anvisningar eller skall kylvattnet avtappas och ett anslag med texten "KYLVAATTNET AVTAPPAT" hängas upp väl

synligt i förarhytten. Anslaget får inte tas bort förrän kylvatten åter fyllts på.

#### **74. Säkerhetsdon.**

Då lokomotorn klargörs för att användas i tågjänst skall föraren kontrollera att säkerhetsdonet fungerar.

#### **75. Gång ut ur och in i stall.**

Vid gång ut ur eller in i stall skall det noga ha kontrollerats att inget på lokomotorn kan fastna i portarna som t ex utfällbara skyddsglas, luckor, framändesskärmar etc.

Det är <b>ABSOLUT FÖRBJUDET</b> och förenat med livsfara att luta sig ut ur lokomotorn vid gång genom stallportsöppningar. Sidofönstren och dörrarna bör därför vara stängda.
---

76 - 79. Reservnummer.

## VI. ÅNGLOKSTJÄNST.

### 80. Åtgärder vid igångsättning.

**Ångbromscylindern** skall förvärmas innan loket sätts igång.

När lok körs ut från stall skall i regel **utblåsningsventilerna** vara öppna och **slidomkastningen** fullt utlagd, så att olja och smuts avlägsnas från slid- och cylinderfoder.

Före tågs avgång skall **cylindrarna** värmas upp, så att kondensvatten inte längre syns följa med ångan genom utblåsningsventilerna.

### 81. Vattenstånd och ångtryck.

Föraren svarar för att vattenståndet i pannan ligger mellan lägsta och högsta vattenståndsmärke. Det får alltså inte överstiga det höga märket.

Om vattenståndet sjunkit så lågt att det inte ens syns i vattenståndsglasen då regulatorn öppnas, finns risk för **torrkokning**. Ångförbrukningen skall då sakta strypas och loket stannas. Fyren skall skyndsamt släckas genom att rakas ut eller täckas med fuktig aska, sand, jord eller dylikt eller släckas med vatten eller snö. Vatten får inte matas in i pannan och inte heller får ångtrycket minskas genom att släppa ut ånga. Säkerhetsventilerna får inte röras vare sig de avblåser ånga eller ej. Som regel gäller att inga häftiga förändringar i pannans verksamhet får framkallas.

Föraren svarar för att eldningen anpassas efter ångbehovet. Eldstadsluckorna får inte stå öppna längre än nödvändigt.

### 82. Bränsle- och vattentagning.

Efter bränsle- och vattentagning skall föraren kontrollera att anordningar för påfyllnad återförs i hinderfritt läge och låses om så är möjligt.



### **83. Slagging.**

Slagging och rengöring av rökskåp och asklådor skall göras på plats där inga skador kan uppkomma. Vid slagging på annan plats än över grav skall det ses till att slagen utjämnas och att glöden dämpas.

Vatten får inte matas in i pannan under pågående slagging.

Före slagging på mellanstation skall biträdet rengöra bakre rostyten och ordna backfyr samt i övrigt sköta fyren så att livlig förbränning kan erhållas efter slaggingen. Vid loktjänstens slut skall fyren vara väl utbränd, bakre rostyten rengjord och backfyr ordnad om så anses behövligt.

### **84. Åtgärder för att hindra antändning utmed banan.**

- 1) Vid torr väderlek skall försiktighet iakttas för att hindra antändning genom gnistor och glöd. Bland annat bör förberedelser för slagging inte vidtas under gång. Regulatoren öppnas och stängs försiktigt och forcering undviks. Lokpersonalen skall särskilt kontrollera att rökskåp, asktratt, gnistfångare, skorsten och dampar fungerar utan anmärkning.
- 2) Fällskoporna skall vara uppfällda och de i körriktningen främsta damparna får inte vara öppna under gång.
- 3) Innehållet i asklådan hålls fuktigt genom vattenspolning. Under spolningen skall samtliga dampar vara stängda så att utblåsning av glödande partiklar hindras.

### **85. Åtgärder för att hindra nedsmutsning.**

Eldningen skall skötas så att nedsmutsning undviks. Genom små och täta påeldningar samt genom att släppa in luft genom ventilerna på eldstadsluckorna undviks stark rökutveckling. När sotaren och injektorer används, luftpump sätts igång samt då utblåsnings-ventilerna öppnas skall försiktighet iakttas. Loket skall sättas igång försiktigt så att jäsvatten inte följer med avloppsågan.

86 - 87. Reservnummer.

## VII. KOLELDNING, ÅNGLOK.

### 88. Allmänt om koleldning.

Det är givetvis omöjligt att läsa sig till färdighet i lokeldning. För att bli skicklig häri behövs i allmänhet långvarig övning. Följande anvisningar är därför endast avsedda som handledning för den i koleldning mindre erfarna.

Som grundprincip gäller att eldningen bör skötas så att ångtrycket hålls uppe med minsta möjliga bränsleförbrukning då loket arbetar. Eldningen skall även avpassas så att säkerhetsventilerna inte öppnar eller skorstenen avger svart rök.

### 89. Iordningställande av fyren.

Vid loktjänstens början bör fyren vara fri från slagg. Lok bör slaggas snabbt så att inte fyrbox och panna inte kyls ned. Efter slaggning stängs samtliga askklådsluckor. Innan loket lämnar lokstationsområdet rivs reservfyren isär på följande sätt:

- 1) Skjut fram fyren i boxen,
- 2) Befria rostyten där reservfyren legat från aska och slagg,
- 3) Fördela fyren över hela rostyten,
- 4) Kasta på ”friska” kol i lämplig mängd,
- 5) Ställ hjälpblästern (sotaren) obetydligt öppen.
- 6) Reglera rökutvecklingen med ventilerna på eldstadsluckorna.

### 90. Vid tågsättet.

Fyrens skötsel vid tågsättet:

- 1) Elda på i små mängder och växelvis på olika delar av rostyten,
- 2) Öppna bakdamparna före avgång,
- 3) Undvik kraftig påeldning omedelbart före eller vid avgång,
- 4) Mata inte in ”rundvatten” i pannan före avgång.

## 91. Tågtjänst.

Lokets skötsel i tågtjänst:

- 1) Håll vattenståndet i pannan mellan lägsta och högsta vattenståndsmärkena,
- 2) Elda på ofta men i små mängder,
- 3) Anpassa påeldningen efter ångbehovet,
- 4) Slå sönder större kolstycken till en knytnäves storlek,
- 5) Se till att hål i fyren inte uppträder,
- 6) Undvik att elda så att ”gubbar” (anhopningar av oförbrända kol) uppstår
- 7) Riv inte i fyren med eldstadsrakan (medför slaggbildning),
- 8) Stäng eldstadsluckorna mellan varje skyffel och elda på raskt,
- 9) Avpassa eldningen så att stark rökutveckling inte uppstår vid trafikplats,
- 10) Håll fyren i sådant skick, att biträdets uppmärksamhet helt kan ägnas åt signalerna vid ankomst till eller avgång från trafikplats eller i gång i kurva där förarens sikt är skynd.

Eldning med stybbiga kol kräver särskild uppmärksamhet. Vid stor stybbhalt och kraftigt drag följer oförbrända kolpartiklar med förbränningsgaserna ut genom skorstenen. Stybben kan även falla ned i asklådan genom rosterna. Förlusterna blir mindre om stybben är blandad med kol i stycken. Fyren skall hållas tunn, då slagg annars lätt bildas.

## 92. Användning av hjälpblästern.

Hjälplästern (sotaren) skall hållas stängd när regulatören är öppen. Vid manövrering av sotaren måste särskild hänsyn tas till antändningsrisken. Fara för antändning är störst när fyren är tunn och sotaren drar hårt.

## 93. Ankomst till slutstation.

När tåget närmar sig slutstationen, bör fyren ställas i ordning för slagning. Se dock 5:1. När loket slaggats, bör reservfyr läggas.

**Bilaga 1.****HASTIGHETSTABELL.**

Kilometer per timme	Motsvarar		
	Tid per kilometer		Väglängd per 10 sekunder
Km/h	Minuter	sekunder	Meter
5	12	0	14
10	6	0	28
15	4	0	42
20	3	0	56
25	2	24	69
30	2	0	83
35	1	43	97
40	1	30	111
45	1	20	125
50	1	12	139
55	1	5	153
60	1	0	167
65		55.5	180
70		51.5	194
75		48	208
80		45	222
85		42.5	236
90		40	250
95		38	264
100		36	278

## Bilaga 2.

### ANVISNINGAR FÖR IFYLLNAD AV LOKKORT.

Lokkort skall finnas i varje dragfordon (även rälsbuss) och ifyllas efter varje tjänstgöring av föraren.

1. Lokkort används året runt. Fullteknat lokkort läggs i maskinavdelningens fack på Vadstena station.
2. På lokkortet skall anges dragfordonets littera och nummer samt lokkortets första användningsdatum (år/mån/dag)
3. Lokkort ifylls av förare.
4. På multipelkopplade dragfordon skall båda lokkorten ifyllas.
5. För varje tjänstgöringstur skall följande antecknas:
  - Datum (dag/mån).
  - Utförd tjänst (tåg, växling, vut, övrigt).
  - Tågnummer för tjänst i tåg (vid gång i flera tåg antecknas endast det sista tågnumret, de övriga under anmärkning).
  - Vagnuttagnings antecknas under ”Tågtjänst” med anmärkningen ”vut”.
  - Övrig tjänst som t ex A-fordon antecknas under växling med anmärkningen ”Övrigt”.
  - Förarens signatur.

I **kolumn ”Tågtjänst”** noteras antal körda kilometer för verksamt dragfordon i tåg eller för vagnuttagnings.

I **kolumn ”Växling”** noteras körtid för verksamt dragfordon vid växling. Tiden anges i timmar och minuter. Minuter avrundas till 10-tals minuter. Påbörjat 10-minuters intervall avrundas uppåt (ex 11 min avrundas till 20 min).

För **växling med tåglok** under uppehåll anges växlingstiden om den överstiger 10 min.

# WADSTENA FOGELSTA JÄRNVÄGS FÖRESKRIFTER

WFJF Ma24

2016-05-01 Utgåva 2

A5

Sida 30(30)

**WFJ**

**LOKKORT**

**WFJ**

**Fordon** Litt. Nr:

**Startdatum:**

- -

Datum dag/mån	Utförd tjänst			Förare Sign.	Anmärkning.
	Tågtjänst		Växling		
	Km	Tåg nr	Tim : Min		
			:		
			:		
			:		
			:		