

STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Utkom från trycket
den 24 mars 1956

Särtryck 401 (312)

Dbr

Utgåva 3

RÄLSBUSS- och **LOKOMOTORFÖRAR-** **INSTRUKTION** *(Rbsfi)*

Gäller fr o m 1 april 1956

Stockholm 1956

K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI

Förteckning över ändringstryck

Ändringstryck skall antecknas här nedan, sedan särtrycket kompletterats.

Ä n d r i n g s t r y c k							
nr	gäller fr o m den	i n f ö r t		nr	gäller fr o m den	i n f ö r t	
		den	av			den	av
1				11			
2				12			
3				13			
4				14			
5				15			
6				16			
7				17			
8				18			
9				19			
10				20			

Utdelningsplan

Detta särtryck tilldelas:

inom styrelsen:

byråer och kontor,

vid distrikten:

distriktskanslier,

sektionsledningsexpeditioner,

lokstationsexpeditioner,

stationer enligt Särtryckförteckningen (särtryck 172) avd Ax, art 3 f,

förare av lokomotorer och rälsbussar,

reparatörspersonal för lokomotorer och rälsbussar.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förteckning över blanketter som omnämnes i särtrycket

Begreppsbestämningar

I. Allmänna föreskrifter

	Art nr
Kvalifikationer	1
Befäl	2
Allmänna åligganden	3
Konduktörsgöromål	4
Tjänstgöringsorder	5
Förbud mot läsning m m	6
Anmälan om inställelse i tjänst m m	7
Åtgärder mot eldfara	11
Åtgärder till skydd mot olycksfall	12
Skador på rälsbuss och lokomotor i tågtjänst. Urspårning. Överhängande fara	13
Sandning och bromsprovning	14
Anteckningar och rapporter	15

II. Särskilda föreskrifter om rälsbussar

Skötsel föreskrifter	19
Föreskrifter om trafik med sammankopplade rälsbussar och vissa bestämmelser om rälsbuss med släpvagn	20
Framförande av rälsbusståg när fel uppstått på genomgående broms	21

III. Särskilda föreskrifter om lokomotorer

Skötsel föreskrifter	23
Växlingstjänst	24
Tågtjänst	25

Bilaga 1. Bestämmelser om effekter på rälsbuss och lokomotor

Förteckning över blanketter som omnämnes i särtrycket

Bl nr		Art nr
163.1 (367 D)	Anteckningsbok	15
163.2 (367 D)	Anteckningsbok	15
451.2 (591 D)	Anmälan om klargöringsarbeten på lok	19
451.12 (549 D)	Loktjänstuppegift	15
451.18 (591)	Reparationsblock för lok	19

Begreppsbestämningar

Lokomotor = rälsgående fordon, som saknar utrymme för medförande av resande, gods eller post och drives av en eller flera förbränningsmotorer med en sammanlagd effekt understigande 300 hk.

Rälsbuss = motordrivet rälsgående fordon, som saknar normal stöt- och draginrättning. Rälsbussar indelas genom åsatt märkning i klass A och klass B.

I. Allmänna föreskrifter

1: Förare av rälsbuss och lokomotor skall bl a:
 snabbt och säkert kunna läsa såväl grafisk som tjänstetidtabell,
 väl känna till fordonets, särskilt driv- och bromsanordning-
 arnas, konstruktion, verkningssätt och skötsel,
 själv kunna avhjälpa mindre fel på fordonet och
 vid tjänstgöring i tåg tjänst väl känna banan med dess lutnings-
 och kurvförhållanden, läget av driftplatser och fasta signalinrättningar,
 vägkorsningar, rörliga broar, bergskärningar och tunnlar, samt även ban-
 gårdarnas olika tågvägar. Han skall vidare känna till instruk-
 tioner och särskilda bestämmelser, som avser att trygga tågs säkerhet
 på driftplatser.

Kvalifika-
tioner

Förare av rälsbuss skall dessutom kunna de föreskrifter om trans-
 port av resande och gods, som berör hans tjänst.

2: Förare av rälsbuss och lokomotor står under direkt befäl av:
 maskinsektions- och lokstationsföreståndaren (trafiksektions- och
 stationsföreståndaren)
 stationsföreståndaren (tågexpeditören) i alla frågor, som angår
 ordningen på stationen, rörelser, som önskas med rälsbuss eller loko-
 motor på stationen, samt tillfälliga ändringar i tjänstgöringens art,
 tågbefälhavaren vid tåg tjänstgöring på linjen.

Befäl

3: 1. Förare av rälsbuss och lokomotor är ansvarig för att fordonet
 framföres säkert och med rätt hastighet, att det skötes med nödig
 omsorg och att sparsamhet iakttages vid förbrukningen av material.

Allmänna
åligganden

2. Det åligger föraren att noggrant vaka över fordonets tillstånd
 och maskineriets sätt att arbeta. Iakttaga föraren fel som han ej själv
 kan avhjälpa, eller onormalt stor bränsle- eller smörjoljeförbrukning,
 skall han anteckna felet i det reparationsblock, som finnes på fordonet.
 Mera anmärkningsvärda fel anmäles dessutom till närmaste befäl. Av-
 bytande förare skall underrättas om fel som ej avhjälpes.

4: Förare av rälsbusståg skall sköta gods och handlingar samt granska
 och sälja biljetter i bussen och i släpvagn, om särskild biljettgranskare
 ej medföljer. Härvid gäller bestämmelserna i Konduktörsinstruktionen
 (särtryck 669) och övriga för konduktörstjänsten utfärdade föreskrifter
 i tillämpliga delar.

Konduk-
törs-
görsmål

Tjänstgöringsorder

5: 1. Vid tjänstgöringens början skall rälsbuss- och lokomotorförare taga del av order och föreskrifter i orderjournal och på anslagstavla.

Sektionsföreståndare kan genom särskild order ålägga personalen att vid tjänstgöringens slut taga del av tjänstgöringsorder och order om personlig inställelse.

2. Sedan order införts eller anslagits, anses den delgiven all personal som därefter inträder i tjänst.

Förbud mot läsning m m

6: Under tjänstgöring på rälsbuss eller lokomotor får föraren ej läsa annat än tidtabell, erhållna order o d och ej heller befatta sig med annat, som avleder uppmärksamheten från hans arbete.

Anmälan om inställelse i tjänst m m

7: Förare, som beordrats avresa till plats utom hemstationen, skall omedelbart efter framkomsten anmäla sig hos vederbörande befäl. Sådan anmälan skall även göras snarast möjligt efter återkomsten till hemstationen. Samma gäller vid sjukdomsfall eller annat laga hinder samt vid återinträde i tjänstgöring.

8—10. (Reservnummer)

Åtgärder mot eldfara

11: 1. Föraren skall alltid beakta den antändningsfara, som finnes särskilt vid bensindrivna fordon. Han skall därför se till att fordonets bränslebehållare och därtill anslutna ledningar är täta samt noggrant undvika att med eld eller glöd komma nära behållare och ledningar, som innehåller flytande, lättantändliga bränslen.

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

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

Åtgärder till skydd mot olycksfall

12: 1. Då motorernas avloppsgaser är giftiga, bör motor vid in- och utkörning hållas igång i stall eller garage endast så lång tid, som är oundgängligen nödvändigt. Om motor köres i lokalen mer än som är oundgängligen nödvändigt för fordons eller redskaps in- och utkörning eller förflyttning inom lokalen, t ex för uppvärmning av motorn eller för uppladdning av tryckluftssystemet, skall avgaserna avledas till det fria på sådant sätt, att de icke igen inkommer i lokalen. Härför avsedda anordningar skall användas. Lokalens allmänna ventilationsanordningar skall vara i funktion. Vid direkt ut- eller inkörning skall dörrarna till det fria öppnas helt, innan motorn startas resp icke stängas förrän motorn stoppats.

2. Ventiler i stall eller garage få under inga förhållanden stängas helt, igenspikas med pappskivor e d.

3. Då fordon står över arbetsgrav, får ingen uppehålla sig i graven när motorn är i gång, eller omedelbart efter det att den stoppats om ej ventilations- och avgasutsugningsanordningarna fungerar.

4. Då rälsbussen står stilla, bör man undvika att hålla motorn i gång någon längre tid på sådana ställen där omgivningens beskaffenhet — t ex vid plattform eller hög snövall — gör att avloppsgaserna kan intränga i bussen. Fall har förekommit, då resande i rälsbussar blivit utsatta för förgiftning, fast inga fel kunnat påvisas hos rälsbussarna varken beträffande motorutrustning eller avgasrör. Höga snövallar på ena sidan av rälsbussen torde under dess uppehåll vid stationsplattform ha hindrat avgaserna från att få fritt avlopp med påföljd att dessa inträngt i rälsbussen.

Stationsföreståndaren skall se till, att snövallar borttagas på platser där rälsbussar brukar göra uppehåll.

5. Vid arbete på den maskinella utrustningen skall sådana åtgärder vidtagas, att motorn ej kan sättas igång av obehörig person, och i övrigt skall nödvändiga försiktighetsmått för att förhindra olycksfall iakttagas.

13: 1. Inträffar sådant fel på fordon i tjänst att tåggrubning kan befaras uppkomma skall föraren, om han ej funnit och avhjälpit felet inom 10 min, underrätta lokledaren. Anser föraren från början att skadan är svår eller svårlokaliserad, skall han omedelbart meddela detta till lokledaren. Vid behov av nytt fordon skall föraren dessutom meddela detta till tågchefhavaren, eller om han själv är tågchefhavare, till lättast åtkomliga station. Om stoppsignalering och övriga åtgärder se Säkerhetsordningen (särtryck 110) resp Säkerhetsreglementet (särtryck 110 S) §§ 83 och 84.

2. Även om hjälpfordon rekviderats, skall föraren vidtaga de åtgärder för fordonets vidaretransport, som är behövliga och möjliga. Har fordon spårat ur, skall föraren alltså snarast möjligt vidtaga förberedande åtgärder för att lyfta fordonet på spår.

3. Råkar rälsbuss- eller lokomotortåg ut för överhängande fara, är det förarens moraliska skyldighet att kvarstanna på fordonet så lång tid, som behövs för att vidtaga sådana åtgärder, som kan förebygga eller minska faran. Han bör först därefter tänka på sin egen säkerhet.

4. Då rälsbuss- eller lokomotortåg ej kan fortsätta, utan hjälpfordon tillkallats, skall — om icke befälet annorlunda bestämt och under förutsättning att föraren äger erforderlig kompetens — föraren på det skadade fordonet övertaga hjälpfordonet. Föraren på hjälpfordonet skall övertaga det otjänstbara fordonet.

Skador på rälsbuss och lokomotor i tåg tjänst. Ursprung. Överhängande fara

Sandning
och broms-
provning

14: 1. Sandning får ej äga rum i spårväxlar eller närmast framför växel-spetsarna vid växlar, som omlägges från ställverk och som har växel-spärrskena eller elektrisk växelspärre för att förhindra för tidig växel-omläggning. I övrigt skall försiktighet iakttagas vid sandning på spår försedda med spårledning, då även måttlig sandning kan medföra, att spårledningarna sättas ur funktion.

2. När rälsbusståg eller lokomotortåg lämnar utgångsstation eller station där sammansättningen ändrats, samt efter förarbyte skall föraren vid första lägliga tillfälle göra en mindre bromsning för att känna hur bromsen fungerar.

Anteck-
ningar och
rapporter

15: 1. Förare på rälsbuss och lokomotor skall göra anteckningar i annotationsbok (bl 163.1 eller 163.2) om tjänstgöringen och om förhållanden, som kan ge anledning till anmärkning.

2. Har anmärkningsvärd händelse eller dylikt inträffat under tjänstgöringen, och anses befälet böra underrättas härom, skall föraren snarast möjligt efter tjänstgöringens slut insända särskild rapport (»händelserapport») till lokstationsföreståndaren (stationsföreståndaren) på hemstationen. Här avses t ex brister på fasta signalinrättningar, fel vid signalgivning och i säkerhetstjänsten i övrigt, olyckshändelser och tillbud därtill, fel på fordon samt ej inkörda tågförseningar över 5 min, förorsakade av maskinella förhållanden.

Tågrapport skall ifyllas och inlämnas i föreskriven ordning.

3. Varje förare skall efter slutad tur införa vederbörliga uppgifter på loktjänstuppgift (bl 451.12).

Berör förares tur flera maskinsektioner, skall anteckning göras på motsvarande kort för varje maskinsektion. Som maskinsektion räknas härvid även främmande järnväg.

16—18. (Reservnummer)

II. Särskilda föreskrifter om rälsbussar

19: 1. Nedanstående punkter 19: 2—4 är utformade för rälsbussar litt YCo6 med tillhörande släpvagnar, men gäller i tillämpliga delar även för övriga rälsbussar.

Skötsel-
före-
skrifter

19: 2. Allmänna bestämmelser för daglig skötsel

Den dagliga skötseln av rälsbussmaterielen utföres i största möjliga utsträckning av reparatörspersonal.

Föraren har som regel endast att utföra sådana åtgärder som är direkta förberedelser för körning samt sådana åtgärder, som avslutar tjänsten efter körning. Då rälsbussföraren inträder i tjänst skall alltså allt vara klart för körning. Förarens förberedelser för körning och åtgärder efter körning kan även, om så är lämpligt, utföras av reparatörspersonal.

På platser, där rälsbussdriften är av så ringa omfattning, att det ej är lämpligt att låta reparatörspersonal avsyna bussarna, kan rälsbussförarna i viss utsträckning åläggas avsyning av fordonen.

Den dagliga tillsynen, som uppdelas i avsyning I och avsyning II, kan utföras på annan station än hemstation. Av skyltar, med t ex texten

Måndag
Torsdag

som är uppsatta på rälsbussarna, framgår enligt nedanstående beskrivning, när det periodiska arbetet avsyning II skall utföras. Olika skyltar uppsattes på olika rälsbussar, så att arbetet fördelar sig jämnt på samtliga vardagar.

Skifte mellan veckodag skall anses ske kl 7.00.

Avsyning I

Avsyning I utföres en gång per dygn på rälsbussar och släpvagnar, om avsyning II ej skall utföras.

Vid denna avsyning kompletteras vid behov dessutom olja, sand och kylvatten.

Avsyning I utföres på vissa stationer av rälsbussförare. Order om detta gives i turlista.

Avsyning II

Avsyning II utföres två gånger per vecka på rälsbussar och på de veckodagar som är angivna på de tidigare omnämnda skyltarna.

Vid denna grundligare avsyning kompletteras även olja, sand och kylvatten.

Avsyning II utföres ej på släpvagnar.

Denna avsyning kan undantagsvis utföras av rälsbussförare. Order om detta gives i turlista.

Reparationsblock (bl 451.18) och klargöringsblock (bl 451.2) skall finnas i A-änden på rälsbussarna. Klargöringsrapport fylls i enligt nedanstående exempel.

Fordon nr 835

Följande klargöringsarbeten äro verkställda:

Arbete	Plats	Datum	Kl	Sign el tj-nr
Utsmörjning				
Avsyning I				
Avsyning II	<i>Bdn</i>	$\frac{5}{1}$	<i>10.30</i>	<i>Bsn</i>
Periodsmörjning				

Anm:

SJ bl 451.2 (591 D)—(Dbr 52)
6000×100 3 53 SJT

I detta fall har rälsbussen haft skyltar med texten **Måndag**
Torsdag
och utgått ur stall måndagen den $\frac{5}{1}$. Enligt föreskrifterna har alltså avsyning II utförts.

När avsyning I utföres ifylles blanketten på motsvarande sätt. Ur klargöringsblocket får ej avlägsnas fullskrivna blad.

När rälsbussar och släpvagnar avställes efter en tur och avsyning ej behöves utföras skall reparatörspersonalen alltid kontrollera att inga anmärkningar gjorts i reparationsblocket.

Rälsbussmaterielen kan få tagas i tjänst utan att avsyning I eller avsyning II utförts, om det beräknas att fordonen under dagens lopp kommer till plats, där dessa arbeten kan utföras.

Avsyning II får undantagsvis göras dagen innan arbetet skall utföras enligt veckodagsskylten.

På platser med ett fåtal fordon får annat system än veckodagsskyltar användas för fordonens inbeordring till avsyning II.

Blankettens rader för anteckning om utsmörjning och periodsmörjning gäller ej för rälsbussar.

Bränslekomplettering m m

Bränsleförrådet räcker för ca 500 km körning (YCo6). Påfyllning av bränsleförrådet till släpvagnarnas värmepannor utföres när så behövs samtidigt med bränslekompletteringen. Släpvagnarnas bränsleförråd räcker ca två dygn. Bränslekomplettering skall utföras med lämpliga mellanrum.

Förutom härovan angivna arbetsuppgifter kan rälsbussföraren åläggas att utföra vissa andra arbeten, såsom skötsel av värmepannan, koppling och städning av fordon. Om sådana arbeten skall utföras anges detta särskilt på turlistan.

19: 3. Anvisningar för förare

Förberedelser för körning

Rälsbuss:

1. Anteckna namn och tjänstenummer samt tidpunkten för inställelsen (Utföres endast i det fall sektionsföreståndaren utfärdat order här-om).
2. Tag del av order.
3. Tag reda på vilken rälsbuss, som skall användas.
4. Slå till batterifrånkiljaren.
5. D.¹) Starta motorn. (Obs föreskrifterna i mom 12:1).
Kontrollera att manöverströmsfrånkiljaren, provomkopplaren och värmeomkopplaren ligger rätt.
6. E.²) Öppna manöverbordet i den ände, från vilken körning skall ske.
7. Kontrollera i reparationsblocket att inskrivna fel reparerats och i klargöringsblocket att föreskriven avsyning verkställts.
8. Kontrollera att effekterna finnes på sina platser samt att verktygsskåpet är plomberat.
9. D.¹) Ställ om destinationsskyltarna.
E.²) Ställ om destinationsskyltarna, se till att jorddonet ligger från, att takluckorna är stängda och att i övrigt intet hindrar att rälsbussen sättes under spänning.
10. Tänd vid behov signalerna och innerbelysningen samt lossa parkeringsbromsen.
11. Gå runt rälsbussen och se till att:
intet hinder finnes att köra ut,
kranarna till luftbehållare och oljeavskiljare är stängda,

¹) D = gäller endast dieslrälsbuss.

²) E = gäller endast elrälsbuss.

bromsen gått till (fordon med bromsblock), slutproppen och Scharfenbergkopplens skyddskåpor är rätt placerade, signalerna fungerar och är de rätta.

12. Prova tidbromsapparaten.

13. Kör ut. Kontrollera att bromsen är loss genom att starta med körledningstrycket noll (motorn i tomgång). På rälsbussar utan bromsblock göres bromsprov vid första lämpliga tillfälle under gång. (Jfr art 14:2).

Släpvagn:

14. Slå till batterifrånskiljaren och tänd vid behov innerbelysningen. Kontrollera att parkeringsbromsen är lossad.

15. Ställ om destinationsskyltarna (om släpvagnen skall skyltas).

16. Öppna manöverbordet, om körning skall ske från släpvagnen.

17. Gå runt släpvagnen och se till att:

intet hinder finnes att köra ut, bromsen gått till (fordon med bromsblock), slutproppen och kopplingskabeln (multipelkabeln) är rätt placerade, Scharfenbergkopplets skyddskåpa är rätt placerad, signalerna fungerar och är de rätta.

Vid multipelkörning blir principen i arbetet följande.

Utför på manövrälsbussen punkterna 1—11. Fortsätt på släpvagnen med punkterna 14—17. Gå till nästa rälsbuss i tågsättet och utför punkterna 4—11 o s v. Efter återkomst till manövrälsbussen utföres punkterna 12 och 13.

Vid förändring av tågsätts sammansättning skall bromsprov alltid utföras på samma sätt som vid förberedelser till körning.

Bromsprov behöver dock icke göras då fordon avkopplas från slutet av tåget.

Åtgärder efter körning

Rälsbuss:

1. Kör in rälsbussen och prova sandningen. Kontrollera att ingen växel ligger i och att samtliga strömställare är frånslagna. Lås manöverbordet och drag till parkeringsbromsen.
2. D.¹⁾ Stoppa motorn.
E.²⁾ Fäll ned strömvtagaren.
3. Blås ur oljeavskiljare och luftbehållare.

¹⁾ D = gäller endast dieslrälsbuss.

²⁾ E = gäller endast elrälsbuss.

4. Undersök vid behov observerade skador samt skriv i reparationsblock och statistik kort (bör om möjligt göras under uppehåll).
5. Lämna trasiga säkringar, glödlampor o d på bordet i A-änden.
6. Återställ använda effekter, släck innerbelysningen samt slå från batterifrånskiljaren.
7. Förekommer ej avsyning av stationär personal, avsyna rälsbussen enligt föreskrifterna för avsyning I eller avsyning II. Order om denna avsyning erhålles i turlista.

Släpvagn:

8. Undersök vid behov observerade skador samt skriv i reparationsblocket på rälsbussen (bör om möjligt göras under uppehåll). Lägga kopian av reparationsanmälan i släpvagnen.
9. Prova sandningen, kontrollera att ingen växel ligger i och att alla strömställare är frånslagna. Läs manöverbordet och drag till parkeringsbromsen.
10. Släck vid behov innerbelysningen och slå från batterifrånskiljaren.
11. Förekommer ej avsyning av stationär personal, avsyna släpvagnen enligt föreskrifterna för avsyning I. Order om denna avsyning erhålles i turlista.

Vid kall väderlek iakttages följande:

Om värmepannan skall vara påslagen även när fordonen avställt, inkopplas den för växelströmsdrift. Växelströmskabeln anslutes till vagnen på samma sätt som kopplingskabeln (multipelkabeln).

Slå ej från batterifrånskiljaren förrän värmepannan inkopplats för växelströmsdrift.

Slå till cirkulations-(kupé-)fläkten, och kontrollera att värmepannan fungerar på växelström.

Om frysningsrisk föreligger skall antifrysmedel fyllas på kyl- och värmesystemet enl särskilda bestämmelser eller också skall vattnet tappas av. I senare fallet skall ett anslag med texten »Kylvattnet avtappat» alltid uppsättas vid instrumenttavlan och får icke borttagas, förrän vatten ånyo fyllts på.

Vid avställning av fordon vintertid skall bromsen lossas, om risk finnes för att bromsblocken kommer att frysa fast vid hjulen.

19: 4. Anvisningar för stationär personal

Avsyning I

Rälsbuss:

1. Läs reparationsblocket samt eventuella meddelanden rörande rälsbussen och kontrollera i klargöringsblocket att föreskrivna periodiska arbeten utförts.

2. Besiktiga inredningen i vestibuler, salonger och toalett. Kontrollera nödbromshandtagens och brandsläckarens plombering.
3. Kontrollera att handlyktan fungerar.
4. D.¹⁾ Kontrollera oljeståndet i motorn samt fyll på olja vid behov. Kontrollera kilremmar, kylvattenstånd, reservförråd av kylvatten, oljeförråd och sandförråd. Komplettera vid behov. Prova lysrörsbelysningen.
E.²⁾ Öppna takluckan och jorda med jorddonet. Kontrollera att inga skador inträffat i kontaktorskåpet. Komplettera vid behov sandförrådet.
5. Besiktiga från sidorna (rälsbuss av Y- och Yo-typ om möjligt från inspektionsgrav) hjul, bromsblock, bromsrörelse, fjädersystem, kilremmar, sandrör, koppel samt viktigare muttrar och saxpinnar.
6. Anteckna i klargöringsblocket att avsyning I utförts. (Denna anteckning innebär, att avsyning I utförts även på släpvagn, som tillhör tågsättet.)

Släpvagn:

1. Utför arbetsuppgifterna enl föreskrifterna för rälsbuss, avsyning I, punkterna 2 och 5.
2. Kontrollera sandförrådet och vattenståndet i värmeanläggningen. Komplettera vid behov.

Avsyning II

Rälsbuss:

1. Utför arbetsuppgifterna enligt avsyning I, punkterna 1—3.
2. D.¹⁾ Kontrollera oljeståndet i motorn, insprutningspumpen, centrifugalregulatorn, turbinkompressorn, kompressorn och Wilsonväxeln. Kontrollera kylvattenstånd, reservförråd av kylvatten, oljeförråd och kilremmar. Gör behövliga kompletteringar. Prova lysrörsbelysningen.
Kontrollera batteriets laddningstillstånd på batterimätaren.
E.²⁾ Öppna takluckan, jorda med jorddonet. Besiktiga apparat-skåpen och kontrollera särskilt anslutningar, förreglingskontakter, huvudkontakter och gnistskydd. Kontrollera oljeståndet i transformatorn.
Besiktiga drivmotorns övre borsthållare.
Syna strömvtagarens slitskenor. Kontrollera strömvtagaren och att toppbygeln är lätttrörlig samt besiktiga högspänningsutrustningen på taket. Smörj toppbygeln vertikallrörelse och länkdon med olja.

¹⁾ D = gäller endast dieselrälsbuss.

²⁾ E = gäller endast elrälsbuss.

3. Komplettera sandförrådet.

4. Syna från inspektionsgraven hjul, bromsblock, sandrör, bromsrörelse, fjädersystem, kardanaxlar, kilremmar, vattenslangar, kylare, koppel samt viktigare muttrar och saxpinnar.
5. Drag oljespaltfiltret några varv och syna motor, växellådor och koppling beträffande läckage. Kontrollera kopplingens temperatur.
6. Starta motorn vid lämpligt tillfälle och kontrollera att ingen växel slirar. (Obs föreskrifterna i art 12: 1)
7. Anteckna i klargöringsblocket att avsyning II utförts.

Vid arbete på rälsbussar och släpvagnar: Se till att manöverborden är låsta, när fordonen lämnas.

4. *Vid avbyte* åligger det, om ej annat är bestämt, avlösande förare att kontrollera bränsle- och kylvattenstånd samt förvissa sig om, att allt i övrigt är klart för fortsatt färd.

5. Diverse föreskrifter

Föraren får ej utsätta motorn för skadlig forcering.

Säkerhetsgreppet får ej sättas ur funktion, när rälsbussen är i rörelse.

Föraren får icke inlåta sig i onödigt samtal, då han kör rälsbuss. Framställer resande oberättigade frågor, skall föraren genom kortast möjliga svar på hövligt sätt söka göra tydligt, att han måste ägna sin uppmärksamhet åt körningen.

Föraren skall se till, att utgångarna ej är blockerade av gods e. d. Före avgången från driftplats skall föraren se till, att de bakre dörrarna är stängda och att de ej kan öppnas av obehörig person. Innan dörrarna till främre förarhytten stänges, skall resande intill dessa varnas, så att de ej skadas.

Då rälsbuss ändrar rörelseriktning vid vändstation, skall bl a kyl- och sandningsanordningarna ses till.

Kokar kylarvattnet, skall vatten försiktigt fyllas på så snart detta kan ske utan fara. Vattnet fylles på om möjligt i den ände, där motorn ej är placerad. Motorn skall därvid vara i gång.

Vid inkörning i stall skall manövern alltid ske från den främre förarhytten i rörelseriktningen.

Har brandsläckaren använts eller är den av annan anledning oduglig, skall detta anmälas till maskinavdelningens platsbefäl¹⁾ på rälsbussens hemstation, som ofördröjligen skall ombesörja utbyte av apparaten mot funktionsduglig sådan.

Resgodshållarna i rälsbussens båda ändar skall belastas någorlunda lika och med högst 400 kg vardera på 4-axlig rälsbuss och högst 300 kg på 2-axlig rälsbuss.

¹⁾ Stationsföreståndaren där särskilt platsbefäl från maskinavdelningen ej finnes.

6. Släpvagnar till rälsbuss

Resande få ej taga plats i släpvagn, avsedd enbart för gods eller post.

Anm. Om framförande av rälsbuss utan att växlingspersonal är närvarande och om växling över vägkorsning se Instruktion för växlingstjänsten (särtryck 113 resp 113 S) § 7 resp § 10:2.

Resgodshållare på 4-axlig släpvagn får belastas med högst 400 kg.

Föreskrifter om trafik med sammankopplade rälsbussar utan anordning för multipelkörning och vissa bestämmelser om rälsbuss med släpvagn

20: 1. Föraren på den rälsbuss, som går främst i tågriktningen, skall ansvara för att sammankopplingen mellan rälsbussarna och ev tillkopplade släpvagnar utföres på rätt sätt. Mellan fordon med likartade bromssystem skall bromsledningarna vara sammankopplade. Då *vakuumbromsade* rälsbussar framföres med sammankopplade bromssystem, skall på bakre bussen den kran stängas, som är uppsatt mellan vakuumbehållaren och bromscylinde. Handtaget till kranen är anbragt på bussens sida. Varje gång rälsbusstågets körriktning ändras, skall nämnda handtag på båda bussarna omställas, så att förbindelsen mellan vakuumbehållaren och bromscylinde alltid är öppen på den främre och stängd på den bakre bussen.

När *tryckluftbromsade* rälsbussar framföres med sammankopplade bromssystem, skall bromshandtaget på den bakre bussen ligga i det läge, som användes, då handtaget skall borttagas. För att möjliggöra bromsning i nödfall skall dock bromshandtaget icke upplyftas utan kvarligga i det nedtryckta läget.

Innan ett rälsbusståg med två verksamma rälsbussar skall användas eller när kommandot över manövreringen övergår från den ena till den andra bussen, skall bromsen och summertelegrafn provas av den förare, som skall ha ansvaret för manövreringen. Bromsprovot skall omfatta tillsättning och lossning och summertelegrafn provas med signal III enligt mom 4. Den andre föraren skall iakttaga resultatet av dessa prov och repetera signalen på summertelegrafn.

2. I rälsbusståg med två förare skall ansvaret för och kommandot vid manövreringen *alltid* åvila föraren på den främsta bussen. Han skall befinna sig i hytten längst fram i rörelseriktningen. Han skall även vara tågbefälhavare. Föraren på den bakre bussen skall befinna sig i dennas främre hytt, om bussarnas bromssystem ej är sammankopplade; i annat fall i den hytt, där han bäst kan fullgöra sin tjänst.

Anm. Om förarens placering vid växlingsrörelser se Instruktion för växlingstjänsten (särtryck 113 resp 113 S) § 8.

3. Då släpvagn med resandetrymme medföres i rälsbusståg, skall, om trafikinspektören finner det nödvändigt, särskild biljettgranskare medfölja i släpvagnen.

4. Signaler med summertelegraf mellan förare i rälsbusståg.

I. »Lossa bromsarna», ett långt och ett kort ljud — —, ges

a) av föraren på bakre bussen såsom meddelande att trafikutbytet avslutats;

- b) av föraren på främre bussen, när rälsbusståget skall igångsättas;
 - c) under gången om hastigheten skall ökas eller lossning av bromsarna påkallas.
- II. »Giv akt», ett kort ljud —, ges om hastigheten skall minskas.
- III. »Bromsa kraftigt», ett långt, ett kort och ett långt ljud — — —, ges
- a) när rälsbusståget skall stoppas eller om hastigheten skall avsevärt nedbringas;
 - b) som svar på signal I med innebörden »ej klar för igångsättning».
- IV. »Beredd», tre korta ljud — — —, ges om uppehåll behövs vid nästa driftplats.
- V. »Fara», två korta och två långa ljud upprepade gånger — — — — — — —, ges när fara föreligger och skyndsamt nödbromsning behövs.
- VI. »Framåt», ett långt ljud —, och
- VII. »Back», två långa ljud — —, ges vid växlingsrörelser.
5. Signalering med den sk enklingsklockan i rälsbusståg (YCo6, UCFo6 m fl).

A. Signaler från tågchefen till föraren

- I. »Stäng dörrarna», en signal (●), ges
- a) på driftplats, där tågexpeditör (platsvakt) ger avgångssignal: sedan tågchefen givit »klart för avgång»;
 - b) på driftplats, där tågchefen ger avgångssignal: sedan avgångssignal givits.
- II. »Ej uppehåll vid nästa driftplats», två signaler (●●).
- III. »Uppehåll vid nästa driftplats», tre signaler (●●●), ges
- a) när uppehåll behövs för trafikutbyte;
 - b) när uppehåll behövs p g a tekniskt fel i rälsbuss eller släpvagn, men felet ej är av den art, att omedelbart stopp behövs.
- IV. »Stopp omedelbart», upprepade signaler (●●●●●●).

B. Signaler från föraren till tågchefen

- I. »Samtal önskas», två signaler (●●).
- II. »Kontrollera dörrarna», tre signaler (●●●), ges
- a) på station, när lampan »dörr öppen» ej slocknar, sedan föraren stängt dörrarna. Tåget får avgå först sedan ny signal enligt A I erhållits och lampan slocknat;
 - b) på linjen, om lampan »dörr öppen» tändes. Tåget skall stoppas och får fortsätta först sedan föraren fått ny avgångssignal och signal enligt A I från tågchefen samt lampan slocknat.

Ovanstående signaler skall i tillämpliga delar användas även vid signalering mellan *biljettgranskare* och förare, då särskild tågbefälhavare ej medföljer. Signalen enligt A I ges därvid, så snart trafikutbytet avslutats.

Framförande av rälsbusståg när fel uppstår på genomgående broms

21. Om fel uppstår på tryckluftanläggningen, då rälsbusståg framföres på linjen, så att tågets genomgångsbroms eller tyfonsignal blir obrukbar, skall hastigheten nedsättas till 40 km/tim eller lägre enligt förarens bedömning och tåget framföres med försiktighet. Handbromsar skall om möjligt bemannas och motorers bromseffekt vid låg växel utnyttjas. Anser föraren risk föreligga, att tåget ej kan stanna framför signal som ev visar stopp, eller framför vägkorsning, t ex på grund av lutning, skall hjälptåg begäras.

Ovanstående förfaringssätt skall tillämpas även när tågets genomgående broms utgöres av vakuumbromsar och dessa är obrukbara.

22. (Reservnummer)

III. Särskilda föreskrifter om lokomotorer

23: 1. Före tjänstgöringens början skall föraren besiktiga de delar av motorn, som är åtkomliga och se till att de fungerar tillfredsställande. Han skall vidare se till att bränsle och kylvatten finnes påfyllt i tillräcklig mängd, att broms- och sandningsanordningarna fungerar, att oljenivån i motorns vevhus är den rätta och att lokomotorn är utrustad med föreskrivna signalmedel, verktyg, handeldsläckare och övriga inventarier eller effekter enl bil 1.

Skötsel-
föreskrifter

2. Framtagna verktyg skall efter användning placeras på härför avsedda platser. Skyddshuvar skall vara väl tillslutna.

3. Föraren får icke utsätta motorn för skadlig forcering. Kokar kylvattnet, skall vatten försiktigt fyllas på så snart detta kan ske utan fara. Vattnet fylles på under det motorn är i gång.

4. När lokomotor efter slutad tjänst införts i stall eller avställt, 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 fränslagna, handbromsen tillsatt, tändningsnyckeln eller motsvarande anordning vara uttagen samt dörarna låsta. Reservtändningsnyckel skall förvaras på plats, som bestämts av sektionsföreståndaren.

Föreligger risk för frysning, skall antingen antifrysmedel fyllas på kylsystemet enl särskilda bestämmelser eller också skall vattnet tappas av och ett anslag med texten »Kylvattnet avtappat» upphängas på väl synlig plats i förarhytten. Anslaget får sedan ej borttagas, förrän vatten ånyo fyllts på.

24: 1. Lokomotorförare skall, då han utför växlingsrörelse, iakttaga de för honom gällande bestämmelserna i Instruktion för växlings-tjänsten (särtryck 113 resp 113 S). Han skall påpassligt ge akt på de signaler, som ges, och vara försiktig, då han kör, så att personer, materiel eller gods icke skadas. Stor försiktighet skall särskilt iakttagas vid gång mot fordon eller stoppblock, spårspärr o d, över vändskiva och vagnvåg, utmed kaj eller spår, vid vilket lastning eller lossning pågår, och vid rörelser i stall och godsmagasin.

Växlings-
tjänst

2. Under växlingsrörelse, som ledes av signalgivare, skall föraren hålla utkik efter denne. Förlorar han signalgivaren ur sikte, får han stanna lokomotorn. Vad ovan sagts om förarens skyldighet att hålla utkik på signalgivaren, befriar ej föraren från skyldigheten att, då så är möjligt, iakttaga signaler från fasta signalinrättningar och från fasta signalredskap i rörelseriktningen samt växlars lägen.

3. Föraren får ej tillåta, att någon står på lokomotorns fotsteg vid färd genom magasins- eller stallport eller där eljest fara kan uppstå för den åkande.

Tågtjänst **25:** 1. Då lokomotor klargöres för att användas i tågtjänst, skall föraren kontrollera att säkerhetsgreppet fungerar.

På lokomotor, som är bemannad med endast förare, får säkerhetsgreppet ej sättas ur funktion, när fordonet är i rörelse.

BESTÄMMELSER

om effekter på rälsbuss och lokomotor

I. Allmänna bestämmelser

Om förhållandena så kräver, får maskiningenjören medgiva undantag från bestämmelserna om de effekter, som skall finnas på rälsbussar och lokomotorer.

Förare skall i reparationsblocket anteckna iakttagelser om skadade och skadade effekter samt ev bruten plombering.

II. Bestämmelser om effekter på rälsbuss

a) Lätt tillgängliga:

- 1 st handeldsläckare (2 st på rälsbuss med två motorer),
- 1 » kanna för vatten,
- 1 » stångkoppel för transport av överksam rälsbuss,
- 1 » handlykta,
- 1 » grönt glas till handlykta,
- 1 » ringnyckel för bränsletank och kylarlock.

b) Förvarade under lås:

- 1 st handhammare,
- 1 » handspett,
- 1 rulle isolerband,
- 1 m järntråd, glödgd $1\frac{1}{2}$ mm,
- 1 st linjetång,
- 1 » specialnyckel för lamelljustering,
- 2 » oljekannor (en större droppolkanna för ca 5 kg och en mindre),
- 1 » oljespruta,
- 2 » reservglödlampor till innerbelysning,
- 2 » reservglödlampor till slutsignallykterna,
- 2 » reservglödlampor till strålkastarna,
- 2 » reservtändstift resp -glödstift,
- 2 » skiftnycklar (Bahco nr 70 och 73),
- 1 » skruvmejsel,
- 6 » säkerhetsproppar, mindre,
- 2 » säkerhetsproppar, större,
- 1 » förbandslåda (plomberad),
- 2 » handdukar i pappersomslag, märkt »Handdukar» (förvaras i förbandslådan).

c) Förvarade under plombering:

- 1 st bromssko,

- 1 st signalflagga, röd,
- 1 » rött glas till handlyktan,
- 1 » dorn,
- 1 » handmejsel, skarp-,
- 1 » rörtång, mindre,
- 1 » hylsnyckel för tändstift resp. glödstift,
- 1 » transportabel telefonapparat¹⁾,
- 1 sats telefonstänger¹⁾ (på icke elektrifierade linjer),
- 1 st domkraft, mindre,
- 1 » gummirör, kylvattenslang,
- 1 » handyxa,
- 4 » kilar av trä för hjul,
- 8 » knalldosor (16 st när rälsbuss i tåg tjänst framföres på dubbelspårig linje).

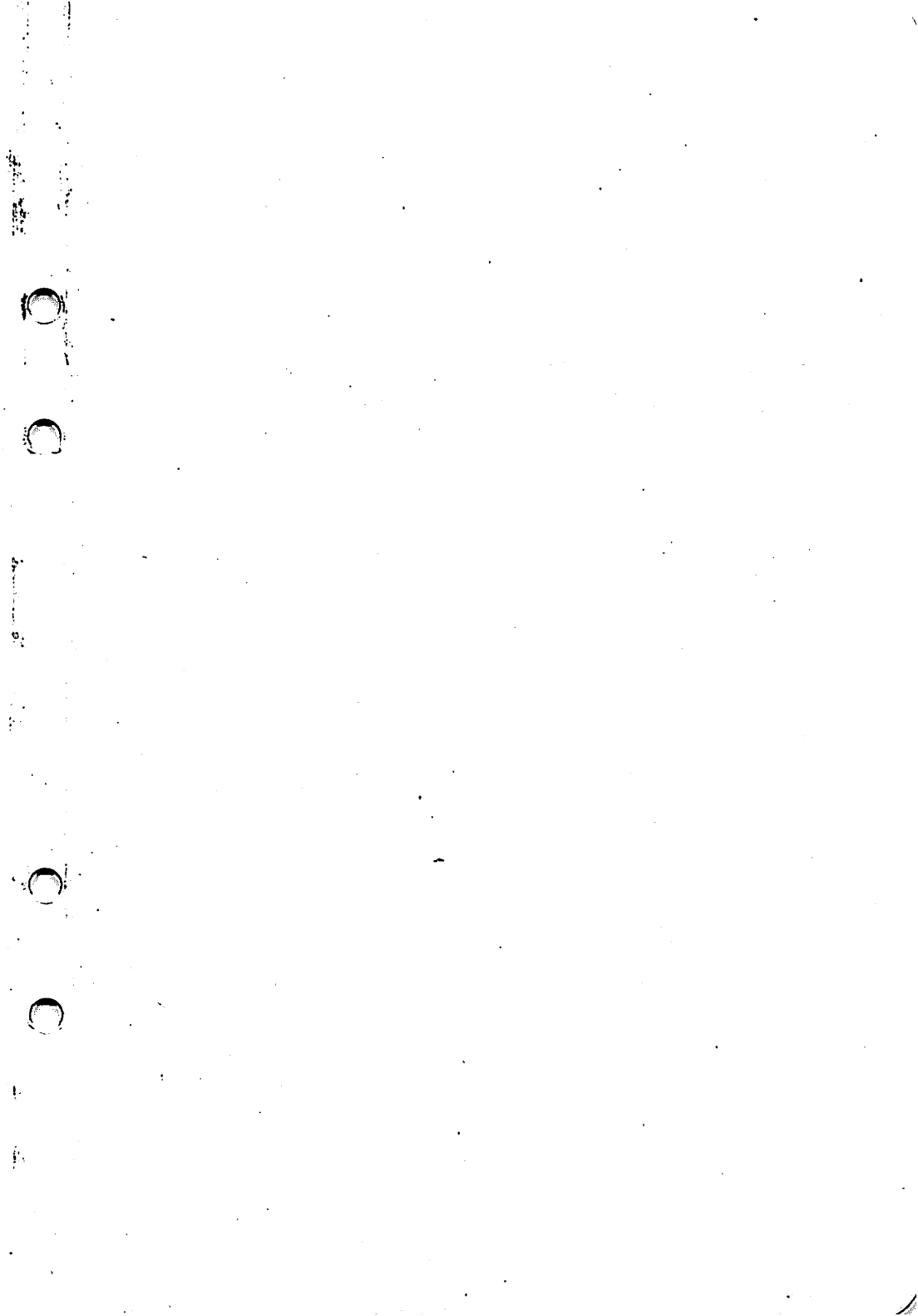
Utöver här ovan angivna effekter skall för varje rälsbuss finnas 1 st manöverhandtag och 2 st tändningsnycklar.

III. Bestämmelser om effekter på lokomotor

I tåg tjänst skall medföras:

- 2 st bromsskor,
- 2 » domkrafter à 10 ton,
- 1 » handeldsläckare, endast då så av särskilda orsaker anses nödvändigt t ex vid användning i eldfarlig omgivning,
- 1 » handsignallykta,
- 2 » kilar av trä, för hjul,
- 8 » knalldosor, i läderväska (16 st när lokomotor i tåg tjänst framföres på dubbelspårig linje),
- 2 m kätting, kortlänkad $\frac{5}{8}$ "", med krok och ögla,
- 1 st signalflagga, röd,
- 1 » slangkoppling för tryckluftbroms, komplett,
- 5 » tättningsringar av gummi,
- 1 » vattenhink.

¹⁾ T v ej på rälsbussar för smalspår.



RÄLSBUSS-
och
LOKOMOTORFÖRAR-
INSTRUKTION
(Rbsfi)

Gäller fr o m den 1 april 1956

Stockholm 1956

K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI

Ändringstryck nr 1 (7 blad)
Gäller fr o m den 1 november 1957

Förteckning över ändringstryck

Ändringstryck skall antecknas här nedan, sedan särtrycket kompletterats.

Ä n d r i n g s t r y c k							
nr	gäller fr o m den	i n f ö r t		nr	gäller fr o m den	i n f ö r t	
		den	av			den	av
1	1.11. 1957			11			
2				12			
3				13			
4				14			
5				15			
6				16			
7				17			
8				18			
9				19			
10				20			

Utdelningsplan

Detta särtryck tilldelas:

inom styrelsen:

byråer och kontor,

vid distrikten:

distriktskanslier,

sektionsledningsexpeditioner,

lokstationer,

stationer enligt Särtryckförteckning (särtryck 172) bilaga 1, tabell C,

förare av lokomotorer och rälsbussar,

reparatörspersonal för lokomotorer och rälsbussar.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förteckning över blanketter som omnämnes i särtrycket

Begreppsbestämningar

I. Allmänna föreskrifter

	Art nr
Kvalifikationer	1
Befäl	2
Allmänna åligganden	3
Konduktörsgöromål	4
Tjänstgöringsorder	5
Förbud mot läsning m m	6
Anmälan om inställelse i tjänst m m	7
Åtgärder mot eldfara	11
Åtgärder till skydd mot olycksfall	12
Skador på rälsbuss och lokomotor i tågjänst. Ursparing.	
Överhängande fara	13
Sandning och bromsprovning	14
Anteckningar och rapporter	15

II. Särskilda föreskrifter om rälsbussar

Skötsel föreskrifter	19
Föreskrifter om trafik med sammankopplade rälsbussar och vissa bestämmelser om rälsbuss med släpvagn	20
Framförande av rälsbusståg när fel uppstått på genomgående broms eller på hastighetsmätare	21

III. Särskilda föreskrifter om lokomotorer

Skötsel föreskrifter	23
Växlingstjänst	24
Tåg tjänst	25

Bilaga 1. Bestämmelser om effekter på rälsbuss och lokomotor.

Förteckning över blanketter som omnämnes i särtrycket

Bl nr		Art nr
163.1 (367 D)	Anteckningsbok	15
163.2 (367 D)	Anteckningsbok	15
451.2 (591 D)	Anmälan om klargöringsarbeten på lok	19
451.12 (549 D)	Loktjänstuppgift	15
451.18 (591)	Reparationsblock för lok	19

Begreppsbestämningar

Lokomotor = rälsgående fordon, som saknar utrymme för medförande av resande, gods eller post och drives av en eller flera förbränningsmotorer med en sammanlagd effekt understigande 300 hk.

Rälsbuss = motordrivnet rälsgående fordon, som saknar normal stöt och draginrättning. Rälsbussar indelas genom åsatt märkning i klass A och klass B.

I. Allmänna föreskrifter

1: Förare av rälsbuss och lokomotor skall bl a:

snabbt och säkert kunna läsa såväl grafisk som tjänstetidtabell, väl känna till fordonets, särskilt driv- och bromsanordningarnas, konstruktion, verkningssätt och skötsel, själv kunna avhjälpa mindre fel på fordonet och

vid tjänstgöring i tågtjänst väl känna banan med dess lutnings- och kurvförhållanden, läget av driftplatser och fasta signalinrättningar, vägkorsningar, rörliga broar, bergskärningar och tunnlar, samt även bangårdarnas olika tågvägar. Han skall vidare känna till instruktioner och särskilda bestämmelser, som avser att trygga tågs säkerhet på driftplatser.

Förare av rälsbuss skall dessutom kunna de föreskrifter om transport av resande och gods, som berör hans tjänst.

Kvalifikation

2: Förare av rälsbuss och lokomotor står under direkt befäl av:

maskinsektions- och lokstationsföreståndaren (trafiksektions- och stationsföreståndaren)

stationsföreståndaren (tågexpeditören) i alla frågor, som angår ordningen på stationen, rörelser, som önskas med rälsbuss eller lokomotor på stationen, samt tillfälliga ändringar i tjänstgöringens art, tågbefälhavaren vid tågtjänstgöring på linjen.

Befäl

3: 1. Förare av rälsbuss och lokomotor är ansvarig för att fordonet framföres säkert och med rätt hastighet, att det skötes med nödig omsorg och att sparsamhet iakttagas vid förbrukningen av material.

2. Det åligger föraren att noggrant vaka över fordonets tillstånd och maskineriets sätt att arbeta. Iakttaga föraren fel som han ej själv kan avhjälpa, eller onormalt stor bränsle- eller smörjoljeförbrukning, skall han anteckna felet i det reparationsblock, som finnes på fordonet. Mera anmärkningsvärda fel anmäles dessutom till närmaste befäl. Avbytande förare skall underrättas om fel som ej avhjälpas.

Allmänna åligganden

4: Förare av rälsbusståg skall sköta gods och handlingar samt granska och sälja biljetter i bussen och i släpvagn, om särskild biljettgranskare ej medföljer. Härvid gäller bestämmelserna i Konduktörsinstruktionen (särtryck 669) och övriga för konduktörstjänsten utfärdade föreskrifter i tillämpliga delar.

Konduktörsgörsmål

Tjänstgöringsorder

5: 1. Vid tjänstgöringens början skall rälsbuss- och lokomotorförare taga del av order och föreskrifter i orderjournal och på anslagstavla.

Sektionsföreståndare kan genom särskild order ålägga personalen att vid tjänstgöringens slut taga del av tjänstgöringsorder och order om personlig inställelse.

2. Sedan order införts eller anslagits, anses den delgiven all personal som därefter inträder i tjänst.

Förbud mot läsning m m

6: Under tjänstgöring på rälsbuss eller lokomotor får föraren ej läsa annat än tidtabell, erhållna order o d och ej heller befatta sig med annat, som avleder uppmärksamheten från de göromål, som är förbundna med säkerhetstjänsten.

Anmälan om inställelse i tjänst m m

7: Förare, som beordrats avresa till plats utom hemstationen, skall omedelbart efter framkomsten anmäla sig hos vederbörande befäl. Sådan anmälan skall även göras snarast möjligt efter återkomsten till hemstationen. Samma gäller vid sjukdomsfall eller annat laga hinder och vid återinträde i tjänstgöring.

8—10. (Reservnummer)

Åtgärder mot eldfara

11: 1. Föraren skall alltid beakta den antändningsfara, som finnes särskilt vid bränsledrivna fordon. Han skall därför se till att fordonets bränslebehållare och därtill anslutna ledningar är täta samt noggrant undvika att med eld eller glöd komma nära behållare och ledningar, som innehåller flytande, lättantändliga bränslen.

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

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

Åtgärder till skydd mot olycksfall

12: 1. Då motorernas avloppsgaser är giftiga, bör motor vid in- och utkörning hållas igång i stall eller garage endast så lång tid, som är oundgängligen nödvändigt. Om motor köres i lokalen mer än som är oundgängligen nödvändigt för fordons eller redskaps in- och utkörning eller förflyttning inom lokalen, t ex för uppvärmning av motorn eller för uppladdning av tryckluftssystemet, skall avgaserna avledas till det fria på sådant sätt, att de icke igen kommer in i lokalen. Härför avsedda anordningar skall användas. Lokalens allmänna ventilationsanordningar skall vara i funktion. Vid direkt ut- eller inkörning skall dörrarna till det fria öppnas helt, innan motorn startas resp icke stängas förrän motorn stoppats.

2. Ventiler i stall eller garage får under inga förhållanden stängas helt, spikas igen med pappskivor e d.

3. Då fordon står över arbetsgrav, får ingen uppehålla sig i graven när motorn är i gång, eller omedelbart efter det att den stoppats om ej ventilations- och avgasutslagningsanordningarna fungerar.

4. Då rälsbussen står stilla, bör man undvika att hålla motorn i gång någon längre tid på sådana ställen där omgivningens beskaffenhet — tex vid plattform eller hög snövall — gör att avloppsgaserna kan intränga i bussen. Fall har förekommit, då resande i rälsbussar blivit utsatta för förgiftning, fast inga fel kunnat påvisas hos rälsbussarna varken beträffande motorutrustning eller avgasrör. Höga snövallar på ena sidan av rälsbussen torde under dess uppehåll vid stationsplattform ha hindrat avgaserna från att få fritt avlopp med påföljd att dessa inträngt i rälsbussen.

Stationsföreståndaren skall se till, att snövallar tagas bort på platser där rälsbussar brukar göra uppehåll.

5. Vid arbete på den maskinella utrustningen skall sådana åtgärder vidtagas, att motorn ej kan sättas igång av obehörig person, och i övrigt skall nödvändiga försiktighetsmått för att förhindra olycksfall iakttagas.

6. Bländande ljus från strålkastare eller signallyktor på rälsbussar och lokomotorer får ej användas vid gång inom bevakad driftplats, vid möte med annat tåg, eller med fordon eller eljst, då olägenhet kan uppstå genom bländning. För att bereda ingående tåg på station bättre sikt är det lämpligt att på stillastående fordon släcka signalerna i mötesögonblicket.

13: 1. Inträffar sådant fel på fordon i tjänst att tåggrubbning kan befaras uppkomma skall föraren, om han ej funnit och avhjälpt felet inom 10 min, underrätta lokledaren. Anser föraren från början att skadan är svår eller svårlokaliserad, skall han omedelbart meddela detta till lokledaren. Vid behov av nytt fordon skall föraren dessutom meddela detta till tågchefhavaren, eller om han själv är tågchefhavare, till lättast åtkomliga station. Om stoppsignalering och övriga åtgärder se Säkerhetsordning (särtryck 110) resp Säkerhetsreglemente (särtryck 110 S), §§ 83 och 84.

Skador på rälsbuss och lokomotor i tågjänst. Ursprung. Överhängande fara

2. Även om hjälpfordon rekvirerats, skall föraren vidtaga de åtgärder för fordonets vidaretransport, som är behövliga och möjliga. Har fordon spårat ur, skall föraren alltså snarast möjligt vidtaga förberedande åtgärder för att lyfta fordonet på spår.

3. Råkar rälsbuss- eller lokomotortåg ut för överhängande fara, är det förarens moraliska skyldighet att stanna kvar på fordonet så lång tid, som behövs för att vidtaga sådana åtgärder, som kan förebygga eller minska faran. Han bör först därefter tänka på sin egen säkerhet.

Upptäcker föraren på banan eller i tåget hinder för tågets säkra framförande eller finner han, att överhängande fara föreligger för att människor kunna komma till skada, skall han snarast stoppa tåget med alla till buds stående medel.

4. Då rälsbuss- eller lokomotortåg ej kan fortsätta, utan hjälpfordon tillkallats, skall — om icke befälet annorlunda bestämt och under förutsättning att föraren äger behövlig kompetens — föraren på det skadade fordonet övertaga hjälpfordonet. Föraren på hjälpfordonet skall övertaga det otjänstbara fordonet.

Sandning
och broms-
provning

14: 1. Sandning får ej äga rum i spårväxlar eller närmast framför växel-spetsarna vid växlar, som omlägges från ställverk och som har växel-spärrskena eller elektrisk växelspär för att förhindra för tidig växel-omläggning. I övrigt skall försiktighet iakttagas vid sandning på spår försedda med spårledning, då även måttlig sandning kan medföra, att spårledningarna sättas ur funktion.

2. När rälsbusttåg eller lokomotortåg lämnar utgångsstation eller station där sammansättningen ändrats, samt efter förarbyte skall föraren vid första lägliga tillfälle göra en mindre bromsning för att känna hur bromsen fungerar.

Anteck-
ningar och
rapporter

15: 1. Förare på rälsbuss och lokomotor skall göra anteckningar i annotationsbok (bl 163.1 eller 163.2) om tjänstgöringen och om förhållanden, som kan ge anledning till anmärkning.

2. Har anmärkningsvärd händelse eller dylikt inträffat under tjänstgöringen, och anses befälet böra underrättas härom, skall föraren snarast möjligt efter tjänstgöringens slut insända särskild rapport («händelserapport») till lokstationsföreståndaren (stationsföreståndaren) på hemstationen. Här avses t ex brister på fasta signalinrättningar, fel vid signalgivning och i säkerhetstjänsten i övrigt, olyckshändelser och tillbud därtill, fel på fordon samt ej inkörda tågförseningar över 5 min, förorsakade av maskinella förhållanden.

Tågrapport skall ifyllas och inlämnas i föreskriven ordning.

3. Varje förare skall efter slutad tur införa vederbörliga uppgifter på loktjänstuppgift (bl 451.12).

Berör förares tur flera maskinsektioner, skall anteckning göras på motsvarande kort för varje maskinsektion. Som maskinsektion räknas härvid även främmande järnväg.

16—18. (Reservnummer)

Bränslekomplettering m m

Bränsleförrådet räcker för ca 500 km körning (YBo6). Påfyllning av bränsleförrådet till släpvagnarnas värmepannor utföres när så behövs samtidigt med bränslekompletteringen. Släpvagnarnas bränsleförråd räcker ca två dygn. Bränslekomplettering skall utföras med lämpliga mellanrum.

Förutom härovan angivna arbetsuppgifter kan rälsbussföraren åläggas att utföra vissa andra arbeten, såsom skötsel av värmepannan, koppling och städning av fordon. Om sådana arbeten skall utföras anges detta särskilt på turlistan.

19: 3. Anvisningar för förare

Förberedelser för körning

Rälsbuss:

1. Anteckna namn och tjänstenummer samt tidpunkten för inställelsen (Utföres endast i det fall sektionsföreståndaren utfärdat order här-om).
2. Tag del av order.
3. Tag reda på vilken rälsbuss, som skall användas.
4. Slå till batterifrånkiljaren.
5. D.¹) Starta motorn. (Obs föreskrifterna i art 12:1).
E.²) Kontrollera att manöverströmsfrånkiljaren, provomkopplaren och värmeomkopplaren ligger rätt.
6. Öppna manöverbordet i den ände, från vilken körning skall ske.
7. Kontrollera i reparationsblocket att inskrivna fel reparerats och i klargöringsblocket att föreskriven avsyning verkställts.
8. Kontrollera att effekterna finnes på sina platser samt att verktygsskåpet är plomberat.
9. D.¹) Ställ om destinationsskyltarna.
E.²) Ställ om destinationsskyltarna, se till att jorddonet ligger från, att takluckorna är stängda och att i övrigt intet hindrar att rälsbussen sättes under spänning.
10. Tänd vid behov signalerna och innerbelysningen samt lossa par-keringsbromsen.
11. Gå runt rälsbussen och se till att:
intet hinder finnes att köra ut,
kranarna till luftbehållare och oljeavskiljare är stängda,

¹) D = gäller endast dieselrälsbuss.

²) E = gäller endast elrälsbuss.

bromsen gått till (fordon med bromsblock), slutproppen och Scharfenbergkopplens skyddskåpor är rätt placerade, signalerna fungerar och är de rätta.

12. Prova tidbromsapparaten.

13. Kör ut. Kontrollera att bromsen är loss genom att starta med körledningstrycket noll (motorn i tomgång).

På rälsbussar utan bromsblock göres bromsprov vid första lämpliga tillfälle under gång. (Jfr art 14:2).

Släpvagn:

14. Slå till batterifrånskiljaren och tänd vid behov innerbelysningen. Kontrollera att parkeringsbromsen är lossad.

15. Ställ om destinationsskyltarna (om släpvagnen skall skyltas).

16. Öppna manöverbordet, om körning skall ske från släpvagnen.

17. Gå runt släpvagnen och se till att:

intet hinder finnes att köra ut,

bromsen gått till (fordon med bromsblock),

slutproppen och kopplingskabeln (multipelkabeln) är rätt placerade,

Scharfenbergkopplets skyddskåpa är rätt placerad,

signalerna fungerar och är de rätta.

Vid multipelkörning blir principen i arbetet följande.

Utför på manövrälsbussen punkterna 1—11. Fortsätt på släpvagnen med punkterna 14—17. Gå till nästa rälsbuss i tågsättet och utför punkterna 4—11 o s v. Efter återkomst till manövrälsbussen utföres punkterna 12 och 13.

Vid den utvändiga besiktningen av fordonen enl punkt 11 skall kontrolleras, att handtagen på Scharfenberskoppel mellan hopkopp-lade fordon är fullt omvridna till låsläget.

Vid förändring av tågsätts sammansättning skall bromsprov alltid utföras på samma sätt som vid förberedelser till körning.

Bromsprov behöver dock icke göras då fordon avkopplas från slutet av tåget.

Åtgärder efter körning

Rälsbuss:

1. Kör in rälsbussen och prova sandningen. Kontrollera att ingen växel ligger i och att alla strömställare är frånslagna. Lås manöverbordet och drag till parkeringsbromsen.

2. D.¹⁾ Stoppa motorn.

E.²⁾ Fäll ned strömavtagaren.

3. Blås ur oljeavskiljare och luftbehållare.

¹⁾ D = gäller endast dieselrälsbuss.

²⁾ E = gäller endast elrälsbuss.

4. Undersök vid behov observerade skador samt skriv i reparationsblock och statistik kort (bör om möjligt göras under uppehåll).
5. Lämna trasiga säkringar, glödlampor o d på bordet i A-änden.
6. Återställ använda effekter, släck innerbelysningen samt slå från batterifrånskiljaren.
7. Förekommer ej avsyning av stationär personal, avsyna rälsbussen enligt föreskrifterna för avsyning I eller avsyning II. Order om denna avsyning erhålles i turlista.

Släpvagn:

8. Undersök vid behov observerade skador samt skriv i reparationsblocket på rälsbussen (bör om möjligt göras under uppehåll). Lägg kopian av reparationsanmälan i släpvagnen.
9. Prova sandningen, kontrollera att ingen växel ligger i och att alla strömställare är fränslagna. Läs manöverbordet och drag till parkeringsbromsen.
10. Släck vid behov innerbelysningen och slå från batterifrånskiljaren.
11. Förekommer ej avsyning av stationär personal, avsyna släpvagnen enligt föreskrifterna för avsyning I. Order om denna avsyning erhålles i turlista.

Vid kall väderlek iakttages följande:

Om värmepannan skall vara påslagen även när fordonen avställts, inkopplas den för växelströmsdrift. Växelströmskabeln anslutes till vagnen på samma sätt som kopplingskabeln (multipelkabeln).

Slå ej från batterifrånskiljaren förrän värmepannan inkopplats för växelströmsdrift.

Slå till cirkulations-(kupé-)fläkten, och kontrollera att värmepannan fungerar på växelström.

Om frysningsrisk föreligger skall antifrysmedel fyllas på kyl- och värmesystemet enl särskilda bestämmelser eller också skall vattnet tappas av. I senare fallet skall ett anslag med texten »Kylvattnet avtappat» alltid uppsättas vid instrumenttavlan och får icke borttagas, förrän vatten ånyo fyllts på.

Vid avställning av fordon vintertid skall bromsen lossas, om risk finnes för att bromsblocken kommer att frysa fast vid hjulen.

19: 4. Anvisningar för stationär personal

Avsyning I

Rälsbuss:

1. Läs reparationsblocket samt eventuella meddelanden rörande rälsbussen och kontrollera i klargöringsblocket att föreskrivna periodiska arbeten utförts.

Ändringstryck nr 1 (7 blad)

Gäller fr o m den 1 november 1957

2. Besiktiga inredningen i vestibuler, salonger och toalett. Kontrollera nödbromshandtagens och brandsläckarens plombering.
3. Kontrollera att handlyktan fungerar.
4. D.¹⁾ Kontrollera oljeståndet i motorn och fyll på olja vid behov. Kontrollera kilremmar, kylvattenstånd, reservförråd av kylvatten, oljeförråd och sandförråd. Komplettera vid behov. Prova lysrörsbelysningen.
E.²⁾ Öppna takluckan och jorda med jorddonet. Kontrollera att inga skador inträffat i kontaktorskåpet. Komplettera vid behov sandförrådet.
5. Besiktiga från sidorna (rälsbuss av Y- och Yo-typ om möjligt från inspektionsgrav) hjul, bromsblock, bromsrörelse, fjädersystem, kilremmar, sandrör, koppel samt viktigare muttrar och saxpinnar.
6. Anteckna i klargöringsblocket att avsyning I utförts. (Denna anteckning innebär, att avsyning I utförts även på släpvagn, som tillhör tågsättet.)

Släpvagn:

1. Utför arbetsuppgifterna enl föreskrifterna för rälsbuss, avsyning I, punkterna 2 och 5.
2. Kontrollera sandförrådet och vattenståndet i värmeanläggningen. Komplettera vid behov.

Avsyning II

Rälsbuss:

1. Utför arbetsuppgifterna enligt avsyning I, punkterna 1—3.
2. D.¹⁾ Kontrollera oljeståndet i motorn, insprutningspumpen, centrifugalregulatorn, turbinkompressorn, kompressorn och Wilsonväxeln. Kontrollera kylvattenstånd, reservförråd av kylvatten, oljeförråd och kilremmar. Gör behövliga kompletteringar. Prova lysrörsbelysningen.
Kontrollera batteriets laddningstillstånd på batterimätaren.
E.²⁾ Öppna takluckan, jorda med jorddonet. Besiktiga apparat-skåpen och kontrollera särskilt anslutningar, förreglingskontakter, huvudkontakter och gnistskydd. Kontrollera oljeståndet i transformatorn och kompressorn.
Besiktiga drivmotorns övre borsthållare.
Syna strömavtagarens slitskenor. Kontrollera strömavtagaren och att toppbygeln är lätrörlig samt besiktiga högspänningsutrustningen på taket. Smörj toppbygeln vertikalförelse och länkdon med olja.

¹⁾ D = gäller endast dieselrälsbuss.

²⁾ E = gäller endast elrälsbuss.

- b) av föraren på främre bussen, när rälsbusståget skall sättas igång;
- c) under gången om hastigheten skall ökas eller bromsarna lossas.
- II. »Giv akt», ett kort ljud —, ges om hastigheten skall minskas.
- III. »Bromsa kraftigt», ett långt, ett kort och ett långt ljud — — —, ges
- a) när rälsbusståget skall stoppas eller om hastigheten skall avsevärt nedbringas;
- b) som svar på signal I med innebörden »ej klar för igångsättning».
- IV. »Beredd», tre korta ljud — — —, ges om uppehåll behövs vid nästa driftplats.
- V. »Fara», två korta och två långa ljud upprepade gånger — — — — — — — —, ges när fara föreligger och skyndsamt nödbromsning behövs.
- VI. »Framåt», ett långt ljud — —, och
- VII. »Back», två långa ljud — —, ges vid växlingsrörelser.
5. Signalering med den sk enklangsklockan i rälsbusståg (YBo6, UBFo6 m fl).

A. Signaler från tågchefen till föraren

- I. »Stäng dörrarna», en signal (●), ges
- a) på driftplats, där tågchefen (platsvakt) ger avgångssignal: sedan tågchefen givit »klart för avgång»;
- b) på driftplats, där tågchefen ger avgångssignal: sedan avgångssignal givits.
- II. »Ej uppehåll vid nästa driftplats», två signaler (●●).
- III. »Upphåll vid nästa driftplats», tre signaler (●●●), ges
- a) när uppehåll behövs för trafikutbyte;
- b) när uppehåll behövs på grund av tekniskt fel i rälsbuss eller släpvagn, men felet ej är av den art, att omedelbart stopp behövs.
- IV. »Stopp omedelbart», upprepade signaler (●●●●●●●●).

B. Signaler från föraren till tågchefen

- I. »Samtal önskas», två signaler (●●).
- II. »Kontrollera dörrarna», tre signaler (●●●), ges
- a) på station, när lampan »dörr öppen» ej slocknar, sedan föraren stängt dörrarna. Tåget får avgå först sedan ny signal enligt A I erhållits och lampan slocknat;
- b) på linjen, om lampan »dörr öppen» tändes. Tåget skall stoppas och får fortsätta först sedan föraren fått ny avgångssignal och signal enligt A I från tågchefen samt lampan slocknat.

Ovanstående signaler skall i tillämpliga delar användas även vid signalering mellan *biljettkontroll* och förare, då särskild tågbesättningsledare ej följer med. Signalen enligt A I ges därvid, så snart trafikutbytet avslutats.

Framförande av rälsbusståg när fel uppstått på genomgående broms eller på hastighetsmätare

21. Om fel uppstår på tryckluftanläggningen, då rälsbusståg framföres på linjen, så att tågets genomgångsbroms eller tyfonsignal blir obrukbar, skall hastigheten sättas ned till 40 km/tim eller lägre enligt förarens bedömning och tåget framföres med försiktighet. Handbromsar skall om möjligt bemännas och motorns bromseffekt vid låg växel utnyttjas. Anser föraren risk föreligga, att tåget ej kan stanna framför signal som ev visar stopp, eller framför vägkorsning, t ex på grund av lutning, skall hjälptåg begäras.

Ovanstående förfaringssätt skall tillämpas även när tågets genomgående broms utgöres av vakuumbromsar och dessa är obrukbara.

Om fel uppstår på hastighetsmätaren eller om hastighetsmätare saknas på det förarbord, varifrån rälsbusståget framföres, skall föraren sträva efter att hålla en hastighet, som är minst 10 km/tim lägre än den eljest för tåget gällande maximihastigheten. Hastigheten behöver dock i intet fall på grund av felet sättas ned under 60 km/tim. Är tågets största tillåtna hastighet högre än 100 km/tim, skall, då rättvisande hastighetsmätare saknas, hastigheten sättas ned till 90 km/tim.

I tåg med flera förarbord skall, om fel uppstått på den främsta hastighetsmätaren, antingen första fordonet vändas eller fordonens inbördes ordningsföljd ändras, så att tåget framföres från förarbord med rättvisande hastighetsmätare.

22. (Reservnummer)