

404

Trykk nr. 404

Tjenesteforskrifter utgitt av Norges Statsbaner  
Hovedstyret



**FORSKRIFTER FOR  
TOGMELDINGSTJENESTEN OG FOR  
BRUK AV SIKRINGSANLEGG  
OG BLOKKAPPARATER**

NIKOLAI OLSENS BOKTRYKKERI  
OSLO 1957



65/863

65/863/41

1961

INNHOLD

	Trykk nr.
Forskrifter for togmeldingstjenesten .....	404.1
Forskrifter for bruk av sikringsanlegg og blokkapparater .....	404.2

404.1

Trykk nr. 404.1

Trykt i februar 1957

Tjenesteforskrifter utgitt av Norges Statsbaner  
Hovedstyret



Forskrifter for  
**TOGMELDINGSTJENESTEN**

Ved disse forskrifter oppheves:

§§ 85—116 og 133—134 i «Instruksjoner for telegraf- og telefon-  
 tjenesten» samt S-sirk. 20, 157, 235, 237, 362 og 366.

NIKOLAI OLSENS BOKTRYKKERI

OSLO 1957

## Liste over rettelsesblad.

Rettelsesbladet skal etter foretatt komplettering av trykket registreres her.

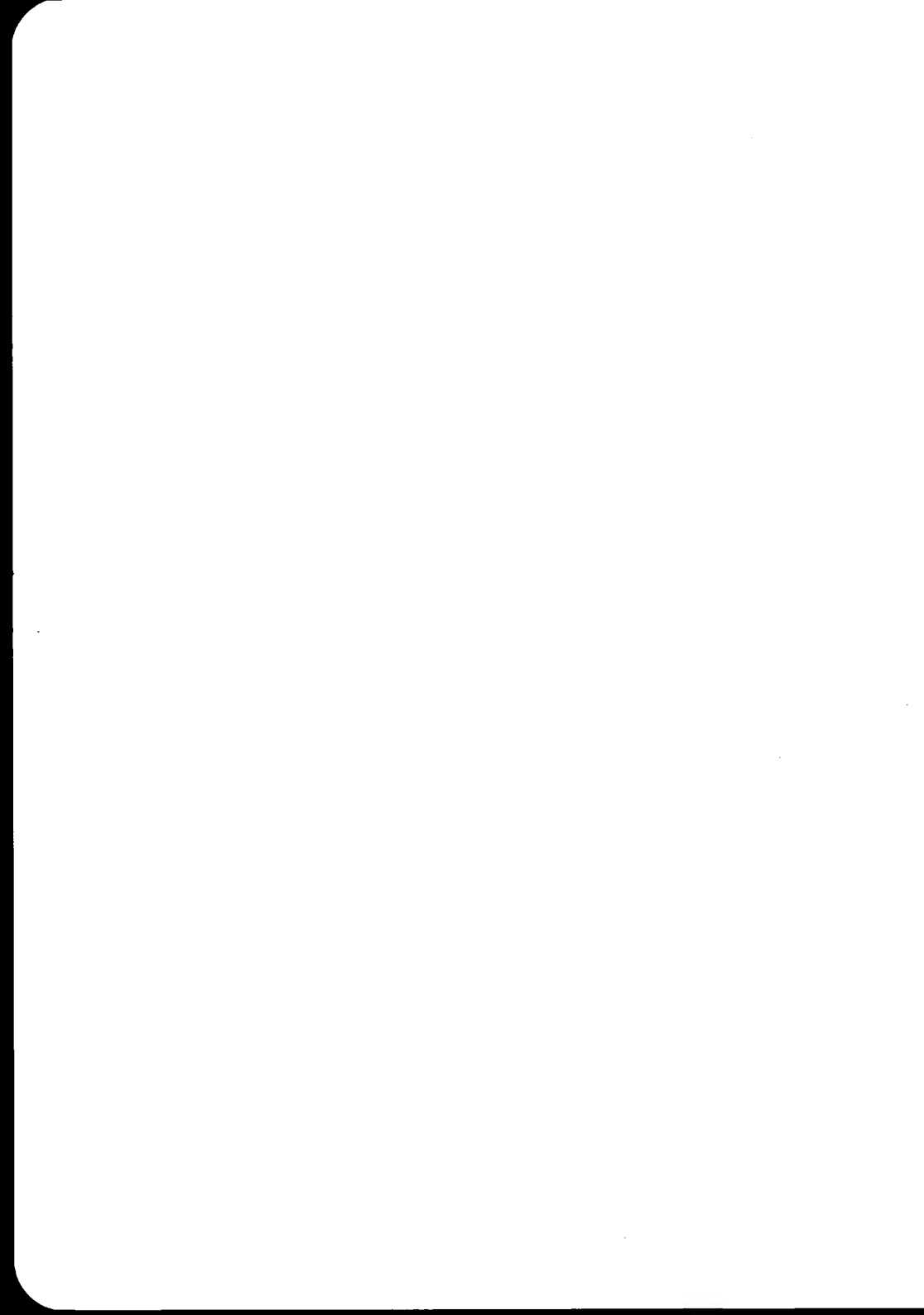
Rettelsesblad				Rettelsesblad			
nr.	Innført		Merknad	nr.	Innført		Merknad
	den	av			den	av	
1				16			
2				17			
3				18			
4				19			
5				20			
6				21			
7				22			
8				23			
9				24			
10				25			
11				26			
12				27			
13				28			
14				29			
15				30			

Trykk nr. 404.1 deles ut til:

Innvendig stasjonspersonale.  
Vedk. elektropersonale.  
Adm.

## I N N H O L D

	Artikkel.
Togmeldinger og bruk av togmeldingsapparater .....	1
Alminnelige bestemmelser .....	1.1—1.7
Ansvaret for togmeldinger .....	1.8
Togmeldingsbok .....	1.9
Kontrollmiddel på togmeldingsapparater .....	1.10
Opprettelse og nedleggelse av stasjoner .....	1.11
Ekspedisjon av togmeldinger på signaltelegraf .....	2
Signaler for togmeldinger .....	2.1—2.12
Signaler for alminnelige meldinger .....	2.13—2.14
Ekspedisjon av togmeldinger på togmeldingstelefon .....	3
Beskrivelse av togmeldingstelefonen .....	3.1
Bruk av togmeldingstelefonen .....	3.2
Ekspedisjon av togmeldinger på alminnelig telefon .....	4
Fremgangsmåte når man ikke får sendt togmeldinger ...	5
Framføring av tog over forlenget blokkstrekning med elektrisk kontroll .....	6
Stasjoner som skal være ubetjent .....	6.1
Melding av tog mellom de betjente stasjoner .....	6.2
Uregelmessigheter ved hovedsignaler på ubetjente stasjoner .....	6.3
Når en ubetjent stasjon atter skal betjenes .....	6.4
Togmeldinger over forlenget blokkstrekning som ikke har linjeblokering eller elektrisk kontroll gjennom signaltelegraf eller togmeldingstelefon .....	7
Melding om forsinket tog .....	8
Behandling av signaltelegrafen .....	9
Regulering av signalklokken .....	9.1
Feil ved signaltelegrafen .....	9.2



## 1. Togmeldinger og bruk av togmeldingsapparater.

1. Banestrekningene inndeles m. h. t. togs fremføring i *betjente stasjoner* (togmeldingstasjoner) og *blokkstrekninger* (togmeldingsstrekninger), jfr. Tr. §§ 18, 22 og 108.

2. Strekningen mellom 2 betjente stasjoner kan oppdeles i 2 eller flere blokkstrekninger ved betjente eller automatisk virkende *blokkposter eller blokkstasjoner*.

3. Når en stasjon ikke skal være betjent for tog, forbindes de 2 blokkstrekninger på hver side av stasjonen slik at de danner en sammenhengende blokkstrekning, *forlengt* blokkstrekning.

4. På en og samme blokkstrekning må det ikke være mer enn ett tog om gangen.

For å oppnå denne sikkerhet, må togene meldes mellom de betjente stasjoner.

Unntak fra disse regler kan dog i særlige tilfelle gjøres av distrikt-sjefen. Se Tr. § 108 pkt. 6 og § 110.

5. Togmeldinger som nevnt i foregående punkt skal foregå enten på signaltelegraf, alminnelig telefon, togmeldingstelefon eller ved hjelp av linjeblokk, som kan være manuell eller automatisk.

På strekninger som er utstyrt med signaltelegraf eller togmeldingstelefon, skal denne i alminnelighet brukes til togmeldinger. For strekninger med linjeblokk gjelder særlig instruks. Hvis man ikke har linjeblokk, signaltelegraf eller togmeldingstelefon, skal alminnelig telefon brukes for togmeldinger. Er linjeblokk, signaltelegraf eller togmeldingstelefon i ustand, skjer togmelding på alminnelig telefon.

6.\*) En betjent stasjon må ikke gi et tog tillatelse til å kjøre ut på en blokkstrekning før stasjonen har mottatt tilfredsstillende svar på avgangsmelding fra nærmeste betjente stasjon (blokkpost) i togets kjøreretning. Se dog Tr. § 110.

7.\*) Når en stasjon har mottatt tilfredsstillende svar på avgangsmelding for et tog, er blokkstrekningen derved frigitt (disponert) for dette tog, men sperret for alle andre tog (om unntak se Tr. § 108 pkt. 6).

\*) Art. 1.6 og 1.7 gjelder ikke stasjoner på strekning med virksom linjeblokk.

## 1.8—1.11

### 8. *Ansvar for togmeldinger.*

Ansvar for togmeldingers riktige utførelse, herunder føring av togmeldingsbok, påhviler togekspeditøren eller den tjenestemann som er særskilt beordret til å sende og motta togmeldinger (se art. 2.2).

I de tilfelle togekspeditøren er fritatt for egenhendig å ekspedere togmeldinger, skal han så vidt mulig kontrollere at togmeldingstjenesten utføres riktig.

### 9. *Togmeldingsbok.*

Enhver sendt og mottatt togmelding skal straks føres inn i en dertil bestemt bok, *togmeldingsboka* (formular 662 a, b, c). Togmeldingsboka skal alltid vise om en blokkstrekning er frigitt for tog og i tilfelle hvilket, eller om den er sperret. Togmeldingsboka skal føres med nøyaktighet, slik at den til enhver tid viser når avgangs- og ankomstmeldinger er utvekslet og når togene er kommet og gått eller passert. Innføringen skal foretas *umiddelbart* etter at hver enkelt melding er utvekslet og snarest mulig etter at et tog er kommet, gått eller passert.

Til innføring i togmeldingsboka skal brukes blekk eller kopiblyant. *Radering i togmeldingsboka er strengt forbudt.*

### 10. *Kontrollmiddel på togmeldingsapparater.*

Når en blokkstrekning er sperret, skal det som synlig tegn på dette festes en rund, rødfarget kontrollplate (diameter ca. 10 cm) på togmeldingsapparatet (herunder blokkapparat, telefonapparat). Kontrollplaten skal brukes i følgende tilfelle:

1. Når signal D er sendt eller mottatt.
2. Når linjebrudd er satt i verk (Tr. § 74 — S-sirk. nr. 316).
3. Når vogner er ført ut på linjen (Tr. § 75, S-sirk. nr. 230 og 323).
4. Når det kjøres kiptog eller hjelpelok. som ikke skal kjøre fram til nærmeste betjente stasjon (Tr. § 114).
5. Når arbeidstog e. l. disponerer en strekning (S-sirk. 383).

Kontrollplaten skal fjernes når signal E er utvekslet eller når blokkstrekningen igjen er fri.

For øvrig skal det ikke brukes kontrollmiddel på togmeldingsapparater.

### 11. *Opprettelse og nedleggelse av stasjoner.*

a. Distriktsjefen fastsetter i henhold til Tr. § 108 punkt 2 fra hvilket tidspunkt *midlertidig stasjon* for togmeldinger (togmeldingstasjon) skal opprettes og i tilfelle atter nedlegges og underretter alle vedkommende stasjoner og alt vedkommende personale om dette.

Ved opprettelse av midlertidig stasjon skal togekspeditøren når han tiltrer tjenesten, forholde i samsvar med Tr. § 108 punkt 5. Hvis signal-



telegrafen eller togmeldingstelefonen er gjennomkoplet, skal han bryte gjennomkoplingen og kople inn den midlertidige stasjons togmeldingsapparat.

Når alt er klart, oppretter han stasjon til den av distriktsjefen bestemte tid ved å sende slikt telegram (TBD) til de nærmeste betjente stasjoner: «*Stasjon opprettes nå ved . . .*»

Togmeldinger og tog ekspederes deretter på vanlig måte.

b. Distriktsjefen treffer bestemmelse om utlevering og tilbakelevering av nøkler for den midlertidige stasjons sporveksler og fastsetter innkjørsignalsteder og passersignalsted.

c. Opprettes midlertidig stasjon på et sted som ikke har kryssingspor, f. eks. ved stoppested med bare en sporveksel i hovedsporet, gjelder følgende regler :

1. Distriktsjefen fastsetter et bestemt signalsted hvor signal «passér» eller signal «stopp» skal vises. Dette signalsted danner grensen mellom de 2 blokkstrekninger. Innkjørsignal vises ikke med mindre distriktsjefen treffer særlig bestemmelse om det.

Når det fra signalstedet vises «stopp» mot tog, skal dette stoppe *foran* signalet slik at fremadliggende blokkstrekning ikke blir belagt.

2. Signalene «stopp» og «passér» skal ordinært vises fra signalstedet i de tilfelle de er foreskrevet brukt ved stasjoners gjennomkjørsignalsteder — jfr. Tr. § 107 pkt.ene 2 og 3 samt Sr. § 44 (tillegg III) pkt.ene 2 og 6. Se også pkt. 3 nedenfor.

3. Kjører to tog i samme retning umiddelbart etter hverandre over strekningen, skal ankomstmelding for det første tog ikke sendes før dette har forlatt stasjonen (kommet forbi signalstedet) eller er plasert på sidesporet som nevnt i neste punkt.

Har den midlertidige stasjon ikke mottatt ankomstmelding fra fremadliggende stasjon for det første av togene når avgangsmelding for det neste innløper, skal avgangsmeldingen ikke besvares før stoppsignal er satt opp — selv om det tog som meldes, har fast stopp ved stasjonen.

4. Når kryssing eller forbikjøring skal foregå ved en slik midlertidig stasjon, skal det ene tog være plasert på sidesporet, sporvekslen deretter være låst i normalstilling og nøkkelen være tatt i forvaring av togekspeditøren før ankomstmeldingen sendes for dette tog eller avgangsmelding besvares for det annet.

d. Når den midlertidige stasjon skal nedlegges, må togekspeditøren påse at alt er i orden og foreta visitasjon i samsvar med Tr. § 88 punkt d.

## 1.11—2.2

Når ankomstmelding for siste tog er mottatt, gjennomkoper han stasjonens signaltelegraf eller togmeldingstelefon. Deretter nedlegger han stasjonen ved å sende slikt telegram (TBD) til de nærmeste betjente stasjoner:

«Stasjon ved . . . . nedlegges nå.»

De nevnte telegrammer noteres med klokkeslett i de respektive stasjoners togmeldingsbok.

e. På samme måte som ovenfor bestemt for midlertidige stasjoner, opprettes *fast stasjon for togmeldinger* på bane som allerede er i drift, og nedlegges stasjon på bane som fortsatt skal være i drift.

## 2. Ekspedisjon av togmeldinger på signaltelegraf.

1. Følgende klokkesignaler brukes:

- A: 0—0000—0 for kontroll av sporvekslenes stilling på forlenget blokkstrekning.  
B: 00—00 (2 ganger) for avgangsmelding.  
C: 000 (2 ganger) for ankomstmelding.  
D: 00000 for linjen sperret, stans, hinder, fare.  
E: 00—000—0000 for frigivning av en ved D-signal sperret strekning.  
F: 000—000—000 for feilsignal.  
G: 0 for «til telefonen».

Av ovenstående klokkesignaler er signalene A, B, C, D og E å betrakte som togmeldings signaler og signalene F og G som alminnelige meldinger.

2. *Hvem som kan ekspedere togmeldinger.*

Togmeldinger skal som regel ekspederes av togekspeditøren med følgende unntak:

Stasjonsmester, eventuelt togekspeditør kan gi annen tjenestemann med bestått prøve for telegrafistaspiranter ordre om å sende og besvare A- og C-signaler og til å svare på B-signal.

Signal B skal sendes av togekspeditøren egenhendig hvis ikke distriktsjefen har fritatt ham for det.

Signal D bør sendes og besvares av togekspeditøren, men skal i nødsfall sendes og besvares av annen tjenestemann som er godkjent til togmeldingstjeneste.

Signal E skal utveksles mellom togekspeditørene personlig.

Signal F kan sendes av den som har sendt et feilaktig signal.

I de tilfelle togmeldinger etter foranstående bestemmelser ekspederes av andre enn togekspeditøren, påligger det vedkommende tjenestemann straks å gi togekspeditøren underretning om meldingen.

Signalene F og G kan brukes av tjenestemenn som er godkjent til å ekspedere togmeldinger.

3. Signaltelegrafene må ikke brukes for andre meldinger eller på annen måte enn foreskrevet i dette avsnitt.

4. Når et signal skal sendes, gjøres først kontakt ved jordnøkkelen (kommutatornøkkelen) med den ene hånd, mens signalet gis med bestemte slag på linjenøkkelen med den annen hånd. Kontakten ved jordnøkkelen skal først opphøre etter at signalet er sendt.

Hånden må løftes godt opp fra linjenøkkelen etter hvert slag for at klokkeslagene ikke skal løpe sammen.

Består et signal av flere avdelinger, skal det mellom hver avdeling gjøres minst dobbelt så stort opphold som mellom slagene i alminnelighet.

5. Signalet skal gjentas av senderen inntil svar mottas. Fås ikke svar, anses signalet som ikke sendt.

6. Signalene B og C skal alltid sendes 2 ganger og besvares hver gang med 2 slag, slik at man etter å ha mottatt 2 slag som svar på første del av meldingen, atter gjentar signalet og ikke anser meldingen mottatt av vedkommende stasjon før svaret på annen del av meldingen også er innløpt, jfr. pkt. 9.

Kommer ikke svar på annen del av meldingen straks, anses meldingen i sin helhet som ikke sendt.

De øvrige signaler med unntak av signal G, besvares med gjentaing av signalet.

7. Innløper et signal på en linje mens man selv signalerer på samme linje, slår man signal F. Etter at dette er besvart av nabostasjonen, gjentas i sin helhet det signal som skal sendes.

Innløper signaler på flere linjer samtidig, gjør man seg ferdig på en linje av gangen. Skulle signaleringen herunder opphøre på de andre linjer, kan vedkommende stasjon kalles til telefonen ved signal G og avkreves ny melding.

8. *Signal A* — 0—0000—0 — *kontrollsignal* (6 slag med dobbelt opphold etter første og femte slag), sendes av den stasjon som mottar avgangsmelding på telefon over forlenget blokkstrekning med signaltelegraf eller togmeldingstelefon, jfr. art. 6.

## 2.8—2.11

På forlengede blokkstrekninger hvor det har vært skiftet på side-spor som har sporveksel med A-låsing, brukes A-signalet også i forbindelse med ankomstmelding på telefonen, se S-sirk. 236.

9. *Signal B — 00—00 — avgangsmelding* (4 slag med dobbelt opphold etter de to første slag) skal sendes av togekspeditøren egenhendig hvis ikke distriktsjefen har fritatt ham for det. Signalet sendes til fremadliggende stasjon like før togs avgang. Før signalet sendes, må togekspeditøren i de i Tr. § 109 nevnte tilfelle ha sendt forespørsel om klar linje.

Hvis forholdene gjør det ønskelig, kan signalet sendes før toget kommer til stasjonen.

Signalet må ikke besvares med mindre alt er klart for vedkommende tog. Er dette ikke tilfelle, besvares avgangsmeldingen med D-signal, hvoretter det i telefonen gis underretning om hindringens art.

10. *Signal C — 000 — ankomstmelding* (3 slag) sendes til bakenforliggende stasjon så snart toget er kommet. Den som sender C-signal, må før han sender signalet, forvise seg om at toget i sin helhet er kommet inn på stasjonen.

Ankomstmeldingen må således ikke sendes før toget har stoppet på eller har passert stasjonen.

### *Unntak:*

Kryssingstasjon kan — for å spare tid — sende ankomstmelding før vedkommende tog er kommet inn på stasjonen. (Togekspeditøren må forvise seg om at toget i sin helhet er kommet inn på stasjonen før han gir avgangsordre for det annet tog.)

11. *Signal D — 00000 — linjen sperret, stans, hinder, fare* (5 slag) sendes til vedkommende nærmeste betjente stasjon snarest etter mottatt underretning om at linjen ikke er klar, og brukes som forbud mot togs avgang fra denne stasjon. Når D-signalet sendes over en blokkstrekning, sperres denne og vedblir å være sperret for alle tog inntil den igjen frigis ved E-signal. Etter distriktsjefens særlige ordre kan dog tog kjøre inn på eller passere en sperret blokkstrekning før denne er frigitt ved E-signal.

Innløper en avgangsmelding før blokkstrekningen er frigitt ved E-signal, svares det med D-signalet.

Den tjenestemann som sender eller tar imot signal D, skal foruten å notere klokkeslettet i vedkommende rubrikk i togmeldingsboka, også skrive følgende i merknadsrubrikken: «D sendt av (vedkommendes navn)» eller «D mottatt av (vedkommendes navn)».

Ethvert D-signal skal etterfølges av underretning pr. telefon om hindringens art og antagelige varighet, hvis dette ikke tidligere er meddelt.

12. *Signal E* — 00—000—0000 — (9 slag med dobbelt opphold etter annet og femte slag) brukes til å frigi en blokkstrekning som er sperret ved D-signal.

*Signal E* skal alltid utveksles mellom togekspeditørene personlig, og klokkeslettet noteres i vedkommende rubrikk i togmeldingsboka.

13. *Signal F* — 000—000—000 — *feilsignal* (9 slag med dobbelt opphold etter tredje og sjette slag) brukes av stasjon som har sendt feilaktig signal eller svar. Signalet gjentas inntil det besvares med F-signalet, hvorefter det riktige signal sendes.

14. *Signal G* — 0 — *til telefonen* (1 slag) brukes for å påkalle en stasjons oppmerksomhet når den er ønsket til telefonen.

Før signal G brukes, må man undersøke om vedkommende telefonlinje er ledig.

Signalet kan sendes over kortere strekninger fra stasjon til stasjon.

### 3. Ekspedisjon av togmeldinger på togmeldingstelefon.

#### 1. *Beskrivelse.*

Togmeldingstelefon er telefon som kan brukes for meldinger ved hjelp av *klokkesignaler*.

Togmeldingstelefonen kan også nyttes for samtaler, for ekspedisjon av korte telegrammer og for ekspedisjon av togmeldinger på alminnelig telefon i samsvar med art. 4 i det tilfelle som er nevnt i art. 3 pkt. 2 e.

Togmeldingsutstyret består av:

Et telefonapparat.

Tilbakespringende trykknapper (meldingsknapper) for ringing til nærmeste betjente stasjon på hver side.

Ekstraklokker med roterende skive eller pendel.

Som telefonapparat brukes enten et av stasjonens vanlige veggapparater eller et eget apparat.

Som signalklokker brukes telefonklokker med særpreget og forskjellig klang. Hver klokke er utstyrt med roterende skive eller pendel til sikker lokalisering av den klokke som ringer.

Hver trykknapp og ringeklokke har skilt med nabostasjonens navn på.

#### 2. *Bruk.*

a. For togmeldinger på togmeldingstelefon gjelder de alminnelige regler for ekspedisjon av signaler på signaltelegrafene, og de samme klokkesignaler brukes (se art. 2).

Togmeldingsbokas plass skal være umiddelbart ved telefonapparatet.

### 3.2—4.1

b. Togmeldinger på togmeldingstelefon sendes slik:

1) Meldingsknappen for vedkommende blokkstrekning trykkes ned, og ringesignal sendes samtidig ved hjelp av telefonapparatets induktorsveiv.

En *hel* omdreining av sveiven motsvarer 1 slag på signaltelegraf.

2) Den stasjon som mottar signalet, trykker ned sin tilsvarende meldingsknapp og svarer på meldingen med ringesignal. Det er uten betydning for mottaing av signalmelding om meldingsknappen på mottagerstasjonen samtidig holdes nede, da meldingen kommer fram uavhengig av dette. Ringesignalet vil mottas på telefonapparatets ringeklokke når meldingsknappen er trykt ned.

c. Togmeldingstelefonen kan gjennomkoples ved hjelp av koplevendere etter samme fremgangsmåte som ved signaltelegrafen. Man oppnår også den samme elektriske kontroll av sporvekslene på de gjennomkoplede stasjoner.

d. Telefonforbindelse med nærmeste betjente stasjon på hver side for samtaler eller for ekspedisjon av telegram fås ved at vedkommende meldingsknapp på begge stasjoner holdes nede samtidig.

For å oppnå forbindelse bruker man det oppringingsignal som er fastsatt for vedkommende stasjon.

e. Inntreffer feil slik at togmeldingssignaler ikke oppfattes helt tydelig og sikkert, må togmeldinger sendes i samsvar med art. 4.

## 4. Ekspedisjon av togmeldinger på alminnelig telefon.

1. Når togmeldinger skal sendes på alminnelig telefon, er det av særlig viktighet at så vel *stasjonsnavn* som tjenestemannssignaturer utveksles, slik at man får visshet for at meldingene besvares av den riktige stasjon.

Meldingen gis følgende form:

Avgangsmelding: «Kan tog . . . . . kjøre fra . . . . . (egen stasjons navn)? Signatur».

Ankomstmelding: «Tog . . . . . er kommet til . . . . . (egen stasjons navn). Signatur».

Hvis linjen er klar, besvares avgangsmeldingen med «Klart for tog . . . . . til . . . . . (egen stasjons navn). Signatur». I motsatt fall svares med «nei» og opplysning om grunnen til dette samt egen signatur.

Ankomstmelding besvares med «rett» og egen signatur.

For øvrig gjelder bestemmelsene om B- og C-signalene på signaltelegraf i den utstrekning det lar seg gjøre, også når avgangs- og ankomstmelding ekspederes på telefon.

2. Hvis telefonen er opptatt på grunn av samtale eller med ekspe-  
disjon av telegram med lavere signal når togmelding skal sendes, avbry-  
tes for avgangsmelding med NTX og for ankomstmelding med NT.

## 5. Fremgangsmåte når man ikke får sendt togmeldinger.

Tjenestereglementets § 110 foreskriver hvorledes man skal for-  
holde når togmeldinger på grunn av at telegrafen eller telefonen er  
i uorden, eller av annen årsak ikke kan fås ekspedert.

## 6. Framføring av tog over forlenget blokkstrekning med elektrisk kontroll gjennom signaltelegraf eller togmeldingstelefon.

1. Ved stasjoner som skal være ubetjent, skal togekspeditøren visi-  
tere stasjonens spor og sporveksler m. v. som bestemt i Tr. § 88 pkt. d.

Slik visitasjon kan dog falle bort for stasjoner hvor togsporene  
ved sporisolering er sikret mot innkjøring i besatt spor.

Gjennomkjørtogveien sikres. Kontrollåsnøkklene anbringes og  
vries om i samlelåsen. Etter at ankomstmelding for siste tog er  
mottatt, låser togekspeditøren sikkerhetslåsen for ubetjent stasjon.  
Sikkerhetslåsens nøkkel tas ut og oppbevares i stasjonens jernskap  
eller annet låst og godkjent oppbevaringssted på kontoret.

På stasjoner med komplette eller enkle sikringsanlegg forholdes det  
etter den særlige instruks som gjelder for anlegget.

Togekspeditøren skal deretter snarest mulig sende sålydende mel-  
ding til stasjonsmesterne ved begge de nærmeste stasjoner som skal  
holdes betjent for de tog som egen stasjon ikke skal være betjent  
for: « . . . . stasjon (eventuelt: og underlagte sidespor\*) er sikret for  
gjennomkjøring. Signatur».

De betjente stasjoner svarer med «rett» og signatur.

Hvis kontrollåsnøkkel for sporveksel på linjen som *ikke* kan  
kontrolleres elektrisk gjennom signaltelegraf (togmeldingstelefonen),  
ikke er på plass på egen stasjon før denne skal holdes ubetjent  
for tog, eller det for sporveksler utstyrt med D-låser ikke er mottatt  
melding fra nabostasjon om at nøkkelen er mottatt der for oppbevaring,  
skal togekspeditøren straks undersøke om nøkkelen er på nabostasjon.  
Hvis den heller ikke finnes der eller på annen måte kommer til rette, må  
togekspeditøren underrette de nærmeste stasjoner som skal være betjente  
for neste tog om dette og i tilfelle oppgi hvilke sporveksler det gjelder.

\*) Herunder også sidespor på underlagte stoppesteder. Ved D-låste  
sidespor skal dette nevnes i meldingen fra begge de stasjoner som oppbevarer  
kontrollåsnøkkel til sidesporet.

## 6.1—6.2

De meldinger som er nevnt foran, noteres i togmeldingsboka med anførsel av klokkeslett og signatur.

2. *Melding av tog* mellom de betjente stasjoner i hver ende av den forlengede blokkstrekning skal utføres slik :

a. Avgangsmelding sendes på telefonen i samsvar med art. 4.

b. Den stasjon som mottar meldingen, svarer «Vent» og sender A-signalet på signaltelegrafan (togmeldingstelefonen) i retning mot den stasjon som har sendt avgangsmeldingen på telefonen.

c. Får man riktig svar på A-signalet, har man sikkerhet for at sporvekslene i gjennomkjørtogveien ved mellomliggende ubetjente stasjoner er låst i riktig stilling. Det samme gjelder de sporveksler på linjen som er underlagt elektrisk kontroll gjennom signaltelegrafan (togmeldingstelefonen). (Sporveksler sikret ved D-låssystemet er som regel *ikke* underlagt elektrisk kontroll.)

Stasjonen svarer så på avgangsmeldingen i samsvar med art. 4.

d. Får man ikke riktig svar på A-signalet, har man heller ikke den kontroll på sporvekslene som er nevnt i foregående punkt, og avgangsmeldingen skal da ikke besvares på vanlig måte. (Selv om slikt svar — i samsvar med art. 4 — skulle bli gitt, skal det ikke godtas.)

Svaret på avgangsmeldingen skal i dette tilfelle lyde: «*Kontrollen av sporvekslene ikke i orden. For øvrig klart for tog . . . . til . . . . (egen stasjons navn. Signatur)*».

Dette svar skal skrives ned som telegram og gjenpart leveres togfører og lokomotivfører mot kvittering. Toget får ved dette en betinget kjøretillatelse over vedkommende strekning. Det skal stoppe foran alle sporveksler, og deres stilling skal undersøkes før toget kjører over.

Begge stasjoner skal straks sende melding til distriktsjefen og telegrafmesteren når de ikke har oppnådd forbindelse gjennom signaltelegrafan eller togmeldingstelefonen.

e. Når det er mottatt melding fra ubetjent stasjon om manglende kontroll med sporveksler på linjen som ikke er underlagt elektrisk kontroll (se punkt 1 nest siste avsnitt), skal togfører og lokomotivfører ha betinget kjøreordre med påbud om å stoppe foran *vedkommende* veksler og undersøke dens stilling før toget kjører over.



3. Inntreffer det uregelmæssigheter ved hovedsignaler på ubetjente stasjoner, kommer bestemmelsene i Sr. § 71 pkt. 4 og 5 til anvendelse.

4. Når en ubetjent stasjon atter skal betjenes for togmeldinger, må togekspeditøren i henhold til Tr. § 103 pkt. 5 først ha undersøkt om det eller de tog som stasjonen ikke har vært betjent for, er passert og at siste tog er kommet fram til vedkommende betjente nabo-stasjon.

Først når bekreftende svar på denne forespørsel er mottatt, skal samlelåsens (eventuelt koplevenderens) sikkerhetslås for ubetjent stasjon låses opp.

På stasjoner med komplette eller enkle sikringsanlegg forholdes det i samsvar med instruksen for bruken av sikringsanlegget.

Togekspeditøren skal deretter underrette begge de nærmeste stasjoner som skal være betjent for neste tog, om at signaltelegrafene eller togmeldingstelefonen atter er innkoplet ved sålydende melding:

«Signaltelegrafene (togmeldingstelefonen) er koplet inn på . . . . stasjon. Signatur».

De nevnte stasjoner besvarer dette med «rett» og signatur.

Forannevnte meldinger mellom stasjonene noteres i togmeldingsboka med anførsel av klokkeslett og signatur.

## 7. Togmeldinger over forlenget blokkstrekning som ikke har linjeblokering og heller ikke elektrisk kontroll gjennom signaltelegraf eller togmeldingstelefon.

1. Har de ubetjente stasjoner kontrollåste sporveksler, forholdes som bestemt i art. 6.1.

Ved ubetjente stasjoner med håndstilte sporveksler uten kontrollåsing eller forrigling, skal gjennomkjørtogveien sikres ved låste klaver på veksleene. Nøklene skal oppbevares i stasjonens jernskap eller annet låst og godkjent oppbevaringssted. Også i dette tilfelle skal melding som nevnt i art. 6.1, sendes nærmeste stasjon på begge sider som fortsatt skal være betjent. Meldingen skal også omfatte eventuelle sidespor og noteres i togmeldingsboka med klokkeslett og signatur.

2. Melding av tog mellom de betjente stasjoner i hver ende av den forlengede blokkstrekning skal foregå som foreskrevet i art. 4.

Før avgangsmelding sendes eller besvares, må togekspeditøren ha forvissnet seg om at melding i samsvar med art. 6.1 er mottatt fra alle mellomliggende ubetjente stasjoner.

### 7.3—8.5

3. Er melding som nevnt i foregående punkt ikke mottatt fra en eller flere av de ubetjente stasjoner, skal togfører og lokomotivfører ha skriftlig underretning om dette. Toget får ved dette en betinget kjøretillatelse over strekningen og må stoppe foran sporvekslene ved vedkommende stasjon(er) og ikke kjøre over før de er undersøkt og funnet i orden.

Mangler melding om kontroll med sporveksler på linjen, forholdes i samsvar med art. 6 pkt. 2 e.

Unnlatelse av å sende slik melding skal i gjentakelsestilfelle meldes til distriktsjefen.

4. Når en ubetjent stasjon igjen skal gjøres betjent, forholdes i samsvar med art. 6.4. Meldingen til de betjente stasjoner skal i dette tilfelle lyde: «- - - - - stasjon er igjen betjent for ekspedisjon av togmeldinger».

### 8. Melding om forsinket tog.

1. Når et tog ved avgang eller passering er forsinket 10 min. eller mer — eller etter distriktsjefens bestemmelse for visse tog 5 minutter eller mer — skal stasjonen straks melde forsinkelsen pr. telefon til distriktets hovedstasjon, som lar meldingen gå videre til togledelsen. Er telefonen opptatt, avbrytes med NTX.

Togets endestasjon skal melde til distriktsjefen når toget er kommet  $\frac{1}{2}$  time eller mer forsinket, og den skal samtidig gi opplysning om grunnen til forsinkelsen.

Forsinkelsesmeldinger noteres i togmeldingsboka med angivelse av når meldingen er sendt, og tjenestemannens signatur.

2. Etter at man har fått forbindelse med hovedstasjonen, meldes togets nummer eller bokstav, forsinkelsens størrelse, stasjonens navn, f. eks.: «Tog 102 (gikk) 17 min. forsinket fra Greåker» (tallene gjentas). Signaturer utveksles. Forsinkelsens årsak tilføyes når forsinkelsen er oppstått ved stasjonen eller på blokkstrekningen foran denne.

3. Når forsinkelsesmelding er mottatt, skal hovedstasjonen etter distriktsjefens nærmere bestemmelse varsle de stasjoner som toget ikke har passert.

4. Melding om forsinkelse på over 15 minutter slås opp på vedkommende stasjoner hvor toget stopper for av- og/eller påstigning, til underretning for publikum.

5. Blir et tog stående ved stasjonen eller på linjen på grunn av lokomotivskade, snehindring, stor trafikk o. l., og det antas at oppholdet blir over 15 minutter, sendes straks melding til distriktsjefen om det.

I meldingen gis opplysning om hindringens art og om ekstra lokomotiv anses påkrevd, eller i motsatt fall når toget antas å kunne fortsette.

6. For ekstratog som kjøres etter telegrafisk eller uten bestemt rute, innmeldes klokkeslettet for togets avgang fra eller passering av stasjonen.

For kongelige ekstratog skal enhver forsinkelse meldes til distriktets hovedstasjon.

## 9. Behandling av signaltelegrafien.

### 1. Regulering av signalklokken.

Normal innstilling:

Slagstørrelsen for ankeret (avstanden mellom ankeret og reguler-skruens hode når ankeret er tiltrukket) bør være mellom 1 og 1.5 mm.

Ankerfjæren bør være *halvt strammet*.

Avstanden mellom hammeren og klokkeskålen bør være mellom 3 og 5 mm.

Lagerskruene for ankeret må ikke være for hårdt tilskrudd.

### 2. Feil ved signaltelegrafien.

Får man ikke svar når signal er sendt gjentagne ganger, skal undersøkelse foretas på følgende måte:

Kontakt gjøres med jordnøkkelen (kommutatornøkkelen). Mellom vedkommende signalnøkkels batterikontaktspisser stikkes en kontaktfil eller knivspiss. Slår herunder egen stasjons klokke til vedkommende side, er de indre ledninger i orden. Slår ikke klokken, er det feil i de indre ledninger.

Alle kontakter renses. Alle forbindelser ved kontaktbolter og festeskruer undersøkes. På klokken kontrolleres reguleringen og lynavlederen. Batteriet og dets forbindelser etterses.

Er ovenstående undersøkelse foretatt og alt funnet i orden, er sannsynligvis feilen utenfor egen stasjon fra signalnøkkelen midtskinne.

Nabostasjonen ved feilsiden underrettes pr. telefon og anmodes om å undersøke sin stasjon.

Finnes heller ingen feil i denne stasjon, er det brudd på den ytre ledning.

Det sendes da ut fra hver av de to stasjoner en mann for å rette feilen.

I signaltelegraflinjer er det som regel spesielle kontaktinnretninger til kontroll av sporvekslers stilling, til gjennomkopling av stasjoner som skal være ubetjent o. l. Når en feil antas å skrive seg fra noen av disse innretninger, må vedkommende elektromester snarest underrettes, så feilen kan bli rettet.

