

405.1

Trykk nr. 405.1

Trykt i oktober 1964

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner  
Hovedadministrasjonen



**Fellesforskrifter**  
for stasjons-, tog og linjetjenesten

2. utgave

Gjelder fra og med 1. november 1964

3. opplag 1982



Fra samme dato oppheves:

Trykk 405.1 av juni 1959 med rettelsesbladene 1—5.

Hovedstyrets sirkulære nr.: 552.

Sikkerhetssirkulærene nr.: 17, 70, 137, 138, 167, 181, 241, 267, 280,  
308, 455, 505 og 552.

Eks. 2

656.2 (481)(083)  
NSB

## 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	—	—	Nov. 1964	19			
2	—	—	Mai 1966	20			
3	—	—	Mai 1973	21			
4	—	—	Nov. 1975	22			
5	—	—	Mai 1978	23			
6	—	—	Febr. 1982	24			
7	10.10.83	May	1.3.1983	25			
8	4.2.85	"	1.12.1984	26			
9	25.11.85	"	Aug 1985	27			
10	20.3.87	"	1.3.1987	28			
11	1.10.89		1.10.1989	29			
12			1.3.1990	30			
13			1.3.1991	31			
14			8.4.1991	32			
15			1.9.1991	33			
16				34			
17				35			
18				36			

Trykk nr. 405.1 deles ut til:

Alt personale i sikkerhetstjenesten.

Personale ved Hovedadministrasjonen, distriktskontorer, lokomotivstaller, verksteder, elektrotjenesten, jernbaneanleggene og annet personale i nødvendig utstrekning.

## Tjenesteskriver utgitt av Norges Statsbaner

Hovedadministrasjonen



# Fellesforskrifter

## for stasjons-, tog og linjetjenesten

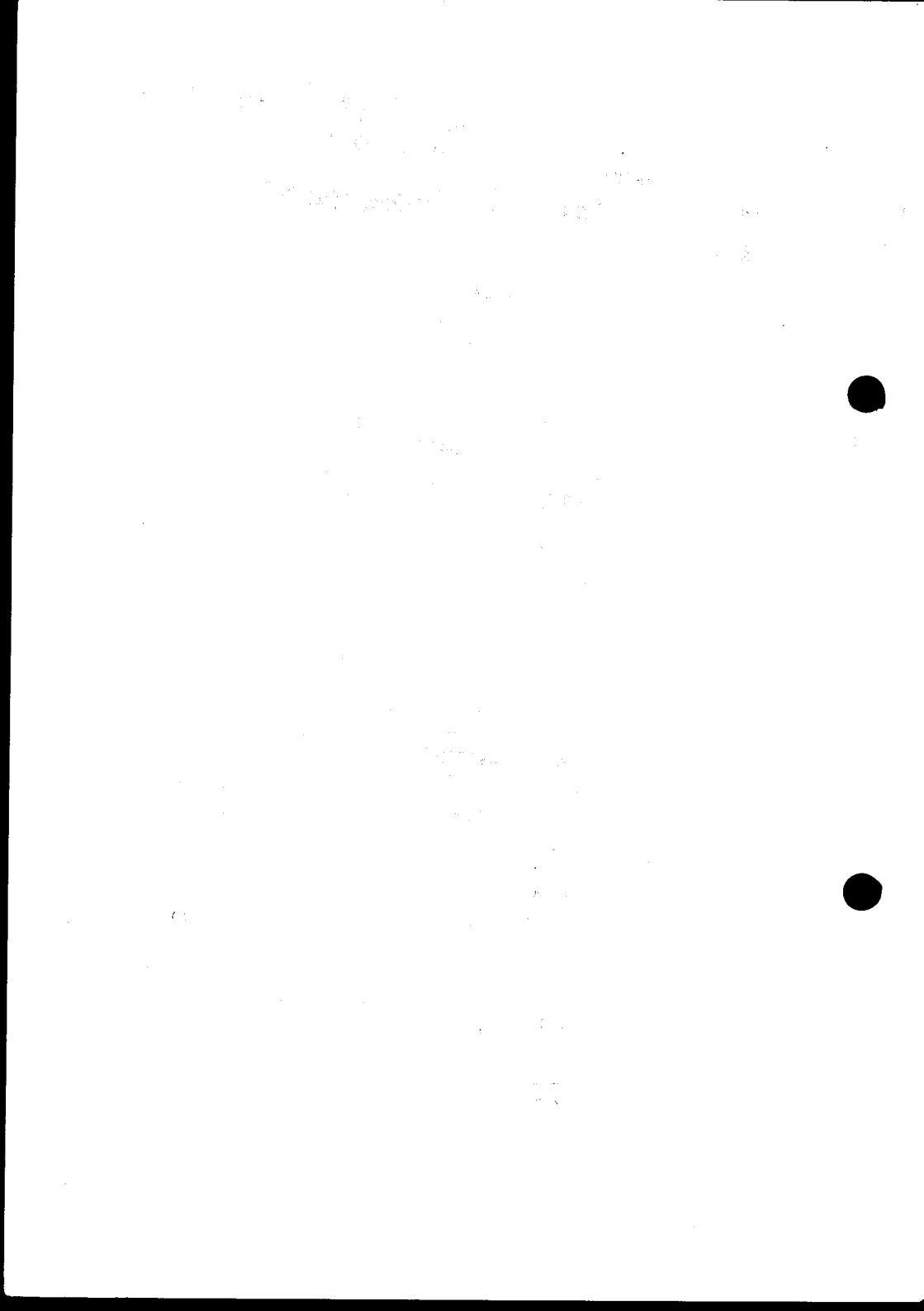
Rettelsesblad nr. 6.

Gjelder f.o.m. 1. februar 1982.

Følgende rettelselser foretas:

- Side merket 1—8 art. 8 pkt. 1.2., strykes i 2. og 3. linje «(automatisk eller håndbetjent)».
- » » 8 art. 8 pkt. 1.2., andre avsnitt, rettes i 5. linje «30 km» til «40 km».
  - » » 66—72 art. 72 pkt. 1.1., rettes i siste linje «30 km» til «40 km».
  - » » 73—89 art. 76 pkt. 1.1., rettes i 4. linje «30 km» til «40 km».
  - » » 130 art. 130 pkt. 5.1.5., rettes i siste linje «30 km» til «40 km».
  - » » 180 art. 180 pkt. 1.1., rettes i 3. linje «30 km» til «40 km».  
og i pkt. 1.5., rettes i 2. og 3. linje «i art. 162 pkt. 1.9.—1.10» til i  
«særskilt innstruks (se trykk 405.5)».
  - » » 249 art. 249 pkt. 1.4., rettes i siste linje «30 km» til «40 km».
  - » » 299—400 art. 310 pkt. 1.1., rettes i siste linje «30 km» til «40 km».

Sidene merket art. 40/41, 139—149/149, 149—155/156, 156/156 (art. 2.2.3.—2.5.4.), 156/156 (art. 2.5.4.—2.8.1.), 156/156—161, 201—228/229—248, 251—257/257 og 258—281/282—298 byttes med vedlagte tilsvarende nye sider.



Om visitasjon av spor og sporveksler på stasjoner på fjernstyrt strekning, se pkt. 12.9.

**12.11.** Når det gjelder kongelige personers reise i tog avgjør Generaldirektøren om 2 lok skal nyttes i spesielle tilfelle.

Distriktsjefen bestemmer for hvert enkelt tilfelle hvor det skal være reserve-lokomotiv.

**12.12.** Hvis det rullende materiell i den nærmeste foregående tid ikke har vært brukt, skal det prøvekjøres før det brukes i ekstrasaget.

For øvrig følges gjeldende bestemmelser for sammensetting og framføring av tog.

**12.13.** For kongelig ekstrasag skal alle forsinkelser, uansett størrelse, meldes til toglederen (se trykk 404.1).

**12.14.** Skal personer tilhørende kongehuset reise med ordinært tog, bør en overordnet tjenestemann ved distriktsadministrasjonen følge med toget. På den strekning reisen foregår, skal det ved daglys flagges på stasjonene etter bestemmelsene i trykk 405.3.

For øvrig følges de av foranstående bestemmelser som distriktsjefen i det enkelte tilfelle finner nødvendig.

**12.15.** Den ledsagende tjenestemann (se pkt. 12.8 og 12.14) skal umiddelbart etter avslutning av ledsagertjenesten sende telegrafisk melding til Hovedadministrasjonen (Rutekontoret) med opplysninger om

- forsinkelser med angivelse av årsak,
- feil og mangler av teknisk art vedrørende lokomotiv(er) og vogner i toget,
- andre uregelmessigheter, som det kan være grunn til å påpeke.

Melding skal også sendes når toget framføres uten uregelmessigheter.



**41. Hva en rute i ruteboka skal inneholde.**

**1.1.** Enkelte av de opplysninger som en rute i ruteboka skal inneholde, skal angis med etterfølgende forkortelser eller tegn:

I innledningen til togenes ruter:

- Et. = ekspresstog.
- Ht. = hurtigtog.
- Pt. = persontog.
- Lt. = lokaltog.
- Gt. = godstog.
- Kl. = vognklasse.
- Hbr. = håndbremset.
- Aks. = største tillatte akselantall.
- Sth. = største tillatte kjørehastighet i km pr. time.

I togenes ruter:

- a. Dobbeltsporet bane skal angis med 2 loddrette parallelle streker til venstre for navnene på stasjoner m.v.
- b. Stasjoner skal trykkes med vanlig skrift og blokkposter (Bp) med kursiv skrift til venstre i vedkommende rubrikk, mens stoppesteder og holdeplasser som toget stopper ved skal trykkes med kursiv skrift til høyre i rubrikken.  
Stjerne etter stasjonsnavnet betegner at alle togspor på stasjonen er sikret mot innkjøring i besatt spor.
- c. Strekninger med fjernstyring skal angis ved en tykk loddrett bolgestrek. Bolgestrek skal også angis ved grensestasjon når togekspeditor ikke tjenstgjør til vedkommende tog.  
Strekninger med automatisk linjeblokk uten fjernstyring skal angis ved en tykk ubrutt loddrett strek og strekninger med håndbetjent linjeblokk ved en tykk stiplet loddrett strek.  
Angivelsene skal stå til høyre for navnene på stasjoner m.v.
- d. Hovedsignal skal angis ved  (signal 21) eller  (signal 22) som betegner det signalbilde som hovedsignal vanligvis skal vise for toget ved inn- og utkjøring på stasjon eller ved blokkpost. Har stasjonen ytre og indre innkjørhovedsignaler, skal signalbilde for indre innkjørhovedsignal(er) også angis.  
Enkelt innkjørsignalapparat skal angis ved o (signal 21).

**139. Kjøring av hjelpelokomotiv og kiptog.**

1.1. Når et tog med fast eller for tilfellet beordret hjelpelokomotiv innstilles på grunn av forsinkelse eller annen årsak og istedet kjøres etter ny rute (B-rute), må samtidig det returnerende hjelpelokomotiv innstilles.

Ny ordre for kjøring av hjelpelokomotivet må i tilfelle sendes ut.

**140. Fullmakt for stasjon til å iverksette kjøring (innstilling) av hjelpelokomotiv, løslokomotiv og kiptog.**

1.1. Faste hjelpelokomotiver, regelmessige løslokomotiver og kiptog beordres kjørt eller innstilt av distriktsjefen og kan ekstraordinært innstilles av de stasjoner som har fullmakt til det.

141—148. (Reservennummer.)

**149. Disponering av strekning for kjøring av arbeidstog.**

1.1. Ved disponering av strekning for kjøring av arbeidstog, kan flere av baneavdelingens arbeidsmaskiner (se art. 425—436) samt trekkaggregat med vogn for opplasting og tømning av avfall fra ballastrensemaskin, og elektroavdelingens skinnetraktor med revisjonsvogn, samtidig kjøres ut på og arbeide på samme blokkstrekning.

I tillegg til bestemmelsene i trykk 401 gjelder for slik kjøring etterfølgende bestemmelser.

1.1.1. Flere enheter som kjøres samlet på denne måte, betraktes som et arbeidstog.

1.1.2. Kjøringen kan foregå etter følgende alternativer:

På strekning uten linjeblokk:

a. Alle enheter kjører samlet ut fra samme stasjon ved disponeringens begynnelse og samlet tilbake til samme stasjon, eller fram til nærmeste fremadliggende betjente stasjon ved disponeringens slutt.

Togmeldinger utveksles på vanlig måte.

- b. Alle enheter kjører samlet ut fra en stasjon, deles på linjen i 2 grupper hvorav den ene kjører fram til nærmeste fremadliggende betjente stasjon, den andre tilbake til utgangsstasjonen.

Togmeldinger utveksles som bestemt for tog med hjelpelokomotiv (se trykk 401 § 139 pkt. 4).

- c. 2 enheter, eller grupper av enheter, kan samtidig disponere hver sin del av samme blokkstrekning fram til bestemt sted på linjen (angitt ved linjens oppmerking med angivelse av tideler av kilometer), slik at enhetene kjører ut fra og tilbake til hver sin betjente stasjon.

Er avstanden mellom de punkter disponeringen gjelder fram til 1 km eller mindre, er disse å anse som farepunkter og skal dekket med stoppsignaler som foreskrevet i trykk 401 § 236. Arbeidstogene skal i tilfelle stoppe foran stoppsignalene og bare kjøre videre etter at togførerne har konferert med hverandre.

Togmeldinger utveksles særskilt for hvert arbeidstog. Når arbeidstoget er kommet inn på vedkommende stasjon, sender togekspeditøren slik melding til vedkommende nabostasjon: «Arbeidstoget er kommet inn her». Etter at det siste arbeidstog er kommet inn, utveksles ankomstmelding.

#### På strekning med automatisk linjeblokk:

Alle enheter kjører samlet ut fra og inn til samme stasjon, eller fram til nærmeste fremadliggende betjente stasjon.

Har arbeidstoget for noen del (en eller flere enheter) kjørt forbi blokksignal, skal arbeidstoget (samtlige enheter) kjøre fram til nærmeste fremadliggende betjente stasjon.

#### På strekning med håndbetjent linjeblokk:

På strekning med håndbetjent linjeblokk tillates ikke kjøring etter disse bestemmelser.

**1.1.3.** Ordren for kjøringen skal angi enhetenes tekniske betegnelse (antall), i tilfelle særskilt for hvert arbeidstog (hver enkelt gruppe). Videre skal det angis hvem som er togfører, i tilfelle for hvert arbeidstog.

Det skal tydelig framgå av ordren på hvilken måte kjøringen skal foregå i det enkelte tilfelle.

**1.1.4.** Ordren skal foruten til togføreren fordeles til føreren på samtlige enheter i arbeidstoget.

På strekning uten linjeblokk skal ordren dessuten fordeles til togtjeningen i det tog som først skal benytte vedkommende blokkstrekning etter at disponeringen er opphevet.



På strekning med automatisk linjeblokk, men hvor denne for tilfelle ikke er virksom, skal ordren tildeles togbetjeningen av togekspeditøren.

**1.1.5.** Signal for ut- og innkjøring gjelder for samtlige enheter i arbeidstoget. Føreren på den forreste enhet er ansvarlig for iakttakelse av signalene.

Under ut- og innkjøring skal avstanden mellom enhetene avpasses slik at signal 91 «Baklamper» på forankjørende enhet er godt synbart. Fra samtlige enheter skal det dessuten vises signal 2d «Varsom» både som dag- og nattsignal. Kjørehastigheten skal ikke være større enn at det kan stoppes på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet, høyst 40 km pr. time.

For kjøring over planoverganger gjelder bestemmelsene i art. 73 pkt. 1.3.

**1.1.6.** Etter hver disponering skal togføreren i arbeidstoget melde fra til togekspeditøren om at samtlige enheter i arbeidstoget er kommet inn fra linjen.

Først etter at togekspeditøren har mottatt denne melding, kan disponeringen av strekningen oppheves.

På strekning uten linjeblokk skal togføreren, i tillegg til nevnte melding, samle inn og levere alle kjøresedlene til togekspeditøren.

**1.1.7.** TOGFØREREN skal sørge for den nødvendige forbindelse mellom førerne på de enkelte enheter, og skal i tilfelle avtale tid og sted hvor enhetene skal samles, for derfra å kjøre samlet inn til vedkommende stasjon.

Under innkjøringen skal togføreren ta plass på b a k e r s t e enhet.

**150—155.** (Reservenummer.)

## Bestemmelser vedrørende tog og togtjenesten.

### 156. Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne.

#### Revisjon av vogner.

1.1. Besiktigelse og revisjon av materiellet skal utføres slik som bestemt ved særlige instruksjer.

Når en vogn må tas ut av bruk for revisjon eller reparasjon, skal vognen påsettes tydelige merker som ikke må tas bort før rette vedkommende har godkjent at vognen igjen tas i bruk.

Vognvisitørene må sende godsvogner til revisjon i god tid, slik at de ikke brukes etter revisjonsterminens utløp.

#### Revisjonsterminer for personvogner.

1.2. Fullstendig revisjon av person-, post- og konduktørvogner foretas med mellomrom som bestemmes etter vognenes km-løp, men senest innen 2 år etter siste revisjon (trykk 731.2).

Vognenes km-løp registreres av Hovedadministrasjonen på grunnlag av fastsatte rapporteringsrutiner.

#### Revisjonsterminer for godsvogner.

1.3. For fullstendig revisjon av godsvogner gjelder følgende terminer, som er angitt på vognene ved tilsvarende merking.

1.3.1.

5 REV	X	00.00.00
-------	---	----------

Nyere vogner har som regel 5 års revisjonsterminer. Dette er tilkjennegitt ved at tallet 5 er påført foran forkortelsen REV i revisjonspåskriften. (I revisjonspåskriften er også angitt dato for siste revisjon.)

1.3.2.

4 REV	X	00.00.00
-------	---	----------

Vogner som har tallet 4 påført foran forkortelsen REV i revisjonspåskriften, har 4 års revisjonsterminer.

**2.2.3.** Oppdages varmgang underveis og det ikke innen rimelig tid er mulig å få tilkalt vognvisitør, må togføreren avgjøre om vognen kan fortsette eller om den må settes ut og undersøkes av vognvisitør.

Er akselkassen i slike tilfelle ikke varmere enn at hånden kan holdes på den, kan vognen som regel fortsette. Togføreren må først fylle litt olje i den varmgåtte akselkasse og foreta ny undersøkelse ved de følgende stasjoner. Bedres ikke forholdet, må vognen settes ut. Dette bør alltid gjøres når lageret er så varmt at akselkassen ikke kan berøres.

### **2.3. Behandling av varmgått vogn.**

**2.3.1.** Vogn som er gått varm, må settes ut av toget så snart som mulig. Før vognen sendes videre, skal den i alminnelighet være behandlet og godkjent av vognvisitør.

Hvis togbetjeningen helt eller delvis har utbedret varmgangen (se pkt. 2.4), slik at vognen kan fortsette til bestemmelsesstasjonen, skal lageret kontrolleres av vognvisitør før vognen sendes fra stasjonen.

### **2.4. Ompakking av glidelager.**

**2.4.1.** Ompakking av glidelager på vognaksler kan foretas av lokomotivpersonalet med hjelp av konduktør og/eller stasjonspersonale.

Ompakking bør fortrinnsvis skje på stasjoner. (På stasjoner der det er vognvisitør til stede, utfører denne ompakkingen.)

Toglokomotiv som er énnmannsbetjent må ikke forlates uten at håndbremsen er satt til og håndtaket for motorromkopleren er tatt av. Håndbremsen må settes til i konduktørvognen (konduktøravdelingen), og vognens (vognavdelingens) dører låses hvis konduktøren forlater vognen.

Distriktsjefen bestemmer om og i hvilken utstrekning det må læres opp personale til dette arbeid, og hvilke lokomotiver som bør utstyres med nødvendig utstyr for ompakking.

### **2.5. Hjulslag.**

**2.5.1.** Et hjul (vogn-, traktor- eller lokomotivhjul) som det er blitt slag i (dvs. en flate på hjulbanen), kan under kjøringen påføre skader på skinnegangen m.v. og kan når hjulslaget får en viss størrelse, bli farlig for sikkerheten.

Risikoen for skader på skinnene er størst ved kjørehastigheter mellom 15 og 45 km/h. Lav temperatur øker risikoen.

**2.5.2.** Stasjons- og togbetjening, og også annet personale, bl.a. linjepersonale, skal ha oppmerksomheten henvendt på om det er slag i hjulene. Når hjulslag oppdages, skal togføreren straks underrettes. Hvis togføreren ikke er til stede (f.eks. ved skifting) må togekspeditør eller vognvisitor underrettes. Linjepersonalet må forsøke å stoppe toget når hjulslag oppdages, eller underrette fjernstyringsoperatøren eller nærmeste stasjon/stoppested hvor det er betjening til stede.

**2.5.3.** Togføreren må måle hjulslagets lengde. Særskilt «mal» til dette finnes i konduktørvogner og på lokomotiver. Hjulslaget vil som regel være «urent» og noe avrundet mot endene. Dessuten vil det ofte være opphopet materiale («rubb») som er revet bort fra flaten og avleiret på hjulbanen. Ved målingen må det derfor gis et skjønnsmessig tillegg for materialoppbyggingen og hjulslagets avrundning. Hjulslaget må alltid måles på begge hjul på samme aksel.

**2.5.4.** Ved hjulslag gjelder følgende grensemål:

a. Vogner.

I lokal norsk trafikk må vogner ikke brukes dersom hjulslaget er større enn 60 mm på hjul med diameter 900 mm og større, og 40 mm på hjul med diameter mindre enn 900 mm. (Tilsvarende ca. 1 mm «pilhøyde», dvs. den forkortelse slaget har forårsaket av hjulradien).

Vogner må heller ikke brukes dersom det har «rubb» av høyde på mer enn 1 mm.

Vogner med hjulslag eller «rubb» som overskrider disse grenser skal settes ut av toget. Under framføring til utsettingsstasjonen skal kjørehastigheten nedsettes til 10 km/h.

Ved lave temperaturer (under ca.  $\div 10^{\circ}\text{C}$ ) skal også vogner med hjulslag på over 40 mm settes ut av toget (30 mm ved hjuldiameter mindre enn 900 mm). Ønskes vognen likevel framført over en kortere strekning, skal kjørehastigheten ikke overskride 10 km/h.

I alle tilfeller hvor hjulslag/«rubb» vil ha betydning for kjørehastigheten, skal tog- og lokomotivfører gis melding om forholdet.

I internasjonal trafikk gjelder bestemmelsen i RIV-reglementet om at vogner med større hjulslag enn 60 mm, eller «rubb» høyere enn 1 mm berettiger til tilbakevisning ved grensestasjon.

Etter overenskomst mellom NSB og SJ settes denne bestemmelse midlertidig ut av kraft i trafikk til/fra og gjennom Sverige. I stedet gjelder følgende:

Vogner med hjulslag som er større enn 40 mm kan tilbakevises av grensestasjonene, unntatt svenske vogner i retur til Sverige og norske vogner i retur til Norge.

Ved utgangs- og opplastingsstasjoner må det nøye påses at det ikke brukes vogner med større hjulslag enn nevnt når vognene skal til utlandet.

b. Trekkaggregater.

Skifteaggregater med største hastighet 50 km/h må ikke brukes dersom hjulslaget overskrider 2 mm pilhøyde.

Øvrige trekkaggregater må ikke nyttes dersom hjulslaget overskrider 1 mm pilhøyde.

**2.5.5.** Hvor det er vognvisitør, skal han avgjøre om vogn med hjulslag kan tas med i toget. Togføreren må gi vognvisitøren fyllestgjørende opplysninger om hva som har vært bemerket under vognens gang. Hvor vognvisitør ikke er til stede, treffer togføreren avgjørelsen.

Når det er mulig, skal vedkommende vognvisitør på forhånd underrettes om hjulslaget, slik at han kan være til stede og straks undersøke skaden når toget kommer.

Når et tog kommer til endestasjonen med vogn som har hjulslag, må togføreren sørge for at vognvisitør blir underrettet om forholdet.

**2.5.6.** Er hjulslag oppstått i et vognhjul, må dette ikke bremses dersom:

- hjulslaget er kombinert med «rubb», eller
- det kan antas at feil ved trykkluftbremsen er årsak til hjulslaget.

## 2.6. Avsporing.

**2.6.1.** Avsporet vogn må ikke brukes i trafikk før den er blitt undersøkt av vognvisitør.

Godsvogner som har sporet av under skifting, kan brukes i trafikk dersom vognvisitør finner det sikkerhetsmessig forsvarlig.

Godsvogner som har sporet av i tog, skal sendes verksted for nærmere undersøkelse (bl.a. kontroll av akslene med hensyn til kast).

Personvogner som har sporet av, skal alltid sendes verksted for slik undersøkelse.

**2.6.2.** Avsporet trekkraftaggregat må ikke brukes før det er undersøkt slik:

- a. Trekkraftaggregater som bare brukes til skifting, skal undersøkes av tjenestemann som er bemyndiget til det av distriktsjefen.
- b. Alle andre trekkraftaggregater skal sendes verksted for fullstendig undersøkelse (bl.a. kontroll av akslene med hensyn til kast).

## 2.7. Ettersyn av buffere på siste vogn i tog.

**2.7.1.** Vognvisitør skal under visitasjon av tog også forvise seg om at siste vogns bakerste buffere og deres fester er i orden.

På utgangsstasjon hvor vognvisitør ikke visiterer toget, skal togføreren eller den tjenestemann som setter opp sluttsignal, forvise seg om at det ikke er noen åpenbar feil eller mangel ved siste vogns bakerste buffere og deres fester. Slik undersøkelse skal også foretas på underveisstasjon hvis sluttsignal på grunn av endret sammensetning av toget må flyttes.

**2.7.2.** Undersøkelse som foretas av vognvisitør skal omfatte følgende:

Buffernes feste til endebjelken skal være i orden, kile og mutter ved korsbuffere skal være på plass og skal være sikret. Ved hylsebuffere skal den indre hylse ikke kunne trekkes ut ved håndkraft. Ingen bufferskive må være løsnet i nagleforbindelsen til stamme eller hylse, da det ellers kan være fare for at noen del av bakerste buffere kan falle ned i sporet.

## 2.8. Feil ved person- og godsvogners trykkluftbremseutstyr.

**2.8.1.** Når det ved bremseprøver eller andre forhold i trafikken merkes feil ved vogners trykkluftbremseutstyr som gjør at vedkommende vogners trykkluftbremse må avstenges, skal slike vogner i henhold til gjeldende bestemmelser merkes med påskrifter som angir at trykkluftbremsen er ubruktbar, se tykk 412. De nødvendige påskrifter, blankett 001.572.20 og 001.572.21, må alltid være for hånden hos vognvisitører, i togenes konduktørrom og på lokomotiv. På blankett 001.572.20 må alltid grunnen til avstengningen angis (f.eks. «tjuvbremsing») slik at det også fås en oversikt over de feil som foranlediger slik avstengning.

**2.8.2.** Påtreffes vogn med avstengt trykkluftbremse og vognen ikke er merket med blankett 001.572.20, henholdsvis 001.572.21, må trykkluftbremsen ikke koples inn og prøves under bremseprøven før togavgang. Årsaken til avstengningen kan nemlig være «tjuvbremning», dvs. trykkluftbremsen kan bevirke upåregnede bremsinger under kjøringen, slik at hjulene kan bli fastbremset. Slike uregelmessigheter ved trykkluftbremsen kan ikke med sikkerhet fastslås under vanlige bremseprøver.

Når det i trafikken påtreffes vogner med avstengt trykkluftbremse uten den foreskrevne merking, skal vognen merkes som foreskrevet i trykk 412.

**2.8.3.** Personvogner som har slike merker skal omgående sendes nærmeste verksted for utbedring av feil ved trykkluftbremsen.

**2.8.4.** For godsvogner som har slike merker, gjelder følgende:

- a. Norske, lastede godsvogner kan framføres til bestemmelsesstasjonen, men må derfra etter avlastingen sendes til nærmeste vognverksted for undersøkelse og utbedring. Vognene må derfor i tilfelle ikke lastes på nytt til stasjoner forbi vedkommende verksted.
- b. Norske, tomme godsvogner sendes til nærmeste vognverksted for undersøkelse og utbedring og må ikke lastes til stasjoner forbi vedkommende verksted.
- c. Utenlandske godsvogner sendes tomme tilbake til eiendomsbanen for revisjon.

**2.8.5.** Når vogner med feil ved trykkluftbremsen kommer inn til verksted, må utbedring foretas hurtigst mulig, slik at vognene igjen kan sendes ut i trafikk så snart som råd er.

## **2.9. Anmerkningsbok for personvogner.**

**2.9.1.** I alle 4-akslede person-, post- og reisegodsvogner skal det anbringes anmerkningsbok, blankett 001.571.06.

I boken skal tog- og stasjonsbetjening eller andre av jernbanens vedkommende anmerke de mangler som måtte finnes ved vognen, såvel med hensyn til utstyr som forhold under kjøring. Anmerkningene skal avfattes så nøyaktig som mulig og vedkommende tjenestemanns navn og stilling anføres. Rapporten i anmerkningsboken skrives i 2 eksemplarer (gjennomskrift).

Når et persontog etter endt kjøring blir hensatt, skal vognenes anmerkningsbøker straks undersøkes av den tjenestemann som har med materiellets ettersyn og/eller vedlikehold å gjøre og som er ansvarlig for at eventuelle mangler snarest blir utbedret. Når utbedring er foretatt, noteres dette på begge eksemplarer i anmerkningsboken med angivelse av dato, sted, navn og stilling. Det ene eksemplar sendes nærmeste overordnede. Er utbedringen av slik art eller omfang at den etter overordnedes avgjørelse kan utstå, skal anføres: «Bemerket», dato, sted og dessuten opplysning om når og hvor utbedringen bør finne sted.

Når vogn som har vært i verksted overtas av driften, skal vedkommende tjenestemann kontrollere at det i anmerkningsboken er anført: «Ut etter Rev» (henholdsvis HP/LP) dato, sted og verksmesterens navn, som en sikkerhet for at noterte feil og mangler er utbedret. Utskrevet anmerkningsbøk skal bare fjernes i verksted ved hovedpuss, reparasjon eller revisjon. Nyinnsatt anmerkningsbok må ha nevnte utkvittering av verksmester.

**2.9.2.** For å lette ettersynet etter endt kjøring, slik at vedkommende tjenestemann, uten å ta fram anmerkningsboken, kan se om det er notert noen mangel, skal det forholdes slik:

- bøkene (som har lys grå forside og rød bakside) skal, når de er anbrakt på sin plass, være synbare uten at skapdøren åpnes.
- når anmerkning om mangel er innført, stilles boken på plass slik at den røde side blir synlig.
- når anmerkning om utbedringen er innført, stilles boken på plass slik at den lyse grå side blir synlig.

#### Varsling om dørlukking.

**3.1.** Umiddelbart før vogn dører som betjenes fra førerrommet lukkes, skal lokomotivføreren varsle om dette gjennom togets høytaler, ved følgende melding: «Dørene lukkes».



# Signalforskrifter.

## Alminnelige bestemmelser.

201—222. (Reservennummer.)

## Linje- og stasjonssignaler.

223—226. (Reservennummer.)

### 227. Signal 3 «Passér».

1.1. Signal «Passér» skal som regel vises fra fast stativ.

Istedenfor fast kan flyttbart stativ tillates brukt, men signalet må også da vises fra bestemt sted, slik at togbetjeningen på forhånd vet hvor signalet kan ventes vist.

Hvis togbetjeningens utsyn mot signalstedet hindres, f.eks. hvis det står materiell i mellomliggende spor, kan signalet vises fra mellomplattform eller fra annet hensiktsmessig sted.

1.2. Togekekspeditøren skal innta en slik plass at han kan ses av betjeningen i tog som skal passere, og slik at kravet om bevokning av signalet blir oppfylt.

Hvis togbetjeningen ikke ser togekekspeditøren, kan toget likevel passere dersom signal «Passér» vises fra det bestemte stedet, hvis ikke togbetjeningen p.g.a. omstendighetene finner at det kan medføre fare å lystre signalet.

1.3. Signal 3 f «Passér» gis med spesiell signallampe med stor lysstyrke. Slik signallampe er kjennetegnet ved at det er malt et 2 cm bredt rødt bånd rundt lampen.

228. (Reservennummer.)

**229. Signal 5 «Avgang».**

1.1. Lommelykt med stillbart rødt og grønt glass kan istedenfor vanlig håndsignallampe («Nife») brukes til signalgivning fra togfører når togets sammensetning og forholdene for øvrig er slike at signalet tydelig kan oppfattes av lokomotivføreren.

Togfører som bruker slik lommelykt til signalgivning, skal samtidig ha sin vanlige håndsignallampe med i toget.

230—235. (Reservennummer.)

**236. Signal 1 «Stopp».**

1.1. Med arbeide i nærheten av sporet forstås arbeide av en slik art at arbeidsstedet ikke kan passeres av alle typer rullende materiell uten at uhell kan oppstå.

1.2. Kontaktmagneter, for sperring av hovedsignal i «Stopp» på strekning med automatisk linjeblokk, består av magneter som har ledende forbindelse med hverandre. Magnetene settes på hvert sitt skinnhode.

Det må påses at det blir god kontakt mellom magnetene og skinnene, magnetene «gnis» på.

I tilfelle det er rust, is/rim eller annet belegg på skinnhodet, må belegget skrapes bort før magnetene settes på.

For å få sikker forbindelse mellom skinnene, skal det alltid settes på 2 sett kontaktmagneter.

237—245. (Reservennummer.)

**246. Hovedsignaler.**

1.1. For betegnelse av innkjørhovedsignaler og blokksignaler brukes som regel de første bokstavene i alfabetet (t.o.m. K). For utkjørhovedsignaler brukes som regel bokstavene f.o.m. L (unntatt Q, R, V, W og Z).

1.2. Innkjørhovedsignaler og blokksignaler skal ha 2 stk. 10 cm brede, vannrette, gule, lysreflekterende striper (ringer) rundt mastene. Avstanden mellom stripene (ringene) skal være ca. 80 cm.

247—248. (Reservennummer.)

**251. Forsignal for innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og blokksignal.**

**1.1.** Forsignal merkes med samme betegnelse (bokstav og/eller nummer) som det hovedsignal det tilhører.

Når forsignal er satt opp på hovedsignals mast, sløyfes forsignalets betegnelse.

Frittstående forsignaler skal ha 1 stk. 10 cm bred vannrett, gul, lysreflekterende stripe (ring) rundt masten.

Stripen (ringen) skal være plassert ca. 270 cm over skinneoverkant.

**1.2.** Hvis forsignal viser signal som varsler «Kjør» når det skal varsles «Stopp», eller signal som tillater en større kjørehastighet enn den som gjelder for tilfellet, skal signalet sløkkes og distriktsjefen underrettes.

**252. Enkelt innkjørsignalapparat.**

**1.1.** Enkelt innkjørsignalapparat skal ha 2 stk. 10 cm brede, vannrette, gule lysreflekterende striper (ringer) rundt masten. Avstanden mellom stripene (ringene) skal være minst 50 cm.

**1.2.** Hvis enkelt innkjørsignalapparat viser «Kjør» når det skal vise «Stopp», skal signalet sløkkes og distriktsjefen underrettes.

Distriktsjefen bestemmer om signalet skal anses som ugyldig, og underretter i tilfelle alt vedkommende personale. Inntil underretning er gitt og ugyldighetsmerke er satt opp, eller hvis signalet ikke skal anses som ugyldig, skal det forholdes som bestemt i trykk 401 for enkelt innkjørsignalapparat som er i ustand.

**253—256.** (Reservennummer.)

**257. Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand.**

**1.1.** Hvis innkjør- eller utkjørhovedsignal viser «Kjør» når det skal vise «Stopp», eller signal 22 når det skal vise signal 21, skal signalet (med tilhørende forsignal) sløkkes og distriktsjefen underrettes.

Distriktsjefen bestemmer om signalet skal anses som ugyldig, og underretter i tilfelle alt vedkommende personale. Inntil underretning er gitt og ugyldighetsmerke er satt opp, eller hvis signalet ikke skal anses som ugyldig, skal det forholdes som bestemt i trykk 401.

Særlige bestemmelser for strekninger med linjeblokk.

**Innkjørhovedsignal i ustand.**

2.1. På betjent stasjon skal det forholdes som bestemt i trykk 401.

2.2. På ikke betjent stasjon på strekning med automatisk linjeblokk er innkjørhovedsignal å betrakte som blokksignal, og det skal forholdes som bestemt i art. 249.

På ikke betjent stasjon på strekning med håndbetjent linjeblokk skal det forholdes som bestemt i trykk 401 § 255 pkt. 3.

**Utkjørhovedsignal i ustand.**

6.1. På betjent stasjon skal det forholdes som bestemt i trykk 401.

Når utkjørhovedsignal (det ytre, på stasjon med indre/ytre utkjørhovedsignal) ikke kan vise «Kjør», kan linjeblokken ikke brukes for togmeldinger og det skal forholdes som bestemt i art. 8 pkt. 1.2.

6.2. På ikke betjent stasjon på strekning med automatisk linjeblokk, er utkjørhovedsignal å betrakte som blokksignal, og det skal forholdes som bestemt i art. 249.

På ikke betjent stasjon på strekning med håndbetjent linjeblokk, skal det forholdes som bestemt i trykk 401 § 255 pkt. 3.

**258. Sikring av togvei på stasjon med sikringsanlegg som er strømløst.**

2.1. Meldingen som skal sendes til de nærmeste betjente stasjoner skal lyde:  
«Sporvekslene på . . . stasjon (i tilfelle: og ved underlagte sidespor) er sikret. Signalene er slokt på grunn av strømutkopling. N.N. tpx.»

Den siste betjente stasjon foran den forlengede blokkstrekning skal mot kvittering levere gjenpart av meldingen til togføreren og lokomotivføreren.

**259—271.** (Reservennummer.)

**272. Høyt skiftesignal.**

1.1. For betegnelse av høye skiftesignaler brukes bokstaven Z med merketall eller -bokstav (f.eks. Z2 for høyt skiftesignal 2, ZL for høyt skiftesignal oppsatt i forbindelse med utkjørhovedsignal L).

**273. Dvergsignal.**

1.1. For betegnelse av dvergsignaler brukes bokstaven R med merketall eller -bokstav (f.eks. R2 for dvergsignal 2, RL for dvergsignal oppsatt i forbindelse med utkjørhovedsignal L).

**274—281.** (Reservennummer.)

**282. Planovergangssignal og forsignal for planovergangssignal.**

1.1. I enkelte tilfelle er forsignal for planovergangssignal på stasjon satt i avhengighet til stasjonens innkjørsignaler, slik at når stasjonen er betjent kan signal 58 vises fra forsignalet bare samtidig med at innkjørsignalet viser «Kjør».

1.2. Viser planovergangssignal (som ikke er satt ut av bruk) ikke signal «Planovergang kan passeres» (hvitt blinklys) når tog kommer til planovergangsmerket, skal toget straks bremses for om mulig å stoppe foran planovergangen.

Under kjøringen fram mot planovergangen skal det gjentatte ganger gis signal «Tog kommer», hvis toget ikke skal stoppe foran denne (f.eks. ved ekspedisjonssted foran planovergangen).

Har toget stoppet foran planovergangen, skal det gis signal «Tog kommer» før toget settes igang, etter at det er undersøkt at veitrafikk ikke hindrer viderekjøringen. Er forholdene vanskelige (uoversiktlig vei, stor veitrafikk o.l.), bør planovergangen sperres for veitrafikk mens toget kjører over planovergangen. Kjørehastigheten skal ikke overstige 10 km pr. time.

Ved planovergang på stasjon hvor togekspeditør tjenstgjør, skal toget i slike tilfelle ikke kjøre over planovergangen før togekspeditørens forholdsordre er innhentet.

**283—289.** (Reservennummer.)

**290. Hastighetssignaler.**

4.1. Hastigheter som er betinget av særlige lokale forhold, og som etter bestemmelsene ikke kan angis med hastighetssignaler, er tatt inn i driftshåndboka.

10.1. Med materiell innrettet for store kjørehastigheter forstås i denne forbindelse bare motorvogntogsett type 69.

Særskilt skive for tilleggshastighet tillates bare nyttet etter godkjenning av Hovedadministrasjonen.

**291—298.** (Reservennummer.)

**Trykk nr. 405.1**

Trykt i oktober 1964

**Tjenesteskriver utgitt av Norges Statsbaner**

Hovedadministrasjonen



**Fellesforskrifter**

**for stasjons-, tog og linjetjenesten**

**Rettelsesblad nr. 7**

Gjelder f.o.m. 1. mars 1983

Følgende rettelser foretas:

I innholdsfortegnelsen tilføyes.

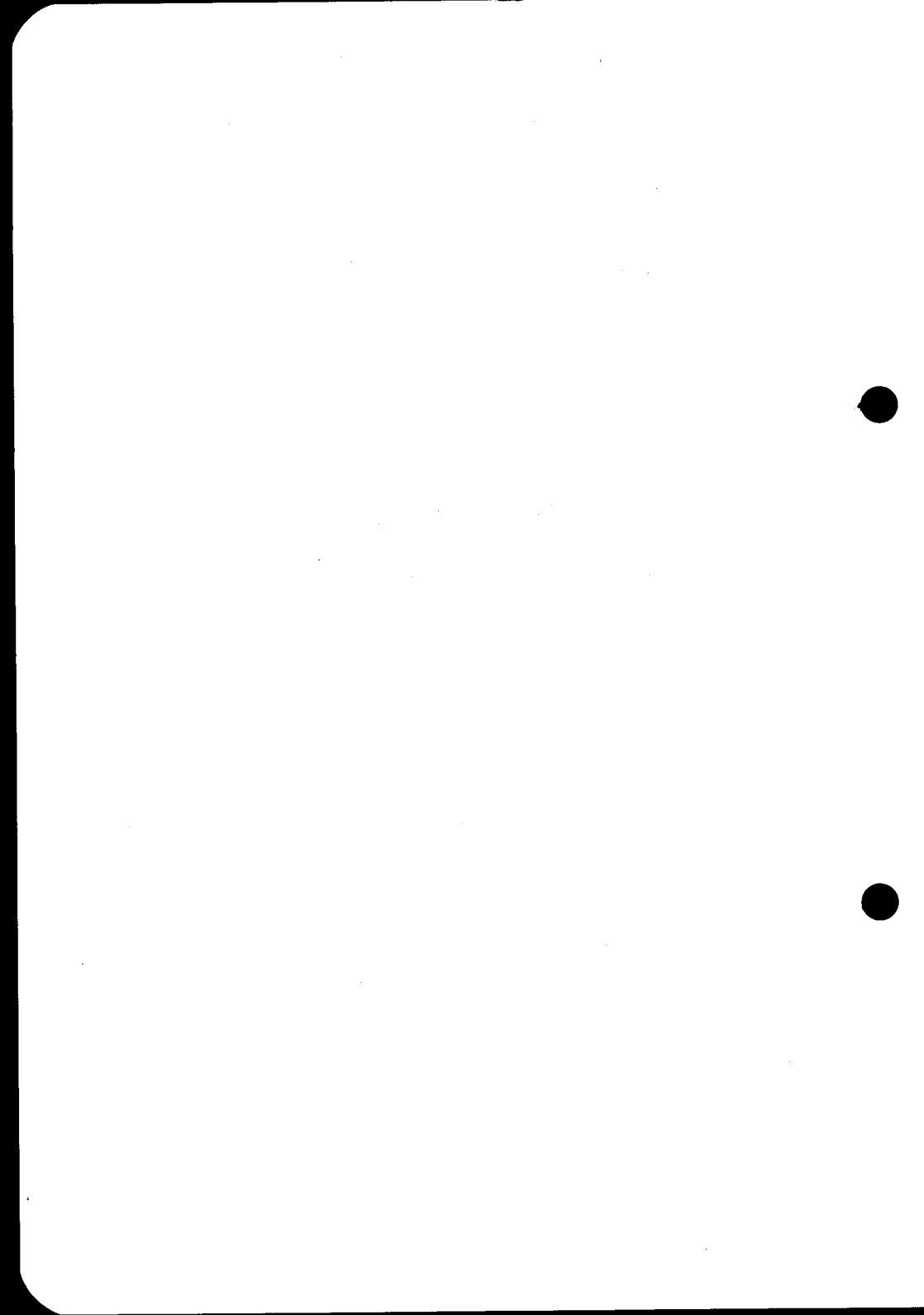
Togs sammensetning og bremsekraft. . . 158

I art. 416 pkt. 1.5. endres oppbevaringsavgiftene på kr. 0,50, kr. 2,00 og kr. 5,00 til kr. 2,00, kr. 5,00 og kr. 10,00 (inkl. moms).

I pkt. 1.7. rettes Oslo Ø til Oslo S.

Sidene merket 156/156 (art. 2.1. - 2.2.2.), 156/156 - 161 164/164 (art. 1.1. - 2.7.1.), 164/164 (art. 2.8.1. - 2.13.1.) og 164/164 - 166 byttes med vedlagte nye sider.

Bilag nr. 13 oppheves.





## Diverse bestemmelser om det rullende materiell, skader, merking m.v.

### 2.1. Skade på vogner

**2.1.1.** Hvis det ved stasjon hvor det ikke er vognvisitør oppdages skade som bør utbedres på godsvogn kan vognen på begge sider påsettes bl.nr. 001.571.17 «Undersøkes av vognvisitør» med angivelse av skaden, samt dato og signatur. Gjelder det personvogn, skal bestemmellesstasjonen underrettes om forholdet.

Oppdages det skader eller mangler ved en vogn slik at den må settes ut eller holdes tilbake, skal vognvisitør straks tilkalles. Hvis det er mulig, foretar denne (eller annet godkjent personale) reparasjonen på stedet før vognen sendes videre.

**2.1.2.** Hvis skadet vogn ikke kan repareres på stedet, skal vognvisitøren skrive den ut til verksted, eventuelt til annen stasjon hvor det er stasjonert vognvisitørpersonale.

Vognen skal da merkes på begge sider slik:

- a. Med bl.nr. 001.571.50 (hvit) «Til reparasjon ved . . . . . verksted/ stasjon» hvis vognen er i slik tilstand at den kan fortsette til sitt bestemmelsessted, og lastes på ny til stasjon som ligger i retning av det verksted (stasjon) vognen skrives ut til.
- b. Med bl.nr. 001.571.51 (blå) «Må ikke lastes» hvis vognen er i slik tilstand at den kan fortsette til sitt bestemmelsessted for lossing, *men ikke må lastes på ny*. Vognen må etter lossing sendes tom til verkstedet.
- c. Med bl.nr. 001.571.52 (rød) «Sterkt skadd. Må ikke brukes» hvis vognen har slik skade at den må holdes tilbake for reparasjon, eventuelt for lossing, slik at den kan sendes tom til verksted.

Vogn som er merket med slik blankett tillates bare framført i tog dersom dette er spesielt angitt i opplysningene på blanketten.

Skadeblankett, påsatt av vognvisitørpersonale, tilates bare fjernet av verksted- eller vognvisitørpersonale etter at skaden er utbedret.

**2.1.3.** Oppdages det skader eller mangler ved vogner som *tilhører andre baner eller som er i privat eie*, skal det forholdes som foreskrevet i de overenskomster som til enhver tid gjelder, jfr. bl.a. forskriftene i trykk 409.

Hvis vognen i henhold til dette må sendes inn til verksted, skal den skrives ut på den måte som er nevnt foran.

**2.1.4.** I alle tilfelle hvor det gjelder skader som følge av uhell i driften, skal vogngvisitøren, enten skaden blir utbedret av ham på stedet eller vognen må skrives ut til verksted, snarest mulig sende rapport på foreskrevne blankett (blankett 001.160.40) til distriktsjefen. Rapporten sendes gjennom den stasjon hvor skaden er utbedret eller hvor vognen er utskrevet til verksted, se forøvrig trykk 409.

Ved utfylling av blankett 001.160.40 må så vel vognvisitør som stasjoner søke å gi så fullstendige opplysninger som mulig om det inntrufne.

## **2.2. Varmgang.**

**2.2.1.** Varmgang i et aksellager kan ha forskjellige årsaker, bl.a. utilstrekkelig smøring, støv og sand i akselkassen eller overlastet vogn (eventuelt for mye last på den ene vognenden). Det kan også skyldes feil ved nyrevidert lager. Om vinteren kan varmgang også oppstå fordi oljen i akselkassen er blitt for stiv (seig) mens vognen har stått stille i lengre tid. Normalt må en ta på akselkassen for å kontrollere om lageret er for varmt. I verste fall vil det merkes ved røykutvikling, og av en gjennomtrengedne hvining under kjøring.

**2.2.2.** Alle tjenestemenn ved linje og stasjon skal være aktpågivende overfor mulige tilfelle av varmgang. Oppdages tegn på varmgang, må dette straks meldes til vedkommende togekspeditør eller togfører. Har stasjonen vognvisitør, skal togekspeditøren sørge for at han varsles og foretar det nødvendige ettersyn av vognen før den sendes videre.

Da varmgang også kan skyldes at vognen er overlastet, bør man om mulig kontrollveie denne. Hvis mulig veies både hver vognende (aksel eller boggi) for seg, og hele vognen.

**2.8.2.** Når det påtreffes vogner med avstengt trykkluftbrems uten den foreskrevne merking, skal vognen merkes som foreskrevet i trykk 412. Trykkluftbremsen må ikke koples inn og prøves under bremseprøven før togavgang, da årsaken til avstengningen kan være feil som ikke med sikkerhet kan fastslås under vanlige bremseprøver.

#### U n n t a k

Vogner med KE-styreventiler som påtreffes med avstengt brems, uten foreskrevet merking, tillates åpnet og prøvet. Hvis bremsen tilsettes og løses forskriftsmessig under bremseprøven, kan bremsen fortsatt være innkopleet.

**2.8.3.** Personvogner som har slike merker skal omgående sendes nærmeste verksted for utbedring av feil ved trykkluftbremsen.

**2.8.4.** For godsvogner som har slike merker, gjelder følgende:

- a. N o r s k e , l a s t e d e g o d s v o g n e r kan framføres til bestemmelsesstasjonen, men må derfra etter avlastingen sendes til nærmeste vognverksted for undersøkelse og utbedring. Vognene må derfor i tilfelle ikke lastes på nytt til stasjoner f o r b i v e d k o m m e n d e v e r k s t e d .
- b. N o r s k e , t o m m e g o d s v o g n e r sendes til nærmeste vognverksted for undersøkelse og utbedring og må ikke lastes til stasjoner forbi vedkommende verksted.
- c. U t e n l a n d s k e g o d s v o g n e r sendes tomme tilbake til eiendomsbanen for revisjon.

**2.8.5.** Når vogner med feil ved trykkluftbremsen kommer in til verksted, må utbedring foretas hurtigst mulig, slik at vognene igjen kan sendes ut i trafikk så snart som råd er.

## **2.9. Anmerkingsbok for personvogner.**

**2.9.1.** I alle 4-akslede person-, post- og reisegodsvogner skal det anbringes anmerkingsbok, blankett 001.571.06.

I boken skal tog- og stasjonsbetjening eller andre av jernbanens vedkommende anmerke de mangler som måtte finnes ved vognen, såvel med hensyn til utstyr som forhold under kjøring. Anmerkningene skal avfattes så nøyaktig som mulig og vedkommende tjenestemanns navn og stilling anføres. Rapporten i anmerkingsboken skrives i 2 eksemplarer (gjennomskrift.)

Når et persontog etter endt kjøring blir hensatt, skal vognenes anmerkingsbøker straks undersøkes av den tjenestemann som har med materiellets ettersyn og/eller vedlikehold å gjøre og som er ansvarlig for at eventuelle mangler snarest blir utbedret. Når utbedring er foretatt, noteres dette på

begge eksemplarer i anmerkingsboken med angivelse av dato, sted, navn og stilling. Det ene eksemplar sendes nærmeste overordnede. Er utbedringen av slik art eller omfang at den etter overordnetes avgjørelse kan utstå, skal anføres: «Bemerket», dato, sted og dessuten opplysning om når og hvor utbedringen bør finne sted.

Når vogn som har vært i verksted overtas av driften, skal vedkommende tjenestemann kontrollere at det i anmerkingsboken er anført: «Ut etter Rev» (henholdsvis HP/LP) dato, sted og verksmesterens navn, som en sikkerhet for at noterte feil og mangler er utbedret. Utskrevet anmerkingsbok skal bare fjernes i verksted ved hovedpuss, reparasjon eller revisjon. Nyinnsatt anmerkingsbok må ha nevnte utkvittering av verksmester.

**2.9.2.** For å lette ettersynet etter endt kjøring, slik at vedkommende tjenestemann, uten å ta fram anmerkingsboken, kan se om det er notert noen mangel, skal det forholdes slik:

- bøkene (som har lys grå forside og rød bakside) skal, når de er anbrakt på sin plass, være synbare uten at skapdøren åpnes.
- når anmerkning om mangel er innført, stilles boken på plass slik at den røde side blir synlig.
- når anmerkning om utbedringen er innført stilles boken på plass slik at den lyse grå side blir synlig.

*Varsling om dørlukking.*

**3.1.** Umiddelbart før vogndører som betjenes fra førerrommet lukkes, skal lokomotivføreren varsle om dette gjennom togets høyttaler, ved følgende melding: «Dørene lukkes».

**157.** (Reservennummer.)

## 158. Togs sammensetning og bremsekraft

1.1. Den som leder s a m m e n s e t t i n g e n (sammenskiiftingen) av toget, som regel vedkommende skifteformann (skifteleder), skal påse at gruppering av vogner, togvekt, fordeling av virksomme bremses, bremset vekt (bremseprosent) og kopling er etter forskriftene. Han skal også sørge for oppsetting av sluttsignal hvis ikke annen betjening er pålagt dette.

Når det tas med vogner som er lastet med «farlig gods» (klor, svoveldioksyd, sprengstoff o.l.) last som rager utover lasteprofilet o.l., skal togføreren underrettes, med angivelse av antall vogner og hvor de er plassert i toget.

For «farlig gods» må forøvrig bestemmelsene i trykk 425 iakttas. Skiftebetjeningen må også påse at det ikke settes inn vogner hvor kvittering på vognmerkelappene mangler.

1.2. Godsvognoptaket gir opplysninger om et togs innhold, lengde, sammensetning og bremseprosent. Stasjonene som setter vogner inn i tog er ansvarlig for at opptak foretas. Ved stasjoner uten betjening tillegges dette ansvaret togføreren, se forøvrig Trykk 418.1. og 2.

Som godsvognoptak nyttes enten bl.nr. 001.582.01 eller R 200, som skal leveres togføreren før togets avgang.

Den som foretar godsvognoptaket skal også kontrollere at det er kvittert på vognmerkelappene for vogner fra egen stasjon.

1.3. Ved stasjoner som distriktsjefen bestemmer, tar områdesjefen ut blant stasjonspersonalet de tjenestemenn som skal foreta vognopptak og utskriving av blankett 001.582.01. (Godsvognoptak).

Disse tjenestemenn skal før de settes til dette arbeid, ha opplæring under veiledning av bremseinstruktøren, henholdsvis togkontrolløren i følgende:

Trykkluftbrenners virkemåte, bruk og behandling m.v.

Trekkraft.

Vognoptak og utskriving av blankett 001.582.01.

Etter endt opplæring avlegges en prøve for togkontrolløren og bremseinstruktøren i fellesskap. Hvis vedkommende består prøven. sender togkontrolløren og bremseinstruktøren i fellesskap skriftlig melding om dette til distriktsjefen som eventuelt godkjenner.

Tjenestemenn som etter 1. januar 1952 har bestått eksamen ved Jernbaneskolen, som godkjenner vedkommende til togekspeditørtjeneste, kan settes til vognopptak og utregning av bremseprosent m.v. i forbindelse med utfylling av blankett 001.582.01, uten å gjennomgå den nevnte opplæring. prøve og godkjenning. Vedkommende bør gis anledning til å praktisere dette arbeid under kyndig veiledning en tid før han settes til å utføre det selvstendig.

2.1. Bremseprøve skal foretas av togpersonalet eller av annet godkjent personale, se forøvrig trykk 412.

159 - 161.

159 - 161 (Reservenummer).

**164. Togfører.**

1.1. Under tjenestegjøring som togfører bæres et 20 mm bredt, blått bånd rundt luen eller emblemet i blått felt på vinterlue (se trykk 215 art. 2.)

*Tog med lokomotivfører som togfører.*

2.1. Trykkluftbremset tog med inntil 100 vognaksler og uten reisende kan kjøres med lokomotivfører som togfører.

2.2. Begrensning i akselantall p.g.a. stedlige forhold fastsettes av distriktsjefen. Denne kan også, når han finner det ønskelig og forsvarlig, dispensere fra bestemmelsen om største akselantall. Slike begrensninger/dispensasjoner er inntatt i driftshåndboka.

2.3. Trykkluftbremset motorvogntog med reisende, kan kjøres med enmannsbetjening (lokomotivfører som togfører) når toget består av høyst 12 aksler, se trykk 422.

2.4. Hvis toget unntaksvis må ha konduktørbetjening skal konduktøren – i alminnelighet være togfører.

2.5. Finner distriktsjefen at last som rager utenfor lasteprofilet ikke bør tillates framført i tog uten konduktørbetjening i enkelte tilfelle eller på grunn av særlige forhold på vedkommende banestrekning, må han gi nødvendig ordre om dette. Det samme gjelder når distriktsjefen finner at spesialvogner ikke bør framføres i tog uten konduktørbetjening.

2.6. Om bemanning av lokomotiv, se art. 162. Om bemanning av skinnetraktor, se trykk 422.

2.7. I tog uten konduktørbetjening skal tilsynet med varmegogner utføres av bestemt stasjon etter distriktsjefens nærmere bestemmelse.

Vogner(e)s senderstasjon og de bestemte stasjoner som skal føre tilsyn med varmegogner, skal sende melding til første fremadliggende tilsynsstasjon om antall varmegogner og deres plassering i toget for at tilsyn kan foretas rasketst mulig.

Tilsynet med sprengstoffvogner skal utføres av lokomotivfører-assistenten (2 mann på lokomotivet).

**2.8.** For sendinger av levende dyr i vognlast, skal vokter følge transporten når transporttiden antas å ville overstige 6 timer. I vokter kan ha tilsyn med inntil 3 vogner.

Senderstasjonen skal sørge for at dyrevoktere forsynes med flagg for eventuelt å kunne vise stoppsignal underveis. De stasjoner distriktsjefen bestemmer, skal dessuten være utstyrt med elektriske signallommelykter, som mot depositum kan lånes ut til dyrevoktere. Se trykk 830 og 832. Andre stasjoner rekvirerer i tilfelle signallommelykt fra nærmeste stasjon som har slike til utlån.

Vedkommende vokter skal instrueres om bruken av lykten og om at den bare må brukes når det er tvingende nødvendig å få stoppet toget av hensyn til inntruffet uhell.

Senderstasjonen skal videre sørge for at dyrevoktere i tilfelle forsynes med gassmaske.

Vokteren skal i tilfelle instrueres om korrekt bruk av gassmaske og hvordan det skal forholdes dersom det oppstår lekkasje av betydning i gassendingene.

Togekspeditøren på senderstasjonen skal forvise seg om at vokterne er til stede og kontrollklippe (stemple) billettene.

**2.9.** Togekspeditøren på utgangsstasjonen skal sørge for at toget er utstyrt med sluttsignal. Endestasjonen må sørge for tilbakesending.

**2.10.** Følgepapirer som skal sendes i vedkommende tog, sorteres og legges i særskilt veske, som plasseres på lokomotivet. Lokomotivføreren er ansvarlig for at vesken ved endestasjon eller lokomotivbytte blir overlevert vedkommende togekspeditør.

**2.11.** Rapport for tog med lokomotiv som fører personvogner, blankett 001.584.40 skal skrives ut ved togets utgangsstasjon av togekspeditøren eller av tjenestemann som er beordret til det.

Ved underveisstasjoner hvor det er lokomotiv- eller personalbytte, skal togekspeditøren sørge for at blanketten blir hentet, ajourført og overlevert til lokomotivføreren (togføreren). Angående endestasjonenes arbeid med blankett 001.584.40 henvises til trykk 405.3.

**2.12.** Bremseprøve skal utføres av lokomotivførerassistenten, eventuelt med hjelp av annen godkjent bremseprøver, se forøvrig trykk 412.



**2.13.** Når togekspeditøren har mottatt de melinger som personalet er pålagt å gi om togets sammensetting, og finner disse tilfredsstillende, leverer han blankettene 001.582.01 eller R 200 og eventuelt 001.584.40 til lokomotivføreren, forvisser seg om at bremseprøven er tatt og gir lokomotivføreren de opplysninger som han har om toget.

*Togekspeditørene ved underveisstasjoner og annen betjening i tjeneste til vedkommende tog skal omhyggelig iakta toget når det passerer eller står på stasjonen, og så vidt mulig påse at alt er i orden.*

*Togfører i kipp tog.*

**4.1.** Får å kunne tjenestegjøre som togfører i kipp tog, må tjenestemann, som ikke er utdannet som konduktør, ha bestått eksamen etter trykk 203.1 § 5 (se også trykk 405.2) og må for øvrig ha tilstrekkelig kjennskap til andre bestemmelser som vedrører konduktørtjenesten så som:

Trykk 401 §§ 3, 23 – 24, 39, 45, 59, 72 pkt. 2, 78, 139 pkt. 7, 140, 156, 164 – 165, 167 – 168, 170 – 172, 174 – 175, 180, 182, 184 og 187, bestemmelsene i trykk 402, 405.2 og 412, bestemmelsene i driftshåndboka og mulige særbestemmelser for vedkommende strekning.

**4.2.** Før distriktsjefen godkjenner vedkommende tjenestemann som togfører i kipp tog, må tjenestemannen ved prøve ha godtgjort å ha tilstrekkelig kjennskap til nevnte bestemmelser.

Prøven utføres i alminnelighet av områdesjefen for den stasjon der tjenestemannen er stasjonert eller av en annen skikket tjenestemann etter distriktsjefens nærmere bestemmelse.

**165. Togførerens ansvar for og befaling over toget.**

1.1. En tjenestemann bør som regel ikke gjøre tjeneste som togfører i fremmed distrikt uten av vedkommende på forhånd er blitt kjent på strekningen og kjenner de spesielle bestemmelser som gjelder for denne.

Unntak fra dette kan gjøres hvis det sendes med kjentmann som kan veilede togføreren om de spesielle forhold på den fremmede strekning. Hvis kjentmann ikke følger med, skal vedkommende togfører, når han ikke på forhånd er blitt kjent på strekningen, sette seg i forbindelse med nærmeste foresatte i distriktet (togkontrollør, inspektør, eller togleder) for av ham å få kortfattet veiledning om sin tjeneste før tjenestegjøringen.

1.2. Hvis et tog er lengre enn kryssingssporet på stasjon («overlangt tog») hvor toget skal krysse eller kjøre forbi et annet tog, skal togføreren gi vedkommende stasjon forhåndsmelding om dette tidligst mulig. (Kryssingssporenes lengde er tatt inn i driftshåndboka.)

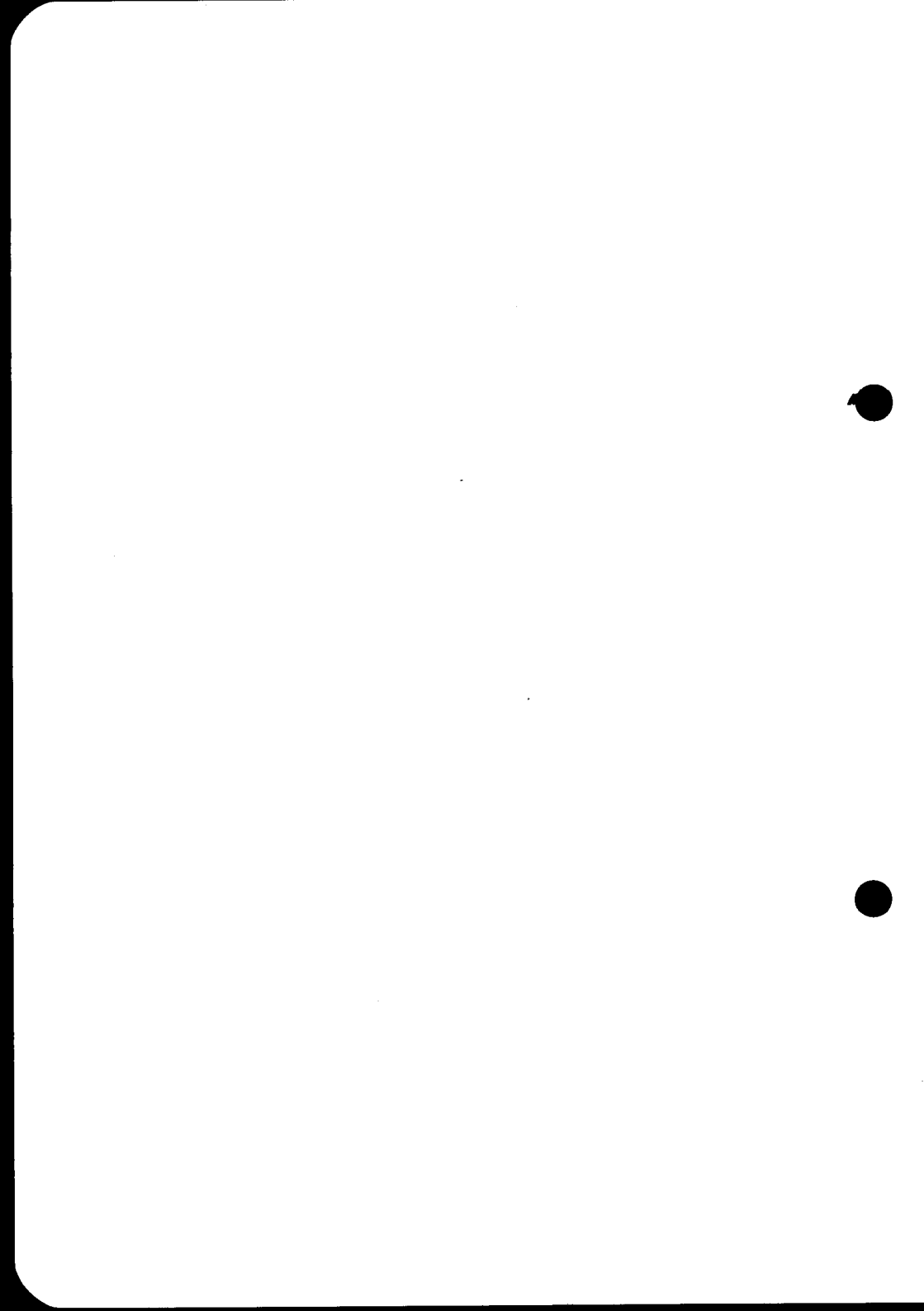
Regler for beregning av godstogenes lengde er tatt inn i art. 403.

**166. Lokomotivførerens ansvar for togets regelmessige gang.**

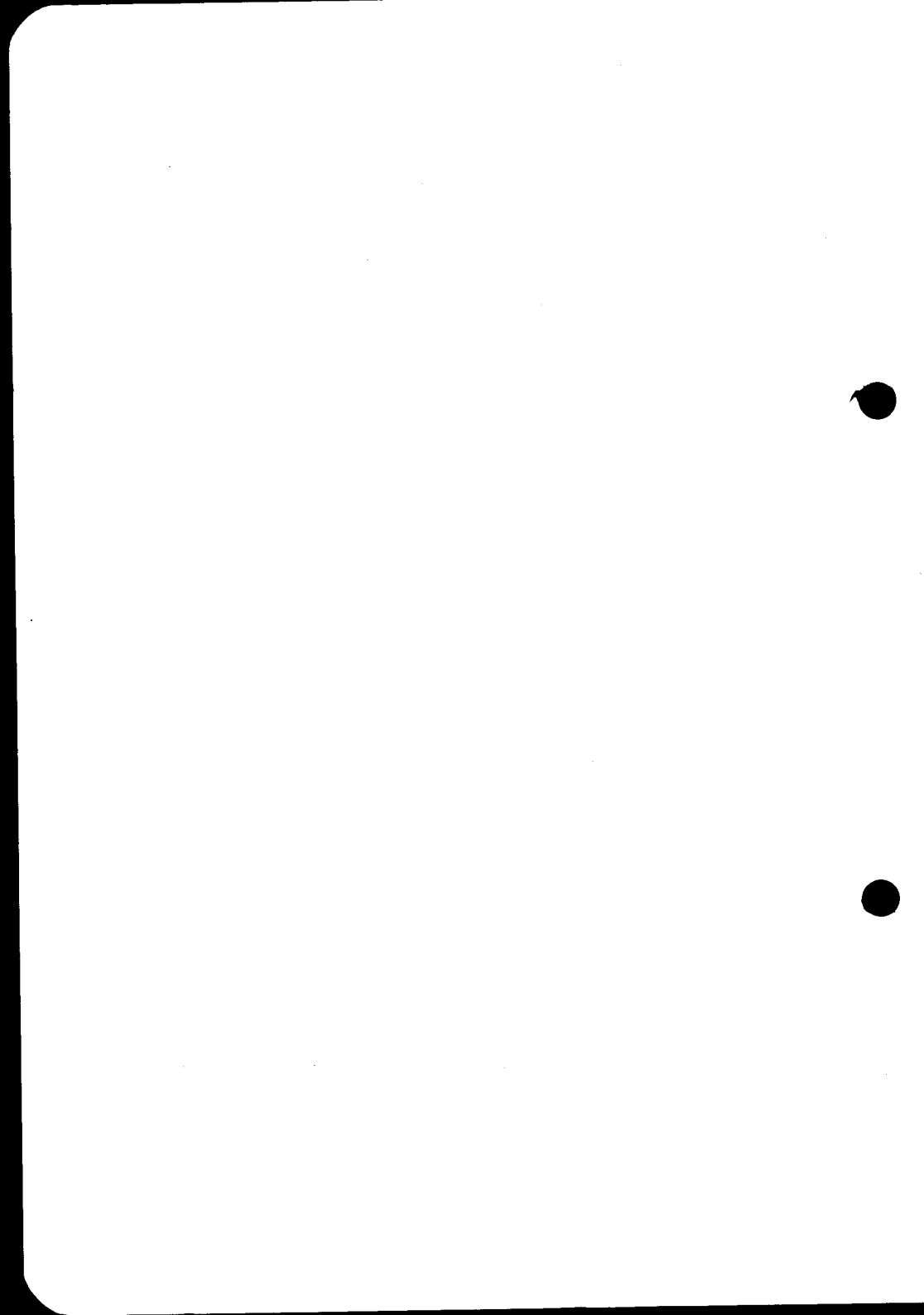
1.1. En tjenestemann bør som regel ikke gjøre tjeneste som lokomotivfører i fremmed distrikt uten at vedkommende på forhånd er blitt kjent på strekningen og kjenner de spesielle bestemmelser som gjelder for denne.

Unntak fra dette kan gjøres hvis det sendes med kjentmann som kan veilede lokomotivføreren om de spesielle forhold på den fremmede strekning. Hvis kjentmann ikke følger med, skal vedkommende lokomotivfører, når han ikke på forhånd er blitt kjent på strekningen, sette seg i forbindelse med nærmeste foresatte i distriktet (lokomotivmester, inspektør, eller togleder) for av ham å få kortfattet veiledning om sin tjeneste før tjenestegjøringen.









**Trykk nr. 405.1**

Trykt i oktober 1964

**Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner**

Hovedadministrasjonen



**Fellesforskrifter**

**for stasjons-, tog og linjetjenesten**

**Rettelsesblad nr. 8**

Gjelder f.o.m. 1. desember 1984

Følgende rettelser foretas:

I innholdsfortegnelsen tilføyes:

Togførers aktpågivenhet under kjøringen . . . . 171

I art. 40. rettes pkt. 9.1. til:

Alle ordrer som sendes ut om toggangen, unntatt ruteboka, skal være datert og underskrevet.

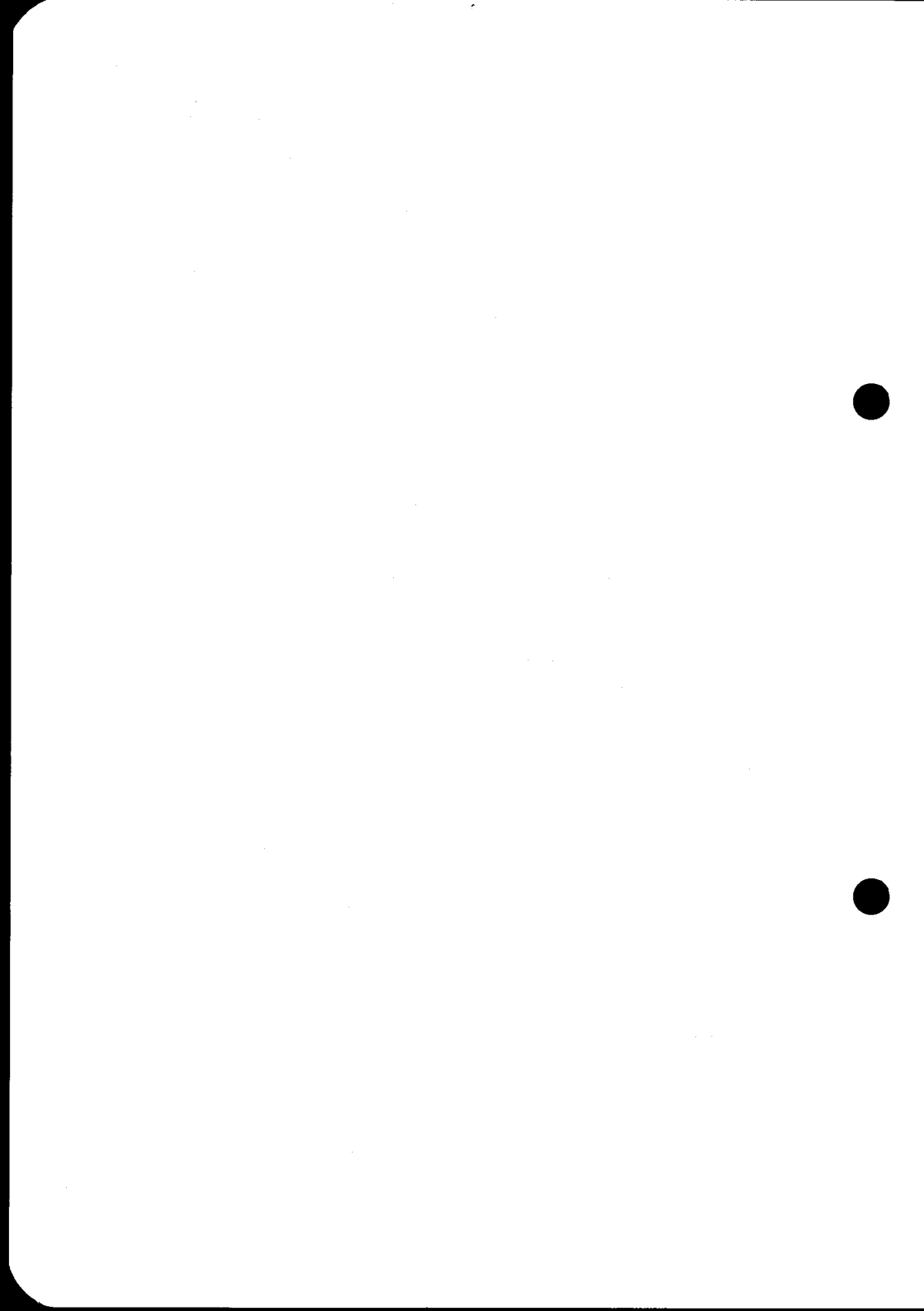
I art. 60. strykes pkt. 3.3. Pkt. 3.4. rettes til 3.3.

I art. 164. pkt. 2.8. strykes i andre linje:

«når transporttiden antas å ville overstige 6 timer»

I art. 165. strykes pkt. 1.2.

Sidene merket 15–16/17–23, 23/23 (pkt. 1.2.–1.8.), 23/23 (pkt. 1.9.–1.19.), 170–173/174–179, 249/249–250 byttes med vedlagte nye sider.





1.6. I de tilfelle distriktsjefen fastsetter sporvekslers normalstilling, skal den bestemmelse som er tatt, bekjentgjøres for vedkommende stasjons personale.

1.7. Sporvekslers normalstilling skal framgå av de skjematiske planer som skal utarbeides som vedlegg til stasjonens togoppgave.

1.8. For tydelig å kunne se hvilken stilling håndstilte sporveksler ligger i, skal sporvekselloddet være malt slik at den øvre halvdel av loddet er hvit og den nedre halvdel svart når sporvekselen ligger i normalstilling.

## 16. Hva det forstås med sporsperre.

### Plassering av sporsperre.

1.1. Sporsperre skal ved sammenløpende spor plasseres minst 3 m innenfor middel.

Om middelmerke, se art. 51 og trykk 401 § 51.

Skal både isolert skinneskjøt og sporsperre anvendes på samme sted, skal den isolerte skinneskjøten legges innenfor sporsperren og så nær den som mulig.

Isolerte skinneskjøter for avgrensing av togspor i sikringsanlegg skal alltid plasseres minst 3 m innenfor middel.

Sporsperrer må ikke anbringes i togspor uten Hovedadministrasjonens godkjennelse.

### Nummerering av sporsperrer.

1.2. På stasjoner/stoppesteder med flere sporsperrer, nummeres sporsperrene (med romertall) fortløpende i den rekkefølgen de ligger. Nummeringen begynnes i den enden av området der sporveksel nr. 1 ligger.

Sporsperrer kan i skjematiske planer og forriglingstabeller betegnes ved forkortelsen sp.

### Sporsperrenes normalstilling.

1.3. En sporsperres normalstilling er som regel den stillingen sporsperren har når den ligger på skinnen. Denne stillingen betegnes i alminnelighet med +.

**17. Hva det forstås med rullende materiell.**

1.1. Alt rullende materiell skal være besiktiget og godkjent før det tas i bruk. Materiellets høyde og bredde må ikke overskride de grensene som er angitt i konstruksjonsprofilen for banens rullende materiell, unntatt åpne sidedører i vogner, nedslåtte stigtrinn o.l., som ikke må rage utenfor banens minste tverrsnitt.

1.2. Alt rullende materiell, unntatt tung motortralle, skal være anbrakt på fjærer, ha fjærende buffere, fjærende trekk- og koplingsanordning. Alt rullende materiell skal i nødvendig utstrekning ha fester for de signalmidlene som er bestemt.

**18. Hva det forstås med lokomotiv.**

1.1. Reglene for kjøring av løsløkomotiv gjelder for kjøring av et enkelt eller flere sammenkoblede lokomotiver.

19-22. (Reservennummer.)

**23. Hva det forstås med togleder, togekspeditør, togfører og lokomotivfører.**

1. Togledertjenesten.

*Instruks for togledere.*

1.1. Den som skal være togleder må være godkjent til å utføre slik tjeneste.

1.2. Før godkjenning gis, må vedkommende ved prøve ha godtgjort å være skikket som togleder, og ha den nødvendige innsikt i alt som vedrører togledelsen.

Vedkommende må ha nødvendig kjennskap til

- distriktets administrasjons-, drifts- og trafikkforhold,
- distriktets banestrekninger og deres beskaffenhet som f.eks. stigningsforholdene, stasjonenes beliggenhet, kryssingsporenes antall og lengde m.v.,
- gjeldende togordning, og holde seg à jour med den,
- det rullende materiellet og bruken av det, materiellturnus, godstransportplaner, Gtl. og Ep.,
- distriktets beredskapsplan ved driftsuregelmessigheter og uhell.

**1.3.** Togledelsen skal utføres i overensstemmelse med trykk 401, denne instruks og andre gjeldende sikkerhetsbestemmelser, samt de direktiver som måtte bli gitt av Hovedadministrasjonen eller distriktsjefen.

Toglederens hovedoppgave er å utføre de nødvendige løpende gjøremål for å opprettholde rutemessig toggang og regelmessig og sikker drift, slik at trafikken avvikles tilfredsstillende.

**1.4.** Hvis ikke annet er bestemt, skal toglederen

- foreta omlegging av kryssinger og forandringer i togenes rekkefølge når det trengs,
- iverksette kjøring av ekstratog og innstilling av tog i den utstrekning forholdene tilsier det, og foreta andre disposisjoner for avvikling av trafikken,
- bestemme om korrespondanse skal opprettholdes eller brytes under forsinkelser,
- bestemme om stasjoner skal være ekstraordinært betjent eller ikke betjent,
- sørge for tilstrekkelig trekkraft i samråd med lokomotivledelsen,
- sørge for at togenes trekkraft utnyttes best mulig, og om nødvendig bestemme hvilke vogner i togene som i ekstraordinære tilfelle skal tas med eller settes igjen.
- foreta disposisjoner i forbindelse med banens vedlikehold og nyanlegg, prøving av materiell m.v., og slik at de er til minst mulig ulempe for toggangen,

- oppheve eller endre disposisjoner av forannevnte art som ikke lenger er nødvendige,
- holde seg underrettet om trafikkens størrelse og avvikling,
- holde berørte kontorer/personale underrettet om ekstraordinære disposisjoner som blir foretatt, og om forsinkelser og andre uregelmessigheter,
- treffe disposisjoner for redning av mennesker og materiell, for rydding av linjen, og for i størst mulig utstrekning å opprettholde regulær drift når uhell er inntruffet. Disposisjoner foretas og meldinger gis som bestemt i trykk 427 og mulige særlige retningslinjer, herunder distriktets beredskapsplan ved driftsuregelmessigheter og uhell.
- påse at nødvendige opplysninger blir gitt til reisende og større vognlastkunder under driftsuregelmessigheter ved at nødvendige orienteringer/direktiver snarest sendes til stasjoner og tog, og til berørte distrikter.

**1.5.** Toglederen skal ved sine disposisjoner også ta hensyn til jernbanens økonomi. Før forføyninger som medfører vesentlige merkostnader iverksettes, bør distriktsjefens samtykke innhentes.

**1.6.** Toglederen må i første rekke ta hensyn til sikkerheten og må ikke fravike sikkerhetsbestemmelsene med mindre det er tvingende nødvendig og det kan anses å være uten risiko (se trykk 401 § 61).

**1.7.** Toglederen skal i nødvendig utstrekning samarbeide med berørte kontorer i administrasjonen. Før mer omfattende disposisjoner settes i verk, må disse om mulig forelegges distriktsjefen eller lederen for transportkontoret (se nærmere direktiver i distriktets beredskapsplan).

Toglederen har imidlertid disposisjonsrett over driftsmidler og personale.

Toglederen skal foreta disposisjoner og ta avgjørelse som tilligger distriktsjefen når det ikke er anledning til å forelegge saken for overordnet, og avgjørelsen ikke kan utsettes.

**1.8.** Til massemedia eller andre utenforstående skal toglederen i alminnelighet ikke uttale seg, men henvise til overordnet personale. Spørsmål om forsinkelser o.l. skal imidlertid besvares.

### *Flytting og deling av togledelse.*

**1.9.** Under krigshandlinger og andre ekstraordinære forhold, kan togledelsen bli flyttet fra distriktets hovedstasjon til annen stasjon, og også bli delt opp i flere toglederseksjoner. Melding om det vil bli gitt av distriktsjefen.

**1.10.** Hvis en banestrekning eller en del av den mister forbindelsen med egen togledelse, og hvis bruddet ikke er rent midlertidig, skal vedkommende stasjon(er) underrette distriktsjefen i nabadistriktet hvis det fremdeles er mulig å oppnå forbindelse dit.

Distriktsjefen i nabadistriktet skal deretter underrette alt personale på vedkommende strekning om at togledelsen midlertidig overtas av nabadistriktet. Hvis mulig underrettes også Hovedadministrasjonen. Stasjonene på strekningen må underrette den nye togledelsen om togsituasjonen og om disposisjoner som er truffet av og om ordre som foreligger fra togledelsen i eget distrikt.

**1.11.** Så snart det oppnås forbindelse med togledelsen i eget distrikt, må både den og togledelsen i nabadistriktet underrettes.

Melding om fra hvilket tidspunkt strekningen skal føres tilbake til eget distrikts togledelse, skal deretter, etter avtale mellom distriktene, sendes ut av det distriktet som midlertidig har utført togledelsen.

**1.12.** Hvis en banestrekning mister forbindelsen med togledelsen både i eget distrikt og i nabadistriktet, skal distriktsjefen bemyndige bestemt personale ved bestemte stasjoner til å utføre begrenset togledelse på nærmere angitt banestrekning. Distriktsjefen skal underrette alt personale om hvilke stasjoner og hvem som er bemyndiget til slik begrenset togledelse.

Vedkommende kan, i nødvendig utstrekning,

- innstille tog,
- iverksette kjøring av tog uten rute (se trykk 401 § 49). Slike tog kan ta med reisende (se trykk 401 § 138),
- foreta andre disposisjoner, som f.eks. disponering av lokomotiver, vogner og personale.

Bemyndigelsen omfatter ikke adgang til å iverksette kjøring av tog etter rute, og heller ikke til å forandre kryssinger og rekkefølgen for tog som kjører i samme retning (se trykk 401 §§ 136 og 137).

**1.13.** Stasjoner som mister forbindelsen både med den faste togledelsen i eget distrikt og i nabodistriktet, skal straks underrette den stasjonen som midlertidig skal utføre togledelsen, som underretter alt personale på vedkommende strekning om at den har overtatt togledelsen, hvis det ikke er på det rene at ordningen er rent midlertidig.

**1.14.** Stasjonene på strekningen skal straks og uoppfordret gi opplysninger om togsituasjonen og om disposisjoner som er truffet av og ordre som foreligger fra den faste togledelsen.

Om mulig skal den midlertidige togledelsen underrette Hovedadministrasjonen.

**1.15.** Den midlertidige togledelsen skal følge bestemmelsene om ordregiving, innhenting av erkjennelse m.v. «Instruks for togledere» (se pkt. 1.1–1.8) gjelder også for den midlertidige togledelsen, med de begrensninger som er nevnt i pkt. 1.12.

**1.16.** Så snart det oppnås forbindelse med togledelsen i eget distrikt eller i nabodistriktet, skal det straks treffes avtale om tilbakeføring av togledelsen. Underretning om det sendes ut fra den stasjonen som midlertidig har utført togledelsen.

## **170. Avgangssignal.**

**1.1.** Før avgangssignal gis, skal de reisende varsles ved at konduktørbetjeningen høyt og tydelig roper: «Ta plass».

Konduktør- og stasjonsbetjeningen må forvise seg om at alle reisende er steget på toget. De skal hjelpe reisende som er sent ute, med påstigning, hvis ikke toget alt er i bevegelse. I så fall må de reisende nektes å stige på.

Hvis togføreren ikke har full oversikt, f.eks. p.g.a. langt tog, mange reisende eller at det er mørkt, må han ha mottatt tilkjennegivelse av at alt er i orden til avgang fra de andre av konduktørbetjeningen før avgangssignal gis.

Ved enkelte ekspedisjonssteder kan det være vanskelig for lokomotivføreren å se togføreren når denne gir avgangssignal. Togføreren må være merksam på dette forhold og i samsvar med trykk 401 § 210 innta en slik plass (eventuelt ved å gå nærmere lokomotivet) at signalet tydelig kan iakttas fra lokomotivet.

Togføreren skal stå med front mot lokomotivet også når han gir det reglementsbestemte støt i signalflyten i samsvar med trykk 401 § 229. Det er ikke tillatt å gi avgangssignal fra vognvindu eller -døråpning.

**1.2.** Lokomotivbetjeningen må, når avgangstiden er inne, holde utkik etter avgangssignalet slik at toget kan settes i gang umiddelbart etter at signalet er gitt.

Om lokomotivbetjeningens plikt til å holde utkik bakover og mot stasjonssiden, se trykk 401 § 172.

## **171. Togførers aktpågivenhet under kjøringen.**

**1.1.** På steder der det foregår større arbeider i sporet (f.eks. masseutskifting, ballasteringsarbeider, skinne- og svillebytting, sporløfting o.l.) er det satt opp lamper ca. 800 m til hver side for arbeidsstedet, for å varsle om avsporing.

Vanligvis er lampen slokt, men tennes med rødt blinklys hvis det er skjedd avsporing.

Viser lampen rødt blinklys, skal toget stoppe snarest mulig, og det skal undersøkes om det har skjedd avsporing. Hvis ikke, kan toget fortsette, hvis alt forøvrig er i orden. Toglederen skal underrettes snarest mulig.

**172-173. (Reservennummer.)**

174-179

**174. Kjørehastighet.**

**1.1.** Har et forsinket tog en større og sammensetning som tillater kjøring med større hastighet enn den som er ført opp i ruten for toget, kan lokomotivføreren uten spesiell ordre kjøre med opp til den største hastighet som gjelder for vedkommende banestrekning og togsammensetning når forholdene for øvrig tillater det.

**175-179.** (Reservennummer.)



## 249. Blokksignal.

### Blokksignal i ustand.

**1.1.** Når blokksignal (eller hovedsignal på ikke betjent stasjon, se art. 257 pkt. 2.2. og 6.2.) ikke viser «Kjør», skal toget, hvis det ikke har fått skriftlig kjøreordre (se art. 8 pkt. 1.2.) stoppe foran signalet og lokomotivføreren eller togføreren/skiftelederen skal, etter høyst 2 minutter, ringe nærmeste fremadliggende betjente stasjon og innhente togekspeditørens forholdsordre.

Lokomotivføreren og togføreren/skiftelederen skal på forhånd konferere om hvem som skal ringe.

Den som ringer skal oppgi

- tittel og navn,
- tognummer,
- signalets litra (nummer) og navnet på blokkposten (stasjonen).

Når det er brakt på det rene at nærmest forangående tog er kommet inn på stasjonen og at det for øvrig ikke er noe til hinder, gir togekspeditøren slik kjøreordre:

«Klart for tog. . . . til innkjørhovedsignal ved. . . . (egen stasjons navn)».

Togekspeditøren skal oppgi navn og tittel, og notere ordren i togmeldingsboka.

Når togføreren/skiftelederen ringer, skal vedkommende meddele lokomotivføreren togekspeditørens kjøreordre. Lokomotivføreren skal gjenta dem.

Ordren gjelder forbi det hovedsignalet som det ringes fra, og hovedsignal ved mellomliggende blokkpost(er), ikke betjent(e) stasjon(er) som ikke viser «Kjør».

**1.2.** Hvis det ikke fås svar i telefonen, kan toget, etter togføreren's ordre, kjøre forbi blokksignal etter 20 minutter.

Togbetjeningen skal etter hvert forvise seg om at linjen er klar, da det kan være annet tog, materiell eller annet hinder på strekningen.

Ved neste hovedsignal som ikke viser «Kjør», eller ved neste telefonapparat, skal telefonforbindelse på ny søkes oppnådd.

**1.3.** Hvis blokksignal ikke viser «Kjør» for flere tog, kan togene framføres som bestemt i art. 8 pkt. 1.2.

**1.4.** Tog, som har fått ordre om kjøring forbi blokksignal som ikke viser «Kjør», skal, fram til første hovedsignal som viser «Kjør», ikke kjøre med større hastighet enn at det kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktige del av sporet, høyst 40 km pr. time.

Toget må framføres med skjerpet oppmerksomhet fra togbetjeningens side, særlig over uoversiktige strekninger og foran sporveksler, for i tilfelle å kunne stoppe hurtigst mulig.

Hvis innkjørhovedsignal og/eller utkjørhovedsignal på stasjon som etter ruten ikke er betjent ikke viser «Kjør», skal toget stoppe foran signalet, og lokomotivføreren eller togføreren/skiftelederen skal gjennom telefonen undersøke om stasjonen er betjent. Hvis det ikke fås svar, kan toget kjøre inn på stasjonen, hvis det antas ikke å være noen fare. Det skal igjen undersøkes om stasjonen er betjent. Hvis det ikke er betjening til stede og togveien er klar, kan toget fortsette.

Innkjørtogveien/utkjørtogveien skal kontrolleres under kjøringen inn på/ut fra stasjonen. Toget skal stoppe foran motliggende sporveksler for kontroll av disse, dersom det ikke tydelig kan ses at sporvekseltungen slutter godt til stokkskinnen. Kjørehastigheten skal ikke overstige 10 km pr. time over sporvekslene.

Hvis den påbudte hastighetsnedsettelse fører til større forsinkelser og uregelmessigheter i toggangen, skal toglederen underrettes.

**1.5.** Blokk signaler omstilles automatisk fra «Kjør» til «Stopp» når togets første aksel besetter sporfeltet bortenfor signalet.

**1.6.** Hvis blokksignal viser «Kjør» når det skal vise «Stopp», eller signal 22 når det skal vise signal 21, skal signalet (med tilhørende forsignal) slokkes og distriktsjefen underrettes.

Distriktsjefen bestemmer om signalet skal anses som ugyldig, og underretter i tilfelle alt vedkommende personale. Inntil underretning er gitt, eller hvis signalet ikke skal anses som ugyldig, skal det for kjøring forbi signalet forholdes som bestemt i pkt. 1.1.-1.4.

**250.** (Reservennummer.)

**Trykk nr. 405.1**

Trykt i oktober 1964

**Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner**  
Hovedadministrasjonen



**Fellesforskrifter**  
for stasjons-, tog og linjetjenesten

**2. utgave**

Gjelder fra og med 1. november 1964

Rettelsesblad nr. 9

August 1985

Fra samme dato oppheves:

Trykk 405.1 av juni 1959 med rettelsesblad 1–5.

Hovedstyrets sirkulære nr.: 552.

Sikkerhetssirkulærene nr.: 17, 70, 137, 138, 167, 181, 241, 267, 280, 308, 455, 505 og 552.

Følgende rettelser foretas:

– Art. 164.

    Pkt. nr. 2.13. rettes til 2.12.

– Art. 416.

    I pkt. 1.3. første linje, rettes Oslo Ø til Oslo S, og strykes Oslo V.

    I pkt. 1.7. endres opplagsstasjon for Drammen distrikt til Oslo S.

Følgende sider byttes ut med vedlagte nye:

Sidene merket 164/164, 249/249–250, 258–281/282–298, 472–473/473, 473. (5 blad).



## 164. Togfører.

1.1. Under tjenestegjøring som togfører bæres et 20 mm bredt, blått bånd rundt luen eller emblem i blått felt på vinterlue (se trykk 215 art. 2.).

*Tog med lokomotivfører som togfører.*

2.1. Trykkluftbremset tog uten reisende kan kjøres med lokomotivfører som togfører.

2.2. Trykkluftbremset motorvogntog med reisende, kan kjøres med enmannsbetjening (lokomotivfører som togfører) når toget består av høyst 12 aksler, se trykk 422.

2.3. Hvis toget unntaksvis må ha konduktørbetjening skal konduktøren i alminnelighet være togfører.

2.4. Finner distriktsjefen at last som rager utenfor lasteprofilet ikke bør tillates framført i tog uten konduktørbetjening i enkelte tilfelle eller på grunn av særlige forhold på vedkommende banestrekning, må han gi nødvendig ordre om dette. Det samme gjelder når distriktsjefen finner at spesialvogner ikke bør framføres i tog uten konduktørbetjening.

2.5. Om bemanning av lokomotiv, se art. 162. Om bemanning av skinnetraktor, se trykk 422.

2.6. I tog uten konduktørbetjening skal tilsynet med varmevogner utføres av bestemt stasjon etter distriktsjefens nærmere bestemmelse.

Vognen(e)s senderstasjon og de bestemte stasjoner som skal føre tilsyn med varmevogner, skal sende melding til første fremadliggende tilsynsstasjon om antall varmevogner og deres plassering i toget for at tilsyn kan foretas raskest mulig.

Tilsyn med sprengstoffvogner skal utføres av lokomotivfører-assistenten (2 mann på lokomotivet).

**2.7.** For sendinger av levende dyr i vognlast, skal vokter følge transporten. I vokter kan ha tilsyn med inntil 3 vogner.

Senderstasjonen skal sørge for at dyrevoktere forsynes med flagg for eventuelt å kunne vise stoppsignal underveis. De stasjoner distriktstjefen bestemmer, skal dessuten være utstyrt med elektriske signallommelykter, som mot depositum kan lånes ut til dyrevoktere. Se trykk 830 og 832. Andre stasjoner rekvirerer i tilfelle signallommelykt fra nærmeste stasjon som har slike til utlån.

Vedkommende vokter skal instrueres om bruken av lykten og om at den bare må brukes når det er tvingende nødvendig å få stoppet toget av hensyn til inntruffet uhell.

Senderstasjonen skal videre sørge for at dyrevoktere i tilfelle forsynes med gassmaske.

Voktere skal i tilfelle instrueres om korrekt bruk av gassmaske og hvordan det skal forholdes dersom det oppstår lekkasje av betydning i gassendingene.

Togekspeditøren på senderstasjonen skal forvise seg om at vokterne er til stede og kontrollklippe (stemple) billettene.

**2.8.** Togekspeditøren på utgangsstasjonen skal sørge for at toget er utstyrt med sluttsignal. Endestasjonen må sørge for tilbakesending.

**2.9.** Følgepapirer som skal sendes i vedkommende tog, sorteres og legges i særskilt veske, som plasseres på lokomotivet. Lokomotivføreren er ansvarlig for at vesken ved endestasjonen eller lokomotivbytte blir overlevert vedkommende togekspeditør.

**2.10.** Rapport for tog med lokomotiv som fører personvogner, blankett 001.584.40 skal skrives ut ved togets utgangsstasjon av togekspeditøren eller av tjenestemann som er beordret til det.

Ved underveisstasjoner hvor det er lokomotiv- eller personalbytte, skal togekspeditøren sørge for at blanketten blir hentet, ajourført og overlevert til lokomotivføreren (togføreren). Angående endestasjonenes arbeid med blankett 001.584.40 henvises til trykk 405.3.

**2.11.** Bremseprøve skal utføres av lokomotivførerassistenten, eventuelt med hjelp av annen godkjent bremseprøver, se for øvrig trykk 412.

## 249. Blokksignal.

### Blokksignal i ustand.

1.1. Når blokksignal (eller hovedsignal på ikke betjent stasjon, se art. 257 pkt. 2.2. og 6.2.) ikke viser «Kjør», skal toget, hvis det ikke har fått skriftlig kjøreordre (se art. 8 pkt. 1.2.) stoppe foran signalet og lokomotivføreren eller togføreren/skiftelederen skal, etter høyst 2 minutter, ringe nærmeste fremadliggende betjente stasjon og innhente togekspeditørens forholdsordre.

Lokomotivføreren og togføreren/skiftelederen skal på forhånd konferere om hvem som skal ringe.

Den som ringer skal oppgi

- tittel og navn,
- tognummer,
- signalets litra (nummer) og navnet på blokkposten (stasjonen).

Når det er brakt på det rene at nærmest forangående tog er kommet inn på stasjonen og at det for øvrig ikke er noe til hinder, gir togekspeditøren slik kjøreordre:

«Klart for tog . . . . . til innkjøringshovedsignal ved . . . . . (egen stasjons navn)».

Togekspeditøren skal oppgi navn og tittel, og notere ordren i togmeldingsboka.

Når togføreren/skiftelederen ringer, skal vedkommende meddele lokomotivføreren togekspeditørens kjøreordre. Lokomotivføreren skal gjenta den.

Ordren gjelder forbi det hovedsignalet som det ringes fra, og hovedsignal ved mellomliggende blokkpost(er), ikke betjent(e) stasjon(er) som ikke viser «Kjør».

1.2. Hvis det ikke fås svar i telefonen, kan toget, etter togføreren ordre, kjøre forbi blokksignal etter 20 minutter.

Togbetjeningen skal etter hvert forvise seg om at linjen er klar, da det kan være annet tog, materiell eller annet hinder på strekningen.

Ved neste hovedsignal som ikke viser «Kjør», eller ved neste telefonapparat, skal telefonforbindelse på ny søkes oppnådd.

1.3. Hvis blokksignal ikke viser «Kjør» for flere tog, kan togene framføres som bestemt i art. 8 pkt. 1.2.

1.4. Tog, som har fått ordre om kjøring forbi blokksignal som ikke viser «Kjør», skal, fram til første hovedsignal som viser «Kjør», ikke kjøre med større hastighet enn at det kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet, høyst 40 km pr. time.

Toget må framføres med skjerpet oppmerksomhet fra togbetjeningens side, særlig over uoversiktlige strekninger og foran sporveksler, for i tilfelle å kunne stoppe hurtigst mulig.

Hvis innkjøringshovedsignal og/eller utkjøringshovedsignal ikke viser «Kjør» på ikke betjent stasjon, skal innkjørtogveien/utkjørtogveien kontrolleres under kjøringen inn på/ut fra stasjonen. Toget skal stoppe foran motliggende sporveksler for kontroll av disse, dersom det ikke tydelig kan ses at sporvekseltungen slutter godt til stokkskinnen. Kjørehastigheten skal ikke overstige 10 km pr. time over sporvekslene.

Hvis den påbudte hastighetsnedsettelse fører til større forsinkelser og uregelmessigheter i toggangen, skal toglederen underrettes.

1.5. Blokk signaler omstilles automatisk fra «Kjør» til «Stopp» når togets første aksel besetter sporfeltet bortenfor signalet.

1.6. Hvis blokksignal viser «Kjør» når det skal vise «Stopp», eller signal 22 når det skal vise signal 21, skal signalet (med tilhørende forsignal) slokkes og distriktsjefen underrettes.

Distriktsjefen bestemmer om signalet skal anses som ugyldig, og underretter i tilfelle alt vedkommende personale. Inntil underretning er gitt, eller hvis signalet ikke skal anses om ugyldig, skal det for kjøring forbi signalet forholdes om bestemt i pkt. 1.1.-1.4.

250. (Reservennummer.)



**258. Sikring av togvei på stasjon med sikringsanlegg som er strømløst.**

**2.1.** Meldingen som skal sendes til de nærmeste betjente stasjoner skal lyde:

«Sporvekslene på . . . stasjon ( i tilfelle: og ved underlagte sidespor) er sikret. Signalet er slokt på grunn av strømutkopling. N.N tpx.»

Den siste betjente stasjon foran den forlengede blokkstrekning skal mot kvittering levere gjenpart av meldingen til togføreren og lokomotivføreren.

**259-271.** (Reservennummer.)

**272. Høyt skiftesignal.**

**1.1.** For betegnelse av høye skiftesignaler brukes bokstaven Z med merketall eller -bokstav (f.eks. Z2 for høyt skiftesignal 2, ZL for høyt skiftesignal oppsatt i forbindelse med utkjørshovedsignal L).

**273. Dvergsignal.**

**1.1.** For betegnelse av dvergsignaler brukes bokstaven R med merketall eller -bokstav (f.eks. R2 for dvergsignal 2, RL for dvergsignal oppsatt i forbindelse med utkjørshovedsignal L).

**274-281.** (Reservennummer.)

## 282. Planovergangssignal og forsignal for planovergangssignal.

1.1. I enkelte tilfelle er forsignal for planovergangssignal på stasjon satt i avhengighet til stasjonens innkjørsignaler, slik at når stasjonen er betjent kan signal 58 vises fra forsignalet bare samtidig med at innkjøringssignalet viser «Kjør».

1.2. Viser planovergangssignal (som ikke er satt ut av bruk) ikke signal «Planovergang kan passeres» (hvitt blinklys) når tog kommer til planovergangsmerket, skal toget straks bremses for om mulig å stoppe foran planovergangen.

Under kjøring fram mot planovergangen skal det gjentatte ganger gis signal «Tog kommer», hvis toget ikke skal stoppe foran denne (f.eks. ved ekspedisjonssted foran planovergangen).

Har toget stoppet foran planovergangen, skal det gis signal «Tog kommer» før toget settes i gang, etter at det er undersøkt at veitrafikk ikke hindrer viderekjøringen. Er forholdene vanskelige (uoversiktlig vei, stor veitrafikk o.l.), bør planovergangen sperres for veitrafikk mens toget kjører over planovergangen. Kjørehastigheten skal ikke overstige 10 km pr. time.

Ved planovergang på stasjon hvor togekspeditør tjenestegjør, skal toget i slike tilfelle ikke kjøre over planovergang før togekspeditørens forholdsordre er innhentet.

283-289. (Reservennummer.)

## 290. Hastighetssignaler.

4.1. Hastigheten som er betinget av særlige lokale forhold, og som etter bestemmelsene ikke kan angis med hastighetssignaler, er tatt inn i driftshåndboka.

10.1. Med materiell innrettet for store kjørehastigheter forstås i denne forbindelse motorvognsett type 69 og 92, og lokomotiv type E17 med vogner type 7.

Særskilt skive for tillegghastighet tillates bare nyttet etter godkjenning av Hovedadministrasjonen.

291-298. (Reservennummer.)

472. (Reservennummer.)

**473. Instruks for arbeidslag tilhørende entreprenørfirmaer ved arbeid langs jernbanelinjen.**

1.1. Enhver som er beskjeftiget med anleggsarbeid o.l. langs jernbanelinjen, eventuelt i henhold til kontrakt med Statsbanene, må være oppmerksom på følgende:

- a. Enhver ordre eller beskjed fra jernbanens vaktmann må ubetinget etterfølges.
- b. Når tog nærmer seg, må vedkommende sørge for å bringe seg selv i tilstrekkelig avstand fra sporet og aldri i mindre avstand enn 2,5 m fra nærmeste skinne.
- c. Intet arbeidsredskap må bli liggende i skinnegangen. Også dette bringes i en avstand av minst 2,5 m fra nærmeste skinne. Redskap må ikke stilles opp slik at det på grunn av togets fart kan falle inn over sporet. Redskap av jern eller annet metall må ikke anbringes samtidig over begge skinner, da sporisolasjon derved forstyrres.
- d. Arbeidsmaskiner må ikke kjøres ut på jernbanelinjen uten spesiell tillatelse fra jernbanens vaktmann i hvert enkelt tilfelle. Jernbanens vaktmann må sette opp foreskrevne stoppsignaler før slik tillatelse gis.
- e. Sprengning må ikke finne sted uten at vaktmannen på forhånd har gitt tillatelse til å avfyre skuddet. Sprengstoffladning bør ikke finnes i borehull når toget passerer. Fortrinnsvis bør elektrisk tenning benyttes for å innskrenke skytetiden, samt for å unngå brann på grunn av glødende lunter.  
På elektrifiserte baner må det kun nyttes trege tennere (Hu-tennere). Dersom det er fare for ukontrollert tenning, pga. nærliggende spenningsførende ledninger, må det anvendes ikke-elektriske tennmidler.
- f. Oppstår skade på skinnegang, kontaktledning, telefonledning eller isolatorer, må dette straks meldes til vaktmannen, som gir beskjed til rette vedkommende.
- g. Rår det tvil om det ligger jordkabel på arbeidsstedet, må gravearbeidet ikke uten videre settes i gang. Er tvil etter undersøkelse fremdeles til stede, må gravemaskiner ikke nyttes, men det må håndgraves forsiktig.
- h. Gangtrafikk langs linjen til og fra arbeidet er ikke tillatt og kan bare skje så frem vaktmannen gir tillatelse for kortere strekninger eller ledsager vedkommende. Opphold og gangtrafikk på jernbanens område skjer helt på vedkommendes eget ansvar.

- i. For arbeid på elektrifiserte jernbanestrekninger gis herved følgende advarsler om livsfare nær elektrifiserte baners ledningsanlegg.

Alle elektrisk drevne banestrekninger er utstyrt med kontaktledning for høyspent vekselstrøm.

Det er livsfarlig å berøre eller å komme for nær disse ledninger med utligger og fester (til og med isolatorer).

Alle andre sterkstrømsledninger som er ført langs eller over elektrisk drevne baner, skal betraktes som livsfarlige på samme måte. Selve mastene og åkene (bygninger, overgangsbruer etc.) hvor ledninger eller utligger er festet til isolatorer, er derimot ikke spenningsførende og derfor heller ikke farlige. Under arbeid på eller i nærheten av jernbanelinjen må hver enkelt passe på ikke å komme noen spenningsførende del nærmere enn 1 meter, hverken med noen del av kroppen eller med det verktøy eller den gjenstand man håndterer, selv om armen strekkes ut i ugunstigste retning. En vannstråle kan i denne henseende være like farlig som en fast gjenstand.

Ethvert arbeid hvorunder man f.eks. ved tankeløshet eller uhell kan risikere å komme spenningsførende del nærmere enn 1 meter, er forbudt.

Til skinnene er sveiset eller plagget elektriske forbindelser. Disse forbindelser tjener dels til å hindre at de ufarlige deler, så som master og åk m.v., skal kunne bli farlige under uhell, dels til å lede lokomotivstrømmen som flyter i skinnene og dels er de ledd i sikringsanlegg. Da det er av betydning for en sikker drift at disse forbindelser til skinnene er i orden, må det påses at forbindelsene ikke brytes eller skades unødig under arbeid i eller ved sporet. Påtreffes brutte, skadde eller løse forbindelser, meldes dette til vaktmannen som gir beskjed til rette vedkommende.

Det er forbudt for uvedkommende å åpne dørene til, eller betre jernbanens høyspente anlegg.

- j. Alt arbeid utføres i samsvar med påbud og instruks fra Arbeidstilsynet, NSB og Arbeidsmiljøloven. Det skal bl.a. brukes påbudt verneutstyr og vises aktsomhet, slik at ulykker og helseskader unngås.
- k. Enhver overtredelse av disse regler kan medføre at vedkommende straks må fjernes fra jernbanens område. Oppstår skade, kan vedkommende bli trukket til ansvar.
- l. Det vises for øvrig til entreprenørfirmaets kontrakt med Statsbanene.
- m. Jernbanens vaktmann skal være i besittelse av denne instruks.
- n. Alle arbeidere skal, mot kvittering, tildeles denne instruks.

1.2. Alle arbeidere som tilhører entreprenørfirmaer som utfører arbeider langs linjen, skal, uansett om arbeidet utføres for Statsbanenes regning eller ikke, mot kvittering tildeles foranstående instruks. Instruksene foreligger i særtrykk og kan rekvireres fra Billettforvalteren.

Om utsteding av adgangskort til NSB's områder, vises til art. 417.





---

Tjenesteskriver utgitt av Norges Statsbaner  
Hovedadministrasjonen

# Fellesforskrifter

for stasjons-, tog og linjetjenesten

2. utgave

Rettelsesblad nr. 10

Gjelder f.o.m. 1. mars 1987.

Rettelser:

Art. 97, 102, 103, 104, 111, 113, 114, 115, 257 pkt. 1.1 og 290  
strykes .

Innholdsfortegnelsen rettes tilsvarende .







---

Tjenestekrifter utgitt av Norges Statsbaner  
Hovedkontoret

# Fellesforskrifter

## for stasjons-, tog og linjetjenesten

Rettelsesblad nr. 11  
Gjelder f.o.m. 1. oktober 1989

Følgende rettelser foretas:

På tittelsiden rettes "Hovedadministrasjonen" til "Hovedkontoret". I Liste over rettelsesblad rettes "ved Hovedadministrasjonen, distriktskontorer" til "i administrasjonstjenesten".

Art. 15 pkt. 1.6: "distriktsjefen" rettes til "regionsjefen".

" 16 pkt. 1.1, 2. avsnitt: "art. 51 og" strykes.  
Siste avsnitt: "Hovedadministrasjonen" rettes til "Hovedkontoret".

Pkt. 1.2, 1. linje: "/stoppesteder" strykes.

" 130 pkt. 5.1.6, 1. linje: "i mørke og usiktbart vær" strykes.

" 156 pkt. 2.1.4, 1. avsnitt: "distriktsjefen" rettes til "regionsjefen".  
Pkt. 2.4.1, 4. avsnitt: "distriktsjefen" rettes til "regionsjefen".  
Pkt. 2.5.2, siste linje: "/stoppested" strykes.

" 156 pkt. 2.6.2 a: "distriktsjefen" rettes til "regionsjefen".

" 170 pkt. 1.1, 3. avsnitt (om tilkjenneivelse): Etter siste setning tilføyes: "(se trykk 401 § 229)".

" 171 pkt. 1.1 strykes.

" 174 pkt. 1.1 strykes.

Art. 249 pkt. 1.4, 3. avsnitt: "innkjøringshovedsignal" rettes til "innkjørhovedsignal".

Pkt. 1.6, 1. avsnitt: "distriktsjefen" rettes til "togleder".

2. avsnitt: "distriktsjefen" rettes til "regionsjefen".

" 461 pkt. 1.1 strykes.

" 462 pkt. 1.1 strykes.

" 463 pkt. 1.1, 6. og 7. linje: "asbest- eller stålplater" rettes til "brannhemmende materiale".

" 474 strykes.

Innholdsfortegnelsen og sidene merket 1-8/8, 8-15/15, 23-1/23, 23-2/23, 23-26/26-30, 31-39/39, 40/40 (alle sidene), 40/41, 41/42, 42-43/44-45, 46-50/51, 51-54/55-60, 60/60-65, 66-72/72, 72-73/73-89, 90-96/97-101, 102-110/111-114, 115-121/121, 121-129/130, 136-137/137-138, 139-149/149, 149-155/156, 158/159-161, 162/162, 162/163, 164/164, 164/165-166, 180/180, 201-228/229-248, 251-257/257, 258-281/282-298, 402-411/412-414, 415/415-416, 416/417, 417/417-418, 443-450/451, 451-453/453-454 og Bilag 9 byttes ut med vedlagte nye sider.

Avsnittet "Benevning og framføring av spesialmateriell", art. 424-436, er bl.a. pga. anskaffelse av endel nytt materiell under revisjon. Det tilstrebes en vesentlig forenkling av dette avsnittet. Henvisninger til paragrafer og punkter - f.eks. i art. 424 rubrikk 4 "merknad" vil bli sløyfet. Inntil nytt rettelsesblad kan sendes ut, bes derfor disse henvisninger strøket og distrikt/distriktsjef rettet til region/regionsjef.

#### **Merk:**

Ansaret for driftsfunksjoner som sikkerhet, togledelse, lok. ledelse, rutearbeid m.m. er lagt til Persontrafikkdivisjonen. Regionsjefen i persontrafikkregionen tillegges det samme ansvaret for sikkerhetstjeneste og togframføring som distriktsjefen hadde, og har følgelig fullmakt til å opptre/gi ordre utenfor egen divisjon.

Med region/regionsjef i dette trykket menes persontrafikkregion/-regionsjef for persontrafikkregionen.

For Ofotbanen gjelder tilsvarende for godstrafikkregionen/-regionsjef for godstrafikkregionen.

# INNHold

## Sikkerhetsforskrifter

### Alminnelige bestemmelser

	Art. nr.
Hva det forstås med linjeblokk, blokkpost og blokkstasjon	8
Hva det forstås med sporveksel, sentralstilt, håndstilt, sikret, tungesikret, forriglet, kontrollåst og låst sporveksel	15
Hva det forstås med sporsperre	16
Hva det forstås med rullende materiell	17
Hva det forstås med lokomotiv	18
Hva det forstås med togleder, togekspeditør, togfører og lokomotivfører	23
Hva det forstås med togvei og togspor	26
Ordrer om toggangen	40
Hva det forstås med kryssing og forbikjøring. Angivelse av kryssing og forbikjøring i ruter	42
Hva en rute i rutesirkulære eller ekstratogrute skal inneholde	44
Tog uten rute	49
Middelmerke og middelkontrollampe	51
Master og andre faste gjenstander i nærheten av spor	54
Personale i sikkerhetstjenesten	60

### Bestemmelser vedrørende linjen og linjetjenesten

Sidespor på linjen. Låsing av sporveksler m.v.	72
Planoverganger	73

### Bestemmelser vedrørende stasjon og stasjonstjenesten

Togekspeditørens nærvær på plattform eller ved innkjør-sporveksel	118
Hva som må iakttas før tog sendes	120
Kjøring av tog før rutetid	121
Avgangordre til togføreren. Signalering for passering og for stopp	122
Stasjon og togmeldinger	130

Midlertidig togmeldingstasjon på sted som ikke har kryssingspor .....	132
Forandring av kryssing .....	136
Endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning ..	137
Om kjøring av ekstratog .....	138
Kjøring av hjelpelokomotiv og kipp tog .....	139
Fullmakt for stasjon til å iverksette kjøring (innstilling) av hjelpelokomotiv, løselokomotiv og kipp tog .....	140
Disponering av strekning for kjøring av arbeidstog .....	149

### Bestemmelser vedrørende tog og tog tjenesten

Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne .....	156
Togs sammensetning og bremsekraft .....	158
Bemannning av lokomotiv .....	162
Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn ..	163
Togfører .....	164
Togførers ansvar for og befaling over toget .....	165
Lokomotivførers ansvar for togets regelmessige gang ..	166
Ansaret for og hvem som skal utføre koplingen .....	167
Konferanseplikt .....	168
Avgangsignal .....	170
Skyving av vogner i tog .....	180
Flere lokomotiver i ett tog .....	181

## Signalforskrifter

### Linje- og stasjonssignaler

Signal 3 "Passér" .....	227
Signal 5 "Avgang" .....	229
Signal 1 "Stopp" .....	236
Hovedsignaler .....	246
Blokksignal .....	249
Forsignal for innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og blokksignal .....	251
Enkelt innkjørsignalapparat .....	252
Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand .....	257
Sikring av togvei på stasjon med sikringsanlegg som er strømløst .....	258
Høyt skiftesignal .....	272
Dvergsignal .....	273
Planovergangsignal og forsignal for planovergangsignal ..	282
Orienteringstolper .....	299

Signaler gitt med lokomotivfløyten .....	310
--	-----

## Fellesbestemmelser

### Sikkerhetstjeneste og toggang

Sikkerhetsforanstaltninger ved arbeid under eller mellom vogner .....	401
Sikring av personalet på linjen .....	402
Trapper for på- og avstigning utenfor plattform .....	404

### Tjenesteforhold og ordensregler

Ajourføring av bøker m.m. ....	412
Telefonering over jernbanens linjer .....	415
Adgang til NSBs områder. Adgangskort .....	417
Fotografering på jernbanens områder .....	419

## Bestemmelser om rullende materiells utstyr og behandling m.v.

### Alminnelige bestemmelser

Obligatoriske angivelser på vogner .....	422
--	-----

### Benevning og framføring av spesialmateriell

Fortegnelse .....	424
Baneavdelingens arbeidsmaskiner .....	425
Lastetraktorer .....	426
Ballastfordelermaskiner .....	427
Ballastrensemaskiner .....	428
Ballastvibratormaskiner .....	429
Sporbaksemaskiner .....	431
Sporkontrollvogner .....	432
Svillebyttmaskiner .....	434
Svillepakkemaskiner .....	435
Svillereguleringsmaskiner .....	436

## Merker og påskrifter på rullende materiell

Art. nr.

Innledning .....	441
Merker og påskrifter med vognteknisk betydning .....	442
Merker og påskrifter med elektroteknisk betydning .....	443

### Framføring av uvirksomme lokomotiver trukket i tog

Fellesbestemmelser .....	451
Spesielle bestemmelser for elektriske lokomotiver .....	453
Spesielle bestemmelser for diesellokomotiver av type Di 3 ..	454
Spesielle bestemmelser for diesellokomotiver av type Di 2 ..	455

### Diverse bestemmelser om det rullende materiell

Regler for bruk av bar ild (tinefakkell m.v.) for tining av frosne rør m.v. på rullende materiell .....	463
---	-----

### Spesielle instruksjer og overnskomster

Instruks for ekstrapersonale som for en kortere tid utfører snøryddingsarbeid m.v. på baner med elektrisk drift .....	471
Instruks for arbeidslag tilhørende entreprenørfirmaer ved arbeid langs jernbanelinjen .....	473

# Sikkerhetsforskrifter

## Alminnelige bestemmelser

1-7. (Reservennummer.)

### 8. Hva det forstås med linjeblokk, blokkpost og blokkstasjon

1.1. Regionsjefen gjør kjent for alt vedkommende personale hvilke strekninger som har linjeblokk.

1.2. Når utkjørhovedsignal (det ytre, på stasjon med indre/ytre utkjørhovedsignal) på *betjent* stasjon på strekning med *linjeblokk* ikke kan vise "Kjør", er linjeblokken *ikke virksom* og kan ikke brukes for togmeldinger.

Når linjeblokken ikke er virksom, skal togmeldinger utveksles og togene framføres på skriftlig kjøreordre (blankett 001.551.25 pkt. c) mellom de betjente stasjoner, som bestemt i trykk 404.1. Kjøreordren tillates ikke tildelt togbetjeningen ved forhåndsunderretning.

Tog, som har fått ordre om kjøring forbi utkjørhovedsignal (det ytre, på stasjon med indre/ytre utkjørhovedsignal) som ikke viser "Kjør", skal, fram til første hovedsignal som viser "Kjør", ikke kjøre med større hastighet enn at det kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet, høyst 40 km pr. time. Toget skal framføres med skjerpet oppmerksomhet fra togbetjeningens side, særlig over uoversiktlige strekninger og foran sporveksler, for i tilfelle å kunne stoppe hurtigst mulig. Hvis hovedsignal på ikke betjent stasjon ikke viser "Kjør", skal togbetjeningen undersøke togveien. Er togveien klar, kan toget fortsette.

Hvis den påbudte hastighetsnedsettelse fører til større forsinkelser og uregelmessigheter i toggangen, skal toglederen underrettes.

Om melding av feil ved linjeblokken, se trykk 404.2.

**1.3.** Når linjeblokken må settes ut av bruk, skal regionsjefen underrette alt vedkommende personale.

Når linjeblokken er satt ut av bruk, skal togene framføres over vedkommende strekning etter bestemmelsene for strekning uten linjeblokk.



4.1. Blokkpost er ikke stasjon uten særlig bestemmelse om det.

5.1. *Betjent* stasjon på dobbeltsporet strekning med linjeblokk skal så vidt mulig være blokkstasjon for de tog som benytter stasjonens hovedtogspor. Hvis nødvendig fastsetter regionsjefen nærmere bestemmelse om dette.

*Ikke betjent* stasjon på strekning med linjeblokk er alltid blokkstasjon.

9-14. (Reservenummer.)

15. Hva det forstås med sporveksel, sentralstilt, håndstilt, sikret, tungesikret, forriglet, kontrollåst og låst sporveksel

#### *Nummerering av sporveksler*

1.1. Sporveksler på stasjoner skal nummereres. Hvis det finnes hensiktsmessig, nummereres også sporveksler på holdeplasser og andre sporområder utenom stasjon. Hvis ikke nummereringen fastsettes av Hovedkontoret, foretas den av regionsjefen.

Ved senere innlegging av nye sporveksler bør den opprinnelige nummerering beholdes og revideres ved passende anledning.

Ved stasjonene skal det finnes planer av sporanleggene som nummereringen framgår av.

1.2. Sporveksel på stasjon må ikke gis samme nummer som annen sporveksel på samme stasjon. Unntak kan gjøres på større stasjoner hvis sporområdene er atskilt og har egne betegnelser.

Ved nummerering av sporveksler anvendes alltid *arabiske* tall.

Sporvekslene nummereres slik at alle som har tungespiss mot Oslo, får ulike nummer og alle med tungespiss fra Oslo får like nummer.

Nummereringen med ulike nummer foretas fortløpende fra den ende av stasjonen som ligger nærmest Oslo og med like nummer fra den andre enden av stasjonen.

Ytterste motliggende sporveksel i kjøreretning fra Oslo får derved nr. 1 og ytterste motliggende sporveksel i kjøreretning mot Oslo får nr. 2.

Ligger sporveksler på samme høyde og retning, skal den som ligger nærmest den side ekspedisjonshuset ligger, ha det laveste nummer.

Er det flere sporgrupper, nummereres sporvekslene fortløpende med ulike, henholdsvis like nummer innen samme sporgruppe.

Kryssveksler, dobbelte og enkle, gis ulike nummer og med litra-betegnelse a/c for tungeparene med tungespiss mot Oslo og b/d for tungeparene med tungespiss fra Oslo.

### *Sporvekslenes normalstilling*

1.3. For sentralstilte og forriglede sporveksler er normalstillingen den stilling av sporvekselen som er valgt som normalstilling og som derfor i skjematisk planer og forriglingstabeller er betegnet med + (se trykk 404.2).

1.4. For kontrollåste sporveksler

- a) som kan kontrollåses bare i én stilling, er denne sporvekselens normalstilling,
- b) som kan kontrollåses i begge stillinger, skal den ene stilling velges som normalstilling og betegnes med +. Nøkkelen for denne stilling skal merkes med +, den andre nøkkel med ÷.

1.5. For sporveksler som ikke er sentralstilt, forriglet eller kontrollåst, gjelder følgende:

- a. Når sporvekselen forgrener 2 togspor, skal stillingen for kjøring i det rette spor (uten avvikelse i sporvekselen) eller i det spor som har den største kurveradius (det spor hvor kurven er slakest) være normalstilling.
- b. Når sporvekselen forgrener togspor og annet spor, skal stillingen for kjøring i togsporet være normalstilling.
- c. Regionsjefen kan fravike reglene i pkt. a og b, og kan også fastsette normalstilling for andre sporveksler.
- d. Regionsjefen skal i tilfelle fastsette sporvekslenes normalstilling slik at passering kan foregå i det spor som egner seg best når stasjonen er sikret for gjennomkjøring (hovedtogsporet).

Vedkommende må ha nødvendig kjennskap til

- regionens (regionenes) administrasjons-, drifts- og trafikkforhold,
- regionens (regionenes) banestrekninger og deres beskaffenhet som f.eks. stigningsforholdene, stasjonenes beliggenhet, kryssingsporenes antall og lengde m.v.,
- gjeldende togordning, og holde seg á jour med den,
- det rullende materiellet og bruken av det, materiellturnus, gods-transportplaner, Gtl og Ep,
- regionens (regionenes) beredskapsplan(er) ved driftsuregelmessigheter og uhell.

1.3. Togledelsen skal utføres i overensstemmelse med trykk 401, denne instruks og andre gjeldende sikkerhetsbestemmelser, samt de direktiver som måtte bli gitt av Hovedkontoret eller regionsjefen(e).

Toglederens hovedoppgave er å utføre de nødvendige løpende gjøremål for å opprettholde rutemessig toggang og regelmessig og sikker drift, slik at trafikken avvikles tilfredsstillende.

1.4. Hvis ikke annet er bestemt, skal toglederen

- foreta omlegging av kryssinger og forandringer i togenes rekkefølge når det trengs,
- iverksette kjøring av ekstratog og innstilling av tog i den utstrekning forholdene tilsier det, og foreta andre disposisjoner for avvikling av trafikken,
- bestemme om korrespondanse skal opprettholdes eller brytes under forsinkelser,
- bestemme om stasjoner skal være ekstraordinært betjent eller ikke betjent,
- sørge for tilstrekkelig trekkraft i samråd med lokomotivledelsen,
- sørge for at togenes trekkraft utnyttes best mulig, og om nødvendig bestemme hvilke vogner i togene som i ekstraordinære tilfelle skal tas med eller settes igjen,
- foreta disposisjoner i forbindelse med banens vedlikehold og nyanlegg, prøving av materiell m.v., og slik at de er til minst mulig ulempe for toggangen,

- oppheve eller endre disposisjoner av forannevnte art som ikke lenger er nødvendig,
- holde seg underrettet om trafikken størrelse og avvikling,
- holde berørte kontorer/personale underrettet om ekstraordinære disposisjoner som blir foretatt, og om forsinkelser og andre uregelmessigheter,
- treffe disposisjoner for redning av mennesker og materiell, for rydding av linjen, og for i størst mulig utstrekning å opprettholde regulær drift når uhell er inntruffet. Disposisjoner foretas og meldinger gis som bestemt i trykk 427 og mulige særlige retningslinjer, herunder regionens (regionenes) beredskapsplan(er) ved driftsuregelmessigheter og uhell,
- påse at nødvendige opplysninger blir gitt til reisende og større vognlastkunder under driftsuregelmessigheter ved at nødvendige orienteringer/direktiver snarest sendes til stasjoner og tog, og til berørte regioner (divisjoner).

1.5. Toglederen skal ved sine disposisjoner også ta hensyn til jernbanens økonomi. Før forføyninger som medfører vesentlige merkostnader iverksettes, bør regionsjefens samtykke innhentes.

1.6. Toglederen må i første rekke ta hensyn til sikkerheten og må ikke fravike sikkerhetsbestemmelsene med mindre det er tvingende nødvendig og det kan anses å være uten risiko (se trykk 401 § 61).

1.7. Toglederen skal i nødvendig utstrekning samarbeide med berørte kontorer i administrasjonen(e). Før mer omfattende disposisjoner settes i verk, må disse om mulig forelegges regionsjefen/trafikksjefen (se nærmere direktiver i regionens (regionenes) beredskapsplan(er)).

Toglederen har imidlertid disposisjonsrett over driftsmidler og personale.

Toglederen skal foreta disposisjoner og ta avgjørelse som tilligger regionsjefen når det ikke er anledning til å forelegge saken for overordnet, og avgjørelsen ikke kan utsettes.

1.8. Til massemedia eller andre utenforstående skal toglederen i alminnelighet ikke uttale seg, men henvise til overordnet personale. Spørsmål om forsinkelser o.l. skal imidlertid besvares.

### *Flytting og deling av togledelse*

1.9. Under krigshandlinger og andre ekstraordinære forhold, kan togledelsen bli flyttet, og også bli delt opp i flere toglederseksjoner. Melding om det vil bli gitt av regionsjefen.

1.10. Hvis en banestrekning eller en del av den mister forbindelsen med egen togledelse, og hvis bruddet ikke er rent midlertidig, skal vedkommende stasjon(er) underrette regionsjefen i egen region eller naboregion hvis det fremdeles er mulig å oppnå forbindelse dit.

Regionsjefen i egen region eller naboregion skal deretter underrette alt personale på vedkommende strekning om at togledelsen midlertidig overtas av annen togledelse (egen el. annen region). Hvis mulig underrettes også Hovedkontoret. Stasjonene på strekningen må underrette den nye togledelsen om togsituasjonen og om disposisjoner som er truffet av og om ordrer som foreligger fra egen togledelse.

1.11. Så snart det oppnås forbindelse med egen togledelse, må både den og den midlertidige togledelsen underrettes.

Melding om fra hvilket tidspunkt strekningen skal føres tilbake til egen togledelse, skal deretter, etter avtale mellom togledelsene, sendes ut av den togledelsen som midlertidig har utført togledelsen.

1.12. Hvis en banestrekning mister forbindelsen både med egen togledelse og nabotogledelse, skal regionsjefen(e) bemyndige bestemt personale ved bestemte stasjoner til å utføre begrenset togledelse på nærmere angitt banestrekning. Regionsjefen(e) skal underrette alt personale om hvilke stasjoner som er bemyndiget til slik begrenset togledelse.

Vedkommende kan, i nødvendig utstrekning,

- innstille tog,
- iverksette kjøring av tog uten rute (se trykk 401 § 49). Slike tog kan ta med reisende (se trykk 401 § 138),
- foreta andre disposisjoner, som f.eks. disponering av rullende materiell og personale.

Bemyndigelsen omfatter ikke adgang til å iverksette kjøring av tog etter rute, og heller ikke til å forandre kryssinger og rekkefølgen for tog som kjører i samme retning (se trykk 401 §§ 136 og 137).

**1.13.** Stasjoner som mister forbindelsen både med den faste togledelsen og den midlertidige togledelsen, skal straks underrette den stasjonen som midlertidig skal utføre begrenset togledelse. Denne stasjonen underretter alt personale på vedkommende strekning om at den har overtatt togledelsen, hvis det ikke er på det rene at ordningen er rent midlertidig.

**1.14.** Stasjonene på strekningen skal straks og uoppfordret gi opplysninger om togsituasjonen og om disposisjoner som er truffet av og ordrer som foreligger fra den faste togledelsen.

Om mulig skal den midlertidige togledelsen underrette Hovedkontoret.

**1.15.** Den midlertidige togledelsen skal følge bestemmelsene om ordregiving, innhenting av erkjennelse m.v. "Instruks for togledere" (se pkt. 1.1-1.8) gjelder også for den midlertidige togledelsen, med de begrensninger som er nevnt i pkt. 1.12.

**1.16.** Så snart det oppnås forbindelse med egen togledelse eller midlertidig togledelse, skal det treffes avtale om tilbakeføring av togledelsen. Underretning om det sendes ut fra den stasjonen som midlertidig har utført begrenset togledelse.

## **2. (Reservennummer.)**

### 3-4. Togtjenesten

3-4.1. Med *togbetjening* forstås et togs togfører og lokomotivfører (lokomotivførere, hvis det er flere lokomotiver i toget).

24-25. (Reservennummer.)

## 26. Hva det forstås med togvei og togspor

### *Nummerering av spor*

1.1. Spor på stasjoner skal nummereres. Hvis det er hensiktsmessig, nummereres også spor på holdeplasser og andre sporområder utenom stasjon. Hvis ikke nummereringen fastsettes av Hovedkontoret, foretas den av regionsjefen.

Ved senere anlegg av nye spor bør den opprinnelige nummerering beholdes og revideres ved passende anledning.

Ved stasjonene skal det finnes planer av sporanleggene som nummereringen framgår av.

## 26-39

1.2. Spor på stasjon må ikke gis samme nummer som annet spor på samme stasjon. Unntakelse herfra kan gjøres på de større stasjoner hvis sporområdene er atskilt og har egne betegnelser.

Ved nummerering av spor anvendes som regel arabiske tall.

I planer for sikringsanlegg og i forriglingstabeller skal togspor som regel anføres med romertall.

Parallele spor i samme sporgruppe gis fortløpende nummer og nummereringen foretas i retning fra ekspedisjonsbygningen.

Togsporene gis de laveste nummer. De nummereres fortløpende fra den side ekspedisjonsbygningen ligger og slik at det togspor som ligger nærmest denne side får nr. 1.

Ved flere sporgrupper innen stasjonen skal nummereringen - bortsett fra togsporgruppen - som regel foretas fra den ende av stasjonen som ligger nærmest Oslo.

**27-39. (Reservennummer.)**



## 40. Ordre om toggangen

### 1. Alminnelige bestemmelser

1.1. Ordre om toggangen skal avfattes i samsvar med bestemmelsene i trykk 401 og sendes ut til fordelingsstedene og fordeles til vedkommende personale i samsvar med bestemmelsene i denne artikkel.

**Merk:**

På strekning med *virksom linjeblokk* skal ordre om innstilling av tog og kjøring av ekstratog etter pkt. 5.2, 6.1 og 7.2 fordeles til togbetjeningen i det tog ordren gjelder for. Fordeling til togbetjeningen i andre tog foretas bare hvis ordren vedrører vedkommende tog på strekning uten *virksom linjeblokk*.

Blir linjeblokken *uvirksom* slik at bestemmelsene i trykk 401 § 169 kommer til anvendelse, skal slike ordre om nødvendig fordeles til togbetjeningen i andre tog av vedkommende underveisstasjoner, i den utstrekning dette er nødvendig av hensyn til underretning om kryssing/forbikjøring.

1.2. Med *fordelingssteder* forstås tjenestesteder som videreforder ordrene til den enkelte og som erkjenner direkte til regionsjefen (om utsendelse til bane-/elektropersonale, se pkt. 1.9.).

Fordelingssteder er alle stasjoner på vedkommende strekning, de konduktør-, lokomotiv- og underretningsstasjoner samt andre tjenestesteder som regionsjefen måtte bestemme (som f.eks. lokomotivmesterkontor, tjenestekontor m.v.).

Ansvarshavende ved *stasjonene* skal foruten til eget stasjonspersonale også fordele ordrene til personalet ved *underlagte tjenestesteder* og til sikkerhetsmann/ leder for el.-sikkerhet når ordren gjelder anordning av linjebrudd/strømbuud og for øvrig til annet personale som regionsjefen måtte bestemme, f.eks. førere av skinnetraktorer.

(Om *underretningsstasjonenes* fordeling vises til pkt. 1.5.)

1.3. Med *konduktørstasjon* forstås et fordelingssted hvor konduktørpersonale er stasjonert og tildeles ordrer. Ansvarlig for disse fordelingsstedene er den som har ansvaret i henhold til trykk 401 § 96.

1.4. Med *lokomotivstasjon* forstås et fordelingssted hvor lokomotivpersonale er stasjonert og tildeles ordrer. Ansvarlig for slike fordelingssteder er den som har ansvaret i henhold til trykk 401 § 96, lokomotivmester eller lokomotivformann.

1.5. Med *underretningsstasjon* forstås et fordelingssted som skal viderefordre en ordre til annet personale enn det som er stasjonert ved eller er underlagt stedet (se pkt. 1.2) f.eks. til togbetjening. Regionsjefen bestemmer hvilke stasjoner som skal være underretningsstasjoner ved adresseangivelse i vedkommende ordre. Togekspeditør ved underretningsstasjon er ansvarlig for at ordren blir viderefordelt togbetjeningen snarest mulig, men ikke før ved fram møte til tjeneste i vedkommende tog. Togekspeditøren må ikke la toget kjøre før han har forvissnet seg om at togbetjeningen er tildelt ordren og har kvittert for denne.

1.6. Hver enkelt som ifølge foranstående bestemmelser kan bli tilstilt ordrer om kjøring eller innstilling av tog, skal, når den daglige tjenesten tiltres eller snarest mulig deretter, og ellers når det er anledning, eller når det måtte være bestemt av foresatte, selv undersøke om det foreligger ordre og i så fall gi kvittering for mottakelse av denne.

Personale som ferdes på linjen, og som ikke tilhører og heller ikke ledsages av personale som er pålagt å holde seg underrettet om toggangen (jf. pkt. 1.9), skal selv undersøke om kjøring av tog ved forespørsel til stasjonene. Undersøkelsen skal så vidt mulig finne sted umiddelbart før vedkommende begir seg ut på linjen, og betjent stasjon må ikke passeres uten at det forespørres om neste blokkstrekning er klar.

1.7. Ved togs utgangsstasjon og ved stasjon hvor det foregår tjenestebytte, skal togfører uoppfordret forhøre seg hos togekspeditøren om det foreligger ordre om ekstratog og i tilfelle gi foreskrevne kvittering for den. Før slik henvendelse er gjort, må togfører ikke la toget kjøre fra stasjonen.

Togfører som har mottatt ordre om kjøring av ekstratog eller annen ordre om toggang eller sikkerhetstjeneste som berører det tog han kjører, er personlig ansvarlig for at ordren mot kvittering blir overlevert til avløser på stasjoner hvor tjenestebytte finner sted. Slik ordreoverlevering kan falle bort hvis ordren ikke lenger har betydning for vedkommende tog.

Den togfører som ved tjenestebytte blir tildelt slik ordre, må personlig forvisse seg om at togets øvrige betjening er forskriftsmessig underrettet. Får toget ny betjening underveis, men ikke ny togfører, er denne ansvarlig for at den tiltredende betjening blir underrettet (se trykk 401 § 168).

Ved stasjoner hvor bytte av togførere foregår, men hvor disse pga. langt opphold for toget ikke kommer i direkte kontakt med hverandre, skal overlevering av ordre skje gjennom togekspeditøren. Togførerne er ansvarlig for at ordrene leveres til, henholdsvis blir hentet hos, togekspeditøren.

**1.8.** Når det tilsettes grindvakt (på stasjon eller linje) eller vaktposter på linjen, fordeles ordrer om toggangen som bestemt i denne artikkelen (enkeltmannserkjennelse).

Er det ikke mulig å få overlevert ordren på denne måten (ekstratog rute, rutetelegram eller telegrafisk ordre), tillates den gitt gjennom telefon. Ordren skrives ned og repeteres av vedkommende, som erkjenner ved å oppgi navn og tjenestested.

Har det ikke vært mulig å underrette grindvakt eller vaktpost om kjøring av ekstratog, skal lokomotivføreren i ekstratoget gi melding om dette.

Regionsjefen/toglederen bestemmer hvilke stasjoner som er fordelingsstasjoner.

Om grindvakt for øvrig, se art. 73 og trykk 426.

**1.9.** For linje-/elektropersonale gjelder følgende:

Bane-/elektromesterstrekningene skal være bekjentgjort.

Bane-/elektromesteren skal holde togledelsen informert om hvordan han best kan treffes.

Linje-/elektropersonale skal skaffe seg opplysning om toggangen ved å forespørre stasjon/togledelse. Slik opplysning om toggangen skal innhentes så ofte som forholdene tilsier det, og gjelder normalt for høyst en time om gangen. De opplysninger som gis skal gjelde toggangen og ellers alt som kan ha betydning for vedkommendes tjeneste i det aktuelle tidsrom.

Grafiske ruter skal utleveres til alt personale i sikkerhetstjeneste. (Grafiske ruter skal ha merknad om tog som kan tillates kjørt inntil 15 minutter før rutetid.)

For linje-/elektropersonale skal rutebok, tillegg til rutebok og rutesirkulære legges ut på bane-/elektromesterkontor og i tilfelle på annet hensiktsmessig sted, slik at vedkommende personale har lett adgang til nevnte ordrer, for også å holde seg underrettet om endringer i toggangen av hensyn til planlegging av arbeidet.

Rutebok, tillegg til rutebok, rutesirkulære og grafisk rute til linje-/elektropersonale i sikkerhetstjeneste sendes fra regionsjefen til den enkelte bane-/elektromester, som sørger for videre utlevering. Nødvendig antall må avtales.

## 2. Rutebok

**2.1.** Ruteboka utarbeides i regionenes rutekontorer og skal ekspederes ut til alle fordelingssteder. Den skal sendes i rød konvolutt, blankett 001.586.06 (617) (bilag nr. 1) eller i pakke med denne konvolutt som adressemerke.

Ordrene må sendes så tidlig at de kommer til fordelingsstedene senest 72 timer før de trer i kraft.

2.2. Fordelingsstedene skal straks erkjenne skriftlig for mottakelsen på blankett 001.586.05 (616) (bilag nr. 2) som sendes regionsjefen i spesiell, rød konvolutt, blankett 001.586.07 (618) (bilag nr. 3), med første togleilighet.

Ved stasjoner skal erkjennelsen underskrives av togekspeditøren. Ved andre fordelingssteder skal vedkommende ansvarshavende, eller andre som regionsjefen måtte bestemme, underskrive erkjennelsen.

Hvis regionsjefen har forlangt "Telegramerkjennelse" (ordrekonvolutten er stemplet "Telegramerkjennelse"), skal togekspeditøren eller annen ansvarlig sende erkjennelsen som telegram med signal TBD.

Telegrammet skal eksempelvis lyde:

"Rutebok nr. 138 erkjennes mottatt til videre fordeling.

N.N (txp)"

Konduktør- og lokomotivstasjoner o.l. (se pkt. 1), skal også erkjenne for mottakelse og videre fordeling til dette personalet. Det må av erkjennelsen gå tydelig fram om fordelingen gjelder både stasjonspersonalet mv. og det konduktør- og lokomotivpersonalet som er underlagt stasjonen.

Erkjennelsen får da eksempelvis følgende form:

"Rutebok nr. 138 erkjennes mottatt til videre fordeling, også til alt konduktør- og lokomotivpersonale.

N.N. (txp)"

Ved regionsjefens kontor skal det kontrolleres at det kommer riktig erkjennelse fra alle fordelingsstedene. Erkjennelsene skal oppbevares i minst ett år før de makuleres.

2.3. Ansvarshavende ved fordelingsstedene skal straks sørge for at ruteboka blir viderefordelt til alt personale i sikkerhetstjenesten som er underlagt vedkommende fordelingssted med hensyn til ordrefordeling (se pkt. 1.2-1.4).

For personale i stasjonstjenesten skal ruteboka legges ut på de steder som er foreskrevet og i tilfelle på annet hensiktsmessig sted, slik at vedkommende personale har lett adgang til ruteboka. Den som har ansvaret i henhold til trykk 401 § 96 skal pålegge bestemt personale å holde disse eksemplarer á jour.

Konduktør- og lokomotivpersonale tildeles ruteboka gjennom sine respektive konduktør- og lokomotivstasjoner.

2.4. Personale som i h.t. pkt. 2.3 mottar ruteboka, skal kvittere for den på blankett 001.586.01 (614a) eller 001.586.02 (614b) ("enkeltmannserkjennelse", bilag nr. 4), se pkt. 1.2. Blanketten kan brukes for inntaing av erkjennelse fra flere. (Ved større fordelingssteder, f.eks. ved konduktør- og lokomotivstasjoner, kan regionsjefen tillate at det brukes spesielle, større erkjennelsesblanketter eller -bøker.)

Erkjennelsesblankettene skal oppbevares ved forelingsstedene i ett år før de makuleres. De må oppbevares slik at de når som helst kan sendes regionsjefens kontor til kontroll.

Alle som blir tildelt ruteboka, skal straks sette seg grundig inn i innholdet og spesielt hva det innebærer for vedkommendes egen tjeneste.

### 3. Tillegg til rutebok

3.1. For utarbeidelse, utsending, fordeling og erkjennelse av tillegg til ruteboka, gjelder de samme bestemmelser som for rutebok.

### 4. Rutesirkulære

4.1. Trykk 401 inneholder nærmere retningslinjer for bruken av *rutesirkulære* for ordre om kjøring av ekstratog og innstilling av tog samt for andre ordrer om toggangen.

Bestemmelsene i pkt. 2.1 om utarbeidelse og fordeling av ruteboka fra regionsjefens kontor gjelder også for rutesirkulærer.

4.2. Bestemmelsene i pkt. 2.2 om erkjennelse av ruteboka fra fordelingsstedene, gjelder også for rutesirkulærer. Hvis flere rutesirkulærer erkjennes samtidig, må det brukes en erkjennelsesblankett (blankett 001.586.05 (616), bilag nr. 2) for hver ordre.

Hvis regionsjefen har forlangt "Telegramerkjennelse" (ordrekonvolutten er stemplet "Telegramerkjennelse"), og ordren er tilstillet en stasjon *bare* for fordeling til konduktør- og/eller lokomotivpersonale mv. uten at ordren for øvrig vedkommer stasjonen, får erkjennelsen eksempelvis følgende form:

"Rutesirkulære nr. 18/138 erkjennes mottatt til alt konduktør- og lokomotivpersonale.

4.3. Ansvarshavende ved fordelingsstedene skal straks sørge for at rutesirkulærene blir viderefordelt til alt personale som er underlagt vedkommende fordelingssted med hensyn til ordrefordeling (se pkt. 1.2-1.4).

Konduktør- og lokomotivpersonale i vedkommende region eller på vedkommende banestrekning skal tildeles rutesirkulærene ved sine respektive konduktør- og lokomotivstasjoner.

4.4. Hver enkelt som mottar rutesirkulære, skal kvittere for det på blankett 001.586.01 (614a) eller 001.586.02 (614b) ("enkeltmanns-erkjennelse", bilag nr. 4), se pkt. 1.2. Blanketten kan brukes for erkjennelse fra flere. (Ved større fordelingssteder, f.eks. ved konduktør- og lokomotivstasjoner, kan regionsjefen tillate at det brukes spesielle, større erkjennelsesblanketter eller -bøker.)

Erkjennelsesblankettene skal oppbevares ved fordelingsstedene i ett år før de makuleres. De må oppbevares slik at de når som helst kan sendes regionsjefens kontor til kontroll.

Alle som tildeles rutesirkulære skal straks sette seg grundig inn i ordrens innhold og spesielt hva den innebærer for vedkommendes egen tjeneste.

### 5. Ekstratogroute

5.1. Trykk 401 inneholder nærmere retningslinjer for bruken av *ekstratogroute* for ordre om kjøring av ekstratog og innstilling av tog samt for andre ordre om toggangen.

5.2. Ekstratogrutene utarbeides i regionenes rutekontorer og skal ekspederes ut til de fordelingssteder som har bruk for dem. De skal sendes i rød konvolutt, blankett 001.586.06 (617) (bilag nr. 1), eventuelt i pakke med denne konvolutt som adressemerke. Ordrene skal sendes så tidlig at de kommer til fordelingsstedene senest 24 timer (helligdager ikke medregnet) før de trer i kraft.

Ekstratogrutene adresseres i alminnelighet, ved de *underretningsstasjoner* som rutekontoret bestemmer (se pkt. 1.5), til togbetjeningen i de tog som berøres av ekstratogrutene, samt til det tog som kjører umiddelbart foran og etter ekstratoget i samme retning og over felles strekning i et tidsrom av 2 timer før eller etter dette.

Ekstratogruten adresseres ikke til det tog som kjøres umiddelbart foran ektratoget hvis det må regnes å ha kjørt over den felles strekning før ektratoget kjører inn på denne, og ikke til det tog som kjører umiddelbart etter ektratoget, hvis ektratoget må regnes å ha kjørt over den felles strekning før det etterfølgende tog kjører inn på denne.

5.3. I alminnelighet erkjennes mottakelsen av ekstratog rute skriftlig på blankett 001.586.05 (616) som omhandlet i pkt. 2.2. Togekspeditør ved underretningsstasjoner skal føre opp nummer og dato på de tog som ordren skal fordeles til ved egen stasjon.

Hvis flere ekstratogruter erkjennes samtidig, må det brukes en blankett for hver ordre.

Hvis regionsjefen har forlangt "Telegramerkjennelse" (ordrekonvolutten er stemplet "Telegramerkjennelse"), skal slik erkjennelse inn-sendes som omhandlet i pkt. 2.2, henholdsvis pkt. 4.2, med den til-lempling som følger av at ekstratog rute adresseres til ved-kommende *togbetjening*. Fordelingssteder som også er underret-ningsstasjoner skal i den telegrafiske erkjennelse gjenta nummer og dato for de tog som skal tildeles ordren ved stasjonen, eksempelvis slik:

"Ekstratog rute nr. 25/1989 erkjennes mottatt til videre fordeling, også til togbe-tjeningen i togene 102 og 104 den 01.06.89.

N.N. (txp)"

Både den skriftlige og den telegrafiske erkjennelse skal kontrolleres og oppbevares ved regionsjefens kontor som foreskrevet i pkt. 2.2.

5.4. Ansvarshavende ved stasjonene skal straks sørge for at ekstra-togrutene blir viderefordelt til det personale som er underlagt ved-kommende stasjon med hensyn til ordrefordeling (se pkt. 1.2), og som har tjeneste som blir berørt av ordrens innhold.

5.5. Underretningsstasjoner skal fordele ordren til togbetjeningen i vedkommende tog.



5.6. Hver enkelt som mottar ekstratogruite, skal kvittere for den på blankett 001.586.01 (614a), eller 001.586.02 (614b), eller 001.586.03 (615a) eller 001.586.04 (615b) ("enkeltmannserkjennelse", bilag nr. 4 og 5), se pkt. 1.2. (Ved større fordelingssteder, f.eks. stasjoner som er underretningsstasjoner for flere tog, kan regionsjefen tillate at det brukes spesielle, større erkjennelsesblanketter eller -bøker.)

Erkjennelsesblankettene skal oppbevares ved fordelingsstedene i ett år før de makuleres. De må oppbevares slik at de når som helst kan sendes regionsjefens kontor til kontroll.

Alle som tildeles ekstratogruite skal straks sette seg grundig inn i ordrens innhold og spesielt hva den innebærer for vedkommendes egen tjeneste.

## 6. Rutetelegram

6.1. Rutetelegram er å betrakte som telegrafisk ordre.

Rutetelegram (signal TPS) utarbeides i regionenes rutekontorer eller togledelser og skal ekspedres ut til de fordelingssteder som har bruk for dem. De skal sendes i rød konvolutt, blankett 001.586.06 (617) (bilag nr. 1) som skal være påstemplet eller tydelig påskrevet "Rutetelegram" og "Telegramerkjennelse".

Rutetelegram skal adresseres til togbetjeningen, i samme utstrekning som bestemt for telegrafiske ordrer for øvrig (se pkt. 7.2), ved underretningsstasjoner som bestemmes av rutekontor eller togleder (se pkt. 1.5).

6.2. De fordelingssteder som mottar rutetelegram, skal alltid erkjenne telegrafisk til regionsjefen på samme måte som bestemt for ekstratogruite i pkt. 5.3.

6.3. Fordelingen av rutetelegram fra fordelingsstedene til de enkelte skal foregå som bestemt for telegrafisk ordre for øvrig, se pkt. 7.6-7.8.

## 7. Telegrafisk ordre

7.1. Trykk 401 inneholder nærmer retningslinjer for bruken av telegrafisk ordre om kjøring av ekstratog (telegrafisk rute, se trykk 401 § 45, og telegrafisk ordre om kjøring av ekstratog uten rute, se trykk 401 § 49) og innstilling av tog, samt for andre ordrer om toggangen.

7.2. Telegrafiske ordrer utarbeides ved togledelsen og skal ekspederes med signal TPS til de fordelingssteder som har bruk for dem. (For rutetelegram, se pkt. 6.1)

Telegrafisk ordre adresseres til togbetjeningen, ved angivelse i adressen, ved de underretningsstasjoner som togleder bestemmer (se pkt. 1.5), i samme utstrekning som foreskrevet for ekstratogrute (se pkt. 5.2), med den tillem্পning som følger av at ordre om tog uten rute ikke adresseres til annen togbetjening enn ekstratogets (se trykk 401 § 49 pkt. 3).

Om sendemåten for slike telegrammer vises til trykk 850, Telegramtjenesten ved NSB.

7.3. Den som tar i mot telegrafisk ordre på telefonen, skal skrive den ned med tydelig skrift på spesiell blankett (blankett 001.551.01 (417a) eller 001.551.02 (417b), bilag nr. 6).

Sendes telegrammet på telefonen til flere stasjoner samtidig, skal i henhold til trykk 850 den lengst bortliggende stasjon foreta den tjenestlige gjentakelse av hele telegrammet, mens de øvrige stasjoner følger nøye med og kontrollerer sine utskrifter.

Hvis telegrafisk ordre tas i mot av andre enn togekspeditør, skal denne snarest underrettes om ordren og dens innhold.

7.4. Den telegrafiske ordre skal deretter erkjennes på følgende måter:

Det av innholdet som har betydning for vedkommende stasjon repeteres, f.eks. for telegrafisk rute: Dag og dato, togets benevning, utgangsstasjon og avgangstid, endestasjon og ankomsttid, kryssing og forbikjøring, at stasjonen eller nabostasjonen ikke skal være betjent, eventuelt være ekstraordinært betjent osv.

Ved en stasjon (D) hvor ekstratog skal krysse annet tog, vil erkjennelsen eksempelvis lyde:

"Ordre: Tirsdag den 02.05. kjøres ekstra persontog litra Y fra A kl 2300 til G onsdag den 03.05. kl 0615 erkjennes mottatt.

Kryssingen mellom tog litra Y og tog 2 i D bemerket.

N.N. t.x.p. xxx"

Ved sending til flere stasjoner samtidig, og hvor den lengst bortliggende stasjon har gjentatt hele telegrammet, er det tilstrekkelig at de øvrige stasjoner repeterer det som *spesielt* gjelder vedkommende stasjon (f.eks. kryssing og forbikjøring, at stasjonen eller nabostasjonen ikke skal være betjent, eventuelt være ekstraordinært betjent osv.).

Underretningsstasjon for det (de) ekstratog som omhandles i ordren, skal repetere den i sin helhet og til slutt gjenta det (de) tog stasjonen er underretningsstasjon for.

Underretningsstasjon for andre tog skal foruten det som har betydning for vedkommende stasjon, også repetere det innholdet som har betydning for togpersonalet i det (de) tog stasjonen er underretningsstasjon for.

**Eksempel:**

"Ordre: Mandag den 01.05. kjøres ekstra godstog litra X fra A kl 0600 til G kl 1230 erkjennes mottatt og vil bli viderefordelt, også til togbetjeningen i togene 1 og 3 som krysser litra X henholdsvis i D og E.

N.N. txp. xxx"

Blir ordren tilstillet en stasjon *bare* for fordeling til togbetjening (se pkt. 1.5), uten at ordren for øvrig vedkommer stasjonen, erkjennes eksempelvis slik:

"Ordre: Mandag den 01.05. kjøres ekstra godstog litra X fra A kl 0600 til G kl 1230 erkjennes mottatt til viderefordeling til togbetjeningen i togene 1 og 3 som krysser litra X henholdsvis i D og E.

N.N. txp. xxx"

Etter repetisjon som omhandlet foran, skal vedkommende som erkjenner oppgi togekspeditørs navn etterfulgt av betegnelsen "txp" og egen signatur. Ordren skal være forelagt togekspeditøren *før* den erkjennes.

7.5. Den som ved toglederstasjonen sender en telegrafisk ordre, er ansvarlig for at erkjennelser overensstemmende med pkt. 7.4 er mottatt fra alle fordelingssteder telegrammet er adressert til. Når samtlige erkjennelser er mottatt, forelegges de for vedkommende togleder.

Erkjennelsene skal deretter arkiveres ett år før de makuleres.

7.6. Ansvarshavende ved stasjonene skal straks sørge for at den telegrafiske ordre blir viderefordelt til stasjonens eget personale, samt til det personale forøvrig som er underlagt vedkommende stasjon med hensyn til ordrefordeling (se pkt. 1.2) og som har tjeneste som blir berørt av ordrens innhold.

7.7. Underretningsstasjoner skal tildele vedkommende tog- og lokomotivførere hvert sitt eksemplar av ordren. Har toget mer enn et arbeidende lokomotiv, skal lokomotivføreren på hvert lokomotiv tildeles et eksemplar av ordren.

På samme måte fordeles telegram (signal TSX) fra togekspeditør med underretning til togbetjeningen i andre tog om kryssing med tog uten rute. Underretningsstasjonen erkjenner som bestemt i pkt. 7.4.

7.8. Hver enkelt som mottar telegrafisk ordre, skal kvittere for denne på blankett 001.586.01 (614 a) eller 001.586.02 (614 b), eller 001.586.03 (615 a) eller 001.586.04 (615 b) ("enkeltmannserkjennelse", bilag nr. 4 og 5). Kvittering på likelydende gjenpart av ordren kan tillates.

Erkjennelsesblankettene skal oppbevares ved fordelingsstedene i ett år før de makuleres. De må oppbevares slik at de når som helst kan sendes regionsjefens kontor til kontroll.

Alle som tildeles telegrafisk ordre, skal straks sette seg grundig inn i ordrens innhold og spesielt hva den innebærer for vedkommendes egen tjeneste.

### 8. En rute er en ordre

8.1. Det er av største betydning for NSBs renommé, økonomi og utvikling at alle muligheter for en rask framføring av så vel person- som godstog utnyttes.

En av de første betingelser for dette er *at de oppsatte ruter overholdes uten forsinkelser*. En forsinkelse vil ofte forplante seg til de kryssende, forbikjørende og korresponderende tog, og dermed den totale driftsavviklingen.

8.2. Presisjon i toggangen avhenger av samtlige personalgruppers innsats: Spesielt viktig er lokomotiv-, konduktør- og stasjonspersonalets arbeid. Ansvarer ligger i første rekke på stasjons- og konduktørpersonalet så lenge toget står på en stasjon. Lokomotivpersonalet har ansvaret for togets kjøring mellom stasjonene, og må blant annet være oppmerksom på den mulighet de har for å hindre forsinkelser i å oppstå ved å utnytte tillatelsen til å komme til eller passere stasjoner inntil 2 min. før rutetid - se trykk 401 § 121.

Alt arbeid med ettersyn og vedlikehold av materiell og infrastruktur har også avgjørende betydning for rutemessig toggang.

8.3. De rutemessig fastsatte kjøretider og stasjonsopphold er basert på *ordinære* forhold og skal gi anledning til innsparing av tid hvis forsinkelser oppstår, det være seg på grunn av stor trafikk eller andre omstendigheter.

Togføreren skal under konferansen med lokomotivføreren (se trykk 401 § 168) melde fra hvilken største kjørehastighet som togets størrelse og sammensetning tillater, slik at lokomotivføreren er klar over dette i tilfelle forsinkelse.

Hastigheten som er angitt i ruten, angir største hastighet vedkommende rute er basert på.

Har et forsinket tog en størrelse og sammensetning som tillater kjøring med større hastighet enn denne, kan lokomotivfører uten spesiell ordre kjøre med opp til den største hastighet som gjelder for vedkommende banestrekning og togsammensetning når forholdene for øvrig tillater det.

Under enhver omstendighet gjelder at hvis et tog er kommet ut av rute, er det alt kjørende - så vel som vedkommende stasjonspersonalets plikt å gjøre sitt beste for å spare inn tapt tid.

8.4. For stasjonene og konduktørpersonalet gjelder at arbeid som kan utføres før toget kommer til en stasjon, må være unnagjort - papirer må være klare, gods opplastet på tralle og kjørt ut på sin

plass på plattformen osv. - og *all av- og opplasting må foregå hurtigst mulig*. Under kryssing bør togekspeditøren benytte seg av den tillatelse han har til å ekspedere ankomst- og avgangsmeldinger før togene er kommet inn på stasjonen (se trykk 404.1).

**9.1.** Hvis det i løpet av en ordinær rutetermin foretas større endringer i togordningen, skal vedkommende rutebok (med tillegg og rutesirkulærer) oppheves. For togordningen i den igjenværende del av ruteterminen (f.o.m. tidspunktet for endringen til utløpet av den ordinære rutetermin) beholdes den ordinære rutetermins nummer med tilføyelse av en bokstav (B, eventuelt C osv.).

Ved endring av ruten for enkelte tog i løpet av en rutetermin, skal vedkommende tog innstilles (eventuelt bare på en del (deler) av strekningen). For den nye ruten nyttes som regel togets tidligere nummer med tilføyelse av en bokstav (B, C osv.).

**10.1.** I forskrifter og ordrer om sikkerhetstjeneste og toggang skal betegnelsen "*helligdag*" (helgedag), brukes også for søndag, 1. og 17. mai, og påskeaften.

## 12. Kongelige personers reiser

12.1. Reiser for kongelige personer rekvireres ved Hovedkontoret, som etter omstendighetene bestemmer om det skal settes opp kongelig ekstratog eller om kjøringen skal foregå i fast tog eller ekstratog som ikke er benevnt kongelig ekstratog.

For bekjentgjøring og kjøring av kongelig ekstratog gjelder bestemmelsene i pkt. 12.2.-12.12. Tilsvarende regler gjelder også ved kjøring av ekstratog for utenlandske statsoverhoder.

For kongelige personers reise i faste tog og ekstratog som ikke er benevnt kongelig ekstratog, gjelder bestemmelsene i pkt. 12.13-12.22.

### Kongelig ekstratog

12.2. Etter at rekvisisjon er mottatt, vil berørt(e) regionsjef(er) bli underrettet med anmodning om ruteforslag for toget. Etter at ruten er godkjent av Hovedkontoret, besørger vedkommende region trykking og utsendelse.

12.3 Berører ekstratogets kjøring flere regioner, skal regionsjefen i den region hvor reisen utgangsstasjon ligger, i samarbeid med de øvrige regioner, sette opp ruten i sin helhet fra utgangsstasjon til bestemmelsesstasjon. Deretter skal ruteforslag for hele strekningen sendes Hovedkontoret til godkjennelse. Den region hvor reisen tiltres, besørger trykking og fordeling.

12.4. Ruten som er utarbeidet, skal være tydelig og inneholde:

- a) togets betegnelse: Kongelig ekstratog, og i tilfelle med tilføyelse av nr. 1, nr. 2 osv., hvis det skal kjøre fler enn ett kongelig ekstratog på samme dag og på samme bane,
- b) dag og dato for togets kjøring,
- c) den strekning toget skal kjøre, stasjonene på strekningen og tiden for ankomst og avgang eller passering for disse,
- d) de tog som ekstratoget skal krysse, kjøre forbi eller kjøres forbi av med understreking av de stasjoner hvor dette skal finne sted,
- e) hvilke spor på stasjonene ekstratoget skal kjøre, samt hvilke spor de kryssende eller forbikjørende tog skal kjøre på de stasjoner hvor kryssing og forbikjøring skal finne sted,
- f) ekstratogets bestemmende kjørehastighet.

**12.5.** Ruten sendes ut som ekstratog rute (eventuelt rutesirkulære), og er for øvrig underlagt de vanlige regler for disse, se pkt. 4.1-4.4 og 5.1-5.6 og trykk 401 § 40. Regionen skal dessuten sende ruten til Hovedkontoret, til vedkommende rekvirent, til hoffets vedkommende samt til politimestrene i de distrikter som ligger i togets rute.

**12.6.** Regionsjefen eller annen overordnet ved regionen skal følge med kongelig ekstratog og ha befaling over dette. For øvrig skal regionsjefen bestemme hvilket annet personale som skal følge med kongelig ekstratog.

**12.7.** På strekning som ikke er fjernstyrt, skal regionsjefen bestemme hvilke stasjoner i togets rute som skal være betjent. Visitasjon av stasjonens togspor og sporveksler skal foretas før ekstratoget kjøres. På fjernstyrt strekning foretas denne visitasjon av linjevisitøren i forbindelse med visitasjon av linjen, se pkt. 12.8. På betjente stasjoner i ekstratogets rute skal det om mulig flagges etter bestemmelsene i trykk 405.3.

Alt uniformspliktig personale som kommer i berøring med toget skal være korrekt antrukket. Togekspeditøren på utgangs- og endestasjon og ved mellomstasjoner hvor toget stopper samt ekstratogets konduktører skal dessuten ha hvite hansker eller hvite fingervanter.

**12.8.** Linjen skal visiteres før toget. Visitøren skal ikke forlate sine visitasjonsstrekning før toget har passert eller annen ordre fra foresatt er mottatt. Regionsjefen kan, om han finner det nødvendig, dele opp de ordinære bevokningsstrekninger i kortere visitasjonsstrekninger. Om visitasjon av spor og sporveksler på stasjoner på fjernstyrt strekning, se pkt. 12.7.

**12.9.** Når det gjelder kongelige personers reise i tog, avgjør regionsjefen om 2 lokomotiver skal nyttes i spesielle tilfelle. Regionsjefen bestemmer for hvert enkelt tilfelle hvor det skal være reservelokomotiv.

**12.10.** Hvis det rullende materiell i den nærmeste foregående tid ikke har vært brukt, skal det prøvekjøres før det brukes i ekstratog. For øvrig følges gjeldende bestemmelser for sammensetting og framføring av tog.

**12.11.** Alle forsinkelser, uansett størrelse, skal meldes til toglederen (se trykk 404.1).

**12.12.** Den ledsagende overordnet (se pkt. 12.6 evt. 12.16) skal umiddelbart etter avslutning av ledsagertjenesten sende telegrafisk



melding til Hovedkontoret, med opplysninger om:

- forsinkelser med angivelse av årsak,
- feil og mangler av teknisk art vedrørende lokomotiv(er) og vogner i toget,
- andre uregelmessigheter, som det kan være grunn til å påpeke.

Melding skal også sendes når toget framføres uten uregelmessigheter.

### Kongelige personers reise i faste tog og ekstratog som ikke er benevnt kongelig ekstratog

12.13. Etter at rekvisisjon er mottatt, vil berørte regionsjef(er) bli underrettet og anmodet om ruteforslag dersom kjøringen skal foregå i ekstratog. Se for øvrig pkt. 12.3.

12.14. Ruten sendes ut som ekstratogrute (eventuelt rutesirkulære), og er for øvrig underlagt de vanlige regler for disse, se pkt. 4.1-4.4 og 5.1-5.6 og trykk 401 § 40.

12.15. Reiser i faste tog kunnskjøres ved S-sirkulære. Her angis om H.M. Kongens salongvogn og/eller annen vogn skal nyttes og vognenes plassering i toget, hvilke plasser som eventuelt skal reserveres og andre spesielle tiltak vedrørende reisen.

12.16. En overordnet ved regionen skal følge med toget. For øvrig bestemmer regionsjefen hvilket annet personale som skal følge med.

12.17. På betjente stasjoner i togets rute skal det om mulig flagges etter bestemmelsene i trykk 405.3.

Alt uniformspliktig personale som kommer i berøring med toget skal være korrekt antrukket.

Togekspeditøren ved utgangs- og endestasjoner for reisen samt konduktør som tjenestegjør i H.M. Kongens salongvogn skal ha hvite hansker eller hvite fingervanter.

12.18. Linjen skal visiteres for toget. Visitøren skal ikke forlate sin visitasjonsstrekning før toget har passert eller annen ordre fra foresatte er mottatt.

12.19. Om bruk av lokomotiver, se pkt. 12.9.

12.20. Om bruk av rullende materiell, se pkt. 12.10.

12.21. Om melding av forsinkelse, se pkt. 12.11.

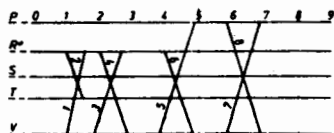
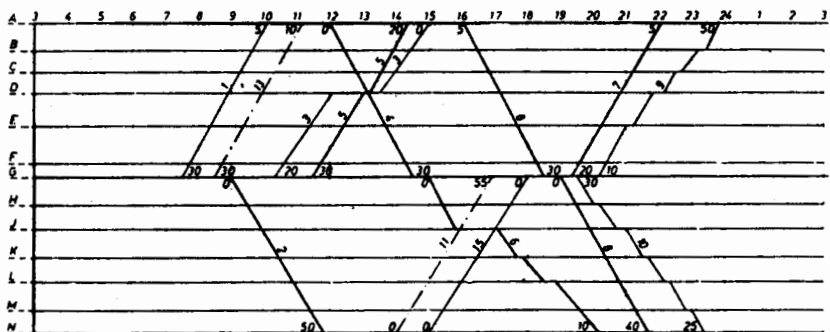
12.22. Om telegrafisk melding, se pkt. 12.12.

41. (Reservennummer.)

## 42. Hva det forstås med kryssing og forbikjøring. Angivelse av kryssing og forbikjøring i ruter

### Angivelse av kryssing og forbikjøring

2.1. For å tydeliggjøre reglene for angivelse av kryssing og forbikjøring vises til nedenstående grafiske skisse:



TEGN -  
 FORKLARING { ALLE DAGER ———  
 HVERDAGER ———  
 HELLIGDAGER - - -

### Kryssing:

For tog 1 angis kryssing med tog 4 i A.

For tog 13 angis kryssing med tog 4 i A.

For tog 4 angis kryssing med togene 1 og 13 i A og togene 3 og 5 i D.

For tog 3 angis kryssing med tog 4 i D og tog 8 i A.

For tog 5 angis kryssing med tog 4 i D og tog 8 i A.

For tog 8 angis kryssing med togene 5 og 3 i A og togene 7 og 15 i G.

For tog 7 angis kryssing med tog 8 i G.

For tog 9 angis ingen kryssing.

For tog 2 angis ingen kryssing.

For tog 6 angis kryssing med togene 11 og 15 i J.

For tog 11 angis kryssing med tog 6 i J.

Tog 1 skal etter ruten krysse tog 2 i E. Tog 2 skal etter ruten kjøre fra E så snart tog 1 er kommet.

Stasjonene B, C og D er ikke betjent for disse tog. Hvis tog 1 blir forsinket, må tog 2 holdes tilbake i E.

Hvis stasjon C gjøres betjent og kryssingen på grunn av tog 1's forsinkelse blir lagt til denne stasjonen, kan tog 2 kjøre fra E etter sin opprinnelige rute.

Linjepersonalet må være særlig oppmerksom på de forhold som er nevnt i dette punktet.

43. (Reservennummer.)

**44-48**

**44. Hva en rute i rutesirkulære eller ekstratogrute skal inneholde**

1.1. I rutesirkulærer og ekstratogruter om militærtransporter bør det ikke tas med mer enn det som er nødvendig å vite for alle som mottar disse ordrene. For transporter som går gjennom flere toglødelser, bør hver toglødelse ikke ta med utgangsstasjon og endestasjon i annen toglødelse, men bare overgangsstationene og navnet på den toglødelsen eller den banen som transporten kommer fra eller går til. Styrketallene tas ikke med i ordrene (rutene) og heller ikke den militære avdelingens navn eller rekvirerende avdeling. Slike opplysninger gis bare til stasjoner og personer som må kjenne til det.

For øvrig skal bruk av jernbanemateriell for militæret betraktes som fortrolig, og ikke omtales for uvedkommende.

**45-48. (Reservennummer.)**

49. Utgår.

50. (Reservennummer.)

51. Middelmerke og middelkontrollampe

1.1. Ved middel skal sporavstanden være minst så stor at laste- og konstruksjonsprofilen anbrakt på midten og enden av en boggivogn med 18 m boggiavstand og 24 m lang vognekasse, som blir kjørt på det ene spor, ikke berører *minste tverrsnitt* for nabosporet. Om mulig bør det være 10 cm mellom de to profiler. Er ingen av sporene togspor, kan det tillates at profilene går inntil 10 cm inn i hverandre ved middel.

Ligger det ene sporet i rettlinje og det andre i kurve ved middel og uten overhøyde, må det i alminnelighet være følgende sporavstand i middel:

Ved kurver med R = 135 - 200 m, sporavstand	4,2 m
" " " R = 201 - 400 m, "	4,1 m
" " " R = over 400 m, "	4,0 m

Er ingen av sporene togspor, kan disse sporavstander om nødvendig minskes med inntil 20 cm. Ligger kurven i overhøyde, eller ligger begge spor i kurve med eller uten overhøyde, må særskilt måling foretas.

Om profiler for minste tverrsnitt og om laste- og konstruksjonsprofil, se trykk 302.1 og trykk 402.

1.2. Hvis fastsettelse av middel etter disse bestemmelser vil føre til vesentlige merkostnader for å unngå at sporene avkortes, skal saken forelegges Hovedkontoret, som avgjør om dispensasjon kan gis.

52-53. (Reservennummer.)

#### 54. Master og andre faste gjenstander i nærheten av spor

2.1. Master og andre faste gjenstander som må settes nærmere minste tverrsnitt "A" enn 40 cm og som anses farlige for personalet, skal merkes med 15 cm brede avvekslende sorte og gule, vannrette striper (ringer) på et felt som ligger mellom 1,8 og 2,7 m over skinnetopp.

Særlig farlige gjenstander skal dessuten utstyres med mastevarsler, som består av fjærende stropper satt opp slik at stroppen må berøres før den faste gjenstanden.

Som særlig farlige anses gjenstander på områder hvor det foregår skifting og hvis forkant på noe punkt mellom 1,5 og 3,5 m over skinnetopp står nærmere minste tverrsnitt enn 20 cm.

Står flere slike gjenstander etter hverandre inntil samme spor, settes mastevarsel bare på yttersiden av de ytterste gjenstander i rekken.

Kan mastevarsel ikke settes opp (f.eks. for signalmast), skal saken om nødvendig forelegges Hovedkontoret.

55-59. (Reservenummer.)

#### 60. Personale i sikkerhetstjenesten

*Anvendelse av personale, som lider av visse sykdommer, i sikkerhetstjeneste.*

1.1. For om mulig å kunne bruke personale, som lider av de sykdommene som er nevnt i trykk 401 § 60 pkt. 1, i sikkerhetstjeneste under enklere forhold, har Hovedkontoret fastsatt følgende:

- a. Hvert enkelt tilfelle behandles særskilt.
- b. Spesialundersøkelse og senere regelmessig kontrollundersøkelse av vedkommende skal foretas av en spesiell kontrollege, oppnevnt av Hovedkontoret. Regionsjefen sørger for at disse undersøkelser blir foretatt som bestemt og skal på forhånd gi kontrollegen mest mulig utførlige opplysninger om tjenestens art (se avsn. e) slik at han kan vurdere den risiko som tjenesten innebærer i hvert enkelt tilfelle, før han avgir uttalelse.
- c. Vedkommende må skriftlig erklære at han ikke finner noen betenkeligheter ved å utføre den tjeneste som han forutsettes satt til.
- d. Etter at nødvendige uttalelser og erklæringer er innhentet fra kontrollegen og vedkommende selv, skal saken, vedlagt regionsjefens bemerkninger og forslag, forelegges Hovedkontoret til godkjenning.

## 49. Tog uten rute

6.1. Når tog uten rute skal krysse eller kjøres forbi av (kjøre forbi) tog som kjøres etter rute på stasjon som ikke er betjent for sistnevnte tog, skal toglederen alltid først sende ordre om at stasjonen skal være betjent for dette tog.

## 50. (Reservenummer.)

## 51. Middelmerke og middelkontrollampe

1.1. Ved middel skal sporavstanden være minst så stor at laste- og konstruksjonsprofilen anbrakt på midten og enden av en boggivogn med 18 m boggiavstand og 24 m lang vognekasse, som blir kjørt på det ene spor, ikke berører *minste tverrsnitt* for nabosporet. Om mulig bør det være 10 cm mellom de to profiler. Er ingen av sporene togspor, kan det tillates at profilene går inntil 10 cm inn i hverandre ved middel.

Ligger det ene sporet i rettlinje og det andre i kurve ved middel og uten overhøyde, må det i alminnelighet være følgende sporavstand i middel:

Ved kurver med	R = 135 - 200 m,	sporavstand	4,2 m		
"	"	"	R = 201 - 400 m,	"	4,1 m
"	"	"	R = over 400 m,	"	4,0 m

Er ingen av sporene togspor, kan disse sporavstander om nødvendig minskes med inntil 20 cm. Ligger kurven i overhøyde, eller ligger begge spor i kurve med eller uten overhøyde, må særskilt måling foretas.

Om profiler for minste tverrsnitt og om laste- og konstruksjonsprofil, se trykk 302.1 og trykk 402.

1.2. Hvis fastsettelse av middel etter disse bestemmelser vil føre til vesentlige merkostnader for å unngå at sporene avkortes, skal saken forelegges Hovedkontoret, som avgjør om dispensasjon kan gis.

## 52-53. (Reservenummer.)

#### 54. Master og andre faste gjenstander i nærheten av spor

2.1. Master og andre faste gjenstander som må settes nærmere minste tverrsnitt "A" enn 40 cm og som anses farlige for personalet, skal merkes med 15 cm brede avvekslende sorte og gule, vannrette striper (ringer) på et felt som ligger mellom 1,8 og 2,7 m over skinnetopp.

Særlig farlige gjenstander skal dessuten utstyres med mastevarsler, som består av fjærende stropper satt opp slik at stroppen må berøres før den faste gjenstanden.

Som særlig farlige anses gjenstander på områder hvor det foregår skifting og hvis forkant på noe punkt mellom 1,5 og 3,5 m over skinnetopp står nærmere minste tverrsnitt enn 20 cm.

Står flere slike gjenstander etter hverandre inntil samme spor, settes mastevarsel bare på yttersiden av de ytterste gjenstander i rekken.

Kan mastevarsel ikke settes opp (f.eks. for signalmast), skal saken om nødvendig forelegges Hovedkontoret.

55-59. (Reservenummer.)

#### 60. Personale i sikkerhetstjenesten

*Anvendelse av personale, som lider av visse sykdommer, i sikkerhetstjeneste.*

1.1. For om mulig å kunne bruke personale, som lider av de sykdommene som er nevnt i trykk 401 § 60 pkt. 1, i sikkerhetstjeneste under enklere forhold, har Hovedkontoret fastsatt følgende:

- a. Hvert enkelt tilfelle behandles særskilt.
- b. Spesialundersøkelse og senere regelmessig kontrollundersøkelse av vedkommende skal foretas av en spesiell kontrollege, oppnevnt av Hovedkontoret. Regionsjefen sørger for at disse undersøkelser blir foretatt som bestemt og skal på forhånd gi kontrollegen mest mulig utførlige opplysninger om tjenestens art (se avsn. e) slik at han kan vurdere den risiko som tjenesten innebærer i hvert enkelt tilfelle, før han avgir uttalelse.
- c. Vedkommende må skriftlig erklære at han ikke finner noen betenkeligheter ved å utføre den tjeneste som han forutsettes satt til.
- d. Etter at nødvendige uttalelser og erklæringer er innhentet fra kontrollegen og vedkommende selv, skal saken, vedlagt regionsjefens bemerkninger og forslag, forelegges Hovedkontoret til godkjenning.



- e. Vedkommende må ikke settes til tjeneste hvor han sikkerhetsmessig får eneansvar (f.eks. som fører av enmannsbetjent lokomotiv, som togekspeditor m.v.), med mindre vedkommendes sikkerhetstjeneste øyeblikkelig kan overtas av annen.

#### *Kontroll etter skade ved fall eller støt mot hodet*

1.2. Hvis personale i sikkerhetstjeneste er kommet til skade ved fall eller støt mot hodet - i eller utenfor jernbanens tjeneste - bør han ikke fortsette i eller gjenoppta sikkerhetstjeneste før han har søkt lege. Det samme gjelder hvis det kan tenkes at personale i sikkerhetstjeneste på annen måte kan ha pådratt seg hjernerystelse.

Etter fall eller støt mot hodet, hvor det foreligger hjernerystelse, handler nemlig den skadde ofte automatisk uten å være helt bevisst, og det kan derfor se ut som om det ikke er noe i veien med ham. De som arbeider sammen med ham, må derfor, om han umiddelbart etter et slikt uhell skulle gjenoppta arbeidet, hindre at dette skjer før han er kontrollert av lege.

Skulle skaden oppstå under tjeneste, må for øvrig melding straks sendes gjennom nærmeste overordnede til regionsjefen som bestemmer hvordan det skal forholdes i hvert enkelt tilfelle.

#### *Ajourføring av sikkerhetsbestemmelsene og kontroll av sikkerhetstjenestens utførelse*

2.1. Sikkerhetsbestemmelsene må rettes overensstemmende med de tillegg, rettelsesblader og sirkulærer som sendes ut. Kildeangivelser for rettinger bør noteres.

Personalet skal ved henvendelse til sine stasjoneringsteder få utlevert permer for innsetting av sikkerhetssirkulærer.

2.2. Enhver foresatt må kontrollere at personale som er underlagt ham, utfører sin sikkerhetstjeneste etter bestemmelsene og påtale hvis dette ikke blir gjort. Dette er en tjenesteplikt

#### *Sikkerhetstjenestens utførelse*

3.1. Alle ordrer, meldinger og meddelelser skal avfattes overensstemmende med bestemmelsene i trykk 401, Sikkerhetsreglementet. *Det må ikke brukes andre selvlagede eller tillempede uttrykk og vendinger som tilsynelatende kan være like gode og klare som de reglementerte.* Enten er de ikke klare nok, eller de kan bidra til misforståelser og kaste et usikkerhetsmoment inn som nettopp ikke må være til stede i sikkerhetstjenesten.

Ordrer, meldinger og meddelelser må for øvrig gis tydelig og klart.

*Telefoniske* ordrer, meldinger og meddelelser må skrives ned når dette er påbudt.

## 60-65

**Muntlige** ordrer i sikkerhetstjenesten (eller ordrens vesentlige innhold) skal gjentas av den som ordren blir gitt til, med mindre ordren straks skal utføres under kontroll av den som har gitt ordren (f.eks. avgangsordre). Det samme gjelder viktige meddelelser i sikkerhetstjenesten.

Det kan ikke nok presiseres at jernbanens driftsikkerhet er avhengig av orden, presisjon og nøyaktighet.

**3.2.** All inspeksjon, visitasjon og kontroll skal foretas så nøyaktig at feil og uregelmessigheter kan bli oppdaget og rettet.

Arbeidstiden, tider og klokkeslett anført i ruter og ordrer, må nøye overholdes, og anførsel av klokkeslett i telegrammer og togmeldingsbøker m.v. må også føres nøyaktig. Det samme gjelder stedsangivelser og andre viktige data.

Det kreves nøyaktighet i videste forstand i sikkerhetstjenesten. F.eks. skal en ordre ikke bare være *riktig*, men den må også være så *fullstendig* at den nøyaktig angir hva som beordres utført, på hvilket sted, til hvilken tid og av hvem det skal utføres.

**61-65.** (Reservennummer)

## Bestemmelser vedrørende linjen og linjetjenesten

66-71. (Reservennummer.)

### 72. Sidespor på linjen. Låsing av sporveksler m.v.

1.1. Tilsynet med sidespor så vel innenfor som utenfor jernbanens grunn påligger linjepersonalet. For den del av private sidespor som ligger utenfor jernbanens grunn, utferdiger regionsjefen om nødvendig egen instruks etter samråd med sporeieren.

Når det er nødvendig å utføre tilsyn med kontrollåser, spersperrer m.v. ved sidespor på linjen utenfor den tid skifting ved sidesporet allikevel foregår, kan vedkommende stasjon mot kvittering utlevere kontrollåsnøkkelen til personale ved linje- eller stillverkstjenesten, godkjent til å utføre sikkerhetstjeneste. Er sidesporet sikret med A-lås følges bestemmelsene i trykk 405.2 med hensyn til frigiving og sperring av kontrollåsnøkkelen. I togmeldingsboka noteres klokkeslett når nøkkelen leveres ut, eventuelt frigis, og når den leveres tilbake, eventuelt sperres, og kontrollmiddel skal plasseres på togmeldingsapparatet (se trykk 404.1).

Omlegging av sporveksel eller arbeider som kan bli til hinder for at tog kan kjøres, utføres under iakttaging av bestemmelsene i trykk 401 § 77 og trykk 373.2.

Tilsynet (vedlikeholdsarbeidet) skal om mulig utføres mellom togene slik at kontrollåsnøkkelen kan være levert tilbake, eventuelt sperret, før tog kjører ut på blokkstrekningen. Hvis ikke, skal det forholdes i samsvar med trykk 401 § 77. Viser ikke signal 4 "Klar linje", skal togets kjørehastighet over sporvekselen settes ned til 40 km pr. time.

1.2. Når nøkler til sidespor på linjen har vært lånt ut i forbindelse med skifting e.l. , må blokkstrekningen ikke meldes klar før vedkommende togekspeditør igjen har satt kontrollåsnøkkelen på plass i samlelåsen, eller har fått melding fra nabostasjonen om at den er mottatt der (D-lås).

Før blokkstrekningen frigis for kjøring av tog, skal derfor togekspeditøren kontrollere den mottatte nøkkel ved straks å sette den på sin plass og vri den om i samlelåsen. (D-låsnøkkel skal settes i feltet "Stasjonens egen nøkkel" hvis det ikke allerede er plassert nøkkel i dette.)

*Særbestemmelser for private sidespor og for sidespor til tomter som jernbanen har leid bort til private*

1.3. Før det kan anlegges sidespor på grunn som ikke tilhører NSB eller på grunn som NSB har leid bort til private, må det opprettes kontrakt med grunneieren, respektive leieren. Kontrakten, blankett 001.191.15 eller 001.191.16 (801) (bilag nr. 7), inneholder bl.a. en del bestemmelser som tar sikte på å forebygge uhell ved sporet. De viktigste av disse er tatt med i pkt. 1.4 - 1.8. Jernbanens personale, spesielt linje- og det stasjonspersonale som utfører skifting ved sidesporet, skal føre tilsyn ved at de kontraktmessige pålegg overholdes. Forekommer det misligholdelse av kontraktens bestemmelser, skal forholdet påtales og søkes rettet. Inntil dette er skjedd, kan trafikkering av sidesporet nektes hvis forholdet representerer en avgjort fare for avvikling av skiftingen.

Den som oppdager brudd på de kontraktmessige forpliktelsene, skal melde fra til overordnet, slik at forholdet kan tas opp med sidesporeieren (tomteleieren).

1.4. Av sikkerhetshensyn må det ikke oppføres bygg eller andre faste anlegg nærmere sporet enn 2,5 m fra nærmeste skinne.

Overganger for trafikk over sporet må ikke anlegges uten etter avtale med NSB. Hvis det trengs særlig vakthold ved sporet, dekkes dette etter nærmere avtale mellom bedriften og NSB.

1.5. Bedriften må sørge for at sporet i tide er klart for skifting. Kjøretøyer og andre løse gjenstander må være fjernet fra sporet og ikke være nærmere dette enn 2,5 m fra nærmeste skinne med mindre NSB har tillatt det.

Mens skifting pågår, må det ikke utføres arbeider som kan være til hinder for denne eller som kan skape farlige situasjoner.

1.6. Bedriften er ansvarlig for enhver skade eller ethvert tap som måtte bli påført NSB, direkte eller indirekte i forbindelse med bruk av sidesporet på bedriftens område.

1.7. De foran omtalte sikkerhetsbestemmelser kan også gjøres gjeldende for eldre sidespor selv om kontrakten er opprettet før den nåværende blankett ble innført, hvis ikke annet skulle være spesielt bestemt. (Hjemmel for dette har man i de eldre kontrakter som sier at sidesporet må brukes på den måte som jernbanen til en hver tid bestemmer.)

1.8. Disse bestemmelser gjør ingen forandring i de plikter og det ansvar som er pålagt skiftepersonalet i trykk 405.2 og andre bestemmelser om skifting.

### *Kontrollåsnøkklens oppbevaring m.m.*

2.1. Kontrollåsnøkkelen til sporsperre/avledende sporveksel skal i alminnelighet oppbevares i nøkkelapparat (med sperremagnet) ved sidesporet eller i samlelås på vedkommende stasjon(er).

Ved sidespor, hvor det er flere sporveksler i hovedsporet, kan kontrollåsnøkklene til sporsperrene/avledende sporveksler oppbevares i samlelås (med sikkerhetslås) ved sidesporet. Nøkkelen til samlelåsens sikkerhetslås oppbevares da i nøkkelapparatet ved sidesporet (A-låsing), eller lenkes sammen med B-låsnøkkelen, henholdsvis hver av D-låsnøkklene for sidesporet.

På stasjoner med stillverk kan kontrollåsnøkkelen for B-låsing oppbevares i stillerapparatet og settes i avhengighet til stasjonens signaler, slik at stillverket ikke vil kunne gjennomkoples uten at kontrollåsnøkkelen er innsatt og omvridd i nøkkelfeltet.

På strekning med linjeblokk settes sikringen av sidespor i avhengighet til denne.

Om regler for bruk og virkemåte av A-, B- og C-låsing og om skifting ved sidespor på linjen, se trykk 405.2.

### 73. Planoverganger

1.1. Etter regionsjefens nærmere bestemmelse (merknad i ruten eller ved særskilt ordre), kan vakthold ved planovergang som vanligvis er bevoktet (herunder planovergang som pga. feil ikke kan sperres automatisk) sløyfes på følgende vilkår:

- a. Toget skal være trykkluftbremset.
- b. Toget skal stoppe foran planovergangen. Lokomotivføreren forvisser seg om at ingen veitrafikk hindrer kjøringen, før toget med liten hastighet (høyst 10 km pr. time) kjører over planovergangen.
- c. Ordningen settes iverk bare for bestemte planoverganger hvor trafikken ikke er nevneverdig stor på det tidspunkt vedkommende tog kjører, og hvor Vegvesenets fareskilt 138 "Jernbanespor" ("Andreaskors") er satt opp.

## 73-89

d. Det skal gå fram av driftshåndboka hvilke planoverganger ordningen skal gjelde for.

1.2. Ved planovergang hvor det er tilsatt grindvakt, skal det vises signal "Klar linje" for toget så snart planovergangen er sperret for veifarende.

Signal "Klar linje" vises ikke når planovergangen har planovergangssignal som kan vise signal "Planovergangen kan passeres" for toget.

1.3. Når skinnetraktor m.v. kjører på samme togmelding etter forangående tog (art. 130 pkt. 5.1) eller når flere av baneavdelingens arbeidsmaskiner mv. kjører på samme disponerte blokkstrekning (art. 149 pkt. 1.1), må det utvises særlig forsiktighet ved kjøring over planoverganger.

Skinnetraktor/arbeidsmaskin som kjører etter forangående tog/ annen arbeidsmaskin, skal stoppe foran planovergangen. Føreren forviser seg om at ingen veitrafikk hindrer kjøringen, før skinnetraktoren/arbeidsmaskinen med liten hastighet (høyst 10 km pr. time) kjører over planovergangen.

Ved særskilt sikrede planoverganger skal det kontrolleres at planovergangen er sperret for veitrafikk.

For å sikre at automatisk sikrede planoverganger er sperret for veitrafikk for etterfølgende skinnetraktor/arbeidsmaskin, bør automatiske veibom- og veisignalanlegg håndbetjenes ved slik kjøring.

74-89 (Reservennummer.)

## **Bestemmelser vedrørende stasjon og stasjonstjenesten**

**90-117 (Reservennummer.)**

**118. Togekspeditørens nærvær på plattform eller ved innkjørsporveksel**

1.1. Når tog kjøres med lokomotivfører som togfører, skal togekspeditøren omhyggelig iaktta toget når det passerer eller står på stasjonen, og så vidt mulig påse at alt er i orden.

**119. (Reservennummer.)**

**120. Hva som må iakttas før tog sendes**

1.1. På utgangsstasjon (også annen stasjon med fordeling av nedenfor nevnte ordre) for ekstratog og ved stasjon hvor ekstratog bytter betjening, skal togekspeditøren forvise seg om at ordren om kjøringen av toget er fordelt til togbetjeningen før han gir avgangssignal (avgangssignal).

**121. Kjøring av tog før rutetid**

2.1. For godstog som tillates kjørt inntil 15 min. før rutetid, skal følgende bestemmelser iakttas:

- a. I ruten skal det være angitt at toget kan kjøre fra vedkommende stasjon og komme til neste stasjon inntil 15 min. før rutetid.
- b. Ordningen settes ikke i verk på blokkstrekning hvor det er tilsatt grindvakt eller vaktpost, uten at vedkommende kan underrettes for hver gang.
- c. Linjepersonalet skal være spesielt oppmerksom på hvilke tog tillatelsen gjelder for.
- d. På strekning uten virksom linjeblokk skal det sendes forespørsel om klar linje (se trykk 401 § 133 pkt. 1). På strekning med virksom linjeblokk skal hver betjent stasjon, umiddelbart før toget kjører/passerer, underrette nærmeste fremadliggende betjente stasjon slik:  
"Tog .....går fra .....nå."
- e. Lokomotivføreren skal vise særlig forsiktighet og hyppig gi signal "Tog kommer" (se trykk 401 §§ 186 og 310).
- f. De fastsatte kryssings- og forbikjøringsstasjoner skal opprettholdes. For kryssingsforandring og endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning, må det foreligge ordre fra togleder.

#### Kjøring av tog før rutetid under luftangrep

Ved flyalarm eller luftangrep kan stasjoner på strekning med virksom *linjeblokk*, for å unngå fare, sende tog før rutetid, uten å innhente ordre fra togleder og uten hensyn til bestemmelsen i trykk 401 § 120 pkt. a, når følgende iakttas:

- a. For tog med militærtransporter og transportfører må transportførerens tillatelse foreligge.
- b. De fastsatte kryssings- og forbikjøringsstasjoner skal opprettholdes. For kryssingsforandring og endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning, må det foreligge ordre fra togleder.
- c. Toglederen, nabostasjonen, togbetjeningen, linjepersonalet, tilsatte grindvakter og vaktposter på linjen, samt i den utstrekning det er tid til det, også de reisende (f.eks. i venterom), må snarest mulig underrettes.

Kan linjepersonalet, tilsatte grindvakter og vaktposter på linjen ikke underrettes, skal det forholdes på samme måte som bestemt for ekstratog som linjepersonalet ikke er kjent med (se trykk 401 § 138 pkt. 4). Bestemmelsene for enkeltsporet strekning gjelder i dette tilfellet også for dobbeltsporet strekning.



*Andre stasjoner* kan under samme forhold sende tog før rutetid hvis regionsjefen tillater det i hvert enkelt tilfelle. Bestemmelsene i pkt. a - c foran skal følges. Dessuten skal forespørsel om klar linje nyttes (se trykk 401 § 133).

## 122. Avgangsordre til togføreren. Signalering for passering og for stopp

1.1. Togekspeditøren skal være på plattformen i god tid før togavgang. Togekspeditør og togfører skal, når allting er klart, i tide nærme seg hverandre slik at avgangsordre og avgangssignal kan bli gitt uten å forsinke avgangen for toget.

1.2. De reisende som oppholder seg i jernbanerestauranter samt i venterom på utgangsstasjoner og overgangsstasjoner skal varsles om togavgang ved utrop eller på annen måte. Også ved andre ekspedisjonssteder bør dette gjøres når forholdene tilsier det, f.eks. når reisende til 2 eller flere tog oppholder seg samtidig i venterom. De reisende må gis rimelig tid til å komme seg på toget før avgangsordre gis. Det samme gjelder hvis billettkjøp eller annen ekspedisjon tillates umiddelbart før togavgang.

Foranstående bestemmelser og bestemmelsene i art. 170 gjør ingen forandring i trykk 801, Befordringsvedtektenes bestemmelse om at de reisende må ta plass i toget i betimelig tid før togavgang.

123-129 (Reservennummer.)

### 130. Stasjon og togmeldinger

1.1. På samme måte som bestemt i pkt. 2.1 - 2.2 nedenfor 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.

2.1. Regionsjefen fastsetter fra hvilket tidspunkt *midlertidig stasjon for togmeldinger* (togmeldingstasjon) skal opprettes og nedlegges og underretter alle vedkommende stasjoner og alt vedkommende personale om dette.

2.2. Ved opprettelse av midlertidig stasjon skal togekspeditøren når han tiltrer tjenesten, forholde seg i samsvar med bestemmelsene i trykk 404.1. Hvis signaltelegraf eller togmeldingstelefonen er gjennomkoplet, skal han bryte gjennomkoplingen og kople inn den midlertidige stasjons togmeldingsapparat.

Når alt er klart, oppretter han stasjon til den tid som regionsjefen har bestemt, ved å sende slikt telegram (TBD) til de nærmeste betjente stasjoner:

"Stasjon opprettes nå ved ..."

Togmeldinger og tog ekspederes deretter på vanlig måte.

2.3. Når den midlertidige stasjon skal nedlegges, må togekspeditøren påse at alt er i orden og foreta visitasjon i samsvar med bestemmelsene i trykk 401 § 98 pkt. b.

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

"Stasjon ved ..... nedlegges nå."

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

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

4.1. I de tilfelle det ikke has kontroll på sporveksler på linjen eller ikke betjente stasjoner, skal svaret på avgangsmeldingen i henhold til bestemmelsene i trykk 404.1 lyde:

"Kontrollen av sporvekslene ikke i orden. For øvrig klart for tog ..... til ..... (egen stasjons navn. Signatur)"

### 136. Forandring av kryssing

1.1. Toglederen benytter blankett 001.551.15 (419a) (se bilag nr. 10) til nedskrivning av telegrammer med signal TBX 1. Blanketten er trykt på lyserødt papir og inneholder tekst for 2 telegrammer - benevnt I henholdsvis II. Toglederen skal fylle ut begge telegrammene samtidig, men de må sendes i den rekkefølge som er foreskrevet i trykk 401 § 136.

*Den som skal sende telegram II, må derfor først ha forvisset seg om at erkjennelse for telegram I er mottatt.*

1.2. Stasjonene benytter blankett 001.551.16 (419b) (se bilag nr. 11) til nedskrivning av mottatte TBX 1-telegrammer.

1.3. På den nye kryssingsstasjon erkjenner togekspeditøren toglederens ordre. Er togekspeditøren unntaksvis forhindret fra dette, kan en annen, godkjent til å utføre togekspeditørtjeneste, erkjenne ordren etter først å ha konferert med togekspeditøren.

3.1. Nærmeste betjente stasjon som i tilfelle ikke får underretning om kryssingen, skal underrettes av den nye kryssingsstasjonen om at denne er betjent for begge tog.

Hvis kryssingen senere blir lagt til annen stasjon, skal stasjon som er gjort betjent etter bestemmelsen i trykk 401 § 136 pkt. 3, fortsatt være betjent med mindre annen ordre mottas. Vedkommende stasjon skal sørge for at togbetjeningen får underretning om dette gjennom en foranliggende stasjon. Denne stasjon skal mot kvittering gi togføreren skriftlig underretning i 2 eksemplarer om slik ekstraordinært betjent stasjon som fortsatt skal være betjent.

### 137. Endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning

1.1. Toglederen benytter blankett 001.551.15 (419a) (se bilag nr. 10) til nedskrivning av telegrammer med signal TBX 2.

1.2. Stasjonene benytter blankett 001.551.16 (419b) (se bilag nr. 11) til nedskrivning av mottatte TBX 2-telegrammer.

2.1. På den stasjon der den endrete rekkefølge begynner, erkjenner togekspeditøren toglederens ordre. Er togekspeditøren unntaksvis forhindret fra dette, kan en annen, godkjent til å utføre togekspeditørtjeneste, erkjenne ordren etter først å ha konferert med togekspeditøren.

## 137-138

4.1. Nærmeste betjente stasjon som i tilfelle ikke får underretning om den endrete rekkefølge, skal underrettes av den ekstraordinært betjente stasjon om at denne er betjent for vedkommende tog.

Hvis den endrete rekkefølge senere blir forandret til å gjelde fra/til annen stasjon, skal stasjon som er gjort betjent etter bestemmelsen i trykk 401 § 137 pkt. 4, fortsatt være betjent med mindre annen ordre mottas. Vedkommende stasjon skal sørge for at togbetjeningen får underretning om dette gjennom en foranliggende stasjon. Denne stasjon skal mot kvittering gi togføreren skriftlig underretning i 2 eksemplarer om slik ekstraordinært betjent stasjon som fortsatt skal være betjent.

### 138. Om kjøring av ekstratog.

2.1. For å unngå fare for reisende m.v. under flyalarm eller luftangrep kan kiptog kjøres uten rute etter Sir. § 49 også med reisende uten hensyn til bestemmelsene i trykk 401 § 138 pkt. 2. Det skal for øvrig forholdes etter gjeldende bestemmelser.

Regionsjefen kan overensstemmende med bestemmelsene i trykk 401 § 140 også bemyndige stasjoner til å anordne slik kiptogkjøring.

Slik kiptogkjøring som nevnt i dette punkt bør ikke anordnes uten at tog og de reisende antas å bringes i avgjort større sikkerhet, og det må tas hensyn til den ordinære toggang som så vidt mulig skal søkes opprettholdt.

Stasjonene som begrenser vedkommende blokkstrekning, skal anbringe kontrollmiddel på togmeldingsapparatene i den tid kiptoget befinner seg på blokkstrekningen - se trykk 404.1.

Ved stopp på linjen må togføreren sørge for at det settes opp signal "Stopp" i tilstrekkelig avstand på begge sider av toget - se trykk 401 §§ 184 og 236. (Signalene må plasseres slik at de blir minst mulig synlig fra luften.)

Det bør om mulig sørges for forbindelse mellom stasjon og tog eller treffes avtale (ordre) om tilbakekjøringen.

Når forholdene tilsier det, skal kiptoget kjøres med redusert hastighet.

### 139. Kjøring av hjelpelokomotiv og kiptog

1.1. Når et tog med fast eller for tilfellet beordret hjelpelokomotiv innstilles på grunn av forsinkelse eller annen årsak og istedet kjøres etter ny rute (B-rute), må samtidig det returnerende hjelpelokomotiv innstilles.

Ny ordre for kjøring av hjelpelokomotivet må i tilfelle sendes ut.

### 140. Fullmakt for stasjon til å iverksette kjøring (innstilling) av hjelpelokomotiv, løslokomotiv og kiptog

1.1. Faste hjelpelokomotiver, regelmessige løslokomotiver og kiptog beordres kjørt eller innstilt av regionsjefen og kan ekstraordinært innstilles av de stasjoner som har fullmakt til det.

141-148. (Reservennummer.)

### 149. Disponering av strekning for kjøring av arbeidstog

1.1. Ved disponering av strekning for kjøring av arbeidstog, kan flere av baneavdelingens arbeidsmaskiner (se art. 425-436) samt trekkaggregat med vogn for opplasting og tømning av avfall fra ballastrensemaskin, og elektroavdelingens skinnetraktor med revisjonsvogn, samtidig kjøres ut på og arbeide på samme blokkstrekning.

I tillegg til bestemmelsene i trykk 401 gjelder for slik kjøring etterfølgende bestemmelser.

1.1.1. Flere enheter som kjøres samlet på denne måte, betraktes i pkt. 1.1.2. a-b som ett arbeidstog, i pkt. 1.1.2. c. som to arbeidstog.

1.1.2. Kjøringen kan foregå etter følgende alternativer:

På strekning *uten* linjeblokk:

- a. Alle enheter kjører samlet ut fra samme stasjon ved disponeringens begynnelse og samlet tilbake til samme stasjon, eller fram til nærmeste fremmadliggende betjente stasjon ved disponeringens slutt.  
Togmeldinger utveksles på vanlig måte.

- b. Alle enheter kjører samlet ut fra en stasjon, deles på linjen i 2 grupper hvorav den ene kjører fram til nærmeste fremadliggende betjente stasjon, den andre tilbake til utgangsstasjonen.

Togmeldinger utveksles som bestemt for tog med hjelpe-lokomotiv (se trykk 401 § 139 pkt. 4).

- c. 2 enheter, eller grupper av enheter, kan samtidig disponere hver sin del av samme blokkstrekning fram til bestemt sted på linjen (angitt ved linjens oppmerking med angivelse av tideler av kilometer), slik at enhetene kjører ut fra og tilbake til hver sin betjente stasjon.

Er avstanden mellom de punkter disponeringen gjelder fram til 1 km eller mindre, er disse å anse som farepunkter og skal dekkes med signal "Stopp" som foreskrevet i trykk 401 § 236 (signal "Stopp" settes opp mellom den stasjon det disponeres fra og farepunktet). Arbeidstogene skal i tilfelle stoppe foran signal "Stopp" og bare kjøre videre etter at togførerne har konferert med hverandre.

Togmeldinger utveksles særskilt for hvert arbeidstog. Når arbeidstøget er kommet inn på vedkommende stasjon, sender togekspeditøren slik melding til vedkommende nabostasjon: "Arbeidstøget er kommet inn her". Etter at det siste arbeidstog er kommet inn, utveksles ankomstmelding.

På strekning *med* linjeblokk:

Alle enheter kjører samlet ut fra og inn til samme stasjon, eller fram til nærmeste fremadliggende betjente stasjon.

Har arbeidstøget for noen del (en eller flere enheter) kjørt forbi blokksignal, skal arbeidstøget (samtlige enheter) kjøre fram til nærmeste fremadliggende betjente stasjon.

1.1.3. Ordren for kjøringen skal angi enhetenes tekniske betegnelse (antall), i tilfelle særskilt for hvert arbeidstog (hver enkelt gruppe). Videre skal det angis hvem som er togfører, i tilfelle for hvert arbeidstog.

Det skal tydelig framgå av ordren på hvilken måte kjøringen skal foregå i det enkelte tilfelle.

1.1.4. Ordren skal foruten til togføreren fordeles til føreren på samtlige enheter i arbeidstøget.

På strekning *uten* linjeblokk skal ordren dessuten fordeles til togbetjeningen i det tog som først skal benytte vedkommende blokkstrekning etter at disponeringen er opphevet.

På strekning *med* linjeblokk, men hvor denne for tilfelle ikke er virksom, skal ordren tildeles togbetjeningen av togekspeditøren.

1.1.5. Signal for ut- og innkjøring gjelder for samtlige enheter i arbeidstoget. Føreren på den forreste enhet er ansvarlig for iakttakelse av signalene.

Under ut- og innkjøring skal avstanden mellom enhetene avpasses slik at signal 91 "Baklamper" på forankjørende enhet er godt synbart. Fra samtlige enheter skal det dessuten vises signal 2b "Varsom" både som dag- og nattsignal. Kjørehastigheten skal ikke være større enn at det kan stoppes på halparten av den foranliggende oversiktige del av sporet, høyst 40 km pr. time.

For kjøring over planoverganger gjelder bestemmelsene i art. 73 pkt. 1.3.

1.1.6. Etter hver disponering skal togføreren i arbeidstoget melde fra til togekspeditøren om at samtlige enheter i arbeidstoget er kommet inn fra linjen. Når det disponeres etter pkt. 1.1.2.b, har skinnetraktorfører på den enhet som kjører sist inn på den stasjon der disponeringen begynte, ansvar for å melde fra til togekspeditøren om at samtlige enheter i gruppen er kommet inn fra linjen.

Først etter at togekspeditøren(e) har mottatt denne melding, kan disponeringen av strekningen oppheves.

På strekning uten linjeblokk skal togføreren (skinnetraktorføreren på siste innkjørende enhet) i tillegg til nevnte melding, samle inn og levere alle kjøresedlene til togekspeditøren.

1.1.7. Togføreren (skinnetraktorføreren på siste innkjørende enhet) skal sørge for den nødvendige forbindelse mellom førerne på de enkelte enheter, og skal i tilfelle avtale tid og sted hvor enhetene skal samles, for derfra å kjøre samlet inn til vedkommende stasjon.

150-155. (Reservenummer).

## Bestemmelser vedrørende tog og tog tjenesten

### 156. Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne

#### *Revisjon av vogner*

1.1. Besiktigelse og revisjon av materiellet skal utføres slik som bestemt ved særlige instruksjer.

Når en vogn må tas ut av bruk for revisjon eller reparasjon, skal vognen påsettes tydelige merker som ikke må tas bort før rette vedkommende har godkjent at vognen igjen tas i bruk.

Vognvisitørene må sende godsvogner til revisjon i god tid, slik at de ikke brukes etter revisjonsterminens utløp.

#### *Revisjonsterminer for personvogner*

1.2. Fullstendig revisjon av person-, post- og konduktørvogner foretas med mellomrom som bestemmes etter vognenes km-løp, men senest innen 2 år etter siste revisjon (trykk 731.2).

Vognenes km-løp registreres av Hovedkontoret på grunnlag av fastsatte rapporteringsrutiner.

#### *Revisjonsterminer for godsvogner*

1.3. For fullstendig revisjon av godsvogner gjelder følgende terminer, som er angitt på vognene ved tilsvarende merking.

1.3.1.

5 REV	X	00.00.00
-------	---	----------

Nyere vogner har som regel 5 års revisjonsterminer. Dette er tilkjennegitt ved at tallet 5 er påført foran forkortelsen REV i revisjonspåskriften. (I revisjonspåskriften er også angitt dato for siste revisjon).

1.3.2.

4 REV	X	00.00.00
-------	---	----------

Vogner som har tallet 4 påført foran forkortelsen REV i revisjonspåskriften, har 4 års revisjonsterminer.



## 158. Togs sammensetning og bremsekraft

1.1. Den som leder *sammensettingen* (sammenskiiftingen) av toget, som regel vedkommende skifteformann (skifteleder), skal påse at gruppering av vogner, togvekt, fordeling av virksomme bremses, bremset vekt (bremseprosent) og kopling er etter forskriftene. Han skal også sørge for oppsetting av sluttsignal hvis ikke annen betjening er pålagt dette.

Når det tas med vogner som er lastet med "farlig gods" (klor, svoveldioksyd, sprengstoff o.l.), last som rager utover lasteprofilet o.l., skal togføreren underrettes, med angivelse av antall vogner og hvor de er plassert i toget.

For "farlig gods" må forøvrig bestemmelsene i trykk 425 iakttas. Skiftebetjeningen må også påse at det ikke settes inn vogner hvor kvittering på vognmerkelappene mangler.

1.2. Godsvognoptaket gir opplysninger om et togs innhold, lengde, sammensetning og bremseprosent. Stasjonene som setter vogner inn i tog er ansvarlig for at opptak foretas. Ved stasjoner uten betjening tillegges dette ansvaret togføreren, se forøvrig trykk 418.1. og 2.

Som godsvognoptak nyttes enten bl.nr. 001.582.01 eller R 200, som skal leveres togføreren før togets avgang.

Den som foretar godsvognoptaket skal også kontrollere at det er kvittert på vognmerkelappene for vogner fra egen stasjon.

1.3. Ved stasjoner må det i nødvendig utstrekning tas ut stasjonspersonale som skal foreta vognopptak og utskrivning av blankett 001.582.01. (Godsvognoptak).

Disse skal før de settes til dette arbeid, ha opplæring under veiledning av bremseinstruktøren, henholdsvis togkontrolløren i følgende:

- Trykkluftbremsers virkemåte, bruk og behandling m.v.
- Trekkraft.
- Vognopptak og utskrivning av blankett 001.582.01.

Etter endt opplæring avlegges en prøve for togkontrolløren og bremseinstruktøren i fellesskap. Hvis vedkommende består prøven, sender togkontrolløren og bremseinstruktøren i fellesskap skriftlig melding om dette til regionsjefen som eventuelt godkjenner.

Personale som f.o.m. 1. januar 1952 og t.o.m. 1. juli 1981 har bestått eksamen ved Jernbaneskolen, som godkjenner vedkommende til togekspeditørtjeneste, kan settes til vognopptak og utregning av bremseprosent m.v. i forbindelse med utfylling av blankett 001.582.01, uten å gjennomgå den nevnte opplæring, prøve og godkjenning. Vedkommende bør gis anledning til å praktisere dette arbeid under kyndig veiledning en tid før han settes til å utføre det selvstendig.

2.1. Bremseprøve skal foretas av togpersonalet eller av annet godkjent personale, se forøvrig trykk 412.

**159-161**

**159-161 (Reservennummer).**

## 162. Bemanning av lokomotiv

1.1. Lokomotiv (ett enkelt eller flere sammenkoplete lokomotiver) kan kjøres med enmannsbetjening uten annen togbetjening når lokomotivet har virksomt sikkerhetsbremseapparat (det forreste, hvis det er flere sammenkoplete lokomotiver) og toget har høyst:

- 20 godsvognaksler, og kjørestrekningen ikke er over 60 km (en veg)
- 40 personvognaksler og kjørestrekningen ikke er over 60 km (en veg)
- 4 vognaksler (over 60 km)

To lokomotiver (uten fellesstyring) i forspann kan kjøres med begge lokomotiver enmannsbetjent.

Når toget framføres med slik bemanning *som fast ordning*, skal klargjøring og bremseprøving av toget utføres av stasjonært personale.

Når et tog *unntaksvis* skal framføres med to lokomotiver og ekstra-lokomotivet skal betjenes av annenmann på det ordinære lokomotivet, kan vedkommende om nødvendig delta i klargjøringen og bremseprøvingen av toget.

Godstog som kjøres med to enmannsbetjente lokomotiver uten annen togbetjening, skal normalt ikke utføre skifting ved stasjoner hvor det ikke er skiftebetjening til stede.

Under spesielle forhold kan det tilsettes annenmann selv om toget etter ovennevnte retningslinjer kan framføres med to enmannsbetjente lokomotiver.

1.2. Lokomotiv som skal framføres utover de ovennevnte begrensninger, kan kjøres enmannsbetjente når:

- lokomotivet har virksomt sikkerhetsbremseapparat, og
- toget kan bremses fra annet sted enn fra lokomotivet (det forreste, hvis toget har flere lokomotiver).

Har toget konduktørvogn som er i bruk, skal vognens trykkluftledning (med trykkmåler og konduktørbremsekran) være tilkopleet togets hovedledning. (Se forøvrig trykk 412.)

Under kjøring må togføreren og annet konduktørpersonale i toget ha oppmerksomheten henvendt på togets gang, særlig ved kjøring ut fra og inn til stasjoner, utover fall og ellers hvor det er foreskrevet. Dette gjelder særlig stasjoner hvor toget skal krysse eller kjøre forbi annet tog, og ved innkjøring i buttspor. Merkes noe usedvanlig med hensyn til togets gang, skal toget straks stoppes.

## 1.3. Hvis

- lokomotivets sikkerhetsbremseapparat ikke er virksomt, eller  
- toget ikke kan bremses fra annet sted enn fra lokomotivet,

skal lokomotivet ha tomansbetjening.

I slike tilfelle kan regionsjefen unntaksvis bestemme at en konduktør eller annet personale som er kjent med signaler og kjenner bestemmelsene i trykk 401 § 236, gjør tjeneste som annenmann på lokomotivet. Vedkommende må kjenne til hvordan motorstrømmen slås av eller motoren stoppes, trykkluftbremsen settes til og lokomotivfløyten brukes. Lokomotivføreren skal forvise seg om dette før togavgang.

1.4. Når tog, uten konduktør, har flere aksler enn nevnt i pkt. 1.1, skal lokomotivet ha tomansbetjening. Hvis toget har 2 lokomotiver (uten fellesstyring) i forspann, gjelder tilsvarende bestemmelser i pkt. 1.1.

1.5. *Under skifting* kan lokomotiv i alminnelighet kjøres med enmannsbetjening *uten* virksomt sikkerhetsbremseapparat.

1.6. Om bemanning av motorvogntog, se trykk 422.

1.7. Sikkerhetsbremseapparatet (og automatisk motorutkopplingsanordning) skal prøves av lokomotivføreren før eller under *dagens første tur*. Virker sikkerhetsutstyret tilfredsstillende, skal lokomotivføreren signere sjekkelisten.

Når et lokomotiv tas i bruk, og lokomotivet har vært i bruk tidligere samme dag, skal lokomotivføreren, ved ettersyn i sjekkelisten, forvise seg om at sikkerhetsbremseapparatet (og automatisk motorutkopplingsanordning) er prøvet samme dag. Hvis dette ikke fremgår av sjekkelisten, skal han selv foreta prøven og signere sjekkelisten.

Den daglige prøve skal utføres som beskrevet i trykk 405.5.

Feil som fører til at sikkerhetsbremseapparat eller motorutkopplingsanordning ikke virker som forutsatt, skal meldes til regionsjefen, selv om feilen blir utbedret på stedet.

**Merk:**

Selv om automatisk motorutkopplingsanordning ikke finnes eller ikke virker, kan lokomotivet allikevel kjøres med enmannsbetjening.

1.8. Når lokomotiv forutsettes å bli brukt i lengre tid med tomannsbetjening, kan lokomotivets sikkerhetsbremseapparat tillates satt ut av virksomhet.

Utkopling og innkopling av sikkerhetsbremseapparatet skal foretas under tilsyn av en overordnet, og skriftlig melding om at slik endring er foretatt, skal hver gang sendes til regionsjefen.

1.9. Når kjøredyktig lokomotivpersonale ikke er til stede, kan flytting av lokomotiv (motorvogn) for smøring eller annet vedlikehold foretas av personale som er godkjent til det av regionsjefen.

Hastigheten under flyttingen må ikke overstige 30 km pr. time. Ved kjøring ut og inn av lokomotivstallporter må hastigheten ikke overstige 10 km pr. time. Lokomotivet (motorvognen) skal under slik flytting om mulig være bemannet med 2 mann.

Kjøring av lokomotiver med forannevnte personale tillates bare på områder som utelukkende disponeres for lokomotivdriften (ved lokomotivstallene). Skal det kjøres i togspor eller på spor hvor annen skifting foregår, må lokomotivene være bemannet med godkjent lokomotivpersonale.

2.1. Lokomotiv som er i bruk kan forlates for et kortere tidsrom, f.eks. når toget er stoppet foran hovedsignal som ikke viser "Kjør", og vedkommende skal innhente ordre for viderekjøring.

Før lokomotivet forlates må toget være fastbremset, og de nødvendige forholdsregler være iverksatt slik at uvedkommende ikke skal kunne sette toget i gang eller forårsake skade.

**163. Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn**

1.1. I tjenesteanliggende har, foruten inspiserende overordnet personale, også tjenstgjørende banemestere og elektromestere samt baneformenn, banereparatører, elektroformenn og elektromontører, verksmestere og vognvisitører, tillatelse til å ta plass på lokomotiv og i konduktørvogn for kontroll av linje, ledninger, signaler, det rullende materiell m.v.

Hvis vedkommende ikke er i uniform, må han legitimere seg, i tilfelle ved skriftlig tillatelse (blankett 001.598.10, bilag nr. 16).

1.2. Når det ikke gjelder tjenesteanliggende eller hvis vedkommende ikke er jernbanetjenestemann, må det alltid forevises skriftlig tillatelse (blankett 001.598.10) for å kunne ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn (unntak, se pkt. 1.4). Denne tillatelse trer ikke i stedet for billett. Lokomotivføreren skal i tilfelle underrette togføreren av hensyn til billettkontrollen.

Forutsetningen for slik tillatelse er at det er plass til vedkommende uten at betjeningen hindres i arbeidet.

Slik tillatelse utstedes av regionsjefen (for enkelte turer), eller av Hovedkontoret (for lengre tidsrom).

1.3. Låsbart førerrom som ikke er i bruk, skal være låst. Det skal låses av lokomotivføreren, og togføreren skal føre kontroll med at ingen uvedkommende tar plass der.

Er det ikke plass til reisende i personvognene, kan konduktørbetjeningen vise dem til ledig post- og/eller reisegodsavdeling. Utgående dører i denne må i tilfelle være forsvarlig sikret mot utilsiktet åpning. Postverkets sikkerhetslås eller alminnelig skåte er ikke tilstrekkelig.

## 164. Togfører

*Tog med lokomotivfører som togfører.*

2.1. Trykkluftbremset tog uten reisende kan kjøres med lokomotivfører som togfører.

2.2. Trykkluftbremset motorvogntog med reisende, kan kjøres med enmannsbetjening (lokomotivfører som togfører) når toget består av høyst 12 aksler, se trykk 422.

2.3. Hvis toget unntaksvis må ha konduktørbetjening skal konduktøren i alminnelighet være togfører.

2.4. Finner regionsjefen at *last som rager utenfor lasteprofilet* ikke bør tillates framført i tog uten konduktørbetjening i enkelte tilfelle eller på grunn av særlige forhold på vedkommende banestrekning, må han gi nødvendig ordre om dette. Det samme gjelder når regionsjefen finner at *spesialvogner* ikke bør framføres i tog uten konduktørbetjening.

2.5. Om *bemanning av lokomotiv*, se art. 162. Om bemanning av skinnetraktor, se trykk 422.

2.6. I tog uten konduktørbetjening skal tilsynet med *varmevogner* utføres av bestemt stasjon etter nærmere bestemmelse.

Vogner(e)s senderstasjon og de bestemte stasjoner som skal føre tilsyn med *varmevogner*, skal sende melding til første fremadliggende tilsynsstasjon om antall *varmevogner* og deres plassering i toget for at tilsyn kan foretas raskest mulig.

Tilsyn med *sprennstoffvogner* skal utføres av lokomotivførerassistenten (2 mann på lokomotivet).

2.7. For sendinger av levende dyr i vognlast, skal vokter følge transporten. 1 vokter kan ha tilsyn med inntil 3 vogner.

Senderstasjonen skal sørge for at dyrevoktere forsynes med flagg for eventuelt å kunne vise signal "Stopp" underveis. De stasjoner regionsjefen bestemmer, skal dessuten være utstyrt med elektriske signallommelykter, som mot depositum kan lånes ut til dyrevoktere. Se trykk 830 og 832. Andre stasjoner rekvirerer i tilfelle signallommelykt fra nærmeste stasjon som har slike til utlån.

Vedkommende vokter skal instrueres om bruken av lykten og om at den bare må brukes når det er tvingende nødvendig å få stoppet toget av hensyn til inntruffet uhell.

Senderstasjonen skal videre sørge for at dyrevoktere i tilfelle forsynes med gassmaske.

Voktere skal i tilfelle instrueres om korrekt bruk av gassmaske og hvordan det skal forholdes dersom det oppstår lekkasje av betydnig i gassendingene.

Togekspeditøren på senderstasjonen skal forvise seg om at vokterne er til stede.

2.8. Togekspeditøren på utgangsstasjonen skal sørge for at toget er utstyrt med sluttsignal. Endestasjonen må sørge for tilbakesending.

2.9. *Følgepapirer* som skal sendes i vedkommende tog, sorteres og legges i særskilt veske, som plasseres på lokomotivet. Lokomotivføreren er ansvarlig for at vesken ved endestasjonen eller lokomotivbytte blir overlevert vedkommende togekspeditør.

2.10. Vognopptak for persontog med lokomotiv, blankett 001.582.03 skal skrives ut ved togets (tomtogets) utgangsstasjon av togekspeditøren eller av den som er beordret til det.

Ved underveisstasjoner hvor det er lokomotiv- eller personalbytte, skal togekspeditøren sørge for at blanketten blir hentet, ájourført og overlevert til lokomotivføreren (togføreren).

2.11. Bremsprøve skal utføres av lokomotivførerassistenten, eventuelt med hjelp av annen godkjent bremseprøver, se for øvrig trykk 412.



2.12. Når togekspeditøren har mottatt de meldinger som personalet er pålagt å gi om togets sammensetting, og finner disse tilfredsstillende, leverer han blankettene 001.582.01 eller R 200 og eventuelt 001.582.03 for tomtog til lokomotivføreren, forvisser seg om at bremseprøven er tatt og gir lokomotivføreren de opplysninger som han har om toget.

*Togekspeditørene ved underveisstasjoner og annen betjening i tjeneste til vedkommende tog skal omhyggelig iaktta toget når det passerer eller står på stasjonen, og så vidt mulig påse at alt er i orden.*

## 165. Togførers ansvar for og befaling over toget

1.1. Togfører bør som regel ikke gjøre tjeneste i fremmed region uten at vedkommende på forhånd er blitt kjent på strekningen og kjenner de spesielle bestemmelser som gjelder for denne.

Unntak fra dette kan gjøres hvis det sendes med kjentmann som kan veilede togføreren om de spesielle forhold på den fremmede strekning. Hvis kjentmann ikke følger med, skal vedkommende togfører, når han ikke på forhånd er blitt kjent på strekningen, sette seg i forbindelse med nærmeste foresatte (togkontrollør eller togleder) for å få kortfattet veiledning om sin tjeneste før tjenestegjøringen.

## 166. Lokomotivførers ansvar for togets regelmessige gang

1.1. Lokomotivfører bør som regel ikke gjøre tjeneste i fremmed region uten at vedkommende på forhånd er blitt kjent på strekningen og kjenner de spesielle bestemmelser som gjelder for denne.

Unntak fra dette kan gjøres hvis det sendes med kjentmann som kan veilede lokomotivføreren om de spesielle forhold på den fremmede strekning. Hvis kjentmann ikke følger med, skal vedkommende lokomotivfører, når han ikke på forhånd er blitt kjent på strekningen, sette seg i forbindelse med nærmeste foresatte (lokomotivmester eller togleder) for å få kortfattet veiledning om sin tjeneste før tjenestegjøringen.

## 180. Skyving av vogner i tog

1.1. Når tog som ikke beforder reisende, skyves på fri linje og ikke har betjent lokomotiv, motorvogn eller styrevogn i spissen, er største tillatte kjørehastighet 40 km pr. time. (Se trykk 402).

1.2. Når tog som beforder reisende, skyves på fri linje og ikke har betjent lokomotiv, motorvogn eller styrevogn i spissen er største tillatte kjørehastighet 20 km pr. time. (Se trykk 402).

1.3. Når lokomotiv trekker toget, men pga. feil ikke kan betjenes fra forreste førerom, gjelder følgende bestemmelser om plassering av betjeningen:

Lokomotivføreren skal ta plass i bakre førerom, og derfra betjene kjørekontrolleren og førerbremseventilen.

Er lokomotivet *tomannsbetjent*, skal annenmannen ta plass i forreste førerom og holde utkik framover i kjøreretningen.

Er lokomotivet *enmannsbetjent*, skal togføreren (eventuelt annen godkjent til sikkerhetstjeneste i tog) ta plass som utkiksmann i forreste førerom. Vedkommende skal kjenne til hvordan motorstrømmen slås av eller motoren stoppes, trykkluftbremsen settes på og lokomotivfløyten brukes. Lokomotivføreren skal forvise seg om at vedkommende kjenner til dette, og eventuelt demonstrere det for ham før toget settes i gang.

Ved slik kjøring gjelder følgende bestemmelser om kjørehastighet:

Har forreste førerom virksom konduktørbremsekran som betjenes av utkiksmann (se pkt. 1.10), kan toget framføres med ordinær kjørehastighet dersom ikke regionsjefen pga. forholdene foreskriver reduksjon i det enkelte tilfelle.

Har forreste førerom *ikke* virksom konduktørbremsekran, må togets kjørehastighet ikke overstige 50 km pr. time.

1.4. For kjøring av motorvogntog som ikke kan manøvreres fra forreste førerom gjelder bestemmelsene i trykk 422.

1.5. Lokomotivføreren skal før igangsetting av toget prøve den automatiske manøverstrøm- eller motorbryter som bestemt i særskilt instruks (se trykk 405.5), i det førerom hvor han selv skal ta plass (se pkt. 1.3.).

Han skal dessuten forvisse seg om at utkiksmannen har foretatt den kontroll som er bestemt i pkt. 1.9.

Før toget settes i gang etter stopp på linjen eller ved ekspedisjonssted, utveksler lokomotivfører og utkiksmann signaler med lokomotivfløyten som bestemt for tog med hjelpelokomotiv (se trykk 401 § 310). Lokomotivføreren gir signalet først og utkiksmannen gjentar det.

**1.6.** Lokomotivføreren har ansvaret for togets rutemessige framføring etter bestemmelsene i trykk 401 § 166. Han skal hele tiden holde skarp utkik mot linjen, foreta den vanlige driftsbremning og for øvrig respektere de signaler som blir gitt til toget. I kurver og på uoversiktlige steder, foran planoverganger og holdeplasser samt ved innkjøring til stasjoner, skal hastigheten settes ned til det lokomotivføreren finner forsvarlig i hvert enkelt tilfelle.

Hvis lokomotivføreren merker at det bremses, skal han straks stoppe toget.

**1.7.** Under kjøringen skal lokomotivføreren omhyggelig iaktta de signaler som gis fra utkiksmannen (se pkt. 1.10.).

*Herved har han visshet for at utkiksmannen er på plass og skjøtter sine plikter.*

Hvis utkiksmannen ikke gir signaler, skal lokomotivføreren stoppe toget og undersøke forholdet før kjøringen fortsettes. Det må ikke kjøres forbi signalsted uten at lokomotivføreren har fått underretning fra utkiksmannen om at kjøretillatelse er observert.

**1.8.** Utkiksmannen må under ingen omstendighet forlate sin plass under kjøringen. Er utkiksmannen en annen enn togføreren, må han heller ikke forlate sin plass under opphold underveis med mindre lokomotivføreren er underrettet.

**1.9.** Før kjøringen påbegynnes, skal utkiksmannen påse at han er i besittelse av de nødvendige signalmidler. Han skal dessuten ved hjelp av eventuelt manometer kontrollere at trykket i hovedledningen er som foreskrevet og ved prøve forvisse seg om at eventuell lokomotivfløyte og konduktørbremsekran er i orden.

**1.10.**

a. Under kjøringen skal utkiksmannen holde skarp utkik mot linjen og betjene eventuell konduktørbremsekran og lokomotivfløyte.

Når det holdes utkik fra forreste førerrom og dette *ikke* er

# Signalforskrifter

## Alminnelige bestemmelser

201-222. (Reservennummer).

## Linje- og stasjonssignaler

223-226. (Reservennummer).

227. Utgår.

228. (Reservennummer).

229-248

### 229. Signal 5 "Avgang"

1.1. Lommelykt med stillbart rødt og grønt glass brukes til signalgivning fra togfører til lokomotivfører.

Den som bruker slik lykt må til enhver tid ha med nødvendig antall batterier og pærer i reserve.

230-235. (Reservennummer).

### 236. Signal 1 "Stopp"

2.1. Kontaktmagneter, for sperring av hovedsignal i "Stopp" på strekning med linjeblokk, består av magneter som har ledende forbindelse med hverandre. Magnetene settes på hvert sitt skinnhode.

Det må påses at det blir god kontakt mellom magnetene og skinnene, magnetene "gnis" på.

I tilfelle det er rust, is/rim eller annet belegg på skinnhodet, må belegget skrapes bort før magnetene settes på.

For å få sikker forbindelse mellom skinnene, skal det alltid settes på 2 sett kontaktmagneter.

237-245. (Reservennummer).

### 246. Hovedsignaler

1.1. For betegnelse av innkjørhovedsignaler og blokksignaler brukes som regel de første bokstavene i alfabetet (t.o.m. K). For utkjørhovedsignaler brukes som regel bokstavene f.o.m. L (unntatt Q, R, V, W og Z).

1.2. Innkjørhovesignaler og blokksignaler skal ha 2 stk. 10 cm brede, vannrette, gule, lysreflekterende striper (ringer) rundt mastene. Avstanden mellom stripene (ringene) skal være ca. 80 cm.

247-248. (Reservennummer).

# Signalforskrifter

## Alminnelige bestemmelser

201-222. (Reservennummer).

## Linje- og stasjonssignaler

223-226. (Reservennummer).

227. Signal 3 "Passér".

1.1. Signal "Passér" skal som regel vises fra fast stativ.

Istedenfor *fast* kan *flyttbart* stativ tillates brukt, men signalet må også da vises fra *bestemt sted*, slik at togbetjeningen på forhånd vet hvor signalet kan ventes vist.

Hvis togbetjeningens utsyn mot signalstedet hindres, f.eks. hvis det står materiell i mellomliggende spor, kan signalet vises fra mellomplattform eller fra annet hensiktsmessig sted.

1.2. Toge ekspeditøren skal innta en slik plass at han kan ses av betjeningen i tog som skal passere, og slik at kravet om bevakning av signalet blir oppfylt.

Hvis togbetjeningen ikke ser toge ekspeditøren, kan toget likevel passere dersom signal "Passér" vises fra det bestemte stedet, hvis ikke togbetjeningen pga. omstendighetene finner at det kan medføre fare å lystre signalet.

1.3. Signal 3 f "Passér" gis med spesiell signallampe med stor lysstyrke. Slik signallampe er kjennetegnet ved at det er malt et 2 cm bredt rødt bånd rundt lampen.

228. (Reservennummer).

229-248

### 229. Signal 5 "Avgang"

1.1. Lommelykt med stillbart rødt og grønt glass brukes til signalgivning fra togfører til lokomotivfører.

Den som bruker slik lykt må til enhver tid ha med nødvendig antall batterier og pærer i reserve.

230-235. (Reservenummer).

### 236. Signal 1 "Stopp"

2.1. Kontaktmagneter, for sperring av hovedsignal i "Stopp" på strekning med linjeblokk, består av magneter som har ledende forbindelse med hverandre. Magnetene settes på hvert sitt skinnhode.

Det må påses at det blir god kontakt mellom magnetene og skinnene, magnetene "gnis" på.

I tilfelle det er rust, is/rim eller annet belegg på skinnhodet, må belegget skrapes bort før magnetene settes på.

For å få sikker forbindelse mellom skinnene, skal det alltid settes på 2 sett kontaktmagneter.

237-245. (Reservenummer).

### 246. Hovedsignaler

1.1. For betegnelse av innkjørhovedsignaler og blokksignaler brukes som regel de første bokstavene i alfabetet (t.o.m. K). For utkjørhovedsignaler brukes som regel bokstavene f.o.m. L (unntatt Q, R, V, W og Z).

1.2. Innkjørhovedsignaler og blokksignaler skal ha 2 stk. 10 cm brede, vannrette, gule, lysreflekterende striper (ringer) rundt mastene. Avstanden mellom stripene (ringene) skal være ca. 80 cm.

247-248. (Reservenummer).



## 251. Forsignal for innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og blokksignal

1.1. Forsignal merkes med samme betegnelse (bokstav og/eller nummer) som det hovedsignal det tilhører.

Når forsignal er satt opp på hovedsignals mast, sløyfes forsignalets betegnelse.

Frittstående forsignaler skal ha *1 stk. 10 cm bred vannrett, gul, lysreflekterende stripe (ring) rundt masten.*

Stripen (ringen) skal være plassert ca. 270 cm over skinneoverkant.

1.2. Hvis forsignal viser signal som varsler "Kjør" når det skal varsles "Stopp", eller signal som tillater en større kjørehastighet enn den som gjelder for tilfellet, skal signalet slokkes og toglederen underrettes.

## 252. Enkelt innkjørsignalapparat

1.1. Enkelt innkjørsignalapparat skal ha *2 stk. 10 cm brede, vannrette, gule lysreflekterende striper (ringer) rundt masten.* Avstanden mellom stripene (ringene) skal være minst 50 cm.

1.2. Hvis enkelt innkjørsignalapparat viser "Kjør" når det skal vise "Stopp", skal signalet slokkes og toglederen underrettes.

Regionsjefen/toglederen bestemmer om signalet skal anses som ugyldig, og underretter i tilfelle alt vedkommende personale. Inntil underretning er gitt og ugyldighetsmerke er satt opp, eller hvis signalet ikke skal anses som ugyldig, skal det forholdes som bestemt i trykk 401 for enkelt innkjørsignalapparat som er i ustand.

253-256. (Reservennummer).

**257. Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand***Særlige bestemmelser for strekninger med linjeblokk***Innkjørhovedsignal i ustand**

**2.1.** På *betjent* stasjon skal det forholdes som bestemt i trykk 401.

**2.2.** På *ikke betjent* stasjon på strekning med linjeblokk er innkjørhovedsignal å betrakte som blokksignal, og det skal forholdes som bestemt i art. 249.

**Utkjørhovedsignal i ustand**

**6.1.** På *betjent* stasjon skal det forholdes som bestemt i trykk 401.

Når utkjørhovedsignal (det ytre, på stasjon med indre/ytre utkjørhovedsignal) ikke kan vise "Kjør", kan linjeblokken *ikke* brukes for togmeldinger og det skal forholdes som bestemt i art. 8 pkt. 1.2.

**6.2.** På *ikke betjent* stasjon på strekning med linjeblokk, er utkjørhovedsignal å betrakte som blokksignal, og det skal forholdes som bestemt i art. 249.

**258. Sikring av togvei på stasjon med sikringsanlegg som er strømløst**

2.1. Meldingen som skal sendes til de nærmeste betjente stasjoner skal lyde:

"Spurvekslene på .... stasjon (i tilfelle: og ved underlagte sidespor) er sikret. Signalet er slokt på grunn av strømutføring. N.N.txp."

Den siste betjente stasjon foran den forlengede blokkstrekning skal mot kvittering levere gjenpart av meldingen til togføreren og lokomotivføreren.

259-271. (Reservennummer).

**272. Høyt skiftesignal**

1.1. For betegnelse av høye skiftesignaler brukes bokstaven Z med merketall eller -bokstav (f.eks. Z2 for høyt skiftesignal 2, ZL for høyt skiftesignal oppsatt i forbindelse med utkjørhovedsignal L).

**273. Dvergsignal**

1.1. For betegnelse av dvergsignaler brukes bokstaven R med merketall eller -bokstav (f.eks. R2 for dvergsignal 2, RL for dvergsignal oppsatt i forbindelse med utkjørhovedsignal L).

274-281. (Reservennummer).

## 282. Planovergangsignal og forsignal for planovergangsignal

1.1. I enkelte tilfelle er forsignal for planovergangsignal på stasjon satt i avhengighet til stasjonens innkjøringsignaler, slik at når stasjonen er betjent kan signal 58 vises fra forsignalet bare samtidig med at innkjøringsignalet viser "Kjør".

1.2. Viser planovergangsignal (som ikke er satt ut av bruk) ikke signal "Planovergangen kan passeres" (hvitt blinklys) når tog kommer til planovergangsmerket, skal toget straks bremses for om mulig å stoppe foran planovergangen.

Under kjøring fram mot planovergangen skal det gjentatte ganger gis signal "Tog kommer", hvis toget ikke skal stoppe foran denne (f.eks. ved ekspedisjonssted foran planovergangen).

Har toget stoppet foran planovergangen, skal det gis signal "Tog kommer" før toget settes i gang, etter at det er undersøkt at veitrafikk ikke hindrer viderekjøringen. Er forholdene vanskelige (uoversiktlig vei, stor veitrafikk o.l.), bør planovergangen sperres for veitrafikk mens toget kjører over planovergangen. Kjørehastigheten skal ikke overstige 10 km pr. time.

Ved planovergang på stasjon hvor togekspeditør tjenestegjør, skal toget i slike tilfelle ikke kjøre over planovergang før togekspeditørens forholdsordre er innhentet.

283-298. (Reservennummer).

## **402. Sikring av personalet på linjen**

1.1. Personale som arbeider i spor på linjen, skal når tog kommer, og etter at de har gått ut av sporet, om mulig vise at de er oppmerksom på toget, f.eks. ved å innta frontstilling mot dette.

På dobbeltsporet bane, eller på paralleltgående baner, må personalet, når tog kommer på det ene sporet, være særlig oppmerksom på om det også kommer tog på det andre sporet. Hvis oversikten ikke er helt betryggende, bør personalet gå ut av begge spor når tog kommer.

**403. (Reservennummer).**

## **404. Trapper for på- og avstigning utenfor plattform**

1.1. Ved stasjoner hvor det forekommer at personvogner, f.eks. i lange tog, blir stående utenfor plattform, må den som har ansvaret i henhold til trykk 401 § 96 sørge for at det på annen måte skaffes tilfredsstillende adkomst til vognene. Hvor det anses nødvendig, må det anskaffes spesielle trapper til dette bruk. Det må påses at trappene blir stående støtt når de stilles opp.

**405-411. (Reservennummer).**

## Tjenesteforhold og ordensregler

### 412. Ajourføring av bøker m.m.

1.1. Trykk, sirkulærer m.m. som leveres til tjenestebruk skal til enhver tid holdes á jour etter de tillegg, rettelsesblader og sirkulærer som sendes ut. Kilde for rettelsen noteres.

Hvis det trengs flere tillegg, rettelsesblad og sirkulærer enn tildelt (f.eks. til innklebing), kan det nødvendige antall bestilles.

413-414. (Reservennummer).

#### 415. Telefonering over jernbanens linjer

1.1. På grunn av den sterke belastning på jernbanens sambandslinjer er det nødvendig å begrense bruken av linjene til det strengt nødvendige. Bestemmelsene i pkt. 1.2-1.6 og i trykk 850 må følges.

1.2. Det bør søkes unngått at samtaler over langlinjer og stasjonslinjer varer lenger enn 3 minutter. Mindre viktige samtaler skal avsluttes senest 3 minutter etter at det er varslet at telegram eller samtale venter.

1.3. Det er *ikke tillatt* å bruke jernbanetelefonen til private samtaler, og det er *ikke tillatt å lytte* på linjene i større utstrekning enn tjenesten krever. Lytting nedsetter alltid taletydigheten og kan av den grunn forstyrre eller forsinke samtalen. Under driftsforstyrrelser og ellers i den tid det er stor belastning på linjene kan det oppstå store ulemper hvis bestemmelsene ikke overholdes.

1.4. Når telefonen skal brukes, skal det *alltid spørres om linjen er ledig før det ringes*. Høres ingen samtale, skal en likevel spørre om linjen er ledig og gi dem som i tilfelle venter, anledning til å svare. Er linjen opptatt, legges *straks* mikrotelefonen tilbake på plass dersom samtalen ikke må brytes for å sende telegram eller melding som er *fortrinnsberettiget*.

Ved fjernsamtale til abonnent som er opptatt i lokalsamtale, skal betjeningen ved sentralbord varsle om fjernsamtalet og deretter bryte lokalsamtalen. Rikstelefonforbindelse brytes likevel ikke.

Hvis noen bryter samtale uten å ha rett til det, eller uten å oppgi telegramsinal, bør tilfellet innberettes til regionsjefen.

1.5. Når det blir ringt til en stasjon, skal det svares med stasjonens navn og ikke bare med "ja", "hallo" e.l. Når det blir ringt fra Televerkets nett eller fra privat linje, skal det svares "NSB". Bli det ringt fra lokal jernbanetelefon til sentralbord, skal det svares "sentralen".

Betjeningen ved sentralbord skal melde fra når forbindelse med abonnent er oppnådd, og så vidt mulig, fra tid til annen kontrollere at forbindelsen er i orden ved å høre etter om samtalen pågår tilfredsstillende. Når det høres eller ses at det blir ringt av, skal vedkommende *straks* kople seg inn i forbindelsen og spørre om samtalen er ferdig og i tilfelle bryte forbindelsen.

1.6. Ved telefoner hvor avringing ikke skjer automatisk, gis et kort, kraftig avringingssignal.

Det skal påses at jernbanens sambandslinjer ikke blir misbrukt.



416. (Reservennummer).

## 417. Adgang til NSBs områder. Adgangskort

1.1. Jernbanens områder skal holdes under kontroll, alt etter forholdene på stedet, slik at uvedkommende kan holdes borte.

Om nødvendig må det iverksettes vaktordning.

1.2. Uten spesiell tillatelse er det ikke tillatt for uvedkommende å oppholde seg på områder (linjen, driftsbanegårder, side- og havnespor, elektriske anlegg, verkstedsområder m.v.) som ikke er bestemt for publikum.

Uvedkommende er alle andre enn jernbanepersonale som i tjenestens medfør må oppholde seg på de områdene som er nevnt, unntatt:

- linjepersonalet som ferdes på egen strekning utenfor tjenesten,
- militære vaktposter i uniform, når vaktområdet er gjort kjent for personalet på vedkommende tjenestested,
- militæravdeling i sluttet tropp når den, f.eks. under øvelse, må bruke eller gå over jernbanens område, og det meldes fra til regionsjefen eller togekspeditøren om dette.

1.3. Tillatelse gis på blankett 001.598.10, "Adgangskort" (se bilag nr. 16). Den som får tillatelsen, skal på forsiden av kortet undertegne erklæringen om at han godtar vilkårene om opphold på NSBs område som er trykt på baksiden av kortet.

1.4. Adgangskort skal utstedes av vedkommende direktør, regionsjef, verkstedsjef eller anleggsbestyrer. Blir en annen gitt bemyndigelse til å utstede adgangskort, skal kortet stemples med den overordnedes navnetrekk i faksimile og paraferes av den som utsteder kortet, unntatt for adgangskort til omformer- og transformatorstasjoner, som *alltid* skal ha personlig underskrift av Banedirektøren eller vedkommende regionsjef, eller deres faste stedfortredere.

Blankett 001.598.10, "Adgangskort", og tilhørende stempler, skal oppbevares nedlåst og utilgjengelig for andre enn de(n) som har fullmakt til å utstede adgangskort.

Adgang til omformer- og transformatorstasjoner ("lukkede anlegg") må bare gis under streng iakttagelse av bestemmelsene i Kronprinsregentens resolusjon av 5. juni 1970.

Søknader/anmodninger fra utenlandske statsborgere om adgang til jernbanens områder skal alltid forelegges Hovedkontoret.

1.5. Adgangskort gis gyldighet for det tidsrom som er nødvendig, men ikke utover kalenderåret.

Adgangskort kan inndras når som helst, og skal inndras/tilbakeleveres når gyldighetstiden er utløpt. Dette må spesielt påses når det gjelder adgangskort som er utstedt til andre enn jernbanepersonale. Adgangskort til omformer- og transformatorstasjoner skal påses tilbakelevert umiddelbart etter bruken, og senest ved gyldighetstidens utløp.

Adgangskort utstedes som regel bare til myndig person (over 18 år).

1.6. Umyndig person (under 18 år) kan gis tillatelse til å bruke jernbanelinjen som gangvei sammen med en myndig person. I så fall skal den umyndiges navn være ført på kortet i rubrikken for ledsager.

Regionsjefen kan utstede adgangskort for bruk av linjen som gangvei til linjepersonalets hjemmeværende barn under 18 år uten at de er i følge med myndig person.

1.7. Adgangskort for bruk av jernbanelinjen som gangvei utstedes som regel bare til jernbanepersonale, til andre bare når det er av avgjørende betydning for vedkommende, og det anses å være uten betenkelighet for jernbanens sikkerhet og uten ulemper av noe slag. Slike adgangskort gjøres som regel gjeldende bare mellom:

- to nærmere angitte punkter på linjen mellom to stasjoner,
- et nærmere angitt punkt på linjen mellom to stasjoner og den ene av stasjonene.

1.8. Prester, helsepersonale og politiet kan på henvendelse til regionsjefen få utstedt adgangskort for bruk av linjen som gangvei for *hele den delen av banen* som ligger innenfor vedkommendes tjenstedistrikt. Slike adgangskort kan gis gyldighet for inntil ett kalenderår om gangen.

1.9. Private firmaer som utfører arbeid for NSB, kan få utstedt adgangskort for arbeidslag. Kortet skal utstedes for en navngitt ansvarshavende, og i rubrikken for ledsagere føres det antall arbeidere som laget har utenom lederen. Den ansvarshavende og en person som binder firmaet ved sin underskrift, må undertegne adgangskortet, som også påføres firmaets stempel.

1.10. Televerkets inspiserende personale og linjereparatører (i tilfelle med arbeidslag) kan på henvendelse til regionsjefen få utstedt adgangskort gjeldende over de banestrekningene hvor Televerkets linjer ligger på jernbanens grunn. Adgangskortene gis gyldighet bare i det tidsrommet som anses nødvendig.

## **417-418**

**1.11.** Hovedkontoret kan, etter søknad fra Teledirektoratet hvert år, utstede adgangskort gjeldende over alle NSBs jernbanelinjer (drifts- og anleggslinjer) for personale i Teledirektoratet med ledsagere under inspeksjon.

**1.12.** Etter søknad kan Hovedkontoret utstede adgangskort over visse strekninger for navngitte personer i offentlige institusjoner, f.eks. Norges Vassdrags- og Elektrisitetsvesen o.l.

**1.13.** Linjepersonalet kan i særskilte tilfelle gis tillatelse til å ta med medlemmer av sin husstand på tralle når dette anses forsvarlig og uten risiko for jernbanen. Tillatelsen gis bare for begrenset tid og strekning.

**1.14.** Alt jernbanepersonale, hver på sitt tjenestested, pålegges å føre tilsyn med og dra omsorg for at uvedkommende, som treffes på forbudt område uten adgangskort, fjerner seg. Om nødvendig tilkalles politi.

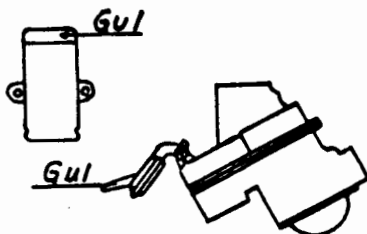
**418.** (Reservenummer.)

2.3. Svenske vogner, unntatt RIC-merkede vogner, er ikke merket som angitt i pkt. 2.1 og 2.2.

Slike vogner har elektrisk utstyr for 1000 V 16 2/3 ~ og kan bare tilkoples de togvarmestrømkilder som er angitt under a i tabellen i pkt. 2.1.

2.4. En del personvogner har utstyr som får sin strømtilførsel fra den gjennomgående elektriske togvarmekabel (f.eks. likeretter for batteriladning, transformator for belysning, motor for ventilasjonsanlegg, komfyr eller kjøleskap i spisevogner etc.), og som derfor trenger strøm på togvarmekabelen selv om oppvarming ikke er påkrevet.

Disse vogner (norske og svenske) er kjennetegnet ved at lokket på koplingen og toppen av blindkoplingen for den gjennomgående elektriske togvarmekabel er gulmalt.



I alle persontog skal togvarmestrømmen *alltid* stå innkoplet fra lokomotivet (motorvogn, aggregatvogn) til togets vogner (også om sommeren og om dagen, se trykk 413.3 art. 4.1). Togføreren må påse at den gjennomgående elektriske togvarmekabel er koplet sammen i slike tog.

2.5. Vogner med utrustning for høyttaleranlegg:



Merket tilkjenner at vognen har gjennomgående ledning for høyttaler, men ikke høyttaleranlegg.



Merket tilkjenner at vognen har høyttaleranlegg uten forsterkeranlegg.



Merket tilkjenner at vognen har høyttaleranlegg med forsterkeranlegg.

444-450. (Reservenummer.)

## Framføring av uvirksomme lokomotiver trukket i tog

### 451. Fellesbestemmelser

1.1. Uvirksomt lokomotiv kan framføres i tog med den største tillatte kjørehastighet som gjelder for vedkommende lokomotiv.

Har lokomotivet skader som betinger nedsettelse av kjørehastigheten, må denne fastsettes av regionsjefen i hvert enkelt tilfelle.

Lokomotiv som framføres med avtatte veiv- og/eller koplestenger, må ikke framføres i tog med større kjørehastighet enn 20 km pr. time, hvis ikke annet er bestemt i etterfølgende særbestemmelser for de forskjellige typer lokomotiver. (Se trykk 402.)

#### 1.2.

a. Er det mulig, bør vedkommende tog framføres i bremsegruppe P (se trykk 402). I så fall skal lokomotiv framføres med virksom trykkluftbremse tilkopleet togets, og skal regnes med såvel i togets bremsede vekt som i dets bruttovekt.

b. Må lokomotiv framføres i tog som framføres i bremsegruppe G, skal lokomotivets trykkluftbremse være tilkopleet togets, men lokomotivets bremsede vekt skal i dette tilfelle ikke regnes med i togets bremsede vekt. Imidlertid bør vedkommende som fører tilsyn (se pkt. 1.5) betjene lokomotivets skrubremse. I slike tilfelle regnes den del av lokomotivets *bremsede* vekt som faller på de bremsbare aksler med i togets bremsede vekt.

1.3. Hvis ikke aksellastbestemmelsene, overbelastning av bruer e.l. forbyr det, bør uvirksomme lokomotiver koples nærmest forspann-lokomotivet. Skiftes de inn lenger bak i toget, må det nøye kontrolleres at bestemmelsene i trykk 402 om største tillatte belastning på dragstellet blir overholdt. Lokomotiv blir i så tilfelle å anse som boggivogn i relasjon til bestemmelsene i trykk 402.

1.4. Flenssmøringsapparat skal koples ut. Det samme gjelder i tilfelle sikkerhetsbremseapparat, hvis ikke annet er bestemt i etterfølgende særbestemmelser for de forskjellige typer lokomotiver.

1.5. Lokomotivet skal bemannes for tilsyn med smøresystemet og bremses. En person kan ha tilsyn med inntil 3 lokomotiver, forutsatt at vedkommende ikke skal betjene håndbremsen. Skal håndbremsen betjenes, må det være én person på hvert lokomotiv. Vedkommende skal være utstyrt med nødvendige håndsignalmidler for eventuelt å kunne vise signal "Stopp".

Elektriske lokomotiver av typene El. 10, El. 11, El. 13, El. 14, El. 16 og El. 17 kan framføres uten betjening, dersom ikke ekstraordinære forhold tilsier at betjening må være tilstede på lokomotivet.

En enkel visitasjon bør foretas underveis hvis stasjonsopphold gjør det mulig, og strekningen er lang.

1.6. Bestemmelsene om bremsesystemet i trykk 412 må følges.

Lokomotiver som har førerbremsventil av type D2 er ikke utstyrt med avstengningskran som forutsatt i nevnte bestemmelse i trykk 412. I stedet skal denne førerbremsventilens håndtak settes i midtstilling. For øvrig må det helt ut forholdes i samsvar med bestemmelsene i trykk 412.

452. (Reservennummer.)

#### 453. Spesielle bestemmelser for elektriske lokomotiver

1.1. Elektriske lokomotiver skal bare framføres uvirksomme ved feil og uhell og ved transport til og fra verksted. Regionsjefen kan fravike denne bestemmelse ved spesiell ordre for hver gang.

1.2. Elektrisk lokomotiv kan framføres uvirksomt uten at hovedmotorens kullbørster tas ut hvis det ikke foreligger motorfeil eller annet som tilsier at børstene tas ut.

Etter transporten skal hovedmotorene etterses og ikke settes i drift før ventilatorene, hvis slike finnes, er kjørt en tid slik at kullstøv fra motorens børster samt støv og fuktighet som måtte være trengt inn under transporten, blir fjernet.

Hvis motor koples ut pga. feil, men blir liggende i lokomotiv som fortsatt er i bruk, skal motorens kullbørster tas ut så snart lokomotivet kommer i lokomotivstall.

Hvis hovedmotor ikke er koplet ut under transporten, må motoromkopleren ligge i riktig stilling for den kjøreretning som lokomotivet skal framføres i.

1.3. Strømvaktene på mange elektriske lokomotiver rager også i nedslått stilling ut over laste- og konstruksjonprofilen. Hvis lokomotiv må framføres over ikke elektrifisert strekning, må det derfor på forhånd undersøkes om profilen tillater det.

1.4. Uvirksomt lokomotiv som framføres slik at strøm til togoppvarming fra toglokomotiv må føres gjennom dette til vogner bakenfor (se art. 451 pkt. 1.3), skal ha utkoplet togvarmekontaktor og dens betjeningsbryterhåndtak skal være fjernet, eventuelt togvaresikring uttatt (lokomotiv type El. 10).

Lokomotivets varmeanlegg kan da ikke benyttes og dets lysanlegg bare ytterst sparsomt.

Tillatelse til å føre strøm til togoppvarming gjennom annet lokomotiv på denne måte må i tilfelle gis av regionsjefen eller den han bemyndiger, etter at uttalelse er innhentet fra lokomotivfører eller

## 453-454

annen sakkyndig om at lokomotivets gjennomgående varmekabel med koplinger, samt togvarmekontaktor er i orden (se trykk 413.3 art. 4.1).

1.5. Når lokomotiv type El. 10 framføres uvirksomt over lengre strekning enn 200 km, skal veivstengene tas av for å hindre at olje suges inn i hovedmotoren.

Blindakselen må da faststenges i slik stilling at veivtappene på denne går klar av koplestengene under transporten.

Lokomotiv type El. 10 med avtatte veivstenger kan framføres med største hastighet 40 km pr. time.

1.6. For framføring av uvirksomt, oppkoplet elektrisk lokomotiv uten betjening, gjelder følgende tilleggsbestemmelser:

- lokomotivføreren i det betjente lokomotivet skal føre nødvendig tilsyn underveis
- togvarmespenningen skal være tilkoplet det betjente lokomotivet for kontroll og for utkopling ved dødseksjoner
- som hovedregel skal alle lokomotivtyper kjøres med redusert ventilasjon av traksjonsmotorene.

Lokomotivtypene El. 11, El. 13, El. 15 og El. 16 i stilling "1/2".

Lokomotivtype El. 14 i stilling "1/3".

El. 16. 2212 har automatisk styrt ventilasjon og kan manuelt bare styres til stilling "1/1".

Ved framføring av uvirksomt lokomotiv type El. 17 under vanskelige vinterforhold, kommer det svært mye fuktighet inn i maskinrom og apparatskap, noe som igjen har ført til skader. Lokomotiv type El. 17 skal derfor under vinterforhold bare framføres uvirksomt over lengre avstander dersom det ikke er mulig pga. skade å holde høy-spentbryter innkoplet og kjøre ventilatorer. Ved annen skade på traksjonsanlegg o.l. kan lokomotivene framføres oppkoplet med betjening eller i multippel med annet lokomotiv type El. 17, men med begge boggier utkoplet.

### 454. Spesielle bestemmelser for diesellokomotiver av type Di 3

1.1. I den kalde årstiden skal motorkjølesystemet med tilhørende varmeanlegg (radiatorer) tømmes for vann. Når det gjelder kortere, direkte transporter hvor lokomotivets dieselmotor med fordel kan kjøres på tomgang slik at fare for frysing elimineres, kan tapping av motorkjølesystemet unnlates.

1.2. Utkopling av sikkerhetsbremseapparatet (se art. 451 pkt. 1.4) foretas ved at knasten over drivakselen på apparatet svinges opp så armen med tannsegmentet ikke kommer i berøring med snekkeskruen. Lufttilførselen stenges.

1.3. Spaken for motoromkopleren skal tas ut av kontrolleren. (Dette kan bare skje når omkopleren står i 0-stilling.)



(Ledig)





Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner  
Hovedkontoret

# Fellesforskrifter

## for stasjons-, tog- og linjetjenesten

Rettelsesblad nr. 12  
Gjelder f.o.m. 1. mars 1990

Følgende rettelser foretas:

- Art. 8 pkt. "4.1" rettes til "3.1" og "5.1" til "4.1".
- Art. 40 pkt. 2.4, 2. avsnitt "forelingsstedene" rettes til "fordelingsstedene".
- Art. 156 pkt. 2.5.2, nest siste linje: "fjernstyringsoperatøren" rettes til "toglederen".
- Art. 163 pkt. 1.2 "(unntak, se pkt. 1.4)" strykes.
- Art. 180 pkt. 1.3, siste linje: "50" rettes til "60".
- Art. 249 pkt. 1.1, i formelen: "innkjøringshovedsignal" rettes til "innkjørhovedsignal"

Sidene merket 149 - 155/156, 156/156, 162/162 og 164/164 byttes ut med vedlagte nye sider.



På strekning *med* linjeblokk, men hvor denne for tilfelle ikke er virksom, skal ordren tildeles togbetjeningen av togekspeditøren.

1.1.5. Signal for ut- og innkjøring gjelder for samtlige enheter i arbeidstoget. Føreren på den forreste enhet er ansvarlig for iakttakelse av signalene.

Under ut- og innkjøring skal avstanden mellom enhetene avpasses slik at signal 91 "Baklamper" på forankjørende enhet er godt synbart. Fra samtlige enheter skal det dessuten vises signal 2b "Varsom" både som dag- og nattsignal. Kjørehastigheten skal ikke være større enn at det kan stoppes på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet, høyst 40 km pr. time.

For kjøring over planoverganger gjelder bestemmelsene i art. 73 pkt. 1.3.

1.1.6. Etter hver disponering skal togføreren i arbeidstoget melde fra til togekspeditøren om at samtlige enheter i arbeidstoget er kommet inn fra linjen. Når det disponeres etter pkt. 1.1.2.b, har skinnetraktorfører på den enhet som kjører sist inn på den stasjon der disponeringen begynte, ansvar for å melde fra til togekspeditøren om at samtlige enheter i gruppen er kommet inn fra linjen.

Først etter at togekspeditøren(e) har mottatt denne melding, kan disponeringen av strekningen oppheves.

På strekning uten linjeblokk skal togføreren (skinnetraktorføreren på siste innkjørende enhet) i tillegg til nevnte melding, samle inn og levere alle kjøresedlene til togekspeditøren.

1.1.7. Togføreren (skinnetraktorføreren på siste innkjørende enhet) skal sørge for den nødvendige forbindelse mellom førerne på de enkelte enheter, og skal i tilfelle avtale tid og sted hvor enhetene skal samles, for derfra å kjøre samlet inn til vedkommende stasjon.

150-155. (Reservennummer).

## Bestemmelser vedrørende tog og togtjenesten

### 156. Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne

#### *Revisjon av vogner*

1.1. Besiktigelse og revisjon av materiellet skal utføres slik som bestemt ved særlige instruksjer.

Når en vogn må tas ut av bruk for revisjon eller reparasjon, skal vognen påsettes tydelige merker som ikke må tas bort før rette vedkommende har godkjent at vognen igjen tas i bruk.

Vognvisitørene må sende godsvogner til revisjon i god tid, slik at de ikke brukes etter revisjonsterminens utløp.

#### *Revisjonsterminer for personvogner*

1.2. Fullstendig revisjon av person-, post- og konduktørvogner foretas med mellomrom som bestemmes etter vognenes km-løp, men senest innen 4 år etter siste revisjon.

Vognenes km-løp registreres av Hovedkontoret på grunnlag av fastsatte rapporteringsrutiner.

#### *Revisjonsterminer for godsvogner*

1.3. For fullstendig revisjon av godsvogner gjelder de terminer, som er angitt i vognenes revisjonspåskrift:

6 REV	X	00.00.00
-------	---	----------

6 REV angir 6 års revisjonstermin, 4 REV 4 års revisjonstermin osv.

x angir utførende verksted.

00.00.00 angir dato for utført revisjon.

## Revisjonsterminer for trykkluftbremseutstyr på vogner

1.4. For revisjon av trykkluftbremseutstyret på vogner gjelder følgende terminer:

### 1.4.1. For person-, post- og konduktørvogner:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas i forbindelse med vognrevisjon.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) foretas senest 2 år etter siste fullstendige revisjon i forbindelse med vognrevisjon, når bremseutstyret har innslipte deler.

### 1.4.2. For godsvogner:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas i forbindelse med vognrevisjon.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) foretas senest 2 år etter fullstendig bremserrevisjon. For bremseutstyr uten innslipte deler foretas mellomrevisjon ved R1.

### 1.4.3. Tabell over revisjonsterminer for trykkluftbremseutstyr på vogner

	Fullstendig revisjon foretas:	Mellomrevisjon foretas:
Person-, post- og konduktørvogner.	Med høyst 4 års mellomrom og i forbindelse med vognrevisjon.	Ved vognrevisjon senest 2 år etter fullstendig revisjon, når bremseutstyret har innslipte deler
Godsvogner med 4-6 års revisjonstermin (se pkt. 1.3.1 - 1.3.2.)	Med 4 - 6 års mellomrom og i forbindelse med vognrevisjon.	Senest 2 år etter fullstendig bremserrevisjon. For bremser uten innslipte deler, ved R1

Når forholdene gjør det nødvendig (vognknapphet, forsinkelser under framføringen), kan vognene nyttes i inntil 3 måneder utover den fastsatte revisjonstermin. Vognene kan i slike tilfelle ha tilleggspåskrift "+ 3M" etter den revisjonsdato som er angitt på vognen.

I samtrafikk med utlandet gjelder spesielle regler, se trykk 420.3.

Om revisjonsterminer for trykkluftbremseutstyr, se pkt. 1.4.

Fullstendig oversikt over de forskjellige vogners revisjonsterminer er tatt inn i Trykk 731.3.



## 162. Bemanning av lokomotiv

1.1. Lokomotiv (ett enkelt eller flere sammenkoplete lokomotiver) kan kjøres med enmannsbetjening uten annen togbetjening når lokomotivet har virksomt sikkerhetsbremseapparat (det forreste, hvis det er flere sammenkoplete lokomotiver) og toget har høyst:

- 20 godsvognaksler, og kjørestrekningen ikke er over 60 km (en veg)
- 40 personvognaksler uten reisende
- 4 godsvognaksler (over 60 km)

To lokomotiver (uten fellesstyring) i forspann kan kjøres med begge lokomotiver enmannsbetjent.

Når toget framføres med slik bemanning *som fast ordning*, skal klargjøring og bremseprøving av toget utføres av stasjonært personale.

Når et tog *unntaksvis* skal framføres med to lokomotiver og ekstra-lokomotivet skal betjenes av annenmann på det ordinære lokomotivet, kan vedkommende om nødvendig delta i klargjøringen og bremseprøvingen av toget.

Godstog som kjøres med to enmannsbetjente lokomotiver uten annen togbetjening, skal normalt ikke utføre skifting ved stasjoner hvor det ikke er skiftebetjening til stede.

Under spesielle forhold kan det tilsettes annenmann selv om toget etter ovennevnte retningslinjer kan framføres med to enmannsbetjente lokomotiver.

1.2. Lokomotiv som skal framføres utover de ovennevnte begrensninger, kan kjøres enmannsbetjente når:

- lokomotivet har virksomt sikkerhetsbremseapparat, og
- toget kan bremses fra annet sted enn fra lokomotivet (det forreste, hvis toget har flere lokomotiver).

Har toget konduktørvogn som er i bruk, skal vognens trykkluftledning (med trykkmåler og konduktørbremsekran) være tilkopleet togets hovedledning. (Se forøvrig trykk 412.)

Under kjøring må togføreren og annet konduktørpersonale i toget ha oppmerksomheten henvendt på togets gang, særlig ved kjøring ut fra og inn til stasjoner, utover fall og ellers hvor det er foreskrevet. Dette gjelder særlig stasjoner hvor toget skal krysse eller kjøre forbi annet tog, og ved innkjøring i buttspor. Merkes noe usedvanlig med hensyn til togets gang, skal toget straks stoppes.

## 1.3. Hvis

- lokomotivets sikkerhetsbremseapparat ikke er virksomt, eller
- toget ikke kan bremses fra annet sted enn fra lokomotivet,

skal lokomotivet ha tomannsbetjening.

I slike tilfelle kan regionsjefen unntaksvis bestemme at en konduktør eller annet personale som er kjent med signaler og kjenner bestemmelsene i trykk 401 § 236, gjør tjeneste som annenmann på lokomotivet. Vedkommende må kjenne til hvordan motorstrømmen slås av eller motoren stoppes, trykkluftbremsen settes til og lokomotivfløyten brukes. Lokomotivføreren skal forvise seg om dette før togavgang.

1.4. Når tog, uten konduktør, har flere aksler enn nevnt i pkt. 1.1, skal lokomotivet ha tomannsbetjening. Hvis toget har 2 lokomotiver (uten fellesstyring) i forspann, gjelder tilsvarende bestemmelser i pkt. 1.1.

1.5. *Under skifting* kan lokomotiv i alminnelighet kjøres med enmannsbetjening *uten* virksomt sikkerhetsbremseapparat.

1.6. Om bemanning av motorvogntog, se trykk 422.

1.7. Sikkerhetsbremseapparatet (og automatisk motorutkopplingsanordning) skal prøves av lokomotivføreren før eller under *dagens første tur*. Virker sikkerhetsutstyret tilfredsstillende, skal lokomotivføreren signere sjekkelisten.

Når et lokomotiv tas i bruk, og lokomotivet har vært i bruk tidligere samme dag, skal lokomotivføreren, ved ettersyn i sjekkelisten, forvise seg om at sikkerhetsbremseapparatet (og automatisk motorutkopplingsanordning) er prøvet samme dag. Hvis dette ikke fremgår av sjekkelisten, skal han selv foreta prøven og signere sjekkelisten.

Den daglige prøve skal utføres som beskrevet i trykk 405.5.

Feil som fører til at sikkerhetsbremseapparat eller motorutkopplingsanordning ikke virker som forutsatt, skal meldes til regionsjefen, selv om feilen blir utbedret på stedet.

**Merk:**

Selv om automatisk motorutkopplingsanordning ikke finnes eller ikke virker, kan lokomotivet allikevel kjøres med enmannsbetjening.

## 164. Togfører

*Tog med lokomotivfører som togfører.*

2.1. Trykkluftbremset tog uten reisende kan kjøres med lokomotivfører som togfører.

2.2. Om trykkluftbremset motorvogntog med reisende, se trykk 422.

2.3. Hvis toget unntaksvis må ha konduktørbetjening skal konduktøren i alminnelighet være togfører.

2.4. Finner regionsjefen at *last som rager utenfor lasteprofilet* ikke bør tillates framført i tog uten konduktørbetjening i enkelte tilfelle eller på grunn av særlige forhold på vedkommende banestrekning, må han gi nødvendig ordre om dette. Det samme gjelder når regionsjefen finner at *spesialvogner* ikke bør framføres i tog uten konduktørbetjening.

2.5. Om *bemannning av lokomotiv*, se art. 162. Om bemanning av skinnetraktor, se trykk 422.

2.6. I tog uten konduktørbetjening skal tilsynet med *varmevogner* utføres av bestemt stasjon etter nærmere bestemmelse.

Vognen(e)s senderstasjon og de bestemte stasjoner som skal føre tilsyn med varmevogner, skal sende melding til første fremadliggende tilsynsstasjon om antall varmevogner og deres plassering i toget for at tilsyn kan foretas raskest mulig.

Tilsyn med *sprennstoffvogner* skal utføres av lokomotivførerassistenten (2. mann på lokomotivet).

2.7. For sendinger av levende dyr i vognlast, skal vokter følge transporten. 1 vokter kan ha tilsyn med inntil 3 vogner.

Senderstasjonen skal sørge for at dyrevoktere forsynes med flagg for eventuelt å kunne vise signal "Stopp" underveis. De stasjoner regionsjefen bestemmer, skal dessuten være utstyrt med elektriske signallommelykter, som mot depositum kan lånes ut til dyrevoktere. Se trykk 830 og 832. Andre stasjoner rekvirerer i tilfelle signallommelykt fra nærmeste stasjon som har slike til utlån.

Vedkommende vokter skal instrueres om bruken av lykten og om at den bare må brukes når det er tvingende nødvendig å få stoppet toget av hensyn til inntruffet uhell.

Senderstasjonen skal videre sørge for at dyrevoktere i tilfelle forsynes med gassmaske.

Voktere skal i tilfelle instrueres om korrekt bruk av gassmaske og hvordan det skal forholdes dersom det oppstår lekkasje av betydning i gassendingene.

Togekspeditøren på senderstasjonen skal forvise seg om at vokterne er til stede.

2.8. Togekspeditøren på utgangsstasjonen skal sørge for at toget er utstyrt med sluttsignal. Endestasjonen må sørge for tilbakesending.

2.9. *Følgpapirer* som skal sendes i vedkommende tog, sorteres og legges i særskilt veske, som plasseres på lokomotivet. Lokomotivføreren er ansvarlig for at vesken ved endestasjonen eller lokomotivbytte blir overlevert vedkommende togekspeditør.

2.10. Vognopptak for persontog med lokomotiv, blankett 001.582.03 skal skrives ut ved togets (tomtogets) utgangsstasjon av togekspeditøren eller av den som er beordret til det.

Ved underveisstasjoner hvor det er lokomotiv- eller personalbytte, skal togekspeditøren sørge for at blanketten blir hentet, ájourført og overlevert til lokomotivføreren (togføreren).

2.11. Bremsprøve skal utføres av lokomotivførerassistenten, eventuelt med hjelp av annen godkjent bremseprøver, se for øvrig trykk 412.



Bibl.

Trykk 405.1

---

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner  
Hovedkontoret

# Fellesforskrifter

## for stasjons-, tog- og linjetjenesten

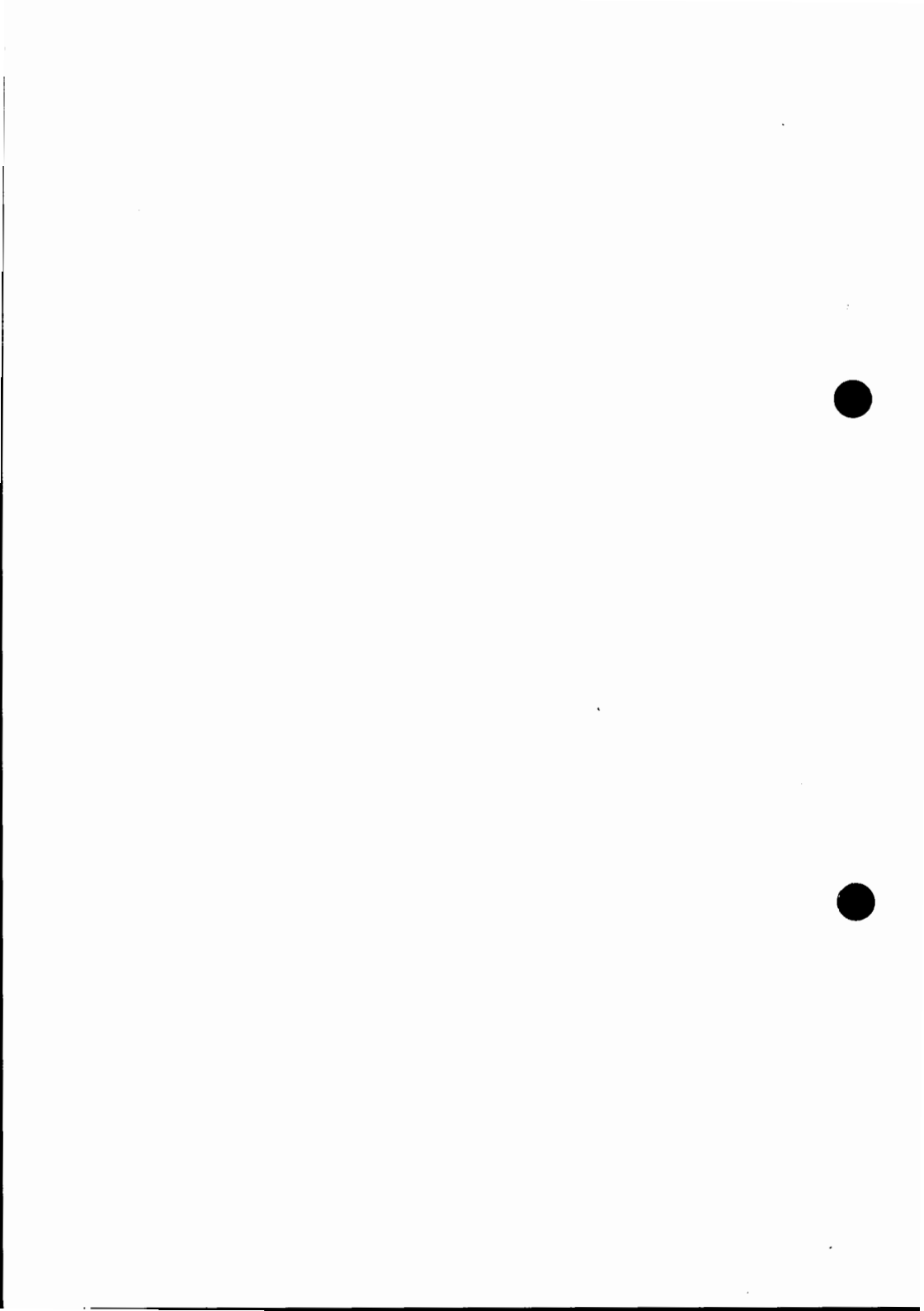
Rettelsesblad nr. 13  
Gjelder f.o.m. 1. mars 1991

Følgende rettelser foretas:

I innholdsfortegnelsen byttes sidene med art. nr. 310 - 473 med vedlagte sider (1 ark).

Det samme gjelder sidene 130/130-135, 424/424, 424 - 425/425-426, 426/426 - 428, 428 - 430/431 - 432, 433 - 434/435, 435 - 436/436 - 438.

De nye sider har en annen nummerering.



Signaler gitt med lokomotivfløyten .....	310
--	-----

## Fellesbestemmelser

### Sikkerhetstjeneste og toggang

Sikkerhetsforanstaltninger ved arbeid under eller mellom vogner .....	401
Sikring av personalet på linjen .....	402
Trapper for på- og avstigning utenfor plattform .....	404

### Tjenesteforhold og ordensregler

Ajourføring av bøker m.m. ....	412
Telefonering over jernbanens linjer .....	415
Adgang til NSBs områder. Adgangskort .....	417
Fotografering på jernbanens områder .....	419

## Bestemmelser om rullende materiells utstyr og behandling m.v.

### Alminnelige bestemmelser

Obligatoriske angivelser på vogner .....	422
--	-----

### Benevning og framføring av spesialmateriell

Fortegnelse .....	424
Banedisjonens og Engineeringavdelingens arbeidsmaskiner .....	425
Lastetraktorer .....	426
Ballastfordelermaskiner .....	427
Ballastrensemaskiner .....	428
Ballastvibratormaskin .....	429
Sporstabilisatormaskin .....	430
Sporbaksemaskin .....	431
Skinnesveisemaskiner .....	432
Svillepakkemaskiner .....	433
Skinnebiler .....	434

## Merker og påskrifter på rullende materiell

Art. nr.

Innledning .....	441
Merker og påskrifter med vognteknisk betydning .....	442
Merker og påskrifter med elektroteknisk betydning .....	443

### Framføring av uvirksomme lokomotiver trukket i tog

Fellesbestemmelser .....	451
Spesielle bestemmelser for elektriske lokomotiver .....	453
Spesielle bestemmelser for diesellokomotiver av type Di 3 ...	454
Spesielle bestemmelser for diesellokomotiver av type Di 2 ...	455

### Diverse bestemmelser om det rullende materiell

Regler for bruk av bar ild (tinefakkell m.v.) for tining av frosne rør m.v. på rullende materiell .....	463
--	-----

### Spesielle instruksjer og overenskomster

Instruks for ekstrapersonale som for en kortere tid utfører snøryddingsarbeid m.v. på baner med elektrisk drift .....	471
Instruks for arbeidslag tilhørende entreprenørfirmaer ved arbeid langs jernbanelinjen .....	473



Svaret skal skrives på telegramblankett og gjenpart leveres togbetjeningen mot kvittering, unntatt i de tilfelle manglende kontroll skyldes sikringsanlegg som ikke er gjennomkoplet, og togbetjeningen leveres melding i samsvar med art. 258.

4.2. Toget får ved dette en betinget kjøretillatelse over vedkommende strekning, og skal stoppe foran vedkommende sporveksel(er) og sporvekselen(e)s stilling skal undersøkes før toget kjører over.

5.1. På strekning uten linjeblokk kan arbeidstog bestående av

- skinnetraktor uten vogner
- skinnetraktor med revisjonsvogn (strømvaktavogn)
- skinnetraktor med tilhørende utstyrvogn/tilhengervogn(er) eller som består av flere "deler", dette gjelder:
  - lastetraktor med tilhørende tilhengervogn(er)
  - trekkaggregat med vogn for avfall, ballastrensemaskin med "beskyttelsesvogn" (for transportbåndet)
  - sporstabilisatormaskin med stabilisatorvogn
  - skinnesveisemaskin med utstyrvogn
  - svillepakkemaskin med tilhengervogn
- flere av de ovennevnte enheter som kjører samlet og betraktes som ett arbeidstog. (I dette tilfelle skal "kjøreseddel" nyttes, og fordeles til føreren i alle enhetene)

under gunstige værforhold kjøre etter forangående tog på samme togmelding og blokkstrekning fra betjent stasjon til angitt sted på linjen og etter opphold kjøre fram/tilbake til nærmeste betjente stasjon.

5.1.1. Ordren om kjøringen må inneholde:

".....dag ...../..... skal arbeidstog ... kjøre etter tog ... fra .... til km ..... mellom ..... og ..... Arbeidstoget kjører fram/tilbake til ..... (se trykk 405.1 art 130 pkt. 5)".

Når arbeidstoget består av flere enheter, skal ordren i tillegg angi enhetenes tekniske betegnelse (antall), og hvem som er togfører.

5.1.2. Ordren skal fordeles som bestemt i art. 40. (Og til føreren på hver enhet, når arbeidstoget består av flere enheter.

5.1.3. Mens kjøringen pågår, skal det være satt kontrollmiddel på togmeldingsapparatene.

5.1.4. Når arbeidstoget er kommet inn, skal togekspeditøren sende slik melding til vedkommende stasjon:

"Arbeidstog ..... er kommet inn her."

Klokkeslettet for sending/mottaking av meldingen skal føres som ankomstmelding for arbeidstoget i togmeldingsbøkene, og først når meldingen er sendt/mottatt skal ankomstmelding sendes for det forangående tog.

Består arbeidstoget av flere enheter, skal togekspeditøren sende ovennevnte melding etter at togføreren i arbeidstoget har meldt fra at samtlige enheter er kommet inn fra linjen, og samlet inn og levert alle kjøresedlene til togekspeditøren.

5.1.5. Kjørehastigheten for arbeidstoget skal avpasses etter forholdene og må aldri være større enn at arbeidstoget kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktige del av sporet, høyst 40 km/h.

Består arbeidstoget av flere enheter, gjelder signal for ut- og innkjøring for samtlige enheter i arbeidstoget. Føreren på den forreste enheten er ansvarlig for iakttagelse av signalene. Under ut- og innkjøring skal avstanden mellom enhetene avpasses slik at signal 91 "Baklamper" på forankjørende enhet er godt synbart. Fra samtlige enheter skal det dessuten vises signal 2b "Varsom" både som dag- og nattsignal.

Togføreren skal sørge for den nødvendige forbindelse mellom førerne på de enkelte enhetene når det er flere enheter i arbeidstoget.

For kjøring over planoverganger gjelder bestemmelsene i art. 73 pkt. 1.3.

Togbetjeningen i arbeidstoget skal nøye kjenne ruten for det forangående tog, bl.a. hvor toget har fast stopp, slik at de er kjent med hvor arbeidstoget må være spesielt forberedt på å stoppe. Det må heller ikke regnes med at det er satt opp signal "Stopp" hvis forangående tog uforutsett har stoppet på linjen.

**5.1.6. På forangående tog skal det spesielt påses at sluttsignal/signal 91 "Baklamper" er godt synlig før toget kjører ut på den blokkstrekning der arbeidstoget skal kjøre etter.**

Ved uforutsett stopp på linjen må det i hvert enkelt tilfelle, ut fra forholdene (linjens kurvatur, værforhold m.v.), vurderes om det straks må settes opp signal "Stopp" mot arbeidstoget.

Det forangående tog må ikke kjøre tilbake uten etter tillatelse fra togleder.

**131. (Reservennummer.)**

**132. Midlertidig togmeldingstasjon på sted som ikke har kryssingspor**

**1.1. På midlertidig stasjon som ikke har kryssingspor, eller som har sidespor med bare én sporveksel i hovedsporet, vises vanligvis bare signalene "Stopp" og "Passér".**

Kjører to tog i samme retning umiddelbart etter hverandre over strekningen, og togene ikke skal kjøre forbi hverandre på stasjonen, skal ankomstmelding for det første tog ikke sendes før dette har forlatt stasjonen (kjørt forbi signalstedet).

Har den midlertidige stasjon ikke mottatt ankomstmelding fra fremadliggende stasjon for det første toget når avgangsmelding for det andre mottas, skal avgangsmeldingen ikke besvares før signal "Stopp" er satt opp, selv om toget etter ruten har fast stopp på stasjonen.

**132-135**

Skal tog krysse eller kjøre forbi hverandre på midlertidig stasjon som har sidespor med bare én sporveksel i hovedsporet, skal det ene toget være kjørt inn på sidesporet, sporvekselen låst i normalstilling og nøkkelen tatt i forvaring av togekspeditøren før ankomstmelding sendes, eller avgangsmelding besvares for det andre toget.

**133-135. (Reservennummer.)**

**FRAMFØRING AV SPESIALMATERIELL**  
(Generelle bestemmelser)

**424. Fortegnhelse****1.1.**

For å oppnå ensartede betegnelser og ensartet driftsmåte for en del spesialmateriell som framføres på skinnegang viser etterfølgende oversikt hvordan de enkelte driftsmidler skal betegnes og framføres:

Detaljerte bestemmelser om materiellet - framført som tog - er tatt inn i Trykk 375.

1	2	3
Teknisk betegnelse	Betegnelse som driftsmiddel	Framføringsmåte
Roterende snøplog (roter) med egen framdrift	Snøplog	Som tog eller i tog
Roterende snøplog (roter) uten egen framdrift	"	I tog (med lokomotiv)
Sektorsnøfres A) med egen framdrift B) uten egen framdrift	" "	Som tog eller i tog I tog (med lokomotiv)
Skrape	"	"
Sporrenser	"	"
Isharv	"	"
Vingeplog	"	"
Sporvekselrenser	"	"
Sporvekselrenser med roterende børste A) med egen framdrift B) uten egen framdrift	" "	Som tog eller i tog I tog
Monteringsmotorvogn	Motorvogn	Som tog eller i tog
Revisjonsmotorvogn	"	"
Rensebukk motordreven for tunnel	Skinnetraktor	"
Rensebukk motordreven	"	"

1	2	3
Teknisk betegnelse	Betegnelse som driftsmiddel	Framføringsmåte
Revisjonstraktor	Skinnetraktor	Som tog eller i tog
Skiftetraktor	"	" "
Lastetraktor	"	" "
Ballastfordelermaskin	"	Som tog
Ballastrensemaskin	"	Som tog eller i tog
Ballastplogmaskin	"	" "
Ballastvibratormaskin	"	" "
Sporbaksemaskin 30:32: 411	"	" "
" 30:32: 410	"	" "
Langskinnetog med buffere uten egen framdrift	Langskinnetog	1 tog (m/lokomotiv)
Sporbyttetog m/buffer uten egen framdrift (kun arbeidsframdrift)	Sporbyttetog	" "
Skinnebiler	"	Som tog
Skinneportalkran	"	1 tog (m/lokomotiv)
Skinnesveisemaskin	"	Som tog eller i tog
Sporkontrollvogn	"	Som tog
Sportstabilisatormaskin	"	Som tog eller i tog
Svilllebyttmaskin	"	Som tog
Svilllepakkemaskin	"	Som tog eller i tog
Svilllereguleringsmaskin	"	Som tog
Inspeksjonsmotorvogn	Tung motortralle	"
Inspeksjonstralle	"	"
Sveisetralle	Tung motortralle eller arbeidstralle	"
Sykkeltralle	Persontralle	Som persontralle

**1.2.**

Av forskrifter og ordre må tydelig framgå hvorledes forannevnte materiell skal framføres. "Skinnetraktor" brukes til forskjell fra "plattformtraktor" eller traktor på vei. Andre betegnelser enn forannevnte for materiell som omfattes av de anførte driftsmidler, må ikke brukes.

**425. Banedivisjonens og Engineeringavdelingens arbeidsmaskiner**

**1.1.**

Til bruk i linjevedlikeholdet nyttes større skinnegående arbeidsmaskiner, bl.a. lastetraktorer, sporbaksemaskiner, svillebyttmaskiner m.m.

**1.2.**

Arbeid på linjen med slike maskiner skal vanligvis foregå etter bestemmelsene for disponering av strekning (trykk 401 § 149 og 405.1 art. 149).

For maskiner som er utstyrt med spesiell avkjøringsinnretning, slik at maskinen på kort tid kan tas av sporet, kan bestemmelsene for anordning av linjebrudd (trykk 401 § 77 pkt. 2) anvendes med de lempninger eller tilføyelser som regionsjefen finner nødvendig i hvert enkelt tilfelle.

**1.3.**

Når linjebrudd er iverksatt for bruk av arbeidsmaskiner som er utstyrt med spesiell avkjøringsinnretning, kan regionsjefen, når han anser det forsvarlig, dispensere fra bestemmelsene i trykk 401 § 77 pkt. 2 e og 4, slik at linjebruddet heves først når vedkommende tog kommer fram til arbeidsstedet.

Dispensasjonen tillates bare nyttet i forbindelse med godstog, arbeidstog og løskomotiver, som etter skriftlig ordre - i så tilfelle - tillates å kjøre fram til det oppsatte signal "Stopp" foran arbeidsstedet, hvorfra toget fortsetter etter tilsigelse fra sikkerhetsmannen når linjen er klar.

**1.4.**

For kjøring av arbeidsmaskiner umiddelbart etter forangående tog gjelder bestemmelsene i art. 130 pkt. 5.1.-5.1.6.

**1.5.**

Materiellet er utstyrt med nødvendige signalmidler.

## 425-426

### 1.6.

Vognvekt er angitt på materiellet.

### 1.7.

Personale godkjent som "Fører av skinnetraktor m.m." og typekurs på vedkommende materiell, skal klargjøre materiellet før innkopling i tog. (For å bli trukket til arbeidssted, verksted o.l.).

### 1.8.

Følgende bestemmelser gjelder for:

- spesialmateriell *trukket i tog*

- skinnebiler.

## 426. Lastetraktorer

### 1.1.

Lastetraktorer er spesielle 2-akslet skinnetraktorer med eller uten lasteplan og kran.

### 1.2.

Store lastetraktorer. OBW.10A-B-C-D, D 721, 845 GR, GWK 12, R 54.17, R 54.22N R 57.07., Levahn 123 og 128-2.

I begge ender er det buffer og draginnretning.

Som bremsset vekt regnes vognvekten.

Traktorene tillates framført bremsset og koplet inn bakerst i tog. Største tillatte hastighet 80 km/h. Akseldriften skal være utkoplet og låst med hengelås evt. avmontert.

### 1.3.

Lastetraktor OBW 10 A (30-36-5001) har vognvekt 15,5 tonn.

### 1.4.

Lastetraktor OBW 10 B NSB 30-36-5008/5017 har vognvekt 17,1 tonn.

NB! Kardanakslene skal tas av.

### 1.5.

Lastetraktor OBW 10 C nr. 30-36-5085 og 5086 har vognvekt 15,0 tonn.



**1.6.**

**Lastetraktor OBW 10 D** nr. 40-36-5087 for kabelploging har vognvekt 27,0 tonn.

**1.7.**

**Lastetraktor R 54 17 NSB** 30-36-5018/5050 har vognvekt 15,5 tonn.

**1.8.**

**Lastetraktor R 54.22N** nr. 30-36-5073 f.o.m. 5084, 5101 og 5103-5112 har vognvekt 15,0 tonn.

**1.9.**

**Lastetraktor D 721 NSB** 30-36-5004/5007 og 5072 har vognvekt 15,5 tonn.

**NBI Kardanakslene skal tas av.**

**1.10.**

**Lastetraktor GW 12 Beilhack NSB-30-36-5002** og 5026 har vognvekt 15,0 tonn.

**1.11.**

**Lastetraktor/Revisjonsvogn LM4, R 57.07 NSBnr.** 40-36-5088, 5089, 5090 og 5102, har vognvekt 28,0 tonn.

**1.12.**

**Lastetraktor/Revisjonsvogn L 128-2 NSBnr.** 30-36-509/5100 har vognvekt 15,0 tonn.

**1.13.**

**Lastetraktor L 123 NSBnr.** 30-36-5071 har vognvekt 12,0 tonn.

**1.14.**

**Lastetraktor 845 GR.** samme bestemmelser som for D721 (pkt. 1.9).

**NBI Kardanakslene skal tas av.**

## 427. Ballastfordelermaskiner

### 1.1.

Motordrevne ballastploger, type SSP 103, USP 303 og R 20LS, er gitt teknisk betegnelse *ballastplogmaskin*.

Som bremsset vekt regnes vognvekten.

Maskintypen har buffere og draginnretning i begge ender unntatt nr. 30-31-112 som har buffere og draginnretning kun i ene enden.

Makinene tillates framført bremsset og koplet inn *bakerst i tog* med største tillatte hastighet 80 km/h og med akseldriften utkoplet og låst med hengelås.

### 1.2.

Ballastplog type SSP 103 B nr. 30-36-112 og SSP 103 nr. 30-31-113 t.o.m. 117, veier 23 tonn henholdsvis 26,0 tonn.

### 1.3.

Ballastplog type USP 303 nr. 30-31-118 m/silo vognvekt 30,0 tonn, er 2-akslet. Den hydrauliske veksel skal være utkoplet og låst med hengelås ved transport i tog.

### 1.4.

Ballastplog R 20 LS nr. 30-31-119 m/silo, vognvekt 28,0 tonn er 2-akslet.

## 428. Ballastrensemaskiner

### 1.1.

Motordrevne ballastrensemaskiner RM 76 UHR og RM 76 HR, gitt teknisk betegnelse *ballastrensemaskin*.

Ballastrensemaskinene har draginnretning og buffere i begge ender. I den ene ende er tilkoplet en flatvogn med opplagringsbukk og dreieskive som maskinens utkjøringstransportband hviler på. Vognen er maskinens "beskyttelsesvogn".

Tillates framført bremsset og koples inn *bakerst i tog* med største tillatte hastighet 80 km/h.

Som bremsset vekt regnes vognvekten.

**1.2.**

Ballastrensemaskin type RM 76 UHR 30-31-003, veier 60 tonn og har 2 boggier.

**1.3.**

Ballastrensemaskin type RM 76 HR nr. 30-31-004 og 005 veier 75,0 tonn og har 2 boggier.

**429. Ballastvibratormaskin**

**1.1.**

Motordrevne ballastvibratormaskin, type VDM 800 er 2-akslet maskin og er gitt teknisk betegnelse *ballastvibratormaskin*.

**1.2.**

Ballastvibratormaskin type VDM 800 NSB 30-31-205 veier 20 tonn, har buffere og draginnretning og tillates framført bremset og koplet inn bakerst i tog med største tillatte hastighet 80 km/h.

Som bremset vekt regnes vognvekten.

**430. Sporstabilisatormaskin**

**1.1.**

Motordreven sportstabilisatormaskin type DGS 42 N NSB-30-31-207 er gitt tekniske betegnelse *sporstabilisatormaskin* og består av 2 enheter. Det 2-akslede trekkaggregatet med 221 kW dieselmotor har buffere og draginnretning i begge ender og har tilkoplet en 2-akslet stabilisatorvogn som også har buffere og draginnretning i begge ender. Stabilisatormaskinen som en enhet eller oppdelt kan framføres bakerst i tog.

Største tillatte hastighet 80 km/h. (Sammen eller enkeltvis).

Som bremset vekt regnes vognvekten.

431-433

### 431. Sporbaksemaskin

#### 1.1.

Motordreven sporbaksemaskin, type AL 280 er gitt teknisk betegnelse *sporbaksemaskin*.

#### 1.2.

Sporbaksemaskin AL-280 NSB 30-32-411 veier 32 tonn, er 4-akslet med 2 boggier, har buffere og draginnretning og tillates framført bremsset og koplet inn bakerst i tog med største tillatte kjørehastighet 80 km/h.

Som bremsset vekt regnes vognvekten.

### 432. Skinnesveisemaskiner

#### 1.1.

Motordrevne skinnesveisemaskiner, type K-355 T og K-355 A PT er gitt teknisk betegnelse *skinnesveisemaskin*.

Skinnesveisemaskinene har buffere og draginnretning i begge ender.

Som bremsset vekt regnes vognvekten.

Skinnesveisemaskinene med eller uten tilkoplet utstyrvogn, tillates framført bremsset og koplet inn bakerst i tog, største tillatte hastighet 80 km/h.

#### 1.2.

Skinnesveisemaskin K 355 PT (30-35-251) veier 40 tonn.

#### 1.3.

Skinnesveisemaskin K 355 A PT (30-31-252) veier 42 tonn.

#### 1.4.

Skinnesveisemaskinene har tilkoplet en 2-akslet kassevogn med diesel- og smøreolje, brannslukkingsmidler og annet utstyr. Vognen har buffere og draginnretning i begge ender, vognvekt 20 tonn.

### 433. Svillepakkemaskiner

#### 1.1.

Motordrevne svillepakkemaskiner med NSB nr. 30-32-515 t.o.m. 530 og 607 t.o.m. 610, er gitt teknisk betegnelse *svillepakkemaskin*.

Som bremsset vekt regnes vognvekten. (Unntatt 523 som har gjennomgående bremsleiding, se pkt. 1.4.)

Maskintypen har buffere og draginnretning i begge ender og tillates framført bremsset og koplet inn bakerst i tog, største tillatte hastighet 80 km/h.

**1.2.**

I den ene bufferende har maskinene 30-32-515 t.o.m. 518 tilkoplet en 2-akslet tilhengervogn, vognvekt 9,0 tonn. Både maskinen og tilhengervognen som også har draginnretning og buffere, tillates framført bremsset og koplet inn bakerst i tog.

Vognvekt er 40,5 tonn.

Tilhengervognen koples bak hovedmaskinen.

NBI Maskinens drivaksel må være utkoplet.

Svillepakkemaskinene 30-32-520, 521 og 522 samt 607, 608, 609 og 610 har i ene maskinende en 1-akslet tilhenger med senterbolt, vognvekt 4,5 tonn. For øvrig gjelder pkt. 1.2.

Vognvekt (maskin) er 43,0 tonn.

**1.3.**

Svillepakkemaskin 30-32-519 har vognvekt 32,0 tonn, og er 2-akslet.

**1.4.**

Svillepakkemaskin 30-32-523 har vognvekt 24 tonn, fordelt på 2-aksler. Kun gj.gående bremsleiding, og tillates derfor kun koplet inn bakerst i tog med en 2-akslet vogn med brems bak.

**1.5.**

Svillepakkemaskin 30-32-526 har vognvekt 32 tonn, fordelt på 2 aksler.

**1.6.**

Svillepakkemaskin 30-32-524, 525, 528 og 529 har vognvekt 28 tonn, fordelt på 2 aksler.

## 434. Skinnebiler

### 1.1.

Skinnebiler type Unimog 416, Stormobil og SJs Stefo er gitt teknisk betegnelse *Skinnebil*, og skal som driftsmiddel betegnes skinnetraktor.

Skinnebilen kan

a) kjøre som tog/arbeidstog.

Togføreren skal innhente tillatelse fra toglederen/togekspeditøren før Skinnebilen kjøres på sporet (på stasjon).

I tillegg til bestemmelsene for kjøring av tog/arbeidstog gjelder

- på fjernstyrt strekning:

Toglederen skal sperre vedkommende togspor på stasjonen/gi stillverksvakt ordre om å sette sperrehytter på vedkommende sporveksel- og signalstillere i stillerapparatet, før skinnebilen kjøres på/når den står på sporet.

Når toget har kjørt ut på blokkstrekningen, skal toglederen sperre blokkstrekningen/gi stillverksvakt ordre om å sette sperrehytter på vedkommende signalstillere i stillerapparatet.

Når toget er kommet inn på vedkommende stasjon, skal togføreren melde fra til toglederen at toget er kommet inn på stasjonen. Toglederen må ikke oppheve sperringen av blokkstrekningen/gi stillverksvakt ordre om å fjerne sperrehyttene, før slik melding er mottatt,

- på ikke fjernstyrt strekning med *virksom* linjeblokk:

Når toget har kjørt ut på blokkstrekningen, skal togekspeditøren (på begge nabostasjonene) sette sperrehytter på vedkommende signalstillere i stillerapparatet. Er det blokkpost(er)/ikke betjent(e) stasjon(er) på strekningen, skal sperrehytter ikke settes på på fremadliggende stasjon før eventuelt forangående tog er kommet inn på stasjonen.

Linjeblokken skal ikke brukes for ankomstmelding for toget, men skal utveksles som bestemt i trykk 404.1 art. 5. Sperrehyttene skal ikke fjernes før ankomstmelding er utvekslet,

- på stasjon med *stillverk*:

Togekspeditøren skal sette sperrehylder på vedkommende sporveksel- og signalstillere i stillerapparatet før Skinnebilens kjøres på/når den står på sporet.

Ved kjøring på linjen skal Skinnebilens kjøres med førerhuset i kjøreretningen. Hvis det ikke er mulig, skal det være egen utkiksmann i førerhuset, som skal holde utkik framover i kjøreretningen. Ved kjøring over kortere strekninger under arbeid kreves ikke utkiksmann,

- b) brukes i forbindelse med disponering av strekning for kjøring av arbeidstog (trykk 401 § 149, trykk 401 Bilag 1 art. 127, trykk 405.1 art. 149).

I tillegg til bestemmelsene for disponering av strekning for kjøring av arbeidstog, gjelder bestemmelsene for kjøring av Skinnebilens som tog/arbeidstog [pkt. a)].

Hvis Skinnebilens ikke kan kjøre inn til stasjon etter disponering av strekningen, men må kjøres av sporet på linjen, skal arbeidet foregå etter bestemmelsene for anordnet linjebrydd [se pkt. c)].

- c) brukes i forbindelse med anordnet linjebrydd (trykk 401 § 77 pkt. 2, trykk 401 Bilag 1 art. 107).

Skinnebilens kan kjøres på/av sporet innenfor det området ordren for linjebryddet gjelder for. På strekning med linjeblokk skal kontaktmagneter være satt på skinnene så lenge linjebryddet varer (se trykk 401 § 77 pkt. 2 c og trykk 401 Bilag 1 art. 107).

For øvrig gjelder bestemmelsene for anordnet linjebrydd.

435 - 438 (Reservennummer.)







B. 01

Trykk 405.1

---

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner  
Hovedkontoret

# ● Fellesforskrifter

## for stasjons-, tog- og linjetjenesten

Rettelsesblad nr. 14  
Gjelder f.o.m. 8. april 1991

Følgende rettelser foretas:

**Sikkerhetsbestemmelser**  
**Prøveordning**  
**Enbemannede godstog**

settes inn som bilag 17.

● Av bestemmelsene nevnes spesielt:

- det skal framgå av ordren om toget framføres enbemannet,
- signal "Stopp" kan sløyfes under bestemte forutsetninger,
- det skal benyttes en spesiell "Klargjøringsseddel".





**Trykk 405.1**  
**Bilag nr. 17**

---

**Tjenestekrifter utgitt av Norges Statsbaner**  
**Hovedkontoret**

**Sikkerhetsbestemmelser**

**Prøveordning**

**Enbemannede godstog**



## INNHold

### Sikkerhetsforskrifter

#### Alminnelige bestemmelser

	Art. nr.
Hva det forstås med enbemannet godstog .....	1
Ordre om kjøring av enbemannet godstog .....	2
Forutsetninger for enbemanning .....	3
Klargjøring av toget .....	4
Bruk av mobiltelefon .....	5
Sikkerhetsbremseapparat, ATS eller mobiltelefon i ustand .....	6
Oppsetting av signal <<Stopp>> på linjen .....	7
Sluttsignal .....	8
Hvis lokomotivføreren forlater lokomotivet .....	9
Når enbemannet godstog ikke ankommer stasjon .....	10
Arbeid på tak av trekkaggregat .....	11



## 1 Hva det forstås med enbemannet godstog

Enbemannet godstog er godstog som utover det som er bestemt i trykk 405.1 framføres med enmannsbetjent lokomotiv uten annen togbetjening.

## 2 Ordre om kjøring av enbemannet godstog

Det skal angis i ordren om toget framføres enbemannet.

## 3 Forutsetninger for enbemanning av godstog

Lokomotivet skal være utstyrt med:

- virksomt sikkerhetsbremseapparat
- virksom ATS
- virksom mobiltelefon

Sikkerhetsbremseapparatet skal bringe toget til stopp om lokomotivføreren blir tjenesteudyktig.

Som ATS regnes i denne forbindelse et teknisk system som skal forhindre at tog utilsiktet kjører forbi hovedsignal som viser < <Stopp> > .

Med virksom mobiltelefon menes et kommunikasjonsystem som skal sikre at det raskt kan oppnås kontakt mellom lokomotivfører og togleder/lokomotivleder på strekningen hvor toget framføres enbemannet.

## 4 Klargjøring av toget

Kontroll og bremseprøving skal utføres av personale som i h.h.t. gjeldende bestemmelser er godkjent til det.

Sammenkopling mellom lokomotivet og første vogn utføres av bremseprøveren. Frakopling av lokomotivet utføres av skiftepersonale eventuelt annet disponibelt personale, hvis dette er hensiktsmessig.

Klargjøringseddél for enbemannet godstog (bl. nr. 001.582.11) skal fylles ut ved togets utgangsstasjon og ved stasjoner hvor togets sammensetning bli endret.

Klargjøringseddelen skal påføres opplysninger om togets vekt, lengde og bremses. Videre skal det angis om toget har vogner med farlig last og/eller spesialvogner som betinger redusert kjørehastighet. Det skal kvitteres for at kontroll og bremseprøve er utført etter forskriftene.

Når kontroll og bremseprøve er utført skal klargjøringseddelen ferdig utfyllt leveres til lokomotivføreren sammen med vognoptaket.

Lokomotivføreren skal før togets avgang kontrollere at nødvendige data for toget er oppgitt, og at det er kvittert for kontroll og bremseprøve.

## 5 Bruk av mobiltelefon

Mobiltelefonen brukes til meldinger mellom lokomotivfører og togleder/lokomotivleder. For øvrig gjelder de spesielle retningslinjer som er fastsatt for bruk av mobiltelefon til/fra tog.

Mobiltelefonen tillates ikke brukt til ordrer som vedrører den sikkerhetsmessige siden ved togets framføring. Ordrer om kjøring forbi hovedsignal som ikke viser < Kjør > m.v. skal utveksles over blokktelefon eller på annen måte som er fastsatt i de ordinære bestemmelser.

Når lokomotivføreren forlater lokomotivet på linjen skal mobiltelefonen medtas.

## 6 Sikkerhetsbremseapparat, ATS eller mobiltelefon i ustand

Oppstår det feil på sikkerhetsbremseapparat, ATS eller mobiltelefon, skal det forholdes på følgende måte:

- ved feil på sikkerhetsbremseapparat, ATS eller mobiltelefon ved togets utgangsstasjon skal lokomotivet bemannes med to mann,
- oppstår feil på sikkerhetsbremseapparat under framføringen, kan toget framføres til nærmeste stasjon med største hastighet 40 km/h,
- oppstår feil på ATS og/eller mobiltelefon under framføringen, kan toget fortsette til endestasjonen uten spesiell hastighetsbegrensning.



Det forutsettes at slik framføring til endestasjonen bare skal skje når det ikke er praktisk mulig å bytte lokomotiv eller tilsette annenmann <sup>1)</sup> underveis.

Lokomotivføreren skal snarest mulig melde fra til toglederen når det oppstår feil på ovennevnte utstyr. Toglederen skal notere alle forhold vedrørende feil på ATS, mobiltelefon og sikkerhetsbremseapparat.

## 7 Oppsetting av signal <<Stopp>> på linjen

Oppsetting av stoppsignal på linjen i henhold til Sir. § 184 kan sløyfes for enbemannet godstog.

Lokomotivføreren skal underrette toglederen om hvordan det er forholdt med signal <<Stopp>>.

På ordre om kjøring av assistanselokomotiv eller hjelpetog skal det angis om signal <<Stopp>> er satt opp eller ikke.

Nytt lokomotiv eller hjelpetog framføres etter bestemmelsene i Sir. § 184 pkt. 3. (Det skal ikke kjøres med større hastighet enn at det kan stoppes på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet, høyst 40 km/h.) Hvis det er gitt melding om at stoppsignal ikke er satt opp, skal det vises særlig aktsomhet ved kjøring på uoversiktlige deler av linjen.

## 8 Sluttsignal

Bremseprøveren skal kontrollere at toget er utstyrt med sluttsignal.

## 9 Når lokomotivføreren forlater lokomotivet

Lokomotivføreren i enbemannet godstog vurderer om det er forsvarlig å forlate lokomotivet ut fra den aktuelle situasjon. Hvis det etter lokomotivførerens bedømmelse ikke er tilrådelig å forlate lokomotivet, skal dette meldes til toglederen som skal sørge for nødvendige tiltak.

1) Etter avtale mellom NSB og NLF skal annenmannstjenesten dekkes av lokomotivpersonale som er godkjent til slik tjeneste. Unnlatt herfra er de forhold som er nevnt i trykk 405.1 § 162 pkt. 1.3.

Når lokomotivføreren forlater lokomotivet på linjen, skal det gis melding til toglederen. Det opplyses hvorfor lokomotivet forlates, og hvor langt oppholdet antas å bli. Når lokomotivet forlates skal det sørges for forsvarlig avbremsing av toget.

Unntatt herfra er tilfeller hvor lokomotivføreren forlater lokomotivet for et kortere tidsrom, f.eks. når toget er stoppet foran hovedsignal som ikke viser <<Kjør>> og vedkommende skal innhente ordre for viderekjøring.

Hvis annet ikke er avtalt, skal lokomotivføreren gi ny melding til toglederen innen 15 minutter etter at lokomotivet ble forlatt.

Om lokomotivføreren ikke melder seg innen 15 minutter, og det ikke fås svar på anrop, skal toglederen straks forberede unnsetning av toget, da lokomotivføreren kan ha blitt utsatt for uhell.

#### **10 Hvis enbemannet godstog ikke ankommer stasjon**

Hvis enbemannet godstog ikke ankommer stasjon innen 20 minutter etter beregnet ankomsttid, og toglederen ikke oppnår kontakt med toget, skal toglederen umiddelbart starte ettersøking av toget.

#### **11 Arbeid på tak av trekkaggregat**

Ved arbeid på elektrisk del av trekkaggregat gjelder bestemmelsene i trykk 405.5 art. 272 med følgende endring:

I enbemannet godstog tillates ikke lokomotivføreren å utføre arbeider på tak av trekkaggregat. Lokomotivføreren skal gi toglederen melding om feil på takutrustning, og hvilke assistanse som anses påkrevet.



---

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner  
Hovedkontoret

# Fellesforskrifter

## for stasjons-, tog- og linjetjenesten

Rettelsesblad nr. 15

Gjelder f.o.m. 1. september 1991

Følgende rettelser foretas:

Art. 49, 140, 227 og 310 strykes, også i innholdsfortegnelsen.

Art. 149 pkt. 1.1, 2. linje: "(se art. 425-436)" rettes til  
"(se art. 425-434)"

Art. 164 pkt. 2.6: 3. avsnitt (om tilsyn med sprengstoffvogner) strykes.

32  
10/1/1952

