

MAGASIN

126

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedstyret



SAMLEMAPPE
for
TJENESTESKRIFTER

Meddelelser

Til lokomotiv- og verkstedpersonalet.

Foranlediget av inntruffen ulykke innskjerpes herved bestemmelsene for lokomotivpersonalet på elektriske lokomotiver og elektriske motorvogner om at man hverken må komme i farlig nærhet av elektriske ledninger eller elektrisk utstyr eller utføre arbeider på sådanne ledninger eller sådant utstyr uten at det først er gjort spenningsløst og man har sikret seg mot at spenning kan bli påsatt.

Særlig framheves at det i tilfelle alltid må være etablert et synlig bruddsted som i alminnelighet oppnåes ved å senke strømvtagerne. Man sikrer seg mot at strømvtagerne kan gå opp ved å sette stengekranene for strømvtagerne i stilling «ned». Det må kontrolleres at strømvtagerne er nede og har tilstrekkelig avstand fra kontaktledningen (minst 300 mm).

Ved arbeider på eller i farlig nærhet av deler som normalt fører høyspenning må det når lokomotivet befinner seg under kontaktledning foruten etablering av synlig bruddsted også sørges for at delene er jordet. Jording skjer ved hjelp av de herfor anordnede jordingsbrytere eller ved hjelp av jordingsstang.

Det må enn videre i alle tilfelle kontrolleres at lokomotivet (motorvognen) ikke er tilkoblet noen annen strømkilde f. eks. gjennom togoppvarmingskoblinger tilknyttet annet lokomotiv (motorvogn) eller varnepost.

Enhver som skal arbeide på et elektrisk lokomotiv eller en elektrisk motorvogn er selv ansvarlig for at alle forsiktighetsregler er truffet før arbeidet påbegynnes. Jfr. også Hovedstyrets sirk. nr. 522.

På lokomotiv 2058 ble det funnet at minste-trykkventilen var satt i utkoblet stilling med en fyrstikk.

En slik blokkering av minste-trykkventilen gjør at bryteren kan betjenes ved for lite trykk og bryteren vil da kunne gå bare delvis inn og bli stående i mellomstilling, eventuelt blir det også luftlekkasje ved bryteren. Det er mulig at det nettopp er noe slikt føreren ved den inntrufne ulykke har villet se etter og eventuelt utbedre.

Minste-trykkventilene må ikke blokkeres.

For Generaldirektøren

Hj. Schreiner.

NSB
Dokumentasjonstjenesten



Oslo, den 5. 1. 1943.
J.nr. 34 30/42 D.

Meddelelse nr. 2.

Lokomotivenes brennstofforbruk.

På foranledning av Transport-Kommandantur gjøres merksam på at den vanskelige brennstoffsituasjon tvinger til størst mulig sparsomhet med lokomotivkullene, og en må inntrengende henstille til alt personale å nytte alle muligheter for å spare kull, så Statsbanenes beholdninger kan rekke lengst mulig for livsviktige transporter.

Transport-Kommandantur anser det videre nødvendig å gjøre alt vedkommende personale merksam på følgende muligheter for å oppnå minsking av kullforbruket:

1. Har lokomotiver uvanlig stort brennstofforbruk må årsakene til dette søkes brakt på det rene (undersøkelse av stempler og sleider, utskifting av defekte røykrør). Lokomotivstallenes ledere må til enhver tid være nøye underrettet om de tildelte lokomotivers brennstofforbruk.

2. Hvis lokomotivet stadig blir tatt ut av drift for utbedring av kjeleskader, virker dette ugunstig på brennstofforbruket. Derfor må kjele- og armaturarbeider utføres med særlig omhu.

3. Begynn ikke å fyre lokomotivet tidligere og hold ikke varmen lenger enn høyst nødvendig. La ilden brenne godt ut før slaggingen, så ikke ubrente kullstykker kommer med i slaggen.

4. Stadig blåsing av sikkerhetsventilene og sterk røykutvikling er tegn på at lokomotivpersonalet ikke ofrer forskriftene for sparing av brennstoff nok oppmerksomhet. Røyk er ubrent kullstoff, og blåsing av sikkerhetsventilene betyr sløsing med den produserte damp. Begge deler koster brennstoff og kan i de fleste tilfeller unngås ved en forsiktig behandling av varmen. En gangs blåsing koster ca. 3 kg kull.

5. Likeledes kan det være en årsak til stort brennstofforbruk at vannstanden blir holdt for høy og at vann derfor rives med til dampsylindrene.

6. At lokomotivet slirer ved igangsettingen øker også brennstofforbruket. Ethvert tog som ikke er overtungt, lar seg trekke i gang av lokomotivet uten sliring, selv om skinnene er glatte, såfremt lokomotivføreren like før togets igangsetting eller stansing strør sand.

Ved sliring blir meget ubrukt kull ført inn i røykskapet, likesom vann lett rives med over i sylindrene. Foruten høyt brennstofforbruk kan sliring forårsake lokomotivskader (stang- og rammebrudd, utette overhetererementene) og skader på skinnene.

7. Også togførerne og stasjonspersonalet kan ved hensiktsmessig disponering bidra vesentlig til sparing av brennstoffet. Må tungtlastede tog stanse foran signalene, brukes meget brennstoff når toget settes i gang igjen, likesom det ved lengre uventet stans ofte hender at sikkerhetsventilene må blåse.

Frå igangsettingen av et godstog til dette har nådd en hastighet av 45 km pr. time brukes ca. 60 til 80 kg kull. Unødig opphold av lokomotiver på stasjonene forlenger kjøretiden, og øker brennstofforbruket.

8. Ved unødig eller overdreven oppvarming av persontog sløses bort store mengder brennstoff.

Til lokomotivpersonalet.

- » pusserpersonalet.
- » konduktørpersonalet.
- » verkstedpersonalet.
- » stasjonspersonalet.

4. Kc. Top
6



Oslo, den 6. 1. 1943
J.nr. 34 30/42 D.

Meddelelse nr. 3.

Damplokomotivenes betjening.

Transportkommandatur, Oslo, har anmodet om at følgende forhold ved behandlingen av damplokomotivene — særlig i vintertiden — blir innskjerpet for i størst mulig utstrekning å redusere de driftsvansker som en frykter ellers kan oppstå.

Kjelen.

1. Fyr langsomt opp, så godt gjennombrent varme oppnåss. Kast ikke på store kullstykker; stykker over nevestørrelse slås i stykker så varmen blir riktig tett og kald luft ikke trenger inn i fyrkassen.
2. Bygg varmen opp så høyt at den ikke blir revet opp ved ekshauststøtene ved avgang, slik at kald luft trenger inn.
3. Under kjøringen skal det fyres regelmessig med ikke for stort antall skuffer ad gangen. Ikke la det oppstå hull, men fyr heller ikke for hardt. La ikke fyrskiktet bli altfor høyt, men tilpass det etter lokomotivets yteevne og brennstoff-arten.
4. Det er forbudt å la fyrdøren stå oppe — særlig under fart med åpen regulator — for derved å minske damputviklingen eller røykutviklingen.
5. Er det om vinteren fare for tilfyking av snø, skal eventuell forrigling av den bakre askekasseluke åpnes før avgang. Før lokomotivet kjøres gjennom snøfonner, skal den forreste askekasseluke lukkes og den bakerste åpnes.
6. Vannstanden i kjelen må stadig holdes så høyt over laveste vannstand at en tilstrekkelig mengde vann står over fyrkassens topp også ved overgang fra stigning til fall. En må videre være merksam på at vannstanden på kjelen innstiller seg i forskjellig høyde etter som regulatoren er åpen eller lukket. Ved åpen regulator kan således den tilsynelatende vannstand ligge inntil 70 mm over den virkelige vannstand som innstiller seg ved lukket regulator.
7. Hvis fødevannsinnetningene ikke virker eller det av andre grunner truer med å bli for lite vann på kjelen, må ilden rakes ut i rett tid. Enhver overopphetning av fyrkassen må ubetinget unngås.

8. Da alle lokomotiver er forsynt med minst 2 fødeinnretninger (i alminnelighet injektorer), skal i den kalde årstid begge nyttes avvekslende, da det ellers kan være fare for frysing.
9. Ved lengere stans på fri linje eller på stasjoner, når kjelen trenger lite vann og injektorene bare brukes med lengere tids mellomrom, må vannkoblingen mellom lok. og tender om vinteren oppvarmes ved dampgjennomblåsing.
10. Rens røykskapet før slaggingen, da ellers altfor meget kald luft trenger inn i fyrkassen ved udekket rist. Hold askekasseluke og fyrdør lukket under rensingen av røykskapet. Under rensing av røykskap og fyr skal hjelpeblåsten ikke brukes mer enn ubetinget nødvendig.
11. Anlegg reservefyr slik at forreste del av risten og $\frac{2}{3}$ av ristens lengde (hesteskoform) langs fyrkassens sidevegger er dekket med brennende kull. Ved «benket» fyr skal askekasseluker og fyrdør ubetinget holdes lukket.

Når lokomotiv forberedes for ny kjøring, skal hele risten dekkes med brennende kull

Maskineriet.

1. Før kjøring begynner sveives oljepressen så lenge med hånd til olje flyter ut ved tilbakeslagsventilenes prøvekraner.
2. Stempler og sleider må varmes godt opp før lokomotivet settes i bevegelse. (Sett bremsen på, lukk opp sylinderkranene, lukk opp regulatoren litt og for styringen flere ganger fra den ene endestilling til den andre.) Etter lenger tids stillstand må lokomotivet settes forsiktig i gang selv om forvarming er foretatt.
3. Når lokomotivet kjøres inn til togsettet, skal sandstrøeren anvendes på den siste strekning foran toget. For å hindre at koblinger brister ved igangsetting, strekkes toget først forsiktig. Når så hele toget er strukket, kan regulatoren åpnes videre.
4. Under enhver omstendighet må det forhindres at lokomotivet slirer. Skjer det tross all forsiktighet, lukk da regulatoren og vent til sliringen opphører, sett derpå på sandstrøeren, lukk opp regulatoren og legg styringen på den fylling som svarer til hastigheten.
5. Når lokomotivet settes i gang, skal sylinderkranene holdes åpne til alt kondensvann med sikkerhet er blåst ut.
6. Når tog settes i gang, skal styringen legges helt fram og regulatoren åpnes langsomt forat vann fra kjelen ikke skal rives med til sylindrene. Etter igangsetting skal styringen etter hvert føres tilbake. Ikke kjør med mindre enn 30 % fylling for våtdamplokomotiver og 20 % fylling for overheterlokomotiver så det oppstår for sterk påkjenning på lagrene.

Ramverk, aksler og hjul.

1. Grundig ettersyn før og etter hver reise om alle deler sitter godt fast og er i orden.
Særlig etterses akselkassene, Geidekiler trekkes jevnt, men ikke for fast til. Stanglagre prøves.
2. Vann i akselkassene må være fjernet for oppsmøring av lokomotivet. Vannet fjernes enten ved å åpne tømmeplugg i bunnen av underkassen eller ved oppsuging med oljesprøyte.
Ved akselkasser med 2 adskilte oljerom skal vannet tommes ut av begge.
Ved oversmøring tommes oljeholderne for vann med oljesprøyter.
Om nødvendig må akselkassen tines for vanntømmingen.
3. Skitne veker vaskes i petroleum eller varm olje. Odelagte veker byttes ut.
4. Oljenåler etterses og smuss fjernes. Nålen må ikke klemme.
5. Til smøring brukes helst oljekanner, ikke oljesprøyter. Pass på at ikke oljekammerøret stoppes igjen av smuss. Hold oljekannene rene (lokk) og vask dem fra tid til annen med varmt vann.
6. Legg merke til oljestandsmerkene og pass på at oljeholderne ikke blir overfylt. Hvor oljestandsmerker mangler, kan olje fylles på til høyst 15 mm nedenfor overkanten.
7. Pass på at lokket på oljeholderen slutter godt til.
8. Ved smøring av geidekiler må smuss først fjernes. Benytt ikke oljekammerøret til dette, men bruk f. eks. en smal blikkplate.
9. I kulde skal det kort før togets avgang dryppes litt oppvarmet olje på akselbrystingene og stanglagerne.
10. Ved varmgang av stanglagre skal eventuelt stillkilen løses og lageret smøres godt, etter omstendighetene med overheteolje.
11. For smøring av tenderlagerne må vannet suges ut. Hold oljesprøyten dypt, slik at vann under oljeoverflaten blir oppsugt.
12. Tenderakselagere må ikke overfylles, pass på eventuelle oljestandsmerker.
13. Etterse regelmessig smørepolsterets tilstand.
14. Sløs ikke med oljen.

Bremser.

1. Hvis trykkregulatoren for luftpumpen ikke virker, skal den kobles ut ved at spindelen skrues inn. Regulering av pumpen må i så tilfelle skje for hånd ved hjelp av dampspåslipningsventilen.
2. Bremskoblingene gjennomblåses ved å åpne litt på kranene for hver kobling. Koblingsslangene skal etter avkobling alltid henges på blindkoblingen.

3. Førerbremseventilen skal ved fylling av toget bli liggende tilstrekkelig lenge i løse- og ladestilling og så trekkes langsomt tilbake idet samtidig holdes øye med ledningstrykkmåleren.
4. Hvis togsettet skulde være blitt overladet, og det ikke er tid til å fjerne overladningen ved utløsning av togsettets bremseapparater for hånd, kan som en nødhjelp, ledningstrykket først forhøyes ved å omstille ledningstrykkregulatoren, inntil bremsene løsner. Deretter skal ledningstrykket ved hjelp av ledningstrykkregulatoren langsomt reguleres ned til 5 kg/cm². Bare på denne måten kan en være sikker på at hele toget blir utløst og ikke bare en del av det.
5. Hvis lokomotivet står stille i lengere tid i sterk kulde, må bremsene stadig prøves og særlig tenderens bremseanordninger etterses så bremseklossene ikke fryser fast.
6. Under lengere togreiser i sterk kulde skal det fra tid til annen foretas lettere bremsinger for å prøve bremsevirkningen, slik at styreventilene blir beveget og ikke fryser fast.
7. For å unngå hjulslag på lokomotivene (som særlig om vinteren kan føre til skinnelbrudd), må direkte-bremsen brukes forsiktig. Det er forbudt å stoppe toget bare ved hjelp av direkte-bremsen.
8. Drivhjulbremsen må ikke utkobles.
9. Pass på at omstillingshåndtaket på strupekranen (G. P.) står riktig.
10. Gjenta hele bremseprøven, hvis toget ikke avgår i løpet av en time.
11. Ved driftslokomotiver må hovedluftbeholder og vannutskiller tømmes for vann etter hver tur.

Togoppvarmingen.

Når varmeledningen ikke er tilkoblet skal damppåslipningsventilene åpnes litt, så damp kan komme ut ved forreste og bakerste varmekran for at varmeledningen ikke skal fryse.

Tender.

Ved vannpåfylling pass på at vann ikke flommer over. Alt vannsøl må undgås.

Alminnelige anvisninger.

1. Kjør forsiktig.
2. Alle uregelmessigheter som berører jernbanen, må straks meldes til nærmeste stasjon. Om vinteren gjelder dette særlig større snødriver og skader på ledninger og materiell.

Til lokomotivpersonalet.

» pusserspersonalet.



Oslo, den 18. 1. 1943.
J.nr. 47/43 M.

Meddelelse nr. 4.

Lokomotivkjelers vannstandskraner.

Ved et damplokomotiv ble det forvoldt kjelskade ved at følgende forhold ved vannstandskranene ikke var i orden:

1. Hullet i en del av krankikene korresponderte ikke med hullet i kranhuset på grunn av at kiken ikke var tilpasset langt nok inn i huset.
2. Hullene i øvre og nedre krankik var ikke riktig anbrakt, idet de ikke sto i riktig vinkelstilling til kikenes armer for forbindelsesstangen mellom kikene. Dette bevirket at den ene kik nærmest sto stengt selv om den andre var åpen.

Disse feil ved vannstandskranene medførte at vannstanden i vannstandglassene ble misvisende med den følge at fyrkassen ble «tørkkokt» og ødelagt.

Det pålegges verkstedpersonalet (dreiere og armaturmakere), lokomotivpersonalet og pusserpersonalet å passe på at hullet i kranluken forstørres etter hvert som kiken ved sliping trekkes inn i huset.

Etter arbeid med kranene skal det ved prøve fastslåes om begge krankiker har fullt gjennomløpstverrsnitt ved at en passe tykk ståltråd (tråd av ca. 2 mm mindre diameter enn hullet i kikhuset) stikkes inn i hullene etter at begge krankiker og forbindelsesstangen er satt på plass.

Til verkstedpersonalet.

- » lokomotivpersonalet.
- » pusserpersonalet.

H. Tg.

Oslo, den 21. 7. 1943.
J.nr. 1725/43 D.



Meddelelse nr. 5.

Mangel på samarbeide mellom skiftepersonalet.

Ved en større skiftestasjon skulde et godstog skifte ut 31 vogner og sette disse på et sidespor. Skifteformannen gav stillverksbetjeningen beskjed om dette. Stillverksbetjeningen gikk ut fra at bare lokomotiv og bremsevogner skulde komme tilbake og la sporvekslen over til et buttspor.

Imidlertid ble det ikke plass til alle 31 vogner på sidesporet, hvorfor skiftet kom tilbake med 14 vogner. Dette visste ikke stillverksbetjeningen, da skiftelederen ingen beskjed gav. Skiftelederen gikk ut fra at det var klart for uttrekk tilbake i samme spor uten å undersøke sporvekslenes stilling som imidlertid var lagt til buttsporet.

Følgen var at skiftet gikk inn på buttsporet med de 14 vogner og med så stor fart at stoppebokken ble ødelagt og lokomotivet sporet av.

Et godstog stoppet i stasjonens spor nr. 3. Togets forreste vogner som var luftbremset skulde skiftes ut. Etter at skiftet med de avkoplede vogner hadde trukket fram og skulde kjøre tilbake på nabosporet, støtte det sammen med den resterende del av togstammen som var kommet i bevegelse.

Årsaken var at den del av togstammen som sto igjen i spor 3 ikke var avbremset og da den sto i svakt fall, kom den i bevegelse ved at den forreste del av toget trakk forover.

To vogner ble avsporet og en del ødelagt. Det var en feil fra togbetjeningens side ikke å avbremse den bakre del av toget og det var dessuten dårlig samarbeid mellom stasjons- og togbetjening.

Sammenstøt under togs innkjøring på stasjon.

Sørgående tog kjørte inn i spor 2 på en mellomstasjon og bakerste vogn stoppet så vidt innenfor middel. Etter endt skifting skulde lokomotiv og vogner kobles sammen til togstammen. Herunder gled togets bakerste vogn utover middelmerket.

Neste sørgående tog, for hvilket ble vist innkjørsignal, kjørte inn i spor 1 og inn i siden på bakerste vogn i først ankommet tog. Tr. § 95 punkt 2 var ved anledningen ikke iaktatt.

Vogn i drift. Stoppesko var fjernet.

En ledig L.-vogn ble skiftet inn på et sidespor og avbremsset. Mellom bremsekloss og hjul var det is, som senere på grunn av tøvær smeltet, og sterk vind bevirket at vognen kom i drift utover middelmerket.

Stoppesko var anskaffet for avbremsing av vogner på sidesporet, men da konduktørpersonalet syntes dette var en tungvint ordning ble stoppeskoene ikke benyttet men fjernet av konduktørpersonalet uten at distriktsjefen ble underrettet og forholdet ble heller ikke påsett rettet.

Et godstog kjørte inn i vognen som derved ble en del ødelagt. Også lokomotivet fikk mindre skade.

Skifteinstruksens § 19 og Tr. § 69 har i dette tilfelle ikke vært iaktatt.

I stedenfor stoppesko vil det nå bli anvendt vanlig sporsperre med kontrollåsavhengighet til sporvekslen.

Deling av tog.

Ved innkjøring av et godstog som skulde passere en mellomstasjon vistes intet passersignal fra plattform hvorfor toget stoppet.

Ved igangsetting viste det seg at det var koblingsbrudd. Den forreste togdel fortsatte til neste stasjon og for stasjonsmesteren hadde sikkerhet for at denne var kommet fram ble også den andre togdel med hjelpe-lokomotivet sendt av gårde. I overensstemmelse med Tr. § 108 punkt 6 skulde stasjonsmesteren i dette tilfelle ha innhentet distriktsjefens tillatelse.

Lokomotivfyrbøteren på lokomotivet i forreste togdel pliktet å iaktta Tr. § 142 punkt 4.

Stasjonen er utstyrt med komplett sikringsanlegg. I henhold til Sr. § 44 punkt 3 (tillegg III til Sr.) skal passersignal fra plattform ikke vises men distriktet hadde opprettholdt en tidligere bestemmelse om at passersignal skal vises.

Uhell under lokomotivs innkjøring til togstammen.

Et persontog skulde bytte lokomotiv ved en lokomotivstasjon. Nytt lokomotiv ble kjørt inn til togstammen, men gikk så hardt i butten at 2 Co vogner og 6 personer ble skadet. Uhellet skjedde om natten.

Årsaken var uaktksomhet av lokomotivføreren. Det er vanlig praksis ved denne stasjon å kjøre tomannsbetjente lokomotiver inn til togstammen uten signal fra stasjonsbetjeningens side.

Sammenstøt av 2 lokomotiver.

Et hurtigtog kjørte inn i stasjonens spor nr. 3. Lokomotivet (elektrisk), skulde her byttes ut med et damplokomotiv. Lokomotivet ble koblet fra, kjørte ut fra togstammen og over sporvekslen. Like utenfor sporvekslen støtte det sammen med damplokomotivet som ble sterkt skadet. Damplokomotivet hadde baklampe med ublendet rødt lys.

Årsaken til uhellet var uforsiktighet av lokomotivføreren på det elektriske lokomotiv.

Bruk av blendingslykt på jernbanens område.

Et godstog kjørte ut fra en bystasjon uten at togføreren på forekrevet måte hadde gitt avgangssignal.

Årsaken var at en postfunksjonær hadde brukt en med blått blendet lommelykt på plattformen. Dette var av lokomotivbetjeningen oppfattet som avgangssignal, men etter vedkommendes forklaring for politiet har det ikke vært gitt reglementert avgangssignal. Som bekjent skal avgangssignal i henhold til Sr. § 29 gis med et langt støt i signallpipe etterfulgt av grønt lys fra signallampe som føres i sirkel på tvers av linjen og med sirkelens øvre del utad fra toget.

Det er nødvendig at det alltid gis avgangssignal helt overensstemmende med reglementet og at lokomotivbetjeningen ikke lyster signal som ikke er reglementert.

Sammenstøt under skifting.

Lokomotiv med snøskraper (Tog B) stod i stasjonens spor nr. 1. Lokomotiv med rotorpløgg foran og sporrenser tilkoblet bak (Tog C), kjørte ut fra spor nr. 3 over sporveksel nr. 1 og skulde bli stående i tunnel utenfor sporveksel nr. 1 mens tog B foretok et skift.

Da tog C var kjørt ut ble sporvekslen lagt over til spor nr. 1 for utkjør av tog B. Imidlertid kjørte tog C tilbake for å gå inn i spor nr. 1 og støtte der sammen med tog B som hadde satt seg i bevegelse.

Det var uoverensstemmelse i oppfatningen av gitte forholdsordre. Rotorpløgen, snøskraperen og begge lokomotivene ble skadet.

Oppkjøring av sporveksler.

Kryssing med togene A og B ble lagt om fra D til E stasjon.

Tog A kjørte som ordinært spor 2 i D stasjon. Stasjonsmesteren la sporvekslen i stasjonens søndre ende tilbake til spor 1. men forsømt å legge sporvekslen i stasjonens nordre ende tilbake til spor 1.

Det ble imidlertid vist innkjørsignal og passersignal for tog B. Toget kjørte derfor inn i feil spor og kjørte opp sporvekslen i søndre ende.

Det viser seg at det fra tid til annen finner sted oppkjøring av sporveksler under togs kjøring på stasjon, i de fleste tilfelle ved utkjøring fra stasjonen. Det er en grov forseelse ikke å legge sporveksler i riktig stilling for tog uansett om det gjelder innkjøring, utkjøring eller gjennomkjøring og uansett om sporvekslene er motliggende eller medliggende. Ved oppkjøring av låste (kontrollåste) eller forriglete sporveksler kan det inntreffe avsporing likesom sporveksel og låser skades. Slike tilfelle skal alltid innrapporteres til Generaldirektøren.

Under kryssing med togene A og B på en mellomstasjon ble sporvekslen i stasjonens nordre ende kjørt opp.

Innkjørsignal ble vist for tog A i stasjonens søndre ende for innkjøring i spor nr. 2, og stoppsignal var satt opp på plattformen.

Sporvekslen i stasjonens nordre ende var låst til spor nr. 1 for innkjøring av tog B.

Tog A hadde imidlertid for stor fart så at lokomotivet kjørte forbi middel og kjørte opp sporvekslen.

Bestemmelsen i Tr. § 99 punkt 1 om å stoppe ved middel mot nærmeste togspor i stasjonens annen ende, samt S.-sirk. nr. 11 om største tillatte hastighet av 20 km pr. time under kryssing — var ikke overholdt.

Feil innkjørspor.

Tog A kjørte inn i feil spor på en bystasjon.

Ordinært skal toget kjøre inn i spor nr. 1, men sporvekslen lå til spor nr. 5 hvor toget kjørte inn mot en traktor og endel vogner.

Signal ved sporvekslen var ikke satt opp.

Tjenstgjørende stasjonsmesters plikt til å visitere sporvekslene for dagens første tog, samt til å påse at sporskifteren er på sin plass i rett tid før tog kommer — var ikke overholdt. (Tr. §§ 88 og 89.)

Bestemmelsen om at kjørehastigheten skal nedsettes (Tr. § 145 nest siste pasus) og om stopp foran signalsted hvor foreskrevet signal ikke vises (Sr. § 16) var heller ikke overholdt.

En vogn ble avsporet. Traktoren fikk bufferen knekket. Et lokomotiv og 3 vogner ble en del skadet.

Til Lokomotivpersonalet.

- » Konduktørpersonalet.
- » Stasjonspersonalet.



Meddelelse nr. 6.

Forsiktig kjøring av lokomotiver på stasjoner.

Foran lokomotivstaller og på stasjonstomten hvor lokomotiver ofte blir stående i lengre tid, er det ikke til å unngå at det blir en del spill av olje og som følge derav blir sporene meget glatte. Ved kjøring ut og inn av lokomotivstaller og ved kjøring inn til togstammene er det derfor nødvendig at lokomotivføreren viser stor forsiktighet. Det samme gjelder ved innkjøring av tog, særlig i buttspor på stasjoner. Hastigheten må være liten og sandstrøing anvendes (men ikke i sporvekslene). Skinnene bør for øvrig så vidt gjørlig holdes rene for spillolje m. v. Nærmere bestemmelse for kjørehastighet og bemanning av lokomotiver på lokomotivstallområder er inntatt i S.sirk. nr. 70.

Kjøring inn på strømløse seksjoner på elektrifiserte banestrekninger.

Elektriske lokomotiver (motorvogner) med strømavtaker i hevet stilling må som kjent ikke kjøres inn på spor med jordet seksjon av kontaktledning før denne er gjort strømførende og må heller ikke kjøres inn på spor uten kontaktledning.

Til tross herfor hender det at vedkommende ansvarshavende glemmer å gjøre ledningen strømførende før det tillates lokomotivet å kjøre inn på slike spor. Dette kan imidlertid ha alvorlige skader til følge og kan medføre ulemper for trafikken samt omkostninger for jernbanen.

Da, slike uhell har vært hyppigere i den senere tid, innskjerpes forsiktighet under skifting og annen kjøring med elektrisk kontaktledningslokomotiv. Slike uhell må ikke inntreffe.

På den annen side må kontaktledninger som normalt skal være strømløse snarest mulig gjøres strømløse etter avsluttet skifting på sporet. Ulykker har inntruffet som følge av at dette har vært glemt, idet trafikanter har vært ubekjent med at ledningen har vært strømførende.

Forsømmelser med hensyn til de her nevnte forhold vil bli strengt påtalt og det vil som regel bli anvendt ordensstraff.

Største tillatte kjørehastighet.

Følgende særlige bestemmelser om største tillatte kjørehastighet i tjenestereglementet og sikkerhetssirkulærer innskjerpes:

Høyst 60 km pr. time:

For luftbremset tog med hjelpelokomotiv bak når dette har virksom luftbremse tilkoblet togets. (S.sirk. 39.)

Høyst 50 km pr. time:

1. For tog med hjelpelokomotiv bak når dette ikke har virksom luftbremse tilkoblet togets. (S.sirk. 39.)
2. For luftbremset eller delvis luftbremset tog med 2 lokomotiver foran, hvis det første lokomotiv ikke har virksom luftbremse. (S.sirk. 39.)
3. For tog med 2-akslede godsvogner hvori befordres reisende. (S.sirk. 28.)
4. For lokomotiv alene når det ikke kjøres etter rute som forut er bekjentgjort eller hvorom linjepersonalet ikke er underrettet. (Hst.sirk. nr. 502 § 2.)

Høyst 35 km pr. time:

For kjøring av tog over sporveksler når hovedsignal ikke kan vise kjørsignal. (Sr. § 68 tillegg III.)

Høyst 25 km pr. time:

1. Når lokomotivet skyver vogner uten reisende. (Tr. § 146 og Hst.sirk. 502 § 8.)
2. Når lokomotiv med avtatte vev- eller koblestenger transporteres. (Hst.sirk. nr. 181. Røde bok side 71.)

Høyst 20 km pr. time:

1. Under skifting. (Tr. § 146.)
2. Når lokomotiv skyver vogner med reisende. (Tr. § 146.)
3. Når varsomsignal er satt opp. (Tr. § 146.)
4. Når lokomotiv med avtatte vev- og koblestenger transporteres. (Hst.sirk. nr. 181. Røde bok side 71.)
5. Ved innkjøring til kryssing- og forbikjøringstasjon. (Dette gjelder dog ikke luftbremsete tog i dagslys når stasjonen har innkjør-hovedsignal.) (S.sirk. 11.)

Videre innskjerpes bestemmelser om togs største hastighet i Tr. § 129 (angående togs sammensetning) og i Hovedstyrets sirkulære nr. 581 (angående innkobling av godsvogner i hurtiggående persontog på bredt spor).

Til Lokomotivpersonalet.

- » Pusserpersonalet.
- » Konduktørpersonalet.
- » Stasjonspersonalet.
- » Linjepersonalet.



Oslo, den 21. 3. 1944.
J.-nr. 656/44 D.

Meddelelse nr. 7.

Feil ved Kunze-Knorr og Hildebrand-Knorr trykkluftbremser.

Det viser seg stadig at bremsesynderen på trykkluftbremsede vogner blir avstengt fordi omstillingshåndtakene fra tom til last eller fra godstog til persontog ikke lar seg bevege. Sylindere blir også avstengt på grunn av feil som ikke kan rettes på stedet.

Svært ofte blir ikke disse vogner med avstengte bremseapparater merket på foreskrevne måte (S.sirk. nr. 3 punkt 43) slik at feilen kan bli rettet. De blir derfor gående i lenger tid i tog med uvirksomme bremsere. Dette medfører store ulemper under sammenskipling av tog da avstengningen først kan konstateres under bremseprovene.

Imidlertid skal også enhver oppdaget feil ved vognenes bremsere av togføreren rapporteres etter ankomsten til togets endestasjon. (S.sirk. nr. 3 punkt 53).

De nevnte bestemmelser må følges.

Batterier og pærer for stavlykter og lommelykter.

Med den knappe tilgang som det for tiden er på batterier til stavlykter og lommelykter er det av største viktighet at lykter ikke brukes i utide.

Bruk lykten vesentlig kortvarig og helst med lysblink. Det er hvilepausene som drøyer på batteriene da disse har stor gjenoppladningsevne hvis de ikke blir overbelastet. Et flatt lommelyktbatteri som f. eks. bare brukes i 10 min. om dagen kan brukes i mange ganger så lang tid som et batteri som brukes i et sett til det er utbrent.

Det er også av den største viktighet for en god utnyttelse av batteriene som for tiden er dårligere enn vanlig, at det brukes riktig pære i hver lyktetype. De riktige pærer som skal anvendes er:

1 stk. batteri nr. 201 (flate lommelykter)	3,5 v. 0,2 amp. pære
1 » » » 259 (små runde stavlykter)	2,2 v. 0,2 » »
2 » » » 211 (middels store »)	2,5 v. 0,3 » »
3 » » » 211 (store »)	3,8 v. 0,3 » »
2 » » » 214 (middels tykke »)	2,5 v. 0,3 » »

Følges disse anvisninger varer batteriene lenge.

Faste skiftesignaler.

På foranledning (bl. a. ved skifteuhell på Lillestrøm stasjon) gjøres oppmerksom på betydningen av signalbildene 23 c og d som vises fra faste skiftesignaler («høye» skiftesignaler).

Skiftesignaler som viser signal 23 c («skifting forbudt») eller signal 23 d («skifting tillatt») står i alminnelighet ikke i avhengighet til sporveksler.

Disse skiftesignaler tjener til å sikre tog som er under innkjøring eller utkjøring mot farlige skiftebevegelser, henholdsvis for å vise at vedkommende spor (sporumråde) er friggitt fra stillverket for skifting og opphever isåfall også stoppsignal vist fra utkjørhovedsignal.

Noen videre betydning enn dette må ikke legges i signal 23 d.

Vises signal 23 d («skifting tillatt») i skiftesignalet, betyr det således ikke at sporvekslene ligger riktig for vedkommende skift (løslok), ikke at det er fritt profil ved sammenløpende spor og i det hele tatt ikke at det er «klart» for igangsetting av den enkelte skiftebevegelse. For hver enkelt skiftebevegelse foretas må derfor skiftebetjeningen (og likeledes lokomotivbetjeningen på løslok som kjører uten ledsagelse av sporskifter) alltid og på vanlig måte på forhånd forvise seg om at alle sporveksler i den skiftetogveg som skal benyttes ligger riktig, at det er fritt profil mot nabospor, at skifting i motsatt retning på samme spor ikke foregår og at det også ellers i enhver henseende er klart for skiftingen.

Disse signaler viser som regel det samme signalbilde for begge kjereretninger.

Hva her er sagt om skiftesignaler som viser signalbilde 23 c og d gjelder også for skiftesignaler som viser signalbilder 23 a og b.

«Høye» skiftesignaler adskiller seg fra lave skiftesignaler (dverg-signaler) som viser signalbilder 23 e, f og g. Fra lavt skiftesignal vises signalbilde bare i den retning for hvilken signalet gjelder. Lave skiftesignaler anvendes også for sikring av skiftebevegelser og står i avhengighet til sporvekslene i skiftetogvegen. Det henvises for øvrig til bestemmelser i Sr. § 48.

Merk: Enkelte spesielle signalanlegg med høye skiftesignaler er utstyrt med noe mer teknisk sikring enn foran nevnt. Enkelte slike anlegg tjener til å hindre sammenstøt mellom skiftebevegelser (f. eks. over farlige sporkryss). For disse anlegg foreligger det spesiell instruks hvorav framgår hvorledes sikringen er anordnet.

Imidlertid skal skiftebetjeningen (og lokomotivbetjeningen på løslok.) forholde som vanlig med hensyn til undersøkelse av skiftetogvegen og med hensyn til bruk av håndsignaler under skiftingen.

Varsling til reisende i vogner som skal skiftes på undervegstasjoner.

Det forekommer ofte på undervegstasjoner, hvor ankommet tog eller del av et tog blir skiftet over fra et spor til et annet for å tilkobles et annet tog at reisende som har steget av vognene igjen entrer disse i all hast mens disse er i bevegelse. Ofte skyldes dette at de reisende ikke på forhånd er underrettet om denne skifting og således forveksler denne med togets avgang.

Dette har i flere tilfelle ført til de alvorligste følger for de reisende selv. For en tid siden blev således en reisende p. g. a. de omskrevne forhold utsatt for en ulykke med døden til følge.

En viser i denne forbindelse til Grønne bok del A s. 193 om varsling om stasjonsnavn og togopphold m. m. Konduktørpersonalet må herunder også varsle de reisende om slik skifting som nevnt ovenfor.

- Til stasjonspersonalet.
- » lokomotivpersonalet.
 - » konduktørpersonalet.
 - » vognvisitører.



Oslo, den 10. 5. 1944.
J.-nr. 1158/44 D.

Meddelelse nr. 8.

Vannstandsvisere med automatisk stenging på tyske lokomotiver.

Foranlediget ved et inntruffet tilfelle av overoppheting av fyrkassetoppen på grunn av lokomotivførerens mindre gode kjennskap til virkemåten for de tyske lokomotivers vannstandsvisere, gis herved en kort beskrivelse av disse.

Vannstandsviserne har 5 stillinger, se fig. I—V på de omstående sider.

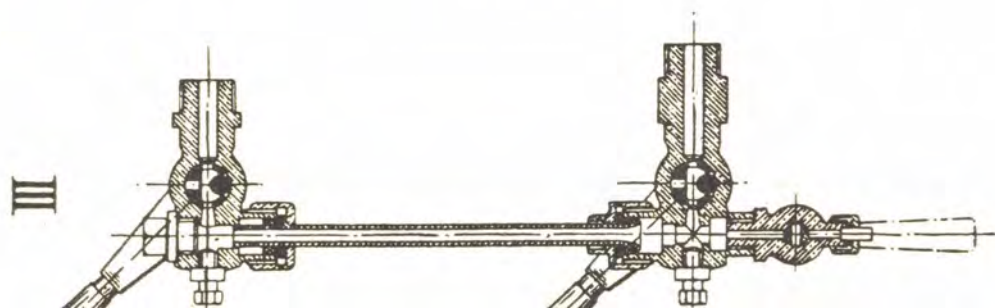
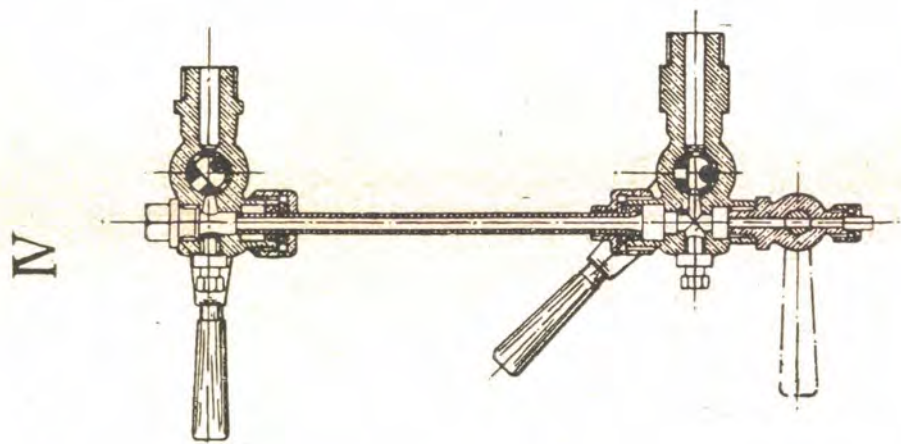
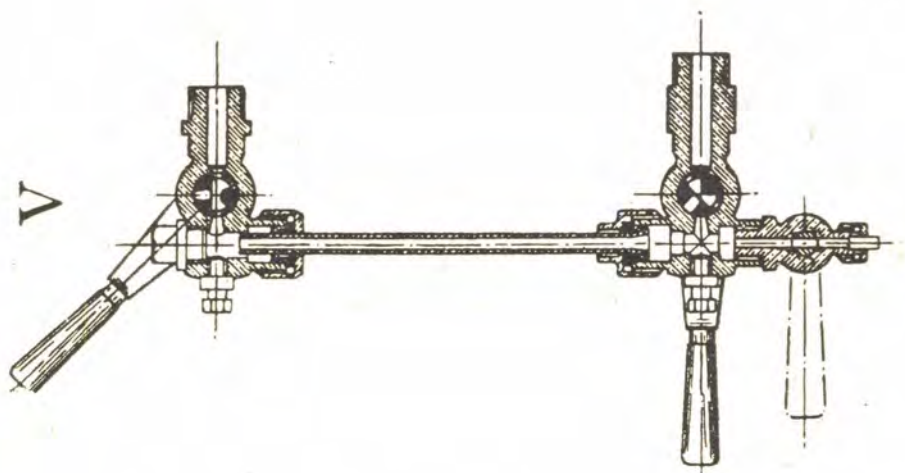
- Fig. I: Kanalene lukket for innsetting av nytt glass.
- Fig. II: Bruksstilling. Kanalene lukker seg automatisk ved glassbrudd, da kulene av utstrømmende damp og vann slynges mot krankikens boring.
- Fig. III: Automatisk lukking utsjaltet. Kulene funksjonerer ikke da de blir liggende i krankikens dype utsparring og derfor ikke heves av utstrømmende damp og vann.
- Fig. IV: Utblåsing (prøving) av nederste kanal. Den øverste kanal er lukket.
- Fig. V: Utblåsing (prøving) av øverste kanal. Den nederste kanal er lukket.

Merk: Hver kanal prøves særskilt idet stilling IV og V innstilles hver for seg etter hverandre. Derpå innstilles stilling III inn til vannstanden i kjel og glass er helt utlignet. Tillslutt innstilles stilling II.

Sørg alltid for å ha tilstrekkelig antall reserveglass og pakninger.

Til alt lokomotivpersonale (mot kvittering).

» » pusserspersonale (» »).





Tg
Oslo, den 21. 6. 1944
J.nr. 545/44 D

Meddelelse nr. 9.

Togforsinkelser.

Nedenstående artikkel er hentet fra Danske Statsbaners Blad «Vingehjulet». Forholdene i Danmark og Norge synes i denne henseende i alt vesentlig å være analoge og det er bare foretatt mindre forkortelser og endringer avpasset etter norske forhold:

«All jernbanedrift er basert på regelmessighet. De forskjellige togs ruter er nøye beregnet på det arbeid toget erfaringsmessig skal utføre på strekningen, på rutemessig kryssing med andre tog og på planmessige forbindelser til og fra sidelinjer. Tross all omhu ved tilrettelegningen kan det allikevel — som bekjent — oppstå forsinkelser, og disse kan endog under særlig vanskelige forhold, stige i så høy grad at de truer med helt å sprengte de omhyggelig utarbeidede ruter. Naturligvis har tjenestereglementet forutsett noe slikt, og det er ved bestemmelser om kryssingsforlegninger og forbikjøringer truffet foranstaltninger slik at følgene av en oppstått togforsinkelse kan bli de minst mulige. Ikke desto mindre har en oppstått togforsinkelse tilbøyelighet til å bre seg som ringene i vannet, og er man inne i en slik bølge av togforsinkelser, kan store ulemper oppstå ikke bare for trafikantene, men også for jernbanen og personalet. I det følgende vil vi prøve å undersøke årsakene til, virkningene av og midler til å avhjelpe de hyppigst forekommende togforsinkelser.

Årsakene til togforsinkelsene er mange særlig under de nuværende forhold. Før krigen hadde vi en togordning som var vel avpasset etter forholdene, og forsinkelsene var få og små. No har vi en ruteordning for persontog, som i forhold til fredstidens må kalles lemlestet, men vi har et større antall reisende å befordre. Som følge herav må de tog som er igjen, bli lange og lokomotivene får derfor en belastning som tar bort enhver reserve i trekraften og nedsetter muligheten for å vinne tid. Ikke desto mindre vinnes det allikevel også no ofte tid på kjøringen, men altså ikke alltid tilstrekkelig til helt å fjerne oppståtte forsinkelser på stasjonene. Det kan også oppstå forsinkelser under kjøringen enten fordi togvekten er blitt for stor eller fordi unormale forhold spiller inn, så som mindre gode kull eller mangel på gode materialer av forskjellig slags. Under normale forhold vilde forsinkel-

ser på grunn av store tog og tung last kunne unngås ved oppsetning av dubleringstog, men det må under de nuværende forhold i alminnelighet ses bort fra den utvegen. Framføringen av disse lange og sterkt overfylte tog gir ofte forsinkelse på stasjonene, de reisendes av- og påstigning er besværlig og langsom, og den må til og med mange ganger foregå utenfor en plattform som ikke er lang nok til disse tog. Gods- og postutvekslingen må mange steder foregå utenfor plattformen, eller framtrekking av toget må finne sted etter personutvekslingen for å få reisegods- og postvognen til plattformen. Alt dette forårsaker togforsinkelser. Det kan i alminnelighet sis at svært få av våre stasjonsanlegg er basert på de lange tog vi no må kjøre.

Godsbefordringen (reisegods, lett bedervelige varer osv.) forårsaker ofte store forsinkelser, idet det kan være så store mengder av gods til befording med ett enkelt tog, at det rutemessige opphold ikke strekker til.

Et tungt belastet persontog kan på denne måte oppnå å påføre ikke bare seg selv men også en rekke korresponderende tog en viss forsinkelse. Den omstendighet at toget således kommer forsinket fram betyr som oftest ikke, at det tog som lokomotiv og materiell skal brukes til på tilbakevegen, behøver å bli forsinket ved avgangen av den grunn, idet det som regel er så stort spillerom at forsinkelsen kan utjevnes, men naturligvis kan forsinkelsen bli så stor at utjevning ikke er mulig.

Hva som ovenfor er anført gjelder for persontog; for godstog er forsinkelsesårsakene stort sett de samme, nemlig mange vogner, stor og omfattende skifting og stor opp- og avlesning av gods, og disse to ting, skifting og opp- og avlesning kan som oftest ikke foregå samtidig. Meget ofte oppstår forsinkelsene av vognmangelen, som er stor og konstant, idet dels stykkgodsvognene er tyngre lesset enn ellers. dels mange ganger ikke kan skaffes, hvorved betydelige partier stykk-gods, som av hensyn til toggangen burde vært sendt i direkte vogn, no blir innlastet i strekningsvogner. Ja, selv forsendelser, som normalt sendes som hele vognladninger, innleveres no som stykk-gods, fordi vogner ikke kan stilles til rådighet. På de store utgangs- og forgreningstasjoner er trekraften til skifting sterkt utnyttet, slik at det ikke er noen reserve til å møte forsinkelser enn si til innsparing av tid. Kommer et godstog således forsinket til en by- eller forgreningstasjon, inntreffer det ofte på en tid, da annet arbeid opptar personale og trekraft, og det oppstår tidspillende ventetid og ytterligere forsinkelse. Endelig bør nevnes at mørklegningen volder forsinkelser, selv om det i den seinere tid er blitt noen lettelser på dette område, og at det nyinntatte og uøvede ekstrapersonale dessverre ikke alltid er den beste hjelp til å få arbeidet hurtig utført.

Følgene av alle disse forsinkelser er nesten like så mange som

årsakene. For trafikantene er følgene, at de kommer for seint til sitt arbeid, kontor, forretning eller møte, de mister i verste fall forbindelse med sidelinjene og kan bli forsinket i timevis, ja, de når kanskje slett ikke fram til sitt bestemmelsessted samme dag.

Men også for personalet betyr forsinkelsene forlenget arbeidstid, som avkorter en mange ganger hardt tiltrengt hviletid eller betyr forkortet nattesøvn.

Hva kan det no gjøres for å avhjelpe alle disse forsinkelser? Mange vil si at det må vel være mulig å lage en ruteordning som er rommelig nok til å unngå forsinkelser, men så liketil er det ikke. Erfaringen i de siste år med mange forandringer i rutene har lært oss at man kan la et tog få nokså rommelig rute uten å komme forsinkelsene til livs. Den første betingelse for å rette på forholdet er imidlertid, at man straks erkjenner forsinkelsen og grundig redegjør for årsaken, så man i distriktene kan få et grunnlag for å gripe inn. Det hjelper f. eks. ikke meget at stasjonene på togforsinkelsesmeldingen bare anfører «Skifting», «Gods» e. l. uten nærmere redegjørelse, idet sådanne lakoniske opplysninger enten gir anledning til tidspillende korrespondanse ved de ikke særlig velsette «Saker», hvorved saken i beste fall forhales eller i mange tilfelle forsinkes fordi man ikke når tiden er gått kan huske de nærmere enkeltheter og derfor fristes til å behandle saken rent teoretisk. Forespørsler fra administrasjonen om togforsinkelser må ikke oppfattes som smålig kritikk for å komme til kunnskap om, hvorvidt det skulde være gjort noe galt, og at det altså i besvarelsen gjelder å «skjule» mest mulig, men sakbehandlingen må oppfattes som det den i virkeligheten er, nemlig et alvorlig forsøk på å komme ondt til livs. Likeledes må stasjonene straks når en stor forsinkelse er oppstått gi telefonisk meddelelse til togledelsen om forsinkelsen; en slik melding er ikke forlangt bare for å kunne føre forsinkelsen inn i en protokoll, men for at togledelsen i tide kan treffe slike disposisjoner for togets videre framføring, som det under de forhåndenværende omstendigheter er mulig å treffe. Likeledes er det overordentlig viktig, at underretning om forsinkelser gis til lokomotivstasjonene som skal treffe disposisjoner med hensyn til nytt lokomotiv og nytt personale for å framføre tog som ellers vilde komme til å mangle lokomotiv og personale på grunn av forsinkelser ved ankomsten. Endelig er det også av betydning at utgangstasjonene, henholdsvis stasjoner hvor lokomotivskifte finner sted holder lokomotivstallen underrettet om den antagelige forsinkelse på et avgående tog.

Disse underretninger om forsinkelser er temmelig utførlig omtalt fordi stasjonene erfaringsmessig ikke legger den ønskelige vekt på avgivelsen av meldingene. Ved travelhet er stasjonene tilbøyelige til straks å stryke disse underretninger ut fra den feilaktige oppfatning, at de kan godt unnværes, men det er en kjensgjerning at mange

og store forsinkelser kunde unngås, såframt togledelsen i tiden ble holdt underrettet om oppståtte forsinkelser.

De utgitte togruter danner grunnlaget for togenes arbeid med gods og vogner, og heretter må togets arbeid tilrettelegges. Det sier dog seg selv at den første betingelse for at tog kan ekspederes på stasjonene på kortest mulig tid er at alt forberedende arbeid er utført før togets ankomst og at arbeid med ekspedisjonen av toget er planlagt og avtalt på forhånd. En vil særlig peke på følgende:

- a) at det for toget bestemte gods er klar til innlasting og eventuelt sortert, såframt innlasting skal skje i flere vogner,
- b) at de for toget bestemte vogner er klar til innskifting, dvs. påskrevet og sammenkoblet,
- c) at det personale som skal tjenestegjøre til toget er på plass straks ved togets ankomst.

Blir det ved et togs opphold klart for stasjonsmesteren, at det til toget er så meget arbeid at togets opphold blir for knapt, bør han overveie om ikke forskriftene for gods- og vognbefordring bør og kan fravikes for å fremme togets ekspedisjon. Her spores for stasjonene en viss tilbøyelighet til for enhver pris å få alt med, men det må allikevel her ikke overses at man ved en sådan disposisjon svært lett forsinkes alt det gods som er i toget, ofte opptil et døgn, i ankomsten til bestemmelsesstedet.

Det er nødvendig at stasjonsmestrene i tide er klar over togets arbeid og organiserer dette best mulig under hensyn til togets rutemessige opphold. Blir et tog konstant forsinket, må stasjonene gi særlig innberetning herom og enten søke togoppholdet forlenget eller gi innstilling om hensiktsmessige foranstaltninger, såsom omlegging av godsbefordring eller vognbefordring, såframt det da foreligger sådanne muligheter.

Spørsmålet ventetider for forsinkede korresponderende tog har alltid vært et pinlig spørsmål. Det er for stasjonene fastsatt visse høyeste ventetider, og som alminnelig regel gjelder at toglederne skal spørres såframt forbindelse ikke kan oppnås med den ventetid. Her er det av særlig viktighet at togføreren for det forsinkede tog gir melding om antall reisende til overgangstasjonen. Det er klart at avgjørelsen om det skal ventes i høy grad avhenger av om det skal ventes på få eller mange reisende.

Toglederne forstår godt at de reisende er i en pinlig situasjon såframt en forbindelse ikke nås, men det kan på den annen side ikke være rimelig å la et tog med mange hundre reisende vente i lang tid på ganske få reisende, og derved utsette alle togets passasjerer for en stor forsinkelse og for å miste korresponderende tog lengre fram. Det blir da toglederens sak — og ansvar — under hensyn til alle foreliggende omstendigheter å bestemme, om det bør ventes eller ikke.

Forsinkelser er en uregelmessighet som ikke alene er en stor gené for så vel trafikanter som for personalet, men som i seg selv også bærer spiren til uhell og ulykker. Det er svært lett å forklare hovedårsakene til de forsinkelser som oppstår for tiden: Automobilene kjører ikke i den utstrekning som tidligere på landevegene og skipene går ikke som under fredsforhold; toggangen er innskrenket av forskjellige årsaker. Den samlede person- og godstrafikk i vårt land er vesentlig henvist til jernbanens befordring og så godt som hele landets brenselsforsyning skjer pr. jernbane. Dette er forklaringen på at vår jernbanetraffikk i dag ikke avvikles med den presisjon, som vi ellers er vant til, og som vi måtte ønske. Men selve konstateringen av dette faktum må ikke forlede oss til bare å la det stå til og oppgi å finne utveger til å bedre i hvert fall de verste forsinkelser i vår jernbanedrift.

Til stasjonspersonalet.
» konduktørpersonalet.
» lokomotivpersonalet.



Oslo, den 4. 7. 1944.
J.-nr. 1372/44 E.

Meddelelse nr. 10.

Sikkerhetskjettinger på stikkere for elektrisk togoppvarming.

Ved inspeksjon er bemerket følgende:

- 1) Sikkerhetskjettingen var på mange vogner festet på en sånn måte at stikkeren kunne falle ut av blindkoblingen og bli hengende slik at spenningsførende deler kunne berøres. Kjettingringen skal være anbragt så langt tilbake på stikkerhåndtaket at stikkeren, selv om den faller ut av blindkoblingens spor blir hengende med hylsen i n n e i blindkoblingen.

- 2) På flere vogner med koblet elektrisk varmekabel hang sikkerhetskjettingens ende løs istedenfor å være huket fast i sikkerhetskjettingens håndtak.

En løsnet og nedfalt stikker kan forårsake ulykker og meget stor materiell skade.

Betjening av varmekoblingene og opphenging av ledige stikkere må derfor skje nøyaktig og med omhu.

- 3) På flere vogner stod lokket på varmekoblingene åpent. Dette bevirker, at støv, sand og fuktighet trenger inn i koblingen og forurensner anleggsflatene så at stikkeren vanskelig kan komme i riktig stilling, og dessuten skader isolasjonen så også elektriske feil kan oppstå.

Det innskjerpes derfor at varmekoblinger, koblingskabler og sikkerhetskjettinger til stadighet må holdes i orden og benyttes forskriftsmessig. Uregelmessigheter innberettes. Togførerne har ansvaret for at så skjer.

Til stasjonspersonalet i skiftetjeneste.

- » lokomotivpersonale.
- » konduktørpersonale.
- » vognvisitører.



Oslo, den 30 sept. 1944.

J.-nr. 2570/44 D.

Meddelelse nr. 11.

Reisendes påstigning.

På grunn av mange inntrufne uhell ved reisendes påstigning av tog innskjerpes følgende:

De reisende i jernbanerestauranter samt i venterom på utgangstasjoner og overgangstasjoner skal varsles særskilt om togavgang ved utrop eller på annen måte. Også ved andre ekspedisjonsteder 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.

Stasjonsmesteren må gi reglementert avgangsordre og skal være til stede på plattformen når toget går.

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

Konduktørene og stasjonsbetjeningen må ha oppmerksomheten henvendt på om alle reisende er steget på og skal etter omstendighetene hjelpe forsinket reisende med påstigning (hvis det er tid til det) eller nekte påstigning.

Hvis forholdene er slike — som f. eks. ved lange tog og mange reisende eller i mørke — at togføreren ikke har den fulle oversikt, må han, forinnen avgangssignal gis, ha mottatt de andre konduktørers tilkjennegivelse av at alt er i orden til avgang (muntlig, ved kort støt i signalpipe, eventuelt ved å vise hvitt lys fra signallampe som holdes i været).

Til avgangssignalet hører også et langt støt i signalpipe som aldri må unnlates gitt (unntatt for visse nattog). Under vanskelige forhold bør dette signal gis en kortere tid før det vises signal med flagg eller lampe.

Lokomotivbetjeningen må ha sin oppmerksomhet henvendt også bakover til plattform hvorfra reisende stiger på så vel umiddelbart før som under og etter igangsetting av toget og skal være forberedt på mulig stoppsignal fra stasjons- eller konduktørbetjening.

Det er av betydning for de reisendes sikkerhet at de foran anførte bestemmelser følges med omhu og omtanke. Jernbanen er i

enkelte tilfelle blitt gjort delvis ansvarlig og dømt til å yte den skadelidte erstatning på grunn av utvist uaktsomhet av vedkommende stasjons- og togpersonale.

En skal nedenfor anføre et eksempel:

Under togkryssing på en stasjon betjente den tjenstgjørende stasjonsmester og en trafikkelev hver sin innkjørsporveksel og det var ingen på kontoret til å selge billetter. Noen reisende som var kommet i god tid før den rutemessige avgangstid for vedkommende tog, fikk først kjøpt billett etter togets ankomst til stasjonen etter at tjenstgjørende stasjonsmester var kommet tilbake til kontoret. Avgangsordre ble gitt av stasjonsmesteren til togføreren, som etter å ha anvist de reisende plass gav avgangssignal før han hadde forvissnet seg om at disse var kommet inn på toget.

Ved utrop fra en reisende som holdt på å falle under påstigning på grunn av for tidlig igangsetting signalerte togføreren stopp til lokomotivbetjeningen uten at denne tidsnok ble oppmerksom på dette.

Resultatet ble en alvorlig ulykke som kunde vært unngått ved utvist aktsomhet fra togførerens, eventuelt også fra lokomotivbetjeningens side. Jernbanen ble av retten kjent delvis erstatningspliktig.

Foranstående bestemmelser gjør ingen forandring i befordringsvedtektenes bestemmelse om at de reisende må ta plass i toget i betimelig tid før togavgang.

Muntlige meddelelser fra stasjonspersonale til konduktør- og lokomotivpersonale.

Forståelse av Tr. § 99 punkt 5 (tillegg XIV).

Det viser seg at det fra tid til annen oppstår tidsspillende diskusjoner mellom tjenestemenn på grunn av divergerende meninger om tolkingen av sikkerhetsbestemmelsene. Ofte gjelder dette underretning til kjørende personale fra stasjonspersonale eller ordre fra togledelsen.

Som eksempel skal nevnes et forekommet tilfelle med skifting på kryssingstasjon. Av to tog som skulde krysse på en stasjon var det ene betydelig forsinket. Som følge herav ble det gitt signal til det rutemessig ankommende tog om kjøring fram forbi middel for skifting. Under henvisning til Tr. § 99 tillegg XIV nektet lokomotivføreren å trekke fram før han hadde fått beskjed om hvorledes det forholdt seg med det forsinkede tog. Det var i dette tilfelle riktig av lokomotivføreren å forlange orientering om toggangen da han ellers ikke kunde vite om de fastsatte bestemmelser i Tr. § 96 om skifting utenfor stasjonsgrensen når tog ventes ble overholdt. Lokomotivføreren vilde være blitt medansvarlig hvis han hadde lystret signal hvorved Tr. § 96 ble overtrådt.

I slike tilfelle skal stasjonspersonalet uoppfordret gi det kjørende personale beskjed om vedkommende tog.

En sikker og rask toggang er ikke mulig uten et tillidsfullt og velvillig samarbeid mellom de deltagende tjenestegrupper, således mellom kjørende personale og stasjonspersonale og mellom lokomotivpersonale og konduktørpersonale.

En må derfor i alle tilfelle søke å unngå en tidsspillende og unødige diskusjon om den rette tolking av bestemmelser til hinder for en rask togekspedisjon.

Hvis det er tvil om forståelsen av gjeldende bestemmelser bør det foreløbig handles etter den tolking som gir den største reelle sikkerhet, men saken bør snarest meldes skriftlig til distriktsjefen som vil gi de nødvendige opplysninger.

Telefonering av telegrammer.

Ved telefonering av telegrammer kan det lett oppstå misforståelser hvis telefoneringen ikke foregår på forskriftsmessig og korrekt måte. For å unngå misforståelser er det absolutt nødvendig at de fastsatte bestemmelser for ekspedering av telefontelegrammer følges, jfr. § 34 i «Instruksjoner for telegraf- og telefontjenesten». Først og fremst er dette av betydning hvor telefonen anvendes i sikkerhetstjenesten, hvor en misforståelse lett kan føre til de alvorligste følger.

Det er helt nødvendig at telefoniske ordrer, meldinger og meddelelser som etter bestemmelsene skal behandles som telegrammer, nedskrives, repeteres og erkjennes i den utstrekning som fastsatt.

Når det gjelder telegrammer angående sikkerhetstjenesten skal de omfattes overensstemmende med tjeneste- og signalreglement, således at de i reglementet oppsatte formularer, f. eks. for telegrafisk forespørsel om klar linje og svar på denne, jfr. Tr. § 109, alltid benyttes. Det må ikke brukes tillempede eller selvlagede uttrykk eller vendinger til erstatning for de reglementerte formularer, selv om de førstnevnte tilsynelatende er like gode og klare. Enten er de ikke klare nok eller de kan bidra til misforståelser og føre inn usikkerhetsmomenter fordi vanlig praksis grunnlagt på reglementet avvikes.

Det viser seg at en rekke stasjoner ikke skriver ned de ordrer, meldinger og meddelelser som skal sendes og mottas som telegrammer, og likeledes har det vist seg at de reglementerte formularer ofte ikke blir benyttet. Dessuten blir telegrammer heller ikke repetert og erkjent i den utstrekning som forlangt. Et telegram blir således ofte behandlet som alminnelige betydningsløse muntlige meddelelser.

Dette er sikkerhetsmessig helt uforsvarlig.

Enhver foresatt må kontrollere at det ham underlagte personale behandler de omskrevne forhold forskriftsmessig. Stasjonsmestrene må således føre nøye tilsyn med dette og det samme må vedkommende inspisierende personale fra distriktsadministrasjonen gjøre.

Lokomotivenes forsyning med forbrukssaker.

Lokomotivbetjeningen har ansvaret for lokomotivenes forsyning med forbrukssaker.

Hvis ikke annerledes er uttrykkelig bestemt i det enkelte tilfelle skal lokomotivbetjeningen før tjenestens avslutning sørge for at damplokomotivet blir forsynt med kull, vann og sand.

Ved tjenestens tiltredelse før togavgang, så vel som ved opphold undervegs skal lokomotivbetjeningen kontrollere og om nødvendig komplettere kull-, vann- og sandforsyningen og lempe fram, slå istykker og fukte kullene.

I kulde når det er fare for at kullene vil fryse fast, skal de ikke fuktes.

Ved kull- og vanntaging må en være merksam på at det er strengt forbudt å ferdes på tenderen under spenningsførende høyspenningsledning, jfr. S.sirk. nr. 46 § 10.

Til alle stasjoner.

- > alt lokomotivpersonale.
- > alt konduktørpersonale.



Oslo, den 6. 12. 1944.
Jnr. 3204/44 D.

Meddelelse nr. 12.

Prøvekjøring av lokomotiver.

I et distrikt gikk et damplokomotivs venstre veivlager varmt i et hurtigtog. Lokomotivet måtte byttes ut og forsinkelsen ble meget stor. Det varmkjorte lager var blitt sammenlagt natten forut da det var blitt for slakt. Noen vesentlig skraping på lagerets bæreflater hadde imidlertid ikke funnet sted og lokomotivet var ikke blitt prøvet før det ble satt inn i ovennevnte hurtigtog.

Det viste seg her, som så ofte tidligere, at når et veivlager må settes sammen på nytt, bør det få anledning til å gå seg til igjen i en eller annen lett kjøring hvor lokomotivbytte eventuelt kan finne sted på kort varsel uten at togtrafikken derved lider, f. eks. som lokomotiv i kippetog, som forspannlokomotiv, løsløkomotiv eller liknende.

Det samme gjelder også for koblestanglagere og bærelagere.

I slike tilfeller må naturligvis alltid lokomotivpersonalet få beskjed om det som er foretatt med lageret og ta de nødvendige forholdsregler med hensyn til smøringen.

Til verkstedpersonalet.
» lokomotivpersonalet.
» pusserpersonalet.



Oslo, den 10. 2. 1945.
J.-nr. 230/45 D.

Meddelelse nr. 13.

Utkikk fra lokomotiv.

Etter inntrufne påkjørsler har det i enkelte tilfelle vist seg at lokomotivpersonalet ingen opplysninger kan gi fordi det intet har sett.

I den anledning gjøres oppmerksom på at forutsetningen for en betryggende kjøring av tog må være at det til stadighet holdes utkikk fra lokomotivet.

Dette er selysagt i første rekke lokomotivførerens sak. Etter Tr. § 142 skal imidlertid lokomotivfyrbøteren være ham behjelpelig med å gi akt på signalene.

Fra damplokomotiver er utsikten fra hver side begrenset og det burde således helst til stadighet holdes utkikk så vel av lokomotivfører som av fyrbøter. Da dette ikke lar seg gjøre må iallfall én av dem til stadighet holde utkikk. Fyrbøteren må imidlertid innrette sitt arbeid slik at han kan være behjelpelig på de vanskeligste steder, i kurver, foran farlige planoverganger og hvor signaler ellers kan ventes. Skulde lokomotivføreren underveis være nødt til et øyeblikk å unnlate å holde utkikk fra sin side bør også han om mulig innrette seg slik at det ikke gjøres foran farlige punkter og ikke mens fyrbøteren er opptatt med fyringen.

Det vil under eventuelle rettssaker i anledning av påkjørsler være av betydning at det fra lokomotivbetjeningens side kan bekreftes at intet er forsømt i denne henseende. I tilfelle må det iallfall kunne gis fyldestgjørende forklaring på hvorfor hindringen ikke er oppdaget, eventuelt ikke oppdaget i tide.

Under så vanskelige utsiktsforhold som det oftest er på norske baner vil det dessverre allikevel ikke alltid være til å unngå at uhell inntreffer når uventede hindringer er i veien. Ved steder hvor signaler ventes vil det derimot som regel vanskelig unnskyldes at det ikke stoppes i tide.

At lokomotivfyrbøteren under togs kjøring forbi eller fra stasjon så vidt gjørlig skal ha oppmerksomheten henvendt bakover mot stasjonsiden er bestemt i Tr. § 142. Det samme gjelder lokomotivføreren hvis fyrbøteren er forhindret eller når det gjelder enmannsbetjente lokomotiver — (hvor dette utkikk som bekjent lettes ved hjelp av de på lokomotivet anbragte speil).

Til lokomotivpersonalet.



Tg
Oslo, den 6. 3. 1945.

Meddelelser fra Generaldirektoratet.

Nr. 14 (j.-nr. 32/45 D.).

Forsiktighetsregler for personalet på områder hvor skifting foregår.

1. Hold utkikk til begge sider når De skal gå tvers over et spor.
2. Gå eller spring ikke over spor like foran materiell som er i bevegelse.
3. Gå heller ikke over sporet tett inntil materiell på spor som det skiftes på, selv om materiellet i øyeblikket står stille.
4. Gå ikke oppreist mellom vogner som står tett ved hverandre, uten først å ha undersøkt om de kan ventes å bli satt i bevegelse.
5. Gå ikke under vogn eller over bufferne på vogn som er i bevegelse.
6. Opphold Dem ikke i eller for nært inntil spor hvor materiell er i bevegelse.
7. Gå ikke og opphold Dem ikke mellom materiell og plattform, eller lasterampe, port, pakkhus o. l. uten først å ha undersøkt om materiellet kan ventes å bli satt i bevegelse.
8. Hopp ikke på materiell som har stor fart eller når det er glatt føre eller når belysningen er dårlig. Ved fall kan De lett komme inn under vognene.
9. Hopp ikke av materiell med stor fart eller uten at marken nedenfor iakttas. Vær herunder merksam på at De ikke støter mot gjenstander som er mer eller mindre synlige som f. eks. signaler, sporveksellodd m. m.
10. Hopp ikke opp på vogn i bevegelse ved å ta fatt i sidelemmer som er til å slå ut og ned, før De har brakt på det rene at disse er ordentlig fastgjort.
11. Når materiell er i bevegelse, er det forbudt å sitte, henge eller stå på buffere, akselkasser eller koblingsanordninger, å sitte på stiggjerd, å stå samtidig på stiggjerdene til to vogner eller å gå opp på vogntaket.

12. Se framover dit vognen går når De under fart har tatt plass på stigbrett, av hensyn til master, bygninger, opplag o. l. langs sporet. Kjør ikke på sidestigbrett gjennom porter, o. l. Iakttatt den største forsiktighet om det blir nødvendig å stå på stigbrett ved kjøring forbi master, hushjørner o. l. som det er malt avvekslende kvite og svarte tverrstriper på.
13. Len Dem ikke ut fra vogns langside under fart uten først å ha forvissnet Dem om at dette kan skje uten fare for å støte mot master o. l.
14. Stå ikke i døråpningen på vogn med skyvedør, og ta aldri tak på en slik måte at De kan bli klemt om døren skulde slå igjen. Dette kan også hende med vogn som står stille, hvis den under skifting eller på annen måte skulde få et støt.
15. Gi ikke signal til lokomotiv om bevegelse når De selv er mellom vognene i sporet.
16. Gå vendt framover når De skal skyve en vogn, men gå ikke foran vognen. Forsøk aldri å stoppe vogn ved å skyve mot bufferne motsatt bevegelsesretningen.
17. Stikk aldri bremsespake, plankebit e. l. inn mellom hjulekene for å bremse. Hvis bremsespake må brukes skal den presses mot hjuleringen. Gå herunder alltid bak spaken.
18. Steng koblingskranene før bremseslanger kobles fra hverandre. Slangene kan ellers på grunn av trykket i slangene slå ut til siden, likesom pakningsringene kan blåse bort.
19. Vær oppmerksom på faren ved å skades av het damp eller varmt vann når varmeledningsslange kobles fra hverandre.
20. Under skifting skal kappe eller liknende ytterplagg være ordentlig tilknapet, ikke henge løs.
21. Unngå så vidt mulig å koble mellom materiell som befinner seg i sporveksler. Må dette gjøres, vær da oppmerksom på stag, tunger, ledeskinner og skinnestykker så De ikke setter fast føttene. Ved sentralstilte sporveksler må De være særlig oppmerksom på dette.
22. Bruk koblet til den vognen som står stille når De skal koble til materiell som er i bevegelse.
23. Gå ikke baklengs i sporet ved kobling mellom materiell som er i bevegelse.
24. Vær forsiktig når De skal koble materiell som ikke har tilstrekkelig fritt koblingsrom. Slikt materiell må bare kobles når det står stille.
25. Gå eller spring ikke oppreist inn mellom materiell i bevegelse for å koble, hvis ikke avstanden mellom bufferne er tilstrekkelig stor (i forhold til farten).

26. Bruk sikkerhåndtaket når De skal smyge under bufferne, og gi akt på stiggrett og liknende framstående vogndele hvor klærne kan hake seg fast.
27. Vær beredt på tilbakerykk under koblingen, og ta omsyn til dette når De håndterer koblet. De må ikke koble hvis De venter sterkt tilbaketrykk, f. eks. grunnet for stor hastighet av det materiellet som er i bevegelse. Grip aldri koblet på en slik måte at det kan oppstå klemskade på hånd eller arm, eller slik at fingrene kan bli sittende fast i koblet.
28. Kobling av ledninger for elektrisk oppvarming av vogner ved varmpost eller i tog skal bare utføres av personale som er instruert om dette arbeid.
29. Husk at de elektriske ledninger er livsfarlige. Kom ikke i nærheten av dem, heller ikke med gjenstander eller vannstråle. Gå ikke opp på vogntak eller vognlast under spenningsførende kontaktledning.

Nr. 15 (j.-nr, 393 45 E.).

Damplokomotiver på stasjoner og strekninger med elektrisk banedrift.

Jfr. S.-sirk. nr. 46.

Da det no delvis brukes vedfyring på damplokomotivene blir det nødvendig for lokomotivpersonalet i større utstrekning enn tidligere å arbeide på tenderen.

I den anledning innskjeper bestemmelsene i S-sirk. nr. 46 med forbud mot å ferdes på lokomotiv og tender under spenningsførende kontaktledning.

Spesielt framheves:

- 1) Det er forbudt å befinne seg på tenderen under kjøring. Vedlempningen må derfor gå ned fra tenderen og inn i førerhytten innen lokomotivet kjører inn under kontaktledning.
 - 2) Det er forbudt å gå så høyt opp, eller å arbeide slik at man, ved ubetenksomhet, uhell eller liknende, kan risikere å komme i «farlig nærhet» av spenningsførende deler. (Se S-sirk. nr. 46 §§ 3, 10 og 11.)
- Lempning av ved på tenderen — så vel som ethvert annet arbeid — må i henhold hertil ikke foretas under spenningsførende kontaktledning uten at man har overbevist seg om at avstanden til spenningsførende deler er tilstrekkelig stor og at arbeidet kan foregå uten risiko.

Så vidt mulig må slike arbeider besørges utført:

- 1) før man kjører inn på elektrisifisert strekning,
- 2) i spor uten kontaktledning,
- 3) i spor hvor kontaktledningen kan kobles ut og jordes.

I siste tilfelle må man sikre seg som angitt i S-sirk. nr. 46 § 10, punkt 2, og man må være på det rene med hvilken del av kontaktledningen som blir utkoblet og jordet.

Til stasjonspersonalet.
» konduktørpersonalet.
» lokomotivpersonalet.
» pusserpersonalet.



Oslo, den 20. 4. 1945.

Meddelelser fra Generaldirektoratet.

Nr. 16 (j.-nr, 692/45 D.).

Arbeidstralle på linjen.

Jfr. Tr. § 79 og Sr. §§ 33 og 66.

For bruk av arbeidstralle på linjen gjelder følgende bestemmelse i Tr. § 79:

«Arbeidstralle må ikke føres ut på linjen uten at noen av linjens tjenestemenn og nødvendig mannskap følger med for i rett tid å få sporet klart.»

Til ytterligere sikring er foreskrevet at det skal vises signaler, se Sr. §§ 33 og 66.

De foreskrevne sikringsforanstaltninger kan sammenfattes i følgende 3 punkter:

1. Det skal følge med noen av linjens tjenestemenn.
2. Det skal følge med nødvendig mannskap for i rett tid å få sporet klart.
3. Det skal vises signaler.

Bestemmelsen i pkt. 1. fastslår at noen som har kjennskap til sikkerhetsbestemmelsene og toggangen alltid skal medfølge.

Fordringene etter pkt. 2 og 3 må ses i sammenheng. En arbeidstralle på skinnegangen er et farepunkt og dette farepunkt skal kunne fjernes i «rett tid» ved hjelp av «nødvendig mannskap».

Sporet er klart i «rett tid» når et tog kan passere det sted hvor farepunktet (arbeidstrallen) var uten at den ordinære kjørehastighet må nedsettes. Begrepet «nødvendig mannskap» er det mannskap som er nødvendig for å få trallen fjernet fra sporet i «rett tid». Under disse forutsetninger er bestemmelsen om signalføring etter Sr. § 66 for en arbeidstralle under fart oppstilt.

Bestemmelsene om signalføring etter Sr. § 66 må altså ikke anvendes separat uten at samtidig fordringen om «nødvendig mannskap» for å få sporet klart i «rett tid» er oppfylt. Man må her i hvert enkelt tilfelle bedømme kravet til «nødvendig mannskap» ut fra forskjellige forhold

således oversiktligheten på den banestrekning man skal kjøre og muligheten for uregelmessigheter ved toggangen som man ikke til enhver tid kan få beskjed om gjennom telefon eller på annen måte. Forholdet kan være slik at det ikke i noe tilfelle er mulig å få trallen brakt av sporet i «rett tid» selv om man har med aldri så meget mannskap. I et slikt tilfelle må arbeidstrallen betraktes som et farepunkt og bestemmelsene for signalføring etter Sr. § 66 for en arbeidstralle under fart gir ikke lenger den nødvendige sikkerhet. Arbeidstrallen eller eventuelt den strekning trallen skal befare må da dekkes med signaler etter Sr. § 33, på samme måte som bestemt for arbeidstraller som skal gjøre «lengere opphold» på linjen.

Hva det forstås med «lengere opphold på linjen» må avgjøres skjønnsmessig, da begrepet vil variere på de forskjellige banestrekninger. På baner med sterk trafikk, hvor tog som er ute av rute kan ventes når som helst, må ofte en kortvarig stans på linjen betraktes på samme måte som et timelangt opphold på en trafikksvak bane, hvis man ikke til enhver tid har anledning til å få nøyaktig underretning om toggangen.

Man må i alle tilfelle passe på at man får den nødvendige sikkerhet.

Nr. 17 (j.-nr. 484/45 D.).

Bremsing av vogner.

Det er inntruffet tilfelle hvor skiftebetjeningen stopper vogner som ikke er utstyrt med håndbremse eller hvis håndbremsen ikke er fullgode, ved hjelp av snø eller grus som sparkes opp på eller legges på skinnene.

Dette er ingen betryggende og sikker og heller ikke forskriftsmessig måte å stoppe vogner på og må derfor ikke benyttes. Særlig vil en slik framgangsmåte være farlig ved stasjoner med sikringsanlegg i forbindelse med isolerte sporfelter, idet sikkerheten ved slike anlegg er basert på at det er umiddelbar berøring mellom skinne og hjul uten isolerende mellomlag. Under slike forhold vil f. eks. innkjørhovedsignal kunne bli stilt til «kjør» til spor som er besatt av materiell.

En innskjerper bestemmelsen i Hst. sirk. nr. 316 § 13 om at vogner som ikke er utstyrt med bremsen eller hvis bremsen ikke er fullgode, skal følges på plass av lokomotiv eller stoppes med bremsesko eller med annen bremseinnretning.

Til stasjonspersonalet.

- » konduktørpersonalet.
- » linjepersonalet.



Oslo, den 12 juli 1945.

Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 18 (j.-nr. 370/0).

Reisende i vogner som skal skiftes bort og hensettes.

På grunn av et inntruffet tilfelle hvor en reisende kom tilskade som følge av at vedkommende var kommet med en vogn under dens bortskifting for å hensettes, innskjerpes at konduktørpersonalet eller i tilfelle stasjonspersonalet må påse at reisende ikke befinner seg i vogner som skal hensettes og likeledes at reisende ikke stiger på slike vogner.

Ifølge Grønne bok del A side 202 skal konduktørpersonalet når de reisende har forlatt toget på dets endestasjon visitere vognene for å se etter eventuelle etterglemte ting. Herunder må det samtidig påses at alle reisende har forlatt vognene.

På samme måte må det også forholdes når vogner på underveistasjon skal utsettes av togene.

Nr. 19 (j.-nr. 1031/45 E.).

*«Vender for prøving» på elektriske lokomotiver
og motorvogner.*

Foranlediget av et inntruffet tilfelle innskjerpes:

Før ledning for prøvestrøm kobles til lokomotiv eller motorvogn i verksted eller lokomotivstall skal «vender for prøving» først være lagt i stilling «prøving». Derved unngås at hovedtransformatoren, strømavtageren og forskjellige deler blir spenningsførende.

Når prøvestrøm er påsatt, er det forbudt å oppholde seg på lokomotiv- eller vogntaket eller i farlig nærhet av deler som normalt fører høyspenning, hvis delene ikke er forskriftsmessig jordat.

Ukyndige må ikke koble prøvestrøm til lokomotiver eller motorvogner.

Nr. 20 (j.-nr. 1031/45 E.)

Feil ved høyspenningsbryter.

Det har hendt at høyspenningsbryteren på et lokomotiv type EL 8 ikke lot seg koble ut på grunn av feil i selve bryteren. Til tross herfor gikk lokomotivet flere turer før det ble satt ut av tjeneste.

Når høyspenningsbryteren ikke kan kobles ut, er alle releer og apparater som skal beskytte lokomotivet ved feil og uriktig betjening maktesløse. Lokomotivet må derfor utskiftes snarest mulig. Hvis lokomotivet brukes fram til togets endestasjon, må lokomotivføreren være spesielt oppmerksom på om andre uregelmessigheter skulde oppstå og i nødssfall senke strømvtageren.

Til stasjonspersonalet

- » konduktørpersonalet
 - » lokomotivpersonalet.
 - » pusserpersonalet.
 - » verkstedpersonalet.
- } (ved elektrisk banedrift)



Oslo, den 22 novbr. 1945.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 21 (j.-nr. 1172/45 D.).

Kjøring av lokomotiv med avtatte koblestenger.

Det har fra tid til annen, inntruffet store skader på veiv- og koblestenger fordi lokomotiv er blitt satt igang med bare en koblestang tatt av. (Den tilsvarende koblestang på motsatt side av lokomotivet var ikke tatt av).

Det innskjerpes derfor at hvis noen av koblestengene må tas av, må også tilsvarende koblestenger på den annen side tas av. Lokomotivet må aldri gå koblet bare på en side da dette kan føre til akselbrudd, brudd på veivstenger, koblestenger eller på veiv- eller kobletapper.

Nr. 22 (j.-nr. 1635/45 E.).

Angående elektriske lokomotivers og motorvogners strømvtagere.

Fra tid til annen hender det at strømvtagere som er i ustand skader kontaktledningen. Således har det forekommet et par tilfelle i Drammen distrikt, idet motorvogn har kjørt med strømvtagere som har mistet et horn. I Oslo distrikt har ledningsuhell inntruffet, fordi kobberkontaktstykkene på strømvtagerne (lok. type El. 5) har vært så nedslitt at det har oppstått dype spor i aluminiumholderen.

I et par av tilfellene har lokomotivføreren vært oppmerksom på at strømvtageren var i ustand, men har fortsatt kjøringen.

En skade på kontaktledningen er en så alvorlig sak, at det ikke er riktig å ta den risiko som framføring av et lokomotiv eller en motorvogn med så alvorlige strømvtagerveil medfører.

Når lokomotivpersonalet visiterer lokomotivet før, under, og etter kjøringen skal det, så vidt mulig, se etter at strømvtageren er i god stand. (Lokomotivtaket skal ikke bestiges, uten i de tilfelle foreskrevne

sikkerhetsforanstaltninger kan treffes). En strømavtager med mangler som muligens kan føre til skade på kontaktledningen, må ikke brukes.

Lokomotivstallenes personale må under revisjonene bl. a. undersøke at strømavtageren og spesielt dens toppstykke ikke har brist eller andre feil og at formen (toppstykkets profil) er riktig. Kontaktstykkene i toppstykket må utskiftes i tide. Avmeldte feil rettes snarest.

Alt lok.personale	}	elektr. lok. og motorvogner.
» lok.stallpersonale		
» verkstedpersonale		
» ledningspersonale.		



Oslo, den 26 januar 1946.

19

Meddelelse
fra
Hovedstyret.

Nr. 23 (j.-nr. 73/46 B).

Instruks for linjevisitasjon.

Hensikten med «visitasjon» og med «befaring» (også benevnt «gangvisitasjon») er klarlagt i S.sirk. nr. 6 § 2.

Av den definisjon som er gitt her kan utledes at en «visitasjon» ikke omfatter så stort område som en «befaring». I alminnelighet vil det være tilstrekkelig at en «visitasjon» omfatter selve skinnegangen og de deler av banelegemet som kan sees fra denne.

Grunnlaget for at en «visitasjon» kan utføres så vidt enkelt er den at baneformannen ved regelmessige «befaringer» skaffer seg et inngående kjennskap til hele sin avdeling, se S.sirk. nr. 5 § 8. Under disse befaringer skal han bringe på det rene at alt er i den stand som er nødvendig for at sikkerheten og et økonomisk vedlikehold overholdes og hvis ikke, sørge for at eventuelle mangler snarest blir utbedret. Et sår i en matjordkledd skråning eller i en overvannsgrøft, en begynnende undergraving av fundamentet i en stikkrenne, for å nevne noe, er skader som kan stelles ved små midler når de tas i tide. Hvis slike tilløp til skader får utvikle seg ukontrollert kan de derimot foranledige store uttellingar til utbedring samtidig som driftssikkerheten kan bli truet.

Det er klart at det ikke kan fastsettes bestemte regler for hvor ofte det skal foretas befaring, se S.sirk. nr. 6 § 6. Hver enkelt linjeavdeling må bedømmes individuelt i så måte og tiden som medgår til en befaring likeledes. Som alminnelig regel er anført at det skal foretas én befaring i uken, «som regel» heter det. Enkelte avdelinger eller deler av avdelinger kan være slik at det til sine tider kan være nødvendig med mer enn en befaring i uken, ved andre avdelinger kan forholdene være så enkle at det kan greie seg med en befaring t. eks. hver annen uke. Hovedregelen skal være den at baneformannen til enhver tid skal ha så godt kjennskap til *hele* sin avdeling (ikke bare skinnegangen) at det så vidt mulig ikke skal skje noe uventet. Under og etter t. eks. sterke regnskyll og andre ugunstige værforhold må han derfor ved ekstra befaringer søke å sikre seg mot dette. (S.sirk. nr. 5 § 12.)

Om vinteren, når linjen og dens byggverker er dekket av snø, er det ofte lite man oppnår ved en befarings til fots. Under slike forhold kan disse befaringer forenkles i den utstrekning det finnes forsvarlig.

Angående bruk av tralle ved befaringer vil det fremgå av hva der er sagt i det forangående at dette i alminnelighet ikke vil være mulig. Befaringen skal jo så å si foregå «på tvers» av skinnegangen. Det kan selvsagt tenkes avdelinger så enkle at man har oversikt over hele avdelingen fra skinnegangen både på langs og på tvers, men selv da vil bruk av tralle lett føre til at man utfører befaringen med harelabb. Det er derfor foreskrevet at befaringer skal utføres til fots (som «gangvisitasjon»).

Anordning av befarings må selvsagt ikke overdrives, hyppigheten må stå i forhold til den nytte baneformannen har av den til å få det kjennskap som han til enhver tid må ha til *hele* sin linjeavdeling. Det vil derimot ikke være forsvarlig å la befaringsene til fots i sin alminnelighet utgå.

Alt linjepersonale.



Oslo, den 12 febr. 1946.

Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 24 (j.-nr. 83/46 D).

Visitasjon av lokomotiver og vogner.

Ved et motorvogntogs innkjør til en stasjon avsporte motorvognen i et skinnekryss. Årsaken til avsporingen er sannsynligvis at et drevkapsel er løsnet og er falt ned på skinnen. Den ene festebolten for drevkapslet har manglet mutter. Hullet for splittpinne til sikring av mutteren viste seg å være helt fylt med oljeblandet støvmasse, hvilket tyder på at splittpinnen har manglet i lengere tid.

Det er nødvendig for å unngå fare at det ved visitasjon av lokomotiv (herunder motorvogn) eller vogn blir påsett at alle deler som kan løsne og falle ned i skinnegangen er forsvarlig festet. Det må således påses at muttere er sikret, splittpinner på plass m. v. Likeledes må en være merksam på eventuelle sprekker etter brudd i materialet.

Lokomotivførerne og vognvisitørene må ved visitasjon iaktta dette. Likeledes må konduktørpersonalet hvis slike feil oppdages og feilen ikke kan rettes straks, rapportere forholdet til stasjonsmesteren forat vognvisitør i tilfelle kan bli tilkalt.

Hvis feilen ikke kan rettes straks og den kan medføre fare må etter samråd med lokomotivmester henholdsvis vognvisitør lokomotivet eller vognen settes ut av toget.

Nr. 25 (j.-nr. 3301/42 D).

Betjening av signalanlegg.

Ifølge Tr. § 100, 1ste passus skal fast signalapparat, hvorfra innkjørsignal skal gis, alltid vise stoppsignal inntil tog nærmer seg. Kjørsignal bør dog om mulig vises så tidlig at toget får signal 17 fra forsignalet når det nærmer seg dette. Å vise innkjørsignal fra fast signalapparat unødig lang tid før toget kommer, er ikke riktig, og det må i hvert fall ikke gjøres hvis det er sannsynlig at toget må stoppes utenfor stasjonen, og at hovedsignalet således atter må stilles tilbake i normalstilling før toget kommer.

Viser hovedsignalet «Kjør» og tilhørende forsignal, signal 17, har togbetjeningen lov til å gå ut fra at hovedsignalet ikke stilles til stopp umiddelbart foran toget og hastigheten behøver derfor ikke å nedsettes lenger enn hva innkjørforholdene for øvrig tilsier.

Når et innkjørhovedsignal først er stillet i «Kjør» er det derfor som regel uriktig å stille det tilbake i «Stopp» før toget er kommet inn. Det kan dog gjøres hvis det må anses som tvingende nødvendig, f. eks. for å avverge fare (eventuelt en større fare).

Stilles signalene tilbake i stoppstilling mens toget befinner seg mellom forsignal og hovedsignal, kan det ikke påregnes at toget kan stoppe foran hovedsignalet, men togbetjeningen må selvsagt gjøre hva gjøres kan for å stoppe toget hurtigst mulig.

Nr. 26 (j.-nr. 89/46).

Låsing av sporveksler.

På foranledning gjøres merksam på at en sporveksel som sikres ved hjelp av kontrollås eller med klave og hengelås ikke kan anses som låst med mindre nøkkelen er tatt ut av låsen. Sikres sporvekselen med klave, må denne på forhånd være skrudd godt til før den låses.

Nr. 27 (j.-nr. 82/46 D).

Koblingskraner for luftbremsen.

Det kan forekomme at presenninger med tilhørende festebånd under togets gang, f. eks. ved sterk vind, kan komme i forbindelse med koblingskranene til luftbremsen og stenge av disse. Dette kan føre til at toget ikke får tilstrekkelig bremskraft med derav følgende fare.

Under pålegging av presenninger må senderstasjonene være merksam på dette forhold.

Til stasjonspersonalet.

- » lokomotivpersonalet.
- » konduktørpersonalet.
- » vognvisitører.



Oslo, den 26 april 1946.

Meddelelse fra Hovedstyret.

Nr. 28 (j.-nr. 198/46 D).

Maskinskader på lokomotiver.

Antallet av inntredende maskinskader på damplokomotiver synes stadig å øke.

Særlig har det i den senere tid intruffet mange tilfelle av brudd på veiv- og koblestenger. Av disse er det særlig koblestenger med «åpent» hode som er utsatt for brudd. Disse stenger har man også tidligere hatt dårlige erfaringer med, og de blir derfor etter hvert erstattet med nye stenger med «lukket» hode. Men også stenger med «åpent» hode kan være driftsikre når de i verksted og drift vies særlig omhu. Således må det under montering av stengene påses at understykkene er nøye tilpasset stangen, at festeboltene er nøyaktig tilpasset og blir godt tilsatt og sikret. Når en av de to festebolter senere må utbyttes på grunn av brudd eller fordi den er løsnet, må samtidig den annen festebolt for sikkerhets skyld erstattes med en ny. Dette er av stor viktighet, da det er fare for at den tilsynelatende uskadde festebolt i den tid den alene har tjent som feste for understykket har vært så hardt påkjent at materialet er svekket, selv om bolten for øvrig ser ut til å være i orden. De således utskiftede bolter skal straks ødelegges så de ikke senere ved en feiltagelse blir tatt i bruk igjen.

Av andre årsaker til stangbrudd kan nevnes:

1. En splittpinne eller mutter er falt av med den følge at en stang er falt ned, hvilket videre har ført til at samtlige stenger på lokomotivet er blitt ødelagt.
2. En mutter på bakre bremsebom er falt av, hvorved bremsestellet har fått anledning til å slenge ut til siden så bremsebolten har kommet i kollisjon med koblestangen.
3. Videre har det forekommet at stenger er blitt ødelagt under forsøk på å kjøre eller trekke lokomotivet videre med en nedkoblet defekt koblestang uten samtidig nedkobling av den tilsvarende koblestang på motsatt side av lokomotivet.

Bortsett fra at disse skader påfører jernbanen store utgifter til reparasjoner, setter de lokomotivene ut av drift i lengere tid. Stangforbruket har også i den senere tid vært så stort at de private verksteder som leverer nye stenger ikke har klart å tilfredsstille behovet. Lokomotiver som ellers kunne gjøres i stand og tas i bruk, blir derfor stående og vente på stenger.

De fleste skader må sikkert tilskrives den i de senere år senkede reparasjonsstandard for lokomotivene. Man kan dog ikke se bort fra at skadene ofte inntreffer også på lokomotiver som er forholdsvis nyreviderte.

Under de nåværende vanskelige forhold er det naturligvis om å gjøre å holde lokomotivene mest mulig i drift og man må derfor henstille til alle tjenestemenn som har med lokomotivene og deres drift å gjøre, å gå særlig aktivt inn for å redusere skadenes antall og eventuelt begrense deres størrelse mest mulig.

Ledelsen må således under planlegging og inspeksjon stadig ha for øye at arbeidet tilrettelegges slik at orden og påpasselighet framelskes.

Verkstedspersonalet må vise særlig omhu under montering og etter endt reparasjon, spesielt gå over bolter, muttere og sikringer for å kontrollere at alt er i orden.

Pusserpersonalet og det øvrige personalet i lokomotivstallene må legge vekt på at lokomotivene holdes best mulig rengjort, at inspeksjonsgraver er ryddet; eventuelle lysanlegg og håndlamper er i orden og forhånden, og for øvrig sørge for at visitasjonen av lokomotivene kan foregå under de gunstigst mulige forhold.

Lokomotivpersonalet må spesielt gå inn for at visitasjon og klargjøring blir utført så omhyggelig som forholdene på noen måte tillater, og under drift vise særlig aktpågivenhet for å unngå skader — eller i verste fall begrense skadens størrelse.

Alt lokomotivpersonale

- » pusserpersonale
- » verkstedspersonale.



Oslo, den 21 desbr. 1946.

Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 29 (j.-nr. 2500/46 E).

Sporforandringer ved elektrifiserte baner.

Den 23 november 1946 ble kontaktledningen kjørt ned av tog nr. 706 ved km 210 på Sørlandsbanen. Samtidig ble en av lokomotivets strømvtagere ødelagt.

Årsaken til uhellet var at linjepersonalet hadde forandret sporets overhøyde, slik at kontakttrådens sideavvikelse i forhold til spormidte som normalt skal være høyst 40 cm, var økt helt opp til 82 cm. Strømvtageren gikk som følge derav opp ved siden av kontakttråden og forårsaket uhellet.

Det henvises til S-sirk. nr. 54 hvis bestemmelser herved innskjerpes.

Det må bli en ufravikelig regel at linjepersonalet under enhver sporforandring kontrollerer kontakttrådens beliggenhet i forhold til sporet ved hjelp av det dertil utleverte sikteapparat og tilkaller ledningspersonale hvis det skulle bli nødvendig.

Nr. 30 (j.-nr. 2500/46 E).

Kjøring av lokomotiver (motorvogner) med skadede strømvtagere.

Det ovenfor nevnte lokomotiv, hvis ene strømvtager var skadet, fortsatte kjøringen av tog 706 og dette gikk bra inntil lokomotivet passerte Framnesbrua mellom Skarpsno og Oslo V. Her ble imidlertid kontaktledningen revet ned og lokomotivets annen strømvtager ødelagt. Årsaken var at deler av den ødelagte strømvtager har huket seg fast i deler av kontaktledningen.

Toget ble deretter skjøvet innover mot Oslo V. av et damplokomotiv. Herunder ble kontaktledningen skadet flere steder mellom Framnes-

brua og ytre Munkedamsveibru for så til slutt å bli revet ned igjen under denne. Årsaken kan i dette tilfelle ikke ha vært annet enn at deler av de skadede strømavtagere har huket seg fast i deler av kontaktledningen.

Skadene på kontaktledningen var så mange og så store at det ble 6 timers strømstans på Oslo V.

Det er intet til hinder for at lokomotiv (motorvogn) med skadede strømavtagere kan fremføres under kontaktledningen, men lokomotivføreren må i tilfelle overbevise seg om at dette kan skje uten å risikere skade på kontaktledningsanlegget eller annet. Det er herunder ikke nok å konstatere at ingen deler raker utenfor det profil en ikke skadet strømavtager inntar i helt senket stilling, men deler av strømavtageren må heller ikke på grunn av vindtrykk, rystelser eller annet kunne komme ut av stilling. Er det fare for det, må slike deler fjernes eller surses fast. (Se også meddelelse nr. 22.)

Lokomotivpersonale ved elektrifiserte baner.
Linjepersonale ved elektrifiserte baner.
Ledningspersonale.

Kc. Bakken



Oslo, den 1 august 1947.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 31 (j.-nr. 446/47 D).

Skinnebrudd. Hjulslag.

Antall skinnebrudd utgjorde i 5-års perioden 1935—39 i gjennomsnitt 82 stk. pr. år.

I 5-års perioden 1940—44 var skinnebruddenes antall steget til gjennomsnitt 504 stk. pr. år. Antall skinnebrudd utgjorde for 1945: 603 stk. og for 1946: 449 stk. som fordeler seg slik:

Tabell 1.

	Antall brudd 1945	Antall brudd 1946
Oslo distrikt	33	59
Hamar »	225	129
Drammen »	46	115
Kr.sand »	1	19
Stavanger »	10	1
Bergen »	14	9
Tr.heim »	274	110
Narvik »	0	7
	603	449

Skinnebruddene er ifølge skinnebruddsrapportene oppgitt å være fremkommet på grunn av:

Tabell 2.

	Antall brudd 1945	Antall brudd 1946
Hjulslag	318	243
Materialfeil i skinne	27	9
Eldre feil — » —	81	139
Sveisefeil — » —	0	11
Slitasje	57	29
Diverse andre feil	34	12
Ikke angitt	86	6
	603	449

Av tabell 2 ses at antall skinnebrudd forårsaket av hjulslag utgjorde i 1945 ca. 53 % og i 1946 ca. 54 %. Skinnebrudd på grunn av hjulslag er således den mest dominerende faktor. Ifølge Hovedstyrets sirk.nr. 310 (Røde bok, side 109—110) kan vogner med hjulslag med pilhøyde inntil 1 mm (60 mm slag) tillates tatt med i tog. Det vil bety at med en hastighet av ca. 80 km/t vil kjøring med slike hjulslag øke påkjenningen i skinnen til ca. det dobbelte. Da skinnestålets evne til å motstå slag og stot blir nedsatt ved lavere temperatur, blir resultatet, at man får størst antall skinnebrudd om vinteren.

Årsaken til at skinnebruddenes antall er ca. 6-dobbelte av førkrigen må dessuten søkes i vanskeligheter med vedlikehold og fornyelse av skinnegang og rullende materiell i forbindelse med økt trafikk.

For å hindre skinnebrudd er det således av den største betydning at hjulslag søkes unngått ved riktig foreskrevet behandling og bruk av bremsene, jfr. S-sirk. nr. 3 angående trykkluftbremses. For skruebremser vises til form. nr. 709 som skal finnes oppslått i bremsevognene og hvor det er anført: «Med skruebremsen vil hjulene lett kunne fastbremses, når vognen har liten last.

For å unngå fastbremsing med derav følgende slag i hjulene må kraften på bremsehåndtaket derfor avpasses etter lastens vekt. Jo mindre last, desto lempeligere må bremsen tilsettes.

Det skal mindre kraft til på bremsehåndtaket for å fastbremse hjulene jo mindre kjørehastigheten er. Ved bremsing under avtagende kjørehastighet vil det derfor ofte være nødvendig etter hvert å slakke bremsen.

Ved lengere sammenhengende bremsing vil bremseklosstrykket stige på grunn av varmeutvidelsen i klosser og hjulringer. For at bremsen til enhver tid skal ha kjenning med klosstrykket bør han derfor under slike forhold med visse mellomrom løse noe på bremsen for så å sette den til igjen.»

For å hindre skinnebrudd er det også av betydning at største tillatte toghastigheter og akseltrykk ikke overskrides.

Har det allikevel dannet seg hjulslag forholdes det etter bestemmelsene i Røde bok side 109—110.

Nr. 32 (j.-nr. 1026/46 D).

H. L. 296

Lessing av planker og bord.

Jfr. Grøme bok del A side 178—179, Hst. sirk. nr. 454 § 12 og S.-sirk. nr. 139.

På grunn av at det ofte forekommer uregelmessigheter ved lessing av planker og bord på N-vogner, hvor det leses over stakenes overkant, innskjerpes følgende bestemmelser i S.sirk. nr. 139:

«Hvis lasten er så tynn og lett at den vil kunne gli eller blåse av vognene, skal det slås 2 å 3 tynne jernkjettinger om lasset eller anbringes samme antall tverrstykker av bord som festes til de oppstående sidestykker.

Ved glatte materialer (hovlede planker og bord) skal det minst benyttes 4 jernkjettinger eller tverrstykker med tilhørende sidestykker.»

Tverrstykkene skal være festet slik at de klemmes fast mot lasten.

Stasjonene må nøye påse at ovenstående bestemmelser blir fulgt ved opplessingen og kontrollere trafikantenes opplessing før vognene godtas for transport, jfr. Befordringsvedtektene § 57.

For å unngå uhell og ulykker er det påkrevd at lessereglene blir nøye etterkommet. Dette gjelder ganske særlig i den kalde årstid.

Nr. 33 (j.-nr. 2441/46 M).

Vogner til Flåmsbana og Hardangerbana.

Det forekommer at vogner med KK-bremse blir lesst til nevnte banestrekninger. Det forårsaker omlasting og herav følger ekstra arbeid og forsinkelse av transportene. S.-sirk. nr. 197 må derfor strengt iakttas. (I særlige tilfelle kan distriktsjefen i Bergen distrikt dispensere fra denne bestemmelse.)

Nr. 34 (j.-nr. 1138/46 D).

*Bruk av stillverk når dette er i ustand eller
under reparasjon.*

Den 15 juni 1946 oppsto en avsporing på en stasjon med komplett elektrisk sikringsanlegg under et togs innkjøring. Avsporingen var forårsaket ved at en sporveksel ble lagt om under togets kjøring over sporvekselen.

Grunnen til at den sentralstilte sporveksel som er utstyrt med vekselssperring kunne legges om mens materiell befant seg over denne, var at vedkommende isolerte sporfelt var satt ut av funksjon som følge av at stillverket var i ustand og under reparasjon.

Under togets kjøring over sporvekselen ringte togveiklokken som tegn på at togveien skulle kunne oppløses, vedkommende kontrollampe på transparenten, som skulle vært sløkt, lyste og sporvekselstilleren var ikke sperret i sin stilling.

Sporvekselen ble lagt om og avsporing fant sted.

I henhold til bestemmelser i S-sirkulære nr. 4 § 10 blir det i slike tilfelle å forholde på følgende måte:

1. Stillverksmontøren skal før arbeidet med reparasjon av stillverk settes i verk, melde dette til stillverksbetjeningen og treffe avtale om arbeidets utførelse.
2. Stillverksmontøren skriver ut en meddelelse om hva er, eller vil bli utkoblet og beskjed om hvorledes stillverksbetjenten skal forholde.

Forinnen inngrep foretas skal

3. stillverksmontøren markere de angjeldende stillere med et rødt merke som betegner at stillerne ikke må legges om før stillverksbetjenten ved særskilt undersøkelse har brakt på det rene at intet er til hinder herfor.
4. Når det er nødvendig å sette enkelte deler av sikringsanlegget ut av bruk, må det fra stillverksbetjeningens side utvises særlig forsiktighet ved bruk av stillverket.

Er f. eks. sporfelt for besatt spor satt ut av bruk, må den som betjener stillverket undersøke om sporet er fritt for materiell umiddelbart før kjøring tillates på vedkommende spor. Er vekselssperring satt ut av bruk, må den som betjener stillverket undersøke om sporvekselen er fri for materiell før sporvekselen legges om.

5. Alle feil ved stillverket som stasjonen ikke selv kan rette, skal straks meldes til stillverksmesteren.

Til alle stasjoner.

- » alt konduktørpersonale.
- » alt lokomotivpersonale.
- » bremseinstruktører.
- » togkontrollører.
- » personalet ved stillverksavdelingene.



Oslo, den 15 septbr. 1948.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 35 (j.-nr. 476/48 D).

Sikkerhetstjenestens utførelse.

De i den senere tid inntrufne ulykker på Statsbanene viser hvor overordentlig viktig det er at det vises nøyaktighet i sikkerhetstjenesten. Først og fremst må gjeldende bestemmelser iakttas nøyaktig etter sin ordlyd. Erfaringsmessig viser det seg at selv mindre og tilsynelatende uskyldige avvikelser fra bestemmelsene kan være årsak til store uregelmessigheter.

Videre må alle ordrer og meddelelser, hva enten de er skriftlige eller muntlige, gis på en nøyaktig måte med tydelig tale eller skrift.

Om signalgivning sier signalreglementets § 12:

«Ethvert signal skal gis i nøye overensstemmelse med forskrifter og med omhu, således at det tydelig på tilstrekkelig avstand kan oppfattes av den som det er bestemt for.

Foruten å velge de rette signalmidler, må derfor signalgiveren være nøye oppmerksom på alt som kan være til hinder for at signalet oppfattes riktig.»

Videre må all inspeksjon, visitasjon og kontroll skje på en nøyaktig måte for at feil og uregelmessigheter kan bli oppdaget og rettet.

Arbeidstiden, tider og klokkeslett anført i ruter og ordrer, må overholdes nøye, og anførsel av klokkeslett i telegrammer og togmeldingsbøker m. v. må også skje på nøyaktig måte. Det samme gjelder stedsangivelser og andre viktige data. Det er i det hele tatt bare ved nøyaktighet i ord og handling at misforståelser kan unngås.

Det kreves nøyaktighet i videste forstand i sikkerhetstjenesten. Det er ikke alltid tilstrekkelig at f. eks. en ordre ikke inneholder noe uriktig. Den må også være så fullstendig at den derved nøyaktig angir hva som beordres utført, på hvilket sted det skal utføres, til hvilken tid og av hvem.

Det kan ikke nok presiseres at driftssikkerheten på jernbanen er avhengig av orden, presisjon og nøyaktighet. Den

som utfører sikkerhetstjeneste, må konsentrere seg om sitt arbeid og ikke la seg distrahere ved unødig snakk, avislesing, tobakksrøyking eller andre uvedkommende ting.

Det er ingen lett sak å utføre sikkerhetstjeneste på en perfekt måte. Det er først og fremst ikke noen lett sak å kunne de mange sikkerhetsbestemmelser i ett og alt. I tvilstilfelle må vedkommende ikke unnlate på ny å sette seg grundig inn i bestemmelsene, og etterlater de allikevel tvil, må han forelegge spørsmålet for nærmeste foresatte. I det hele tatt bør enhver tjenestemann i sikkerhetstjenesten hver dag øve seg opp i orden og nøyaktighet, således at han etterhånden erverver seg den rutine som må til for å utføre sikkerhetstjeneste, ikke alene på en nøyaktig og korrekt måte, men også så hurtig som omstendighetene krever og tillater.

Til stasjonspersonalet.

- » konduktørpersonalet.
- » lokomotivpersonalet.
- » linjepersonalet.
- » elektropersonalet.



Oslo, den 15 septbr. 1948.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 36 (j.-nr. 388/48 D).

Forskyvning av last på vogner i tog.

En del gods, særlig høvellast og tildels også ballegods, har lett for å forskyve seg underveis og ved tvøren skifting.

Det vises til regler for hvordan lessing og skifting skal foregå og hvilke ekstra hjelpemidler trafikantene kan bruke for å unngå forskyvning (jfr. Grønne bok del A og Hovedstyrets sirk. nr. 316 Instruks for skiftepersonalet, Røde bok side 29.).

Det arbeides med å bedre hjelpemidlene på de strekninger det trengs mest.

Imidlertid har det vist seg at mange av de tilfelle av forskjøvet last som er undersøkt, skyldes at de gjeldende lesseregler ikke er fulgt. Dette kan ha sin grunn i slurv eller at vogner ofte lastes ved sidespor (for eks. private sidespor) hvor de folk som foretar lessingen, ikke alltid kjenner jernbanens regler og hvor kontrollen med lessingen har sviktet fra jernbanens side.

Det er et stort faremoment ved slike dårlig lessede vogner, og det blir ofte ulemper og forsinkelser ved omlasting underveis.

Stasjonspersonalet må derfor veilede trafikanter og lessere om reglene og påse at reglene er fulgt for vognene sendes. Stasjonene har ansvaret herfor, og togføreren skal i henhold til Tr. § 127 pkt. 2 c kontrollere at vognene er riktig lastet.

Også skifting må kontrolleres og forsiktighet innskjerpes.

Da transportene ofte foregår over flere distrikter, må togbetjeningen melde fra også mulige mindre forskyvninger av last på åpne vogner, for at en kan finne ut hvor og hvordan forskyvningene oppstår og øker.

Ved togenes passering av betjente stasjoner skal togekspeditorene så vidt mulig være merksom på om last på åpne vogner skulle ha forskjøvet seg, og i tilfelle søke å stoppe toget ved stoppsignal eller straks sende melding til nærmeste fremadliggende betjente ekspedisjonssted.

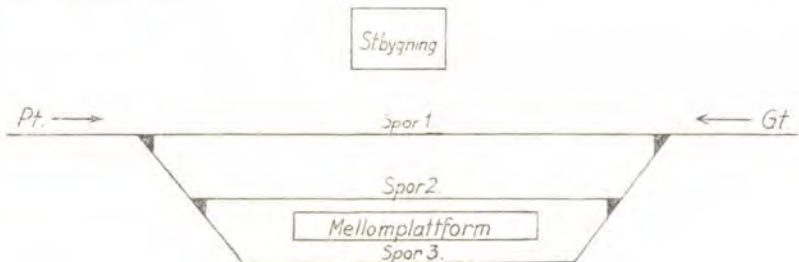
Det samme gjelder grindvakter ved bevoktede planoverganger (se S-sirk. nr. 9, pkt. 18 e).

Det er så mange tilfelle av forskjøvet last for tiden at større nøyaktighet og påpasselighet må til.

Nr. 37 (j.-nr. 16/48 D).

Uhell under togkryssing.

Et persontog og et godstog krysser ordinært på en stasjon, hvor begge tog har rutemessig stopp. Stasjonens sporarrangement framgår av denne skisse:



Persontoget kjører spor 1 og godstoget spor 2. Togekspeditorene ved stasjonen har for å spare tid, praktisert denne ordningen: Når persontoget er kommet og stoppet, er passérsignal (signal 3) vist for godstoget, som så har passert. Passérsignalet er blitt vist fra plattformen mellom spor 2 og 3 på venstre side i togets kjøreretning. Stativ er ikke satt opp her.

En dag skulle godstoget foruten å krysse persontoget også krysse et ekstratog i denne stasjon. Denne ordre var adressert til togbetjeningen i godstoget ved stasjonen. Imidlertid kjører godstoget inn på stasjonen med stor fart, gir signal 34 «Bemerket» og greier først å stoppe etterat lokomotivet og 3 vogner har kjørt opp sporveksel nr. 2, som ligger låst til spor 1 på grunn av kryssingen med ekstratoget.

Lokomotivføreren forklarer at lokomotivfyrbøteren sa til ham at stasjonen viste signal «passér» og at han godtok dette, da signalet ikke var synlig fra hans side på grunn av at sporet lå i kurve.

Fyrbøteren forklarer at han så grønt lys da lokomotivet var ca. 50 m fra stasjonsbygningen og oppfattet dette som passérsignal. Han meddelte lokomotivføreren dette uten å kontrollere signalet nærmere, idet han begynte påfyringen.

Togekspeditøren nekter å ha vist annet signal enn innkjørsignal (fra fast signalapparat) for toget, og det er ikke klarlagt hvilket grønt lys fyrbøteren mener å ha sett.

Den vesentlige årsak til dette uhell er at stasjonen pleide å vise passérsignal til et tog med fast stopp (det ble heller ikke vist stopp, når toget en dag ikke kunne passere) og at lokomotivbetjeningen ikke var samvittighetsfull nok med iakttaing av signalene. Jfr. Sr. § 44 punkt 2 og 5, Tr. § 107 punkt 8 og Tr. § 142 punkt 3 og 4.

Nr. 38 (j.-nr. 371/0).

Ulykke under utførelse av ledningstjeneste.

Under feilretting av kontaktledning kom en ledningsreparator bort i spenningsførende naboseksjon og ble drept.

Forløp.

Det ble meldt feil om natten, og det var såpass mørkt at det ikke var lett å orientere seg under feilsøkingen. Laget var derfor ikke merksam på at feilen lå like ved et punkt hvor 2 ledningsseksjoner støter sammen og hvorav bare den ene var koblet ut på forhånd.

Straks revisjonsvognen var stoppet ved feilstedet fikk en mann ordre om å jorde på den ene siden av vognen. Imens gikk ledningsreparatoren opp på taket med verktøy før han hadde fått noen arbeidsordre fra arbeidslederen. Idet arbeidslederen kommer etter opp på taket skjer ulykken. Arbeidslederen ser da at det går to ledninger over taket og at bare den ene er jordet på den ene side av vognen.

Årsaken til ulykken er at forulykkede ikke har avventet arbeidsordre og ikke har kontrollert at ledningen var jordet på foreskrevet måte. (S. sirk. nr. 133 § 8 punktene 15 og 16.)

Nr. 39 (j.-nr. 1487/48 E).

Korrosjon på grunn av kullstubb.

(Korrosjon = «æring» av jern, kobber, betong m. v.)

Kullstubb er mye brukt til isolering mot tele. Da kabler av alle slag angripes av kjemisk virkning fra stoffer i kullstubb og slagg, må de aldri komme i nærheten av disse ting med mindre kablen blir omhyggelig beskyttet av sand eller grus som på alle punkter hindrer direkte berøring mellom kabel og kullstubb eller slagg.

Til orientering gjengis en artikkel fra «Elektrotøknisk Tidsskrift», nr. 15 for 25. mai 1948:

«Ved en større papirfabrikk i Eidsvoll ble det på fabrikktomta i 1928 nedlagt en juteomflettet, jernbåndarmert, papirisolert blykabel $3 \times 16 \text{ mm}^2 \text{ Cu}$ for 500 V vekselspanning. På et kort stykke ca. 0,5 m, skar grøfta for denne kabelen gjennom en fylling med slagg fra fyrhuset. I 1943 oppsto det feil på kabelen. Det viste seg at både jernbåndarmeringen og blykappen på kabelen var «spist» opp på undersiden, hvor kabelen hadde vært i berøring med slaggen, men over den, hvor det var fylt sand, var kabelen ikke skadet. På det skadde sted var kappen porøs, blyet smuldret mellom fingrene. En annen kabel, som også på en kort strekning i nærheten var i berøring med slagg, viste korrosjons-symptomer. Tilfellet er av særlig interesse under nedlegging av jordkabler ved bedrifter, hvor slaggavfall fra kullfyring jo meget ofte blir nyttet ved planering av fabrikktomta. Bly er ikke så motstandsdyktig mot korrosjon som alminnelig antatt blant montører og installatører. Det angripes av f. eks. sopp- eller bakteridannelse i fuktig tre- eller murverk, lysgass, kalkhydrat, frukt, salpeter-, karbol- og konsentrert svovelsyre, kullsyresne osv. Fenolholdig tjære eller asfalt har også vært årsak til omfattende blykabelkorrosjoner.»

Av samme grunner som nevnt foran, bør heller ikke konstruksjonsdeler av **b e t o n g** komme i direkte berøring med kullstubb. Kloakk- og drenerør av betong bør således isoleres med sand eller grus, likesom kullstubb og slagg ikke må brukes som bakfyll direkte mot betong, f. eks. i landkar, fundamenter eller lignende konstruksjoner.

- Til stasjonspersonalet.
- » konduktørpersonalet.
 - » lokomotivpersonalet.
 - » linjepersonalet.
 - » elektropersonalet.



Oslo, den 16 desbr. 1948.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 40 (j.-nr. 649/48 D).

Transport av bensol (l.nr. 40).

Jfr. Bestemmelser for transport av eksplosive og ildsfarlige stoffer m. v.
side 4 og 14.

En tankvogn med bensolsprit kom til bestemmelsesstasjonen (Lø-
enga) en lørdag, men kunne ikke bli losset før den påfølgende mandag.
Det ble av distriktet reist spørsmål om det var nødvendig med vakt-
hold i dette tidsrom.

Spørsmålet ble forelagt Sprengstoffinspeksjonen, som i brev til
Hovedstyret uttaler følgende:

«Når en tankvogn med A-væsker må hensettes for en tid på et sted
hvor det kan foreligge en viss fare for brann, er Sprengstoffinspeksjonen
enig i at det bør være vakthold ved vognen.

Her må man være oppmerksom på at etter gjeldende praksis blir
det tale om lagring såfremt oppbevaringen varer lengere enn 24
timer. Sprengstoffinspeksjonen antar imidlertid at det ikke kan anses
som lagring om en tankvogn f. eks. blir stående med bensin fra lørdag
til mandag. Den må i dette tilfelle betraktes som værende under transport.

Blir en vanlig tankvogn med bensin hensatt på et sted med minst
40 meters avstand til nærmeste hus med ildsted, eller i hvert fall til
ildsted, og 15 meter til offentlig vei, så har man allerede de vanlige
sikkerhetsavstander for overgrunns bensineisterner.»

Idet en meddeler ovenstående til underretning og iakttaing, gjør
en merksam på at disse bestemmelser ikke gjør noen endring i de gjeldende
regler om beregning av vognleie.

Nr. 41 (j.-nr. 2432/48 E).

Senking og heving av strømvaktetere når kontakt- ledningen er blitt spenningsløs.

Når det oppstår en kortslutning, blir kontaktledningen spenningsløs.
Forsøk på å sette ledningen under spenning igjen mislykkes så lenge
feilstedet ikke er skilt vekk. Er feilstedet ikke kjent (det er det som

regel ikke), må det fra matestasjonen foretas «lokalisering» av feilstedet ved prøvekoplinger. Dette kan ta lang tid. Mange tog blir stående.

I enkelte tilfelle er feilen ikke på selve ledningsanlegget, men på et lokomotiv. For at matestasjonen ikke skal villedes i disse tilfelle, er det nødvendig at alle lokomotivers og motorvogners strømvaktakere senkes etter visse regler når kontaktledningen er blitt spenningsløs.

Reglene for hvordan feilstedet skal lokaliseres ved prøvekoplinger fra en matestasjon finnes i «Instruks for formenn og stasjonselektrikere i matestasjoner», S-sirk. nr. 159, bilag 3, § 8.

Reglene for senking og heving av strømvaktakere finnes i S-sirk. nr. 175.

Bare når matestasjonsbetjeningen og lokomotivbetjeningen overholder de for hver part gitte regler, oppnås at eventuell feil på et lokomotiv ikke får alle tog til å stå i lengere tid.

Senking av strømvaktakere må foretas senest 2 minutter etter at spenningen er blitt borte, selv om lokomotivet eller motorvognen er i fart.

Under heving av strømvaktakere skal berøringen med ledningen iakttas. Er føreren alene, må han derfor redusere farten eller kanskje stoppe før strømvaktakere heves. Er det imidlertid en til stede som kan se etter, kan strømvaktakere heves under fart som ikke overstiger 50 km pr. time. Den tiden strømvaktakere har vært nede, skal være minst 3 minutter.

Feil på lokomotivtak, f. eks. ved strømvaktakere, kan ofte ses. Det er derfor en god regel at lokomotivbetjeningen ser etter (så godt det lar seg gjøre uten å komme i farlig nærhet av deler som kan stå under høyspenning) om noe uregelmessig kan oppdages når lokomotivet står stille.

I august 1948 forårsaket en fugl på et lokomotivtak en lang driftsforstyrrelse på en banestrekning. Da S-sirk. nr. 175 ikke ble strengt overholdt og føreren heller ikke så opp på taket, ante han ikke før lang tid var gått at hans lokomotiv var skyld i stansen.

Ved samme anledning overholdt heller ikke matestasjonen de gitte regler nøyaktig, idet bryteren ble koblet inn for tidlig tredje gang.

I oktober 1948 oppstod også en meget stor forsinkelse fordi bestemmelsene i S-sirk. nr. 175 ikke ble overholdt. Senking og heving av strømvaktakere ble gjort, men så sent at matestasjonen forlengst hadde gått i gang med lokalisering av feilstedet. Feilen var på lokomotivet (type El 1) og bestod i at bakre luke ved oljebryteren var falt ned og forårsaket jording. (En minner samtidig om at disse luker skal kontrolleres for lokomotivet settes under spenning for dagens tjeneste.)

Minstetrykkventil for høyspenningsbryter på lokomotiver type El 8 og El 9.

I E-meddelelse nr. 1, datert 19. september 1942, innskjerpet en bestemmelsen om at minstetrykkventilen ikke må blokeres. Dette innskjerpes herved på nytt, idet det er innberettet et tilfelle av at minstetrykkventilen har vært sperret med en fyrstikk. Bryteren kan da betjenes med for lavt lufttrykk. Dette har ved innkobling til følge at bryteren ikke går helt inn, trykkluften blåser og en magnetpole kan brenne opp. Ved utkobling med for lavt trykk mestrer bryteren ikke sin oppgave og tar også selv skade av det.

Når tjenesten på lokomotivet tiltres, må en se etter minstetrykkventilen.

Overstrømrelé for jordledning på lok. type El 1.

Hvis oljebryteren faller ut når kompressor eller ventilatorer starter, skyldes dette som regel at overstrømrelé for jordledning har virket og siden ikke er blitt frigjort igjen. Det har voldt vanskeligheter i driften at dette ikke har vært tilstrekkelig kjent.

Til stasjonspersonalet.
» lokomotivpersonalet.
» elektropersonalet.



Oslo, den 7 sept. 1949.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 42 (j.-nr. 314/49 D).

Forskyvning av last på vogner.

(Jfr. medd. nr. 36, dat. 15 sept. 1948).

Det har i noen tid vært ført kontroll med forskyvning av last på vogner.

Forskyvningene har vist seg å forekomme så uregelmessig at de må skyldes flere årsaker som virker uavhengig av hverandre. Når flere av disse årsaker virker sammen, opptrer de større forskyvninger, som kan være farlige for en sikker togdrift.

En del av de viktigste årsaker er angitt nedenfor, og en må søke å unngå følgene av disse, først og fremst ved noyaktighet og påpasselighet.

Brudd på lessereglene. Fremdeles hender det ofte at vogner er lesset galt. Trafikkanter må derfor veiledes om riktig lessemåte, husk særlig bedrifter som lesser opp ved sidespor — også på linjen — hvor kontroll ofte er vanskelig.

Skifting. Det ser ut til at de store forskyvninger ofte begynner ved for hård butting under skifting, særlig på de store stasjoner, hvor det undertiden ikke blir tatt tilstrekkelig hensyn til de vogner som trenger å skiftes varsomt.

All skifting må derfor foregå varsomt slik at forskyvninger unngås.

Forskyvninger i kjørende tog. Ved kjøring oppover stigninger og særlig utover lange og bratte fall, har lasten tendens til å forskyve seg på grunn av ristingen under kjøringen, og forskyvningen økes ved rykk og butt når det kjøres eller bremses ujevnt. Er vognene da galt lesset, kan dette øke forskyvningene.

Forskyvningene under kjøringen vil som regel ha flere årsaker. På en og samme strekning med stigninger og fall kan lasten nemlig enkelte ganger være sterkt forskjøvet, mens det i andre tilfelle er liten, ja ofte slett ingen forskyvning.

Det er derfor viktig at tog og vogner behandles noyaktig etter gjeldende forskrifter.

Presenninger er ofte en hjelp mot forskyvning av hovlet trelast som erfaringsmessig ofte forskyves meget.

En må imidlertid passe på at presenningene ikke blir skadd når lasten trykker på. På trelastvogner som er lastet med ulike lange bord, må en søke å trykke tilbake enkelte bord som stikker langt fram, så de ikke river hull i presenningen.

F a n g n e t t . Som en særlig hjelp, vesentlig på vogner med hovlet trelast, er det forsøksvis forarbeidet noen få f a n g n e t t av tjøret tauverk, som legges rundt endene av lasten og festes godt så forskyvning ikke skal finne sted. De nett som er anskaffet, disponeres av Hovedstyrets driftsavdeling. Noen brukes f. t. i Bergen distrikt vestenfor Ål st., mens et par er overført til Lillestrøm st., men de nyttes også ved andre stasjoner etter særskilt avtale, som ordnes av Hovedstyrets togkontrollør.

Nettene nyttes oftest parvis med et nett i hver vognende, men det kan være nok med et nett i forreste ende av vognen hvis det kan tenkes at lasten kan forskyves bare én vei.

Hvis det allerede er lagt presenning på vognen, løses denne ved vognendene og rulles opp mot midten av vognen, så en får plass til å legge på nettene.

Nettene legges oppe på lasten ved endene av vognen og trekkes ut og ned slik at de som nevnt dekker endene av lasten. Linene i nettets øvre hjørner strammes og strekkes godt på skrå og festes forsvarlig i ring ved vogngulvet.

Linene i de nedre hjørner festes også til vogngulvet etterat nettet er ordnet som en jevnt buet pose utenom de bordender som muligens stikker langt fram.

Linene må ikke festes altfor stramt, for å unngå slakk hvis de underveis skulle bli våte og senere tørre igjen.

Samtidig med at nettene legges på, skal vognen «forskyvningsmerkes» med blåkrittstreker langs staken på begge sider av vognen for presenningen igjen legges over last og fangnett.

Når vognen sendes, skal det anmerkes på følgepapirene at fangnett er lagt på og blåstrekmerking foretatt.

Underveis i toget skal togførereren ha «nettvogner» under særlig oppsikt.

Når vognen er kommet til bestemmelsesstasjonen og skal leses av, tas nettene av, blåstrekmerkingen undersøkes, og eventuell forskyvning måles.

Nettene legges på ren bakke, brettes sammen to ganger og rulles så stramt sammen med linene inni, men en line holdes utenfor og brukes til surring.

Nettene sendes straks tilbake til depotstasjonen anført på tjenestefraktbrev hvorpå det må være anført vognnummer, stasjonsforbindelse,

dato m. v. for fangnettets benyttelse og forskyvningsmålinger på grunnlag av blåstrekmerkingen.

Depotstasjonene (f. t. Lillestrøm og Ål) samler forskyvningsresultatene for de vogner hvor nett brukes og sender oppgave over dem en gang hver måned til distriktsjefen som igjen underretter Hovedstyret (D).

På depotstasjonene henges nettene opp til tork til de igjen skal brukes, eller til de er så tørre at de igjen kan rulles sammen, hvoretter de lagres tørt til de skal brukes igjen.

Fangnettene bør bare brukes på vogner med høvlet trelast, idet uhovlede bord og planker som regel ikke vil forskyve seg nevneverdig.

Da det bare er noen få fangnett i bruk, vil en ved bruken av disse få forholdsvis sparsomme, men riktige opplysninger om forskyvning av trelast.

Den nevnte «blåstrekmerking» kan jo gjennomføres på vogner selv om fangnett ikke nyttes, og disse resultater er også verdifulle ved bedømmelse av forskyvningsspørsmålet. Stasjoner som mottar vogner som er slik merket, melder til distriktsjefen de forskyvninger de ser og måler.

Hovedstyret og distriktene vil fortsatt følge disse spørsmål og herunder også være merksam på nytten av presenninger.

Det ser ut til at den kontroll med lessing m. v. som er foretatt, har minsket forskyvningene og en vil til slutt peke på den store betydning det har at alt personale handler forkriftsmessig så forskyvninger mest mulig kan unngås.

Til alle stasjoner.

» alt konduktørpersonale.



Oslo, den 31. desbr. 1949.

Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 43 (j.nr. 1680/49 E).

Damplokomotiver på elektrifiserte baner.

Det hender stadig at kontaktledningen blir skadd på grunn av at damplokomotiver blir stående rett under isolatorer. Det siste tilfelle var på Oslo Ø. søndag 13. november 1949 kl. 7.50, da damplokomotivet i tog nr. 201 stod i spor 7 med skorsteinen rett under isolatorene i åk nr. 6.

Bærelina brant av, og hele Oslo Ø. ble strømløs i 23 min., og sporene 6, 7 og 8 ble strømløse i 2 timer og 17 min.

Slike feil må en søke å unngå.

En innskjerper bestemmelsen i S-sirk. nr. 133 § 11 siste avsnitt:

«Oppfyrte damplokomotiver og kjelevogner skal så vidt mulig aldri stilles slik at røyk og damp treffer ledningens isolatorer. Særlig gjelder dette ved lav ledningshøyde (f. eks. under og i nærheten av lave overgangsbruere og i nærheten av tunneler, overbygg osv..).»

Ved stasjoner hvor togstammen settes på plass av skiftepersonalet, må dette personale plasere togstammen slik at damplokomotiv som senere kobles til, ikke blir stående med skorsteinen rett under isolatorene.

Nr. 44 (375/0).

*Avsporing av 2 vogner i godstog mellom
Hallingskeid og Myrdal.*

Lørdag 10. april 1948 gikk 1 N- og 1 G-vogn i tog nr. 5533 av sporet i Lille-Kleven mellom Hallingskeid og Myrdal. På stakevognen ble begge hjulganger revet av. Forreste hjulpar på G-vognen sporet av og hoppet opp på stakevognen.

Den ene buffer på N-vognen manglet kile. Man antar at denne buffer har glidd et stykke ut under togets kjøring gjennom en kurve og at brystningen på bufferrammen derved kan ha lagt seg mot kanten av hullet i bufferplaten idet vognen kom inn i en kontrakurve. Vognen er som følge av dette blitt for stiv og har gått av sporet.

Da det av og til hender at kiler i buffere faller ut, er det nødvendig med ettersyn av disse i driften.

Til stasjonspersonalet

- » konduktørpersonalet
- » lok.personalet
- » vognvisitørene
- » ledningspersonalet.

Bk.



Oslo, den 20. desbr. 1950.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 45 (j.nr. 2833/50 B).

Omtenksomhet i sikkerhetstjenesten.

Tirsdag den 6. juni 1950 inntraff solsllyng på skinnegangen ved km 39,234 mellom Spikkestad og Lier.

Tog nr. 527 gikk fra Spikkestad i rute kl. 13.29. Lokomotivføreren merket intet usedvanlig ved passering av nevnte strekning, men skinnegangen må være blitt presset ut da toget passerte, idet togføreren, som befant seg i bakre vogn (CDFo), merket en kraftig rystelse i vognen. Kjøre hastigheten var ved anledningen ca. 60 km pr. time.

Toget stoppet foran innkjørhovedsignalet ved Lier stasjon, og togføreren sprang fram til stasjonen for å melde fra.

Denne forutseenhet gjorde at linjeblokken ikke ble frigitt for tog nr. 507, som sto på Spikkestad og ellers ville ha kjørt derfra straks tog nr. 527 var kjørt inn på Lier stasjon. Linjepersonalet ble straks varslet, og det viste seg at skinnegangen var trykket ca. ½ meter til side fra km 39,234 til 39,261.

Distriktsjefen har uttalt sin anerkjennelse til togføreren i tog nr. 527 for utvist omtenksomhet ved å stoppe toget utenfor Lier stasjon for å hindre at blokkstrekningen ble frigitt for tog nr. 507.

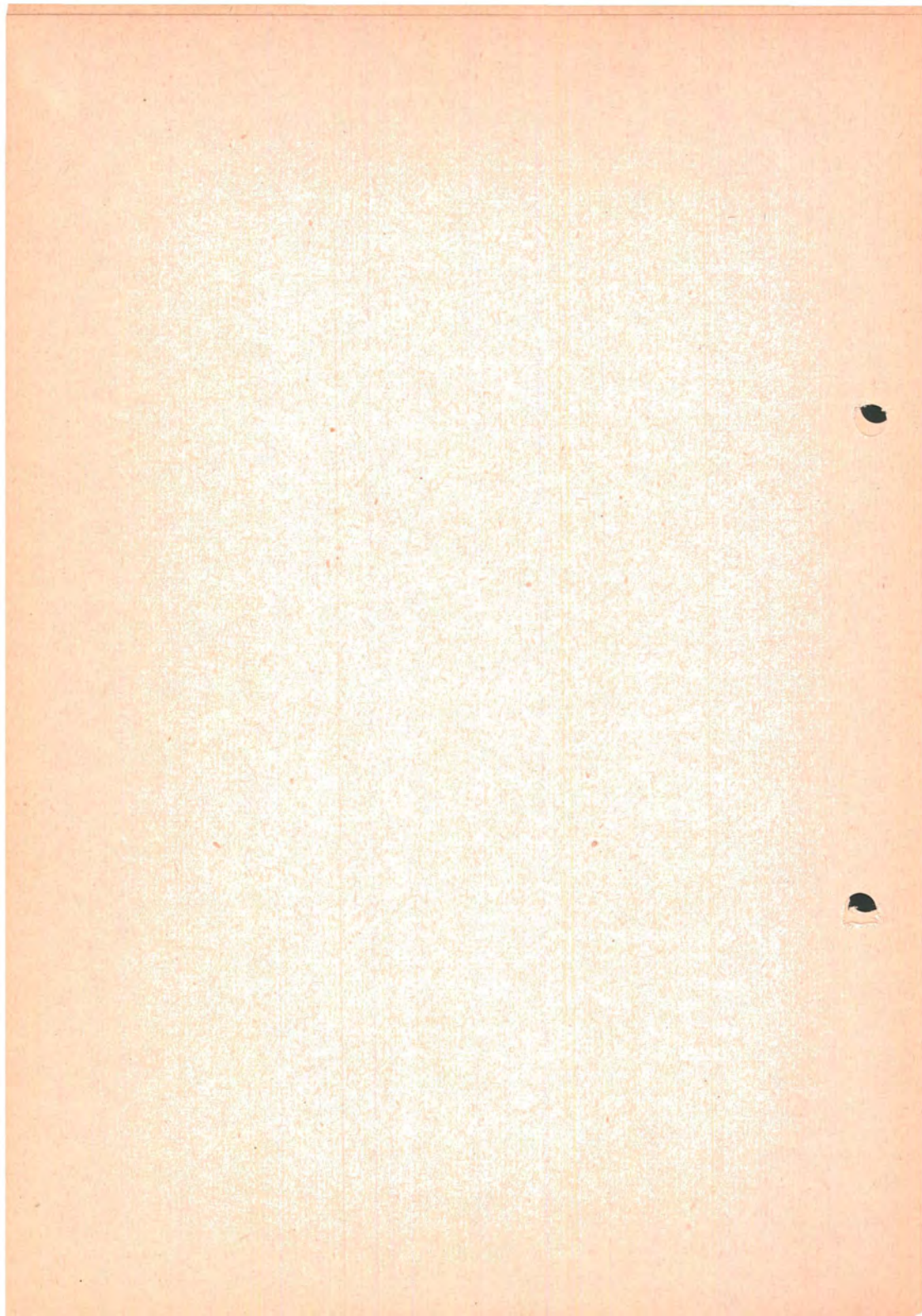
Nr. 46 (j.nr. 170/5).

Brann i åpen stykkgodsvogn.

I et godstog på dampdrevet strekning oppsto nylig brann i en stykkgodsvogn, T13, lastet med tomkasser (sprinkelkasser med treull), oljefat, landbruksredskaper m. m. Toget besto av 48 aksler, og nevnte vogn gikk som annen vogn fra lokomotivet. Årsaken til brannen er antakelig gnister fra lokomotivet, som har antent den tørre treullen i tomkassene.

Stasjons- og konduktørpersonalet har ansvar for at lett tennbart gods som er lesset på åpne vogner, er sikret mot antennelse ved gnister fra lokomotivet, jfr. Grønne bok del A side 159, og at slike vogner er plassert i toget i samsvar med bestemmelsene i trykk nr. 402, § 28.

Til alt personale.



Bk



Oslo, den 29. mars 1951.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 49 (j.nr. 56/51 D).

Sporrensere med svingbare buffere.

På den nyeste type sporrensere med underhengt plog er bufferne i sporrenservognens bakre ende laget slik at de kan svinges opp. Dette er nødvendig for å få svingt de bevegelige vinger på sporrenseren inn bak vognen.

De svingbare buffere skal normalt stå i *nedsvingt stilling* (som vanlige buffere), så vel når sporrenseren er i bruk som når den er hensatt. Bufferne låser da samtidig vingene fast. De skal svinges opp bare hver gang det er nødvendig for å få de bevegelige vinger svingt ut eller inn.

Det er nylig inntruffet et uhell fordi bufferne på en slik sporrenser ikke var svingt ned i normalstilling. En stasjonsbetjent som skulde kople mellom sporrenseren og en losjivogn, var ikke merksam på at bufferne sto i oppslått stilling. Han blev klemt mellom sporrenserens ene ving og veggen på losjivognen da han gikk mellom vognene for å kople.

Personalet (særlig skiftebetjeningen) må være merksam på ovennevnte forhold.

Nr. 50 (j.nr. 7/2).

Ro og orden innen jernbanens område.

(Jfr. Grønne bok del A side 8—9.)

I henhold til § 7 pkt. 1 i Befordringsvedtekter for N S B har berusede personer ikke adgang til togene.

Stasjons- og konduktorbetjeningen har i henhold til Grønne bok del A side 8—9 og 188 plikt til å holde berusede personer vekk fra stasjoner og tog.

På foranledning av flere tilfelle hvor berusede reisende har falt av tog under fart, innskjerpes ovennevnte bestemmelser.

Foruten den store risiko for ulykker som er forbundet med å ha berusede folk i toget, vil en beruset reisende som regel også være til sjene for medreisende. Det er derfor nødvendig strengt å håndheve ovennevnte bestemmelser.

Når det i et tog finnes reisende som er beruset, har konduktørbetjeningen plikt til så vidt mulig å holde vedkommende under oppsikt inntil vedkommende kan bli satt av på et beleilig sted.

- Til stasjonspersonalet.
- » konduktørpersonalet.
 - » lokomotivpersonalet.
 - » linjepersonalet.
 - » vognvisitorene.



Oslo, den 20. desbr. 1951.

Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 51 (j.nr. 56/51 D).

Sporrensere med svingbare buffere.

Meddelelse nr. 49 har fått en feilaktig ordlyd og utgår. Den erstattes av nedenstående:

På den nyeste type sporrensere med underhengt plog er bufferne i sporrenservognens bakre ende laget slik at de kan svinges opp. Dette er nødvendig for å få svingt de bevegelige vinger på sporrenseren inn bak vognen.

De svingbare buffere skal alltid stå i nedsvingt stilling, normalstilling, når sporrenseren ikke er i bruk som virksom sporrenser. De skal stå i oppsvingt stilling bare i den tid sporrenseren går virksom

Det er inntruffet uhell fordi bufferne på en slik sporrenser ikke var svingt ned i normalstilling. En stasjonsbetjent som skulle kople mellom sporrenseren og en losjivogn, var ikke merksam på at bufferne sto i oppsvingt stilling. Han ble klemt mellom sporrenserens ene ving og veggen på losjivognen da han gikk mellom vognene for å kople.

Betjeningen på sporrensere og skiftebetjeningen må være merksam på ovennevnte forhold.

Nr. 52 (S 3669 M 22).

Brann i elektrisk motorvogn.

(Jfr. S-sirk. nr. 59 og 350.)

En elektrisk motorvogn ble på grunn av branntiløp satt ut på en underveisstasjon og derfra trukket til hovedstasjonen, hvor den ble hensatt ubevoktet utenfor en lok.stall. Over 7 timer etter at vognen var hensatt, blusset brannen opp, og vognen ble meget sterkt skadet.

Det er nødvendig at det i slike tilfelle holdes vakt ved brannstedet inntil det er konstateret at brannen ikke kan blusse opp igjen.

Årsaken til ovennevnte brann antas å være at en kabel har ligget og gnisset mot en skarp jernkant, slik at isolasjonen er blitt skadet.

Nr. 53 (372/0).

Avsporing som følge av for tidlig iverksatt linjebrudd.

I h. t. ordre fra DC. skulle det tidlig en morgen foretas linjebrudd for masseutskifting i nordre ende av en stasjon i tidsintervallet mellom 2 ordinære tog. Stasjonen var ikke betjent for det første av disse tog.

Kvelden før ble et nattgodstog på vedkommende strekning innstilt på grunn av betydelig forsinkelse, og det ble samtidig gitt telegrafisk ordre om kjøring av dette tog som ekstratog (B-rute). Den telegrafiske ordre er mottatt også ved ovennevnte stasjon, som dog ikke skulle være betjent for ekstratoget. Vedkommende baneformann var imidlertid ikke å treffe på daværende tidspunkt. Stm. glemte senere å underrette baneformannen.

Ekstratoget ble noe forsinket og passerte nevnte stasjon omtrent i rute for det siste ordinære tog før linjebruddet. Arbeidsformannen antok at det var det ordinære tog som hadde passert, og han lot laget gå i gang med å fjerne skinner og sviller og å grave ut masse uten ordre fra ansvarshavende tjenestemann, som ennå ikke var kommet til stede.

Den ansvarshavende tjenestemann (baneformannen) møtte til tjeneste ca. $\frac{1}{2}$ time for sent. Han så at arbeidet med masseutskifting var satt igang og antok at arbeidsformannen hadde forhørt seg om toggangen. Han satte opp stoppsignaler i h. t. Sr. § 33, men fulgte ikke bestemmelsene om minste avstand fra farepunktet.

Snart etter kom det ordinære tog, som var ca. 1 time forsinket. Lokføreren ble merksam på stoppsignalet, men fikk ikke stoppet toget tidnok. Boggien og det forreste drivhjul på lokomotivet gled ned i det utgravde hull. Lokomotivet ble en del skadet, og avsporingen voldt store forstyrrelser i toggangen, idet linjen var sperret i ca. 6 timer.

Ved denne anledning er det gjort følgende feil:

1. Baneformannen har som ansvarshavende tjenestemann møtt til tjeneste ca. $\frac{1}{2}$ time for sent og har unnlatt som påbudt å foreta undersøkelse om toggangen, jfr. S-sirk. nr. 15 og nr. 242 pkt. 8. Videre har han ikke fulgt bestemmelsene i Sr. § 33 om minste avstand fra farepunktet for oppsetting av stoppsignaler.

2. Arbeidsformannen har satt i verk linjebruddet uten den påbudte ordre fra ansvarshavende tjenestemann, jfr. S-sirk. nr. 242 pkt. 2.

3. Stm. har glemt å underrette baneformannen om ekstratoget, jfr. Tr. § 123 pkt. 2.

Nr. 54 (370/0).

*Uhell under kryssing mellom rutegående tog
og tog uten bestemt rute.*

Et godstog X ble kjørt som ekstratog etter Tr. § 49. Det passet å la dette tog krysse det rutegående godstog Y på A stasjon. Tog Y skulle etter sin rute passere denne stasjon.

A stasjon har elektrisk sentralstillverk og bl. a. utkjørhovedsignal med forsignal, men ikke linjeblokk. Det er også satt opp dvergsignaler ved middel mellom togspor.

Tog X kom først og kjørte inn på stasjonen, men ble etter ordre fra txp. stoppet for opplessing av gods med den bakre del av toget stående utenfor middel. Txp. stiller innkjørsignal for tog Y som var meldt fra nabostasjonen 3 min. før tog X kom, og han deltar deretter i godsopplessingen. Utkjørhovedsignal med forsignal viser stopp for tog Y, og dvergsignalet ved middel viser signal 23 e. Samtidig med avgangsmeldingen forespur txp. på nabostasjonen om han skal stoppe tog Y for underretning om kryssingen i A. Txp. på A svarer nei. Tog Y kjører med stor fart inn på A stasjon. Lok.føreren overser forsignalet for utkjørhovedsignal. Først da han får se tog X på stasjonen, spør han lok.fyrboteren om forsignalet varslet stopp. Lok.fyrboteren svarer ja. Idet toget passerer txp. som står på plattformen for å underrette om kryssingen, går bremsene på for fullt, men for sent. Toget kjører forbi dvergsignal (signalbilde 23 e) ved middel og inn i bakre del av tog X og forårsaket stor materiell skade. Således ble 2 vogner total-skadd, 6 vogner gikk av sporet, og sammen med loket ble disse endel skadd. Et dvergsignal og utkjørhovedsignal ble kjørt ned, og en sporvekseltunge ble ødelagt. Linjen ble sperret i ca. 13 timer. Man skal nedenfor peke på de feil som ble begått og nevne de bestemmelser som ble overtrådt:

1. Lok.føreren i tog Y overså at forsignalet varslet stopp i utkjørhovedsignalet. Jfr. Tr. § 137.
2. Lok.fyrboteren oppfattet at forsignalet varslet stopp i utkjørhovedsignalet, men unnlot som påbudt i Tr. § 142 pkt. 3, å meddele dette til lok.føreren.
3. Lok.føreren skulle ha stoppet toget foran dvergsignal ved innkjørtogveiens slutt, se Tr. § 99, pkt. 1, Sr. § 26, pkt. 2 og Sr. § 40 pkt. 6 (till. III).
4. Txp. på A stasjon fulgte ikke hovedregelen i Tr. § 123 pkt. 3 (tillegg XIV). Det var her anledning til å underrette tog Y på nabostasjonen om kryssingen med tog X, og da var det txp.s plikt å gjøre

dette. Når han feilaktig unnlot å forholde slik, burde han i henhold til nest siste passus i Tr. § 123 pkt. 3 (jfr. også Tr. § 102) ha stoppet toget utenfor stasjonen for underretning, idet det var særlige grunner til stede til å påby forsiktighet under innkjøringen.

5. Txp. viste ikke stoppsignal med håndsignal, signal 1 a, som påbudt i Tr. § 107 pkt. 3 og Sr. § 24, pkt. 3. Bruk av signal 1 a eller b i slikt tilfelle er bare sløffet for stasjoner på strekninger med linjeblokk. Jfr. S-sirk. nr. 38, B, pkt. 1.

Hovedstyret innskjerper alle bestemmelser som omhandler togkryssing og ekspedisjon av tog på stasjoner. Man pålegger vedkommende tjenestemenn å overholde bestemmelsene nøyaktig, eventuelt påse at de blir overholdt.

Til stasjonspersonalet.

- » konduktørpersonalet.
- » lokomotivpersonalet.
- » linjepersonalet.
- » vognvisitørene.

Bk ✓



Oslo, den 23. mai 1952.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 55 (j.nr. 772/51 E).

Berøringsfaren ved Statsbanenes høyspente elektriske anlegg.

(Se også Meddelelser nr. 38 og 47.)

Jernbanens kontaktledning fører som kjent 15—16000 volt spenning. Denne spenning er livsfarlig, og det hender dessverre av og til ulykker ved at personer kommer i berøring med eller for nær spenningsførende deler.

De som er mest utsatt for slike ulykker, er ledningspersonalet under arbeid med kontaktledningen og trafikanter som arbeider med opp- eller avlesning på høyt lessete åpne vogner eller arbeider med lange gjenstander (rør og stenger).

Skal en unngå slike ulykker, må gjeldende sikkerhetsbestemmelser følges nøyaktig.

I den senere tid har det blant ledningspersonalet inntruffet 2 slike ulykker, som dog heldigvis forløp noenlunde bra. I det ene tilfelle var vedkommende ledning utkoplet, men ikke jordet, og på grunn av en isolatorfeil sto ledningen under spenning tross utkoplingen. I det annet tilfelle var ledningen ved en misforståelse hverken utkoplet eller jordet. I begge tilfelle var det syndet mot sikkerhetsbestemmelsene.

Husk utkopling og jording, og kontroller at dette er gjort for hver enkelt del De kommer i nærheten av (jfr. S-sirk. nr. 133).

Når det gjelder trafikanter, kan man ikke regne med at alle disse er helt ut orientert om faren ved de elektriske ledninger. Av den grunn er kontaktledningen over lastespor normalt utkoplet og jordet ved egne brytere, og det er stasjonspersonalet som har ansvaret for at disse brytere betjenes riktig.

Les sikkerhetssirkulære nr. 115 igjennom en gang i mellom og følg bestemmelsene nøyaktig i hvert enkelt tilfelle.

Det forekommer også at uvedkommende klatrer opp i master eller brukonstruksjoner eller opp på vogner o.s.v., og ulykker har forekommet

av denne grunn. Personalet må være merksam på dette og gripe inn når noe slikt oppdages. Vedkommende må da gjøres forståelig at den slags er forbundet med livsfare.

Pass også på at advarselskilter er på plass og at de er leselige.

Lokomotivpersonalet på damplokomotiver må være merksam på faren under arbeid på lokomotiv som befinner seg under kontaktledning. (Jfr. S-sirk. nr. 133 § 11.)

Nr. 56 (j.nr. 279/52 E).

Forskrifter for bruk av lys- og varmeanlegg i rullende materiell. Trykk nr. 413.

I de senere år er antallet av personvogner med elektriske likerettere for ladning av vognlysbatterier og med elektrisk drevne ventilasjonsanlegg øket sterkt. Denne utvikling vil fortsette. Det vil også komme spisevogner med elektrisk kjøkkenutrustning.

Slikt utstyr får strømtilførsel fra elektrisk lokomotiv eller elektrisk motorvogn gjennom togets gjennomgående varmekabel for elektrisk oppvarming.

For å gjøre togpersonalet merksam på at vogner med slikt utstyr finnes i toget, ble etter svensk mønster disse vogners elektriske varmekoplinger malt gule, og i S-sirk. nr. 297 punkt 5 ble det foreskrevet hvordan det skulle forholdes. For å forenkle saken for togpersonalet ble det senere bestemt i rettelsesblad nr. 2 til trykk nr. 413 at spenningen *alltid skal være innkoplet på den gjennomgående elektriske varmekabelen på alle persontog i drift*. Varmekabelen må selvsagt være sammenkoplet gjennom hele toget. Det er viktig at togpersonalet merker seg denne bestemmelsen, hvorfor man har funnet det nødvendig å minne om den på denne årstid når oppvarming av vognene ikke lenger er nødvendig. Skulle noen av togpersonalet på elektrifiserte baner mangle det nevnte rettelsesblad, må dette rekvireres på vanlig måte.

Det har for øvrig vært overveiet å gjøre kjøringen av elektriske lokomotiver og motorvogner avhengig av at varmeledningen er satt under spenning, alternativt å anordne signaler som minner lokomotivførereren om at spenningen ikke er innkoplet. Det er imidlertid mange innvendinger å gjøre mot slike tiltak, og man bør helst unngå dem. Når togpersonalet nå er minnet om sakens betydning, antas det at slike tiltak heller ikke skulle være nødvendige.

Nr. 57 (S 4636 M 6).

Trykkluftsandning på lokomotiver og motorvogner.

Lokomotiver av type El 8 har fått montert nye $\frac{3}{4}$ " sandrør ved alle drivhjul for sanding i begge kjøreretninger. Etter hvert får disse lokomotiver også en forbedret sandstrøventil (ved sandkassen), kjennetegnet ved at det er anbrakt et hull 1,5 mm dia. nederst på siden av sanddysen for at trykkluften skal hvirvle opp sanden og bringe den over i sandrøret. Dysen har også en knast som passer inn i et tilsvarende utfrest spor i sandstrøventilen. Det må iakttas at dysen alltid plasseres riktig når den etter eventuell rensing settes inn på plass for at nevnte hull alltid skal virke etter sin hensikt. Det tidligere lufterør i sandkassen er enten plagget eller fjernet.

Samme utførelse får etter hvert også de *elektriske motorvogner type 105 c nr. 18539 — 18560 med styrevogner nr. 18634 — 18650, samt lok. av type El 11.*

Lok. av type El 5 får etter hvert $\frac{3}{4}$ " sandrør med sandstrøventil som på loktype El 10, dog med kikkran i førerhuset som på loktype El 8.

Likeledes er eller blir alle viktige typer av damplokomotiver pålagt standardisert sandingsutstyr.

Det er forutsetningen at sandingen skal bli bedret etter hvert på alt øvrig materiell på tilsvarende måte.

Det har vist seg at det sandingsutstyr som nå er tatt i anvendelse, gir effektiv sanding.

Personalet må være merksam på at det som regel bare er nødvendig med en kortvarig åpning av kikkranen i førerhuset (fotpedalen ved El 10) for luftpåslipping til sanddysene. Kikkranens håndtak skal føres *hurtig* helt over i åpen stilling når sanding kreves, og straks føres langsomt tilbake til lukket stilling. Stadig åpning og lukking av kikkranen og kjøring med kikkranen åpen i lengre tid bør unngås, da det forårsaker spill av sand og tilsøling av materiellet.

Om det i enkelte tilfelle i lengre stigninger med tungt tog og dårlige adhesjonsforhold skulle være nødvendig for en kortere tid å sande kontinuerlig, må dette da gjøres ved at kikkranen åpnes helt for så å føres tilbake til en stilling hvor bare en ganske smal spalte i kiken er åpen. Ved dette reduseres luftforbruket betraktelig, samtidig som den ønskete virkning oppnås.

For alt materiell med trykkluftsandning gjelder for øvrig som alminnelig regel:

Intet sandrør må stenges av uten tvingende grunn. Feil ved sandingsutstyret skal straks meldes av og rettes. Gjennom avtappingskraner på luftbeholderne må disse holdes tømt for vann og olje, da det har

forekommet at trykkluften for sandingen har vært så fuktig at dette har forårsaket tilstopping av sandrørene i den kolde årstid.

Når sandrør om vinteren tilstoppes av snø og is, åpnes kikkranen i førerhuset for fullt, og mens lufttrykket står på, slår man lett med hammer på rørets nedre del, hvorved tilstoppingen erfaringsmessig forsvinner. Loddelampe er ikke å anbefale, men brukes dette, bør sanden holdes gående en tid for å fjerne fuktighet.

Det er av avgjørende betydning at sandingsutstyret er i orden til enhver tid.

Sandingsutstyret skal alltid gjennomprøves ved materiellets opphold i lokstall eller verksted for revisjon eller reparasjon, likesom sandingen daglig skal prøves for å hindre tilstopping.

Til lok.personalet.

- » lok.stallpersonalet.
- » verkstedene.
- » alt personale på elektrifiserte baner.



Bk v
Oslo, den 21. juli 1952.

Meddelelse
fra
Hovedstyret.

Nr. 58 (j.nr. 584/1).

*Elektriske lokomotiver og motorvogner.
Kjørehastighet, motorstrøm m. m.*

Til veiledning for lokomotivpersonale er oppgaver over kjørehastighet og motorstrømmer for de forskjellige typer av elektriske lokomotiver og motorvogner sammenstillet i hosstående tabell.

I tilslutning til tabellen bemerkes følgende:

1. a. *Kjørehastighet.* Den største tillatte kjørehastighet for elektriske lokomotiver og elektriske motorvogner (jfr. Trykk 402 § 1) er blant annet bestemt av hva ståltrådbandasjene på hovedmotorenes ankere kan tåle. Overskrides den største tillatte hastighet, er det fare for at ståltrådbandasjene kan strekke seg og bli løse eller endog ryke av. Følgen vil bli dårlige eller ødelagte motorer.

Den største tillatte kjørehastighet er derfor for elektriske lokomotiver og motorvogner en særdeles viktig grense, som ikke må overskrides. Dette gjelder også når toget kjører med strømløse motorer i fall. Det er fristende å kjøre for fort for å kjøre inn en forsinkelse, men dette må ikke gjøres.

På motorvogner Cmeo 102, 104 og 105 henger hovedmotorene med lagre direkte på vognakslene. Støt fra skinneskjøter virker sterkt på motorene og da særlig når det kjøres fort. Motorskader har lett for å oppstå, især om vinteren, da mellomrommene mellom skinneendene er størst.

Hjulslag er, i likhet med dårlige skinneskjøter, meget uheldige for hovedmotorene. Skulle hørbart hjulslag være oppstått på elektrisk motorvogn, må denne snarest ut av drift for utbedring.

Under langsomkjøring vil det ofte gnistre nokså meget under motorenes børster. Stadig langsomkjøring er derfor ikke heldig.

- b. Elektriske motorvogner Cmeo 102, 104, 105 og 106 har selvventilerte motorer. For at kjøleluft skal strømme gjennom motorene, må motorenes ankere rotere.

Når motorene går belastet med sin varig tillatte strøm eller mer, må det bare i startperioder og ellers bare i inntil 5 minutter ad gangen, kjøres langsommere enn:

- 20 km pr. time for Cmeo 104.
30 km pr. time for Cmeo 102, 105.
50 km pr. time for Cmeo 106.

Lok.-type	Største tillatte kjørehast. km pr. time	Største tillatte motorstrøm				
		varig	i	i	i middel	som start-spiss
			1 time	20 min.	under start	
A	A	A	A	A		

Lokomotiver.

El 1.....	70	1200	1430	1900		2500
El 2.....	75	940	1075	1300		1600
El 3.....	60	1250	1600	2050		2350
El 4.....	60	1100	1250	1530		2000
El 5.....	70	1420	1600	1800		2500
El 8.....	90 ¹	1500	1700	2000	2400	2700
El 9.....	60	720	820	1000	1150	1300
El 10.....	45	1650	2000	2350		2850
El 11.....	100	1050	1150	1350	1600	1700

¹ Hovedmotorene tåler 110 km pr. time.

Motorvogner.

Cmeo 102 ..	70	560	700		1100	1300
Cmeo 104 ..	50	440	550		700	800
Cmeo 105 ..	70	440	550		700	800
CFmeo 106.	120	540	660		900	1050
Cmeo 107 ..	70	560 ¹	680 ¹		900 ³	1000 ³
— — .	»	620 ²	750 ²		»	»

¹ Uten fremmed ventilasjon.

² Med fremmed ventilasjon.

³ Kan overskrides med 10 % for tog med få stopp.

Ved utilstrekkelig kjøling er det fare for at motorene blir så varme at de tar skade av det. Kan kjørehastigheten ikke holdes høy nok (på grunn av snøhindringer eller på grunn av at en motorgruppe er utkoplet), må motorvogntoget minskes.

- c. Er hastighetsmåleren i ustand, må hastigheten bedømmes best mulig, jfr. veiledningen i distriktets driftshåndbok.
2. *Motorstrøm*. I tabellen er for hver type av lokomotiver og motorvogner oppgitt den største strøm som med full ventilasjon kan tillates under forskjellige forhold, nemlig:
- a. Varig strøm. Denne er tillatt uten tidsbegrensning.
- b. 1-times strøm. Denne er tillatt uavbrutt i inntil en time, men det er først når Bergensbanen og Dovrebanen blir elektrifisert at det vil bli nødvendig å ta hensyn til 1-times strømmen.
- c. 20-minutters strøm. Denne er den største strøm som tillates under jevn kjøring i kortere stigninger eller i lengre stigninger hvor kjøringen avbrytes av et par minutters stasjonsopphold minst hvert 15. minutt (ikke hvert 20. minutt, idet man må regne med at motorene ikke er helt kalde når stigningen påbegynnes).

For motorvogner Cmeo 102, 104, 105 og 106 må 1-times strømmen ikke nevneverdig overskrides under jevn kjøring i stigninger.

Hvor det foreligger særbestemmelser om den største tillatte motorstrøm, skal disse følges.

- d. Startstrøm. Det er oppgitt verdier for den største tillatte strømspiss under start, og for enkelte typer også for den tillatte midlere startstrøm. Flere av typene utvikler ved disse strømmer så stor trekraft at hjulene vil slire, hvorfor stor forsiktighet må utvises, se under 4.
3. *Ventilatorkjøring*. Det forutsettes at ventilatorer, hvor slike finnes for hovedmotorene, alltid holdes i gang under kjøring.

Normalt skal de gå på full fart sommer som vinter, idet motorene derved holder seg bedre rene for kullstøv fra børstene. Halv fart kan benyttes ved kjøring i snøvær for å unngå å trekke inn for meget snø med den innsugete luft. Ventilatorer må ikke stoppes under stasjonsopphold på strekninger hvor motorene belastes sterkt.

Hvor det foreligger særbestemmelser om ventilatorkjøring, skal disse følges.

4. *Sliring* og sandstrøing. Sliring kan forekomme i startperioder og ellers under tung kjøring, særlig når skinnene av en eller annen grunn er glatte. Under sliringen kan motorenes omdreiningstill bli høyt, og virkningen kan da bli den samme som om det ble kjørt for fort. Sliring må alltid *snarest* bringes til opphør ved at motorstrømmen reguleres ned ved hjelp av kjørekontrolleren. Først når sliringen er opphørt, strøs det sand, og det fortsettes med dette til faren for sliring er over. Er det fare for sliring ved start, er det å anbefale at det strøs sand før stopp, så det er sand under hjulene allerede i første øyeblikk av startperioden.

På et elektrisk lokomotiv vil motorstrømmen (og samtidig trekkraften) øke automatisk hvis kjøremotstanden øker. Kjører således et lokomotiv, som på forhånd er sterkt belastet (i stigning), inn i en skjæring med snø, kan økningen i strøm og trekkraft føre til sliring. Et hjul som slirer, mister en meget stor del av sin evne til å overføre trekkraft. Det gjelder derfor å unngå at sliringen begynner, og dette kan best skje ved å motvirke strømkningen ved litt nedregulering i det øyeblikk da lokomotivet kjører inn i snøen, samtidig som det strøs sand.

Se også Meddelelse nr. 57.



Oslo, den 24. aug. 1952.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 59 (379/0).

Rapporter om uhell.

Ved innsendelse av rapporter om uhell fra personalet gjennom nærmeste overordnede hender det svært ofte at vedkommende overordnede sender rapporten videre til distriktsjefen uten at han uttaler seg om uhellet. Så utførlig kan naturligvis vedkommendes rapport være at det fra den overordnedes side intet videre er å tilføye. Men i mange tilfelle er det av stor interesse å få vite også hva den overordnede har å si om uhellet. Selv om han ikke selv har vært til stede eller hatt tjeneste da uhellet fant sted, kan han ofte gi verdifulle opplysninger, f. eks. om han mener at det har vært gjort noen feil som ikke direkte går fram av rapportene, og om det har vært forholdt i samsvar med vanlig praksis.

Man minner i denne forbindelse også om hva den overordnede har å gjøre før det sendes melding og innberetning til distriktsjefen. Se herom trykk nr. 427, side 34 under avsnitt IV A. Den overordnede har således plikt til kritisk å gjennomgå rapportene og eventuelt tilføye sine bemerkninger før de sendes videre.

Nr. 60 (371/0-1).

Kollisjon mellom hurtigtog og godstog.

A stasjon er utstyrt med fjernstilte elektriske håndsignaler. Signalene stilles fra betjeningsanordninger ved de ytterste sporveksler (ingen stillere på kontoret).

Ved denne stasjon skulle et hurtigtog etter ruten kjøre forbi et godstog ca. 20 min. etter godstogets ankomst. Godstoget skulle gå spor 1 og hurtigtoget spor 2.

Spørskifteren legger togvei for godstoget i spor 1 og stiller innkjør-signalet på «kjør». Uten å avvete godstogets ankomst går han til

Da man har hatt flere tilfelle av at hensatte vogner er kommet i drift, med til dels alvorlige følger, finner Hovedstyret å måtte advare mot for dårlig avbremsing av slike vogner. Det må vises særlig forsiktighet ved hensetting av vogner i spor som faller i retning ut fra stasjon. Personalet må sørge for at vogner som for kortere eller lengre tid hensettes, alltid og spesielt under slike forhold bremses på betryggende måte, således at de ikke kan komme i drift. Jfr. Tr. § 91 og Hst. sirk. nr. 316 § 6, siste avsnitt, og § 19 samt trykk nr. 402 § 16 (tabell).

Til stasjonspersonalet.

- » konduktørpersonalet.
- » banemestere og baneformenn.
- » elektromestere og elektroformenn.

Bk.



Oslo, den 4. novbr. 1952.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 62 (S 3712 M 176).

Kopling av tog.

Det er i den senere tid forekommet flere tilfelle av brudd på hylsebuffere. En medvirkende årsak antas å være at skruelokplene er for stramt tilskrudd. Det er således observert tilfelle hvor lokomotiv ved tilkopling har presset togsettet sammen, hvorved vognenes kopler blir slakke, hvoretter det sammenpressede togs slakke kopler er blitt tilskrudd.

Dette er uheldig, da de sammenpressede buffere kan få så store sidekrefter ved togets gang i kurver at det medfører bufferbrudd, foruten at det også kan medføre fare for avsporing.

Ved sammenkopling av rullende materiell gjelder, hvor ikke annet er foreskrevet Hovedstyrets sirk. nr. 316, § 18, hvor det er anført: «I ethvert tog på normalsporet bane bør alle koplinger være tilskrudd så meget at bufferne berører hverandre.»

Ved berøring forstås berøring med *frie* buffere, og koppelet skal da tilskrues så stramt som mulig, men ikke så stramt at bufferne sammentrykkes.

Nr. 63 (157/52 D).

Togs framføring forbi middel under innkjøring på stasjon.

(Jfr. Tr. § 99 pkt. 5 (tillegg XIV), Sr. § 30 (tillegg IV) og Meddelelser fra Hovedstyret nr. 11.)

I det tilfelle som er nevnt i Tr. § 99 pkt. 5, kan tpx. gi signal 7 inntil lokomotivet er på høyde med ham, hvoretter han snur om og gir signal 6, etterfulgt av signal 1.

Nr. 64.

Enmannsbetjent stasjon, togkryssing på nabostasjonen og kort blokkstrekning.

Det er spurt om hvordan t.x.p. på en stasjon uten faste innkjøringsapparat skal forholde når han er alene til to tog, som krysser på nabostasjonen, og han p.g.a. kort blokkstrekning vanskelig kan rekke inn igjen tidsnok til i rett tid å svare på nabostasjonens ankomstmelding for det første tog og avgangsmelding for det annet tog. Kan da t.x.p. før han går til sporvekslene, uten utveksling av de reglementerte togmeldinger melde fra til nabostasjonen at «det er klart for tog nr. ... når tog nr. er kommet til (nabostasjonen)? Nei, dette er ikke i samsvar med bestemmelsene og må ikke gjøres.

I h. t. Instruksjoner for telegraf- og telefontjenesten § 101, pkt. 2, skal ankomstmelding ikke sendes før toget er stoppet ved eller har passert stasjonen, men *unntak herfra kan i visse tilfelle gjøres ved kryssingstasjoner* (møtestasjoner). Etter dette kan t.x.p. på ovennevnte enmannsbetjente stasjon umiddelbart etter at det første tog har passert hans stasjon, be nabostasjonen om straks å få ankomstmelding for dette tog og avgangsmelding for det annet tog. Etter at togmeldingene er utvekslet, kan han så gå ut for å ordne med signalene. Denne fremgangsmåte bør dog bare brukes når det er nødvendig for å unngå å forsinke togene.

Nr. 65 (204/51 D).

Ny utgave av tjenestereglement og signalreglement.

Det er for tiden under arbeid en revidert utgave av Tr. og Sr. (trykk nr. 401), som er forutsatt å bli ferdig i løpet av et halvt års tid. Denne utgave vil avløse det någjeldende reglement og vil bli delt ut i full utstrekning.

Det vil om mulig ikke bli sendt ut flere tillegg til det någjeldende reglement.

Nr. 66 (611/52 E).

Elektriske lokomotivers og motorvogners hovedmotorer. Startår.

Ved kontroll av kommutatorene på elektriske lokomotivers og motorvogners hovedmotorer i verksted finner man ofte såkalte «startår» på kommutatoren. Særlig utpreget er dette på skiftelokomotiver type El 10.

Startsårene er små fordypninger i kommutatoroverflaten. De er oppstått under børstene, fordi strømmen i startøyeblikket har stått på en stund før motoren er kommet i gang.

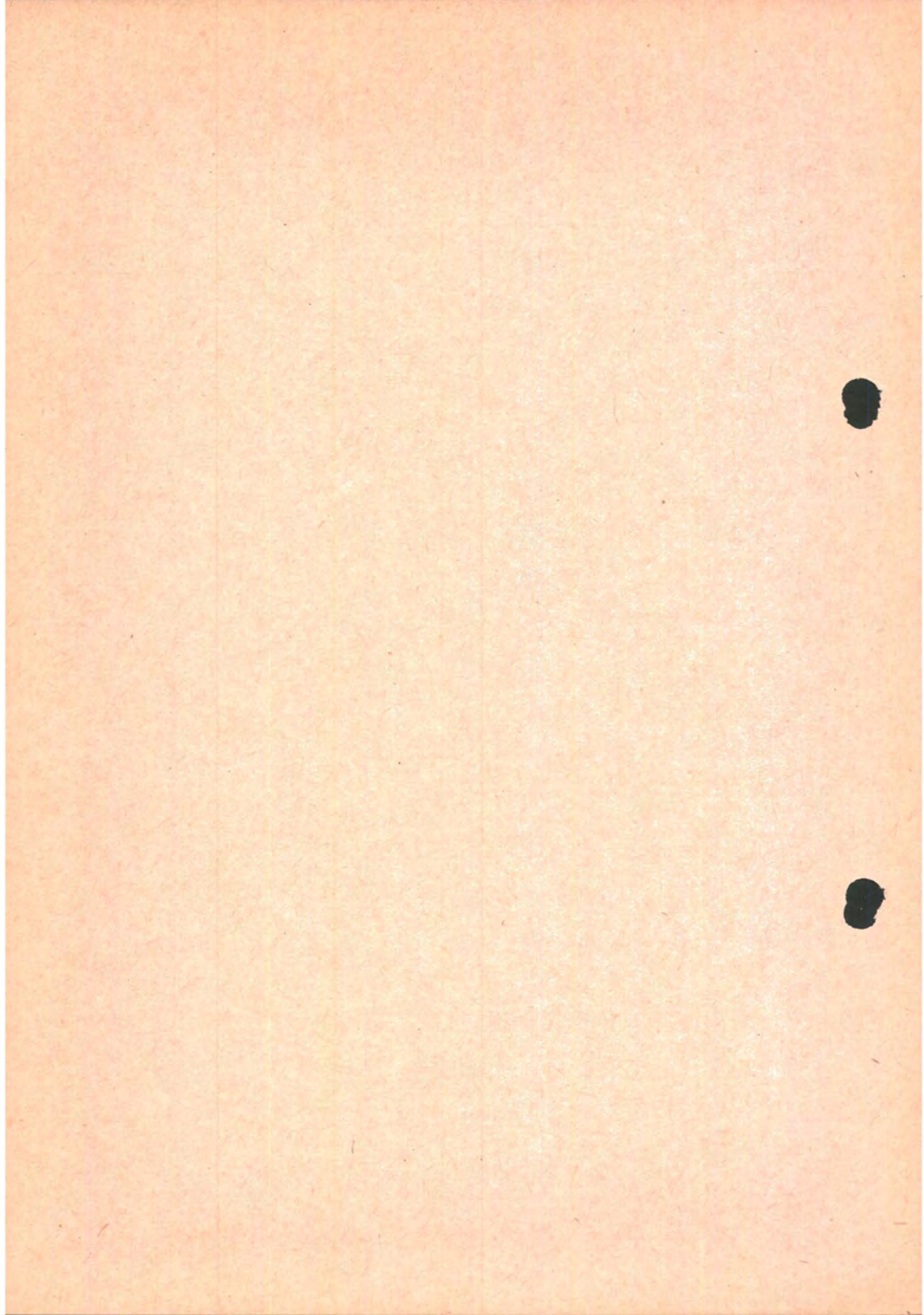
Selv om startsårene er så små at de ikke er synlig for øyet, vil de skade eller knuse kullbørster ved normale kjørehastigheter. Dette kan igjen føre til andre motorskader. Startstår kan derfor medføre at lokomotivet må til verksted for å få dreiet kommutatorer, hvilket ellers bare er nødvendig etter et løp av 120 000—150 000 km. Det er altså en alvorlig sak å få startsår i kommutatorene.

Startstår unngås når den tid som medgår fra motorene settes under spenning til toget begynner å bevege seg, gjøres så kort som mulig.

Bremsene må derfor være godt løst og igangsettingen foretas så raskt som forholdene og tillatte startstrømverdier tillater. Starter ikke toget, må motorene snarest gjøres strømløse og forholdet undersøkes.

Til stasjonspersonalet.

- » konduktørpersonalet.
- » lokomotivpersonalet.





Oslo, den 15. novbr. 1952.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 67 (379/14).

Ulykke ved graving av grøft.

Ved graving av kloakkgrøft på en stasjon raste en del av grøfteveggen inn, og en av arbeiderne ble drept.

Kloakkledningen (18") ble lagt på ca. 3 m dyp, og massen ble kastet opp på siden av grøften. Den siste halvmeter av grøftebunnen ble kastet bakover på kloakkledningen etter hvert som denne ble ført fram.

Massen var fast, og det bli ikke ansett nødvendig med avstemping av grøfteveggen, men for sikkerhets skyld ble det allikevel stempet i ca. 2 m lengde i forkant av grøften etter hvert som gravingen gikk fram.

Raset gikk i bakkant av stempingen og traff en arbeider mens han sto i bøyet stilling, og til tross for at de utraste masser var relativt små (ca. $\frac{1}{2}$ m³), fikk han så store skader at han kort tid etter avgikk ved døden.

Grøften gikk parallelt med og nær inntil riksveg med stor trafikk, og det er mulig at rystelsene fra vegen kan ha vært en medvirkende årsak til raset, uten at det dog kan sies noe sikkert om dette.

Statens Arbeidstilsyn har utgitt bestemte regler for sikringstiltak ved graving av grøfter i sitt sirkulære nr. 151 for mai 1942 om «Rettleiing for avstiving ved graving av grøfter m. v.». Sirkulæret er fordelt til ingeniører, banemestere og oppsynsmenn.

Bestemmelsene i det nevnte sirkulære forutsettes for fremtiden nøye fulgt.

Til linjepersonalet.

» vedk. personale ved jernbaneanlegg.

Bav.



Nr. 68—71.

Oslo, den 7. april 1953.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 68 (584/1).

Elektriske lokomotiver, drift av ventilatorer.

Det som er anført i Meddelelse nr. 58 punkt 3 om ventilatorkjøring på elektriske lokomotiver, endres derhen at det inntil videre også skal være tillatt å kjøre ventilatorer med halv fart når det er kuldegrader ute.

Forutsetningen er at det er ubehagelig trekk i førerrommene og at denne trekk reduseres ved at ventilatorene kjøres med halv fart.

Inntakssjellene for kjøleluft i maskinrommets vegger bør under drift holdes mest mulig åpne. Derved blir det mindre undertrykk i maskinrommet, hvorved trekken gjennom døren mellom førerrommet og maskinrommet kan bli mindre.

For å unngå å få kullstøvet fra hovedmotorene opp i lokomotivet, skal sjellene ved gulvet i maskinrommet på lok. type El 8 normalt stå med håndtakene rett opp, jfr. Beskrivelse og Instruks for El 8 side 44.

Nr. 69 (189/53 E).

Jordkabler og mastejordledninger på elektrifiserte baner.

På elektrifiserte baner ligger blokkabler og svakstrømskabler i en avstand fra spormidt av 1,7—2,0 meter og i en dybde av 30—60 cm under skinnefoten. Det er viktig at de ikke kommer i berøring med mastejordledningene fra kontaktledningsmastene. Hvis nemlig armering og blyrør for kabler er i kontakt med mastejordledningene, risikerer man at sugetransformatorer kortsluttes og at kablene ødelegges.

På grunn av et nylig inntruffet tilfelle siteres følgende bestemmelse fra «Instruks for bygging av kontaktledningsanlegg» (3dje utgave) datert 20. november 1951:

«8. Sikkerhetsbestemmelser.

«a. Jording.

Når jordledninger krysser jordkabler, må det treffes anordninger så jordledning og kabel ikke kan komme i berøring med hinannen (mellomlegg av tre).»

Denne bestemmelse forutsettes nøye fulgt. Utførelser som i eldre anlegg strider mot bestemmelsen, må rettes så snart som mulig når de finnes.

Nr. 70 (4275/52 B).

Bruk av natriumklorat.

I et distrikt ble 5 sauer funnet døde innenfor jernbanens grensegjerde. Ved obduksjon ble det konstatert at de var døde av natriumkloratforgiftning.

Jernbanens gjerde på vedkommende sted var et vanlig trådgjerde og ble ved kontroll funnet å være i full orden. Det antas at et lam har gått gjennom gjerdet først og at sauene så har trent seg etter.

Den tilstøtende linjestrekning var kort tid i forveien blitt behandlet med natriumklorat, som var strødd ut tørr med etterfølgende påsprøyting av vann. Sauene har slikket i seg natriumkloratet og krepert.

Hovedstyret finner å måtte innskjerpe bestemmelsen i S-sirk. 254 om at *utspreddning av tørr natriumklorat er forbudt*. Dette forbud er diktert ikke bare av hensynet til faren for antendelse, men også fordi natriumkloratet er meget giftig for mennesker og dyr.

Selv om natriumklorat som er spredd ut tørr, oversprøytes med vann, gir ikke dette tilstrekkelig sikkerhet for at alt natriumklorat blir løst opp og ført ned i jorden. *Kloratet skal derfor alltid løses opp i vann på forhånd før det sprøytes ut*, jfr. bestemmelsene i S-sirk. 254.

Disse regler må følges helt ut.

Nr. 71 (526/53 B).

Stabling av impregnerte sviller.

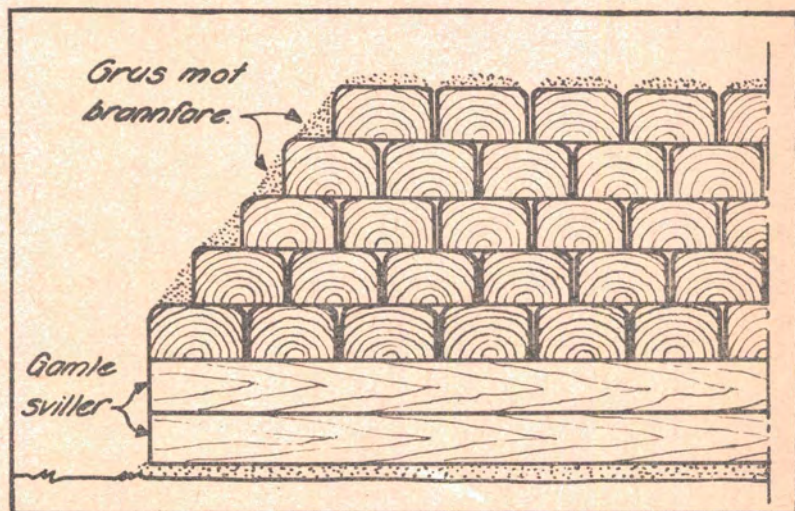
Hovedstyret vil innskjerpe betydningen av at nyimpregnerte sviller som sendes ut til linjeavdelingene, blir lagret og stablet på riktig måte før de legges inn i sporet.

Tørkestabling må ikke forekomme, da dette lett forårsaker større sprekkdannelse i svillene. Dette er uheldig i seg selv, men blottlegger dessuten uimpregnert malmved og gir derved lett adgang til sopp- og råtedannelse.

Det er heller ikke heldig å klosslegge svillene kompakt etter impregneringen, da de derved vil holde seg bløte og ikke oppnå den nødvendige herdning. Noen lufttilgang til de impregnerte sviller er derfor ønskelig av hensyn til herdingen.

Den mest hensiktsmessige måte å stable impregnerte sviller på er å legge dem «på skjøt» uten strø slik som nedenstående skisse viser. Denne stablingmåte gir en skånsom lufting og en rimelig sprekkdannelse.

Man skal anmode alt linjepersonale om å forholde i samsvar med dette.



Til stasjonene.

- « elektropersonalet.
- » linjepersonalet.
- » lok.personalet på elektrifiserte baner.

Ba.



Nr. 72.

Oslo, den 7. april 1953.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 72 (j.nr. 18/53 D).

Fortegnelse over «Meddelelser fra Hovedstyret».

Ved Gd. sirk. nr. 42 er det gitt beskjed om utgivelsen av og formålet med de nummererte «Meddelelser», senere endret til «Meddelelser fra Hovedstyret».

Formålet er bl. a. å friske opp og forklare Statsbanenes bestemmelser. «Meddelelser fra Hovedstyret» må derfor leses med omtanke, og de bestemmelser som det blir vist til, bør leses igjennom på nytt.

Merk: Ved endringer i bestemmelsene blir det *ikke* sendt ut rettelsel til «Meddelelser fra Hovedstyret».

Hittil er det sendt ut følgende «Meddelelser fra Hovedstyret»:

1942.

Nr. 1. Berøringsfare ved arbeid på elektriske lokomotiver og motorvogner.

1943.

- » 2. Lokomotivenes brennstofforbruk.
- » 3. Damplokomotivenes betjening.
- » 4. Lokomotivkjelers vannstandskraner.
- » 5. Mangel på samarbeide mellom skiftepersonalet.
Sammenstøt under togs innkjøring på stasjon.
Vogn i drift. Stoppesko var fjernet.
Deling av tog.
Uhell under lokomotivs innkjøring til togstammen.
Sammenstøt av 2 lokomotiver.
Bruk av blendingslykt på jernbanens område.
Sammenstøt under skifting.
Oppkjøring av sporveksler.
Feil innkjørspor.
- » 6. Forsiktig kjøring av lokomotiver på stasjoner.
Kjøring inn på strømløse seksjoner på elektrifiserte banestrekninger.
Største tillatte kjørehastighet.

1944.

- Nr. 7. Feil ved Kunze-Knorr og Hildebrand-Knorr trykkluftbremser. Batterier og pærer for stavlykter og lommelykter. Faste skiftesignaler. Varsling til reisende i vogner som skal skiftes ut på underveisstasjoner.
- » 8. Vannstandsvisere med automatisk stenging på tyske lokomotiver.
 - » 9. Togforsinkelser.
 - » 10. Sikkerhetskjettinger på stikkere for elektrisk togoppvarmning.
 - » 11. Reisendes påstigning. Muntlige meddelelser fra stasjonspersonale til konduktør- og lokomotivpersonale. Telefonering av telegrammer. Lokomotivenes forsyning med forbrukssaker.
 - » 12. Prøvekjøring av lokomotiver.

1945.

- » 13. Utkikk fra lokomotiv.
- » 14. Forsiktighetsregler for personalet på områder hvor skifting foregår.
- » 15. Damplokomotiver på stasjoner og strekninger med elektrisk banedrift.
- » 16. Arbeidstralle på linjen.
- » 17. Bremsing av vogner.
- » 18. Reisende i vogner som skal skiftes bort og hensettes.
- » 19. «Vender for prøving» på elektriske lokomotiver og motorvogner.
- » 20. Feil ved høyspenningsbryter.
- » 21. Kjøring av lokomotiv med avtatte koblestenger.
- » 22. Angående elektriske lokomotivers og motorvogners strømavtagere.

1946.

- » 23. Instruks for linjevisitasjon.
- » 24. Visitasjon av lokomotiver og vogner.
- » 25. Betjening av signalanlegg.
- » 26. Låsing av sporveksler.
- » 27. Koblingskraner for luftbremsen.
- » 28. Maskinskader på lokomotiver.
- » 29. Sporforandringer ved elektrifiserte baner.
- » 30. Kjøring av lokomotiver (motorvogner) med skadede strømavtagere.

1947.

- » 31. Skinnebrudd. Hjulslag.

Nr. 32. Lessing av planker og bord.

- » 33. Vogner til Flåmsbana og Hardangerbana.
- » 34. Bruk av stillverk når dette er i ustand eller under reparasjon.

1948.

- » 35. Sikkerhetstjenestens utførelse.
- » 36. Forskyvning av last på vogner i tog.
- » 37. Uhell under togkryssing.
- » 38. Ulykke under utførelse av ledningstjeneste.
- » 39. Korrosjon på grunn av kullstubb.
- » 40. Transport av bensol (l.nr. 40).
- » 41. Senking og heving av strømvaktakere når kontaktledningen er blitt spenningsløs.
Minstetrykkventil for høyspenningsbryter på lokomotiver type El 8 og El 9.
Overstrømrelé for jordledning på lok.type El 1.

1949.

- » 42. Forskyvning av last på vogner.
- » 43. Damplokomotiver på elektrifiserte baner.
- » 44. Avsporing av 2 vogner i godstog mellom Hallingskeid og Myrdal.

1950.

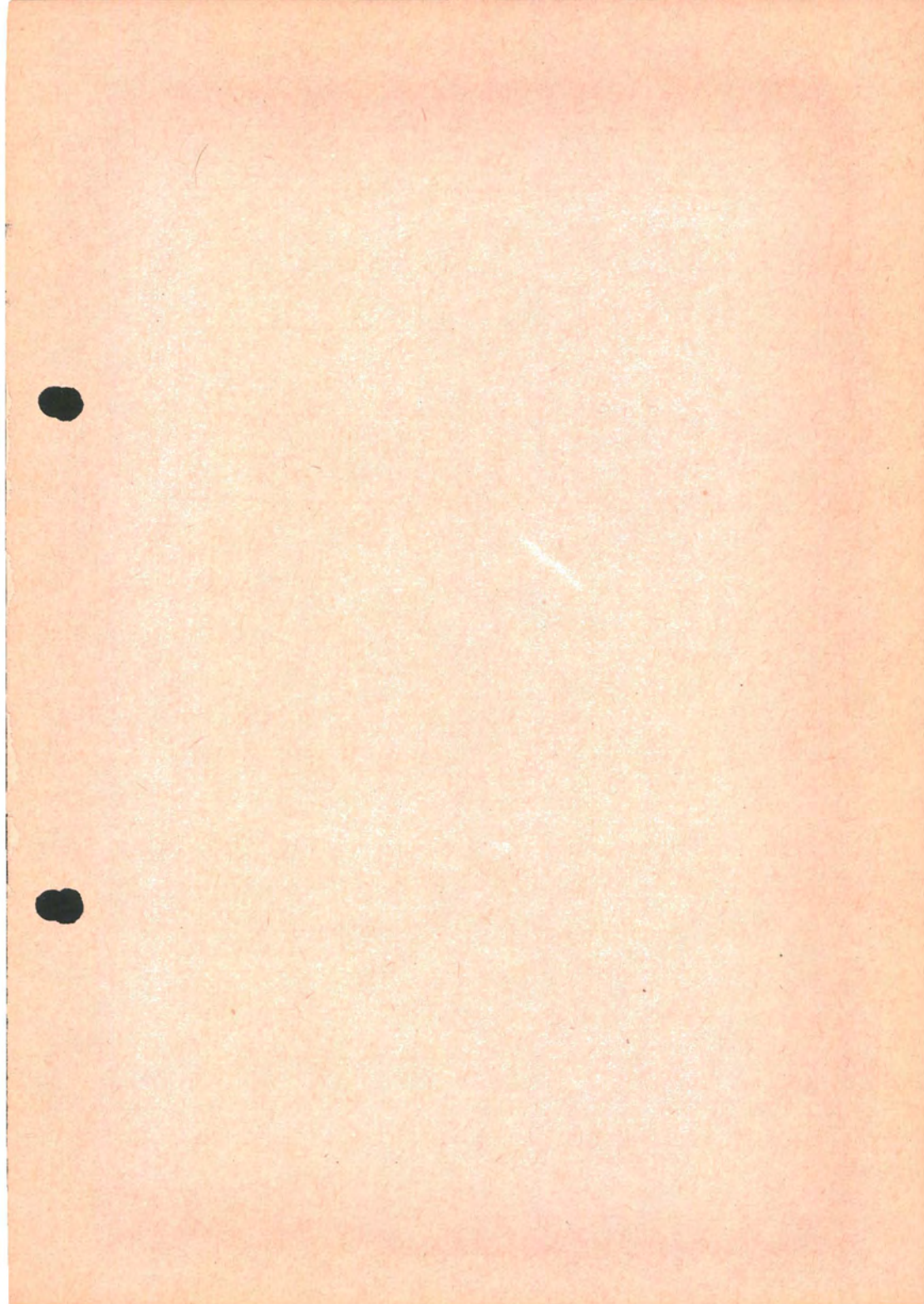
- » 45. Omtenkksomhet i sikkerhetstjenesten.
- » 46. Brann i åpen stykkgodsvogn.
- » 47. Sikkerhetsbestemmelser for høyspenningsanlegg.
- » 48. Tilsyn med kruttog.

1951.

- » 49. Opphevet ved Medd. nr. 51.
- » 50. Ro og orden innen jernbanens område.
- » 51. Sporrensere med svingbare buffere.
- » 52. Brann i elektrisk motorvogn.
- » 53. Avsporing som følge av for tidlig iverksatt linjebrydd.
- » 54. Uhell under kryssing mellom rutegående tog og tog uten bestemt rute.

1952.

- » 55. Berøringsfaren ved Statsbanenes høyspente elektriske anlegg.
- » 56. Forskrifter for bruk av lys- og varmeanlegg i rullende materiell. Trykk nr. 413.
- » 57. Trykkluftsanding på lokomotiver og motorvogner.
- » 58. Elektriske lokomotiver og motorvogner. Kjøreastighet, motorstrøm m. m.
- » 59. Rapporter om uhell.
- » 60. Kollisjon mellom hurtigtog og godstog.



Tja ✓



Nr. 73—74.
Oslo, den 10. januar 1954.

Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 73 (jnr. 832/53 E).

*Forskrifter for bruk av lys- og varmeanlegg
i rullende materiell. Trykk nr. 413.*

(Jfr. Meddelelser fra Hovedstyret nr. 56).

1. Man minner om at spenning alltid skal være innkoplet på den gjennomgående elektriske varmekabelen på alle persontog i drift, hvis annen bestemmelse ikke foreligger i spesielle tilfelle. Har toget elektrisk spisevogn eller elektrisk oppvarmede og ventilerte sovevogner, er det særlig viktig å være oppmerksom på dette. Utkopling underveis må ikke foretas uten spesiell grunn.
2. Man har i den senere tid hatt noen tilfelle av skader på hovedtransformatorer for lok. type El 1. Det viser seg at transformatorens spoler for togoppvarming har vært over-opphetet.

Man innskjerper i den anledning bestemmelsene i trykk nr. 413 side 14 om antall vogner som kan oppvarmes fra de forskjellige typer av lok. og motorvogner. Vogner som har to varmesikringer (stålvogner) regnes hver å ha samme varmebehov som 2 vanlige boggvogner.

Nr. 74 (S 1729 E 36).

*Registrerende hastighetsmålere på lokomotiver og
motorvogner.*

Elektriske lokomotiver type El 8, 9 og 11 samt ekspressmotorvogner type CFmeo 106 og CEmdo 8 er utstyrt med Teloc registrerende hastighetsmålere, anbrakt enten i førerrom eller i maskinrom.

En rull papir i hastighetsmåleren rekker til ca. 2 000 km kjøring. Normalt skal det settes inn en rull i måleren ca. 1. februar, 1. april o.s.v. med ca. 2 måneders mellomrom, og ellers etter nærmere ordre. Innsetting, uttaing og merking av rullene skjer ved den lokomotiv-

stalls forføyning som ordinært har tilsyn med vedkommende lokomotiv (motorvogn). Uttatte ruller sendes straks til distriktsjefen (lokomotivledelsen).

På tallskiven for de registrerende hastighetsmålere er det et lite ur. Opptrekking og innstilling av dette påhviler lokomotivpersonalet.

Fremgangsmåten er slik:

Opptrekking av uret.

Uret må trekkes opp en gang daglig ved hjelp av knappen øverst til venstre, som trekkes ut og dreies til venstre inntil fjæren er helt opptrukket. Deretter trykkes knappen inn igjen.

Innstilling av uret.

Etter at uret er trukket opp, stilles det ved hjelp av innstillingsknappen øverst til høyre som trekkes ut. Urviserne kan dreies i begge retninger, men den nøyaktige minuttinnstilling må alltid skje fremover i urvisernes retning. Går uret f. eks. noen minutter for fort, må viserne stilles ca. 10 min. tilbake for riktig tid for så å stilles fram til nøyaktig tid. Deretter trykkes innstillingsknappen inn igjen.

Det lille vinduet i urskiven skal vise hvit farge i tiden 0—12 og blå farge i tiden 12—24, d.v.s. hvit skive for hvite timetall og blå skive for blå timetall. Vises ikke riktig farge i vinduet, må uret ved hjelp av innstillingsknappen stilles 12 timer fram, fordi tidsstemplingen på diagrammet ellers vil avvike 12 timer fra den riktige.

Stilles timeviseren fram flere timer, anbefales det å trekke opp fjæren igjen for at ikke urets gangtid skal kortes av.

Til stasjonspersonale	}	ved elektrifiserte baner
» konduktørpersonale		
» lokomotivpersonale		



Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 75 (376/0-2).

Slurv med togmeldingene, fire tjenestemenn glemte kryssingen.

På A stasjon har man på hverdager følgende tog i rekkefølge etter ruteboka og rutesirkulære:

Persontog nr. 1, ankomst kl. 16,50.

Ekstra godstog nr. 3, ankomst kl. 17,09.

Persontog nr. 2, avgang kl. 17,10 (Tog nr. 1's materiell).

Ruten for ekstra godstog nr. 3 er tatt inn i rutesirkulære, hvor kryssing med tog nr. 2 i A stasjon er angitt. Alle vedkommende tjenestemenn har mottatt rutesirkulæret. Ekstratoget har vært kjørt i lengre tid. Den dag da nedennevnte uhell intraff, kom tog nr. 1 til A stasjon i rute. Ankomstmelding ble ikke sendt.

Ca. kl. 16,55 foregår avløsning i txp-tjenesten på A stasjon uten at den i Tr. § 85 påbudte konferanse om toggangen finner sted, angivelig fordi togene er i rute.

På B stasjon sender txp. etter eget utsagn avgangsmelding for ekstratog nr. 3 til A stasjon. Klokkeslett føres inn i togmeldingsboka, men han overser at ankomstmelding for tog nr. 1 ikke er mottatt. Uttjørhovedsignal stilles på «Kjør» og ekstratog nr. 3 passerer 1 min. før ruten. Toget fortsetter til A stasjon, hvor det stopper utenfor innkjørhovedsignalet, som viser «Stopp».

Txp. på A stasjon har glemt ekstratog nr. 3 og han benekter å ha mottatt avgangsmelding for toget fra B stasjon. Like før avgangstiden for tog nr. 2 er inne, sender han ankomstmelding for tog nr. 1 og avgangsmelding for tog nr. 2 og får reglementert svar på disse meldinger. (Tog nr. 3 var ikke oppført i togmeldingsboka). Txp. på B stasjon oppfatter meldingene som gjeldende henholdsvis for tog nr. 3 og 2.

Togføreren i tog nr. 2, som befinner seg på kontoret, får avgangsordre, hvorpå han går ut og gir avgangssignal. Togveien ligger riktig og toget kjører ut fra stasjonen. Ved innkjørsignalstedet, som ligger i kurve og hvor tog nr. 3 venter på innkjørsignal, skjer det så en kraftig kollisjon. Tog nr. 2, som er motorvognsett for elektrisk drift,

gikk med styrevognen foran. Denne ble i forenden smadret mot det elektriske lokomotivet i tog nr. 3.

Heldigvis rakk togføreren og lokomotivføreren, etter foretatt nød-bremsing, å komme seg bakover i toget. Det var for øvrig få reisende, og ingen kom til skade. Men det kostet ca. 13 000 kroner å utbedre skaden på materiellet.

Det kan nevnes at en overkonduktør fulgte tog nr. 2 som konduktør (billettør). Det var således nedennevnte fire tjenestemenn som glemte det kryssende tog og elementære sikkerhetsbestemmelser:

- 1) Txp. på A stasjon glemte ekstratog nr. 3 og dermed kryssingen.
- 2) Togføreren i tog nr. 2 lystret avgangsordre, ved å gi avgangssignal, uten å forvise seg om at det kryssende tog var kommet.
- 3) Lokomotivføreren lystret avgangssignal og begikk samme feil som togføreren.
- 4) Konduktøren i toget har etter Tr. § 142 pkt. 2 plikt til å hjelpe togføreren med bl. a. å påse at gitte kryssingsordrer blir overholdt. Det gjorde han ikke i dette tilfelle.

På A stasjon, som er endestasjon for lokaltog, er det 20 min. mellom ankommende og avgående lokaltog. Man praktiserte her den ordning å sende ankomstmelding og avgangsmelding samtidig noen minutter før avgang. Ordningen er følgelig godtatt av nabostasjonen B.

Begge stasjonsmestrene har erklært at det ikke er med deres billigelse at ovennevnte ordning er innført. Den ene stasjonsmester uttaler at «han har det inntrykk at stasjonens praktisering av tilbagemeldinger i mange tilfelle er noe utglidd etter bestemmelsene i Instruksjoner for telegraf- og telefontjenesten, § 101, og bør innskjerpes».

Ovennevnte § innskjerpes herved. Det er i midlertid stasjonsmesterens plikt å føre innseende med at sikkerhetstjenesten blir utført på nøyaktig og reglementert måte av stasjonens tjenestemenn og å påtale forsømmelser.

Ulykken er et avskrekkende eksempel på hva slurv med ikke å sende ankomstmelding i rett tid kan være årsak til. Nøyaktighet ved føring av togmeldingsboka er i den senere tid fra Hovedstyrets side innskjerpet to ganger, nemlig ved S-sirkulærene 362 og 366. Det viser seg atter å være nødvendig å minne om at alle som ekspederer togmeldinger konsekvent må følge besetmmelsene herom. Stasjonsmesterens plikt til å føre innseende med dette gjør at de ved eventuelle uregelmessigheter vil kunne dras til ansvar.

Nr. 76 (D)

Tilløp til kollisjon mellom løslokomotiv og persontog.

Ifølge telegrafisk bekjentgjort rute skulle et løslokomotiv (damplokomotiv) krysse et nordgående persontog i N. stasjon. Stasjonen, som ordinært ikke er betjent til persontoget, var for anledningen betjent av en telegrafist. For tog nordfra er stasjonen utstyrt med innkjørhovedsignal med forsignal. Mellom disse signaler — ca. 100 m utenfor innkjørsignalstedet — ligger det en holdeplass. Innkjøring fra sør skjer ved hjelp av alminnelige håndsignaler ved ytterste sporveksel.

Etter å ha mottatt avgangsmelding for begge tog, gikk tpx. til søndre sporveksel for å slippe inn persontoget. Tpx. sto ved innkjørspurvekslen da persontoget kjørte inn, men han hadde satt opp stoppsignal mot persontoget fra det fastsatte sted, rett ut for ekspedisjonshuset. Etter å ha lagt utkjørtogveien ferdig for løslokomotivet, gikk tpx. tilbake til stasjonen for å stille innkjørsignal for løslokomotivet, men underveis fikk han se at persontoget forlot stasjonen. Han løp straks til kontoret, ringte til omformerstasjonen og fikk brutt kjørestrømmen. På det tidspunkt befant persontoget seg på ovennevnte holdeplass, hvor det hadde stoppet for av- og påstigning av reisende. Da togføreren ble kjent med at det var strømbrudd, husket han plutselig kryssingen med løslokomotivet. Han varslet de reisende i første vogn og løp mot det ventede lokomotiv. Lokomotivføreren på løslokomotivet ble i tide merksam på toget som sto på holdeplassen. Man unnegte således kollisjon.

Rapportene viser at togføreren før avgang fra nabostasjonen hadde fordelt og lest den telegrafiske ordre om løslokomotivet både for lokomotivføreren og konduktøren i toget. Toget hadde mange reisende, og både togføreren og konduktøren var opptatt med billettkontroll underveis til N stasjon. Her fortsatte konduktøren kontrollen, mens togføreren gikk ut på plattformen. Da de reisende var steget på ga han tydelig avgangssignal med det resultat som ovenfor beskrevet.

Togføreren glemte kryssingen og glemte at stasjonen var ekstraordinært betjent. Han ga derfor avgangssignal uten å ha mottatt avgangsordre og overtrådte således bestemmelsene i Tr. § 140 og i S-sirk 142 pkt. 4 som var gjeldende da dette hendte, jfr. S-sirk 374.

I formildende retning for togføreren kan nevnes at han vanligvis ikke kjørte på strekningen og at han overså det tpx. oppsatte stoppsignal på grunn av signalets noe uheldige plassering. Stasjonen har bare mellomplattform hvor all av- og påstigning foregår, og toget sperret utsikten til signalet som var satt opp på togets annen side, ved ekspedisjonshuset.

Konduktøren som i henhold til Tr. § 142 pkt. 2, såvidt gjørlig skal

påse at gitte kryssingsordrer blir etterkommet, må unnskyldes i dette tilfelle, idet det var om å gjøre å komme igjennom kontrollen for å få gitt lokomotivføreren beskjed om eventuell stopp ved holdeplassene.

Lokomotivføreren må sies å være minnet om kryssingen i langt større grad og på et senere tidspunkt enn den øvrige togbetjening, ved at han fikk innkjørsignal ved stasjon som ordinært ikke er betjent for toget og deretter stoppsignal fra det fastsatte sted rett ut for stasjonsbygningen. Han sier i sin rapport at han trodde at lokomotivet var gått ned et verkstedspor som grener ut fra stasjonen.

I SIKKERHETSTJENESTEN MÅ MAN ALDRI TRO, MEN BARE VITE.

Det gikk for øvrig fram av ordren at lølokomotivet skulle fortsette til neste stasjon.

I henhold til Tr. § 137 hadde han som lokomotivfører ansvaret for at det ble kjørt på betryggende måte. På tross av ovennevnte og på tross av samme plikt for lokomotivfører som togfører til å forvise seg om at kryssende tog er kommet, etterkom han avgangssignalet blindt og uten å undersøke hvorfor stoppsignalet var satt opp. Det var takket være en snarrådig inngripen fra togekspeditøren at togførerens og lokomotivførerens forseelser ikke avstedkom en alvorlig ulykke.

Nr. 77 (374/0-3).

Er det kryssende tog kommet? Nøyaktighet i sikkerhetstjenesten.

En stasjon som har komplett sikringsanlegg, har ordinær kryssing mellom et forstadstog (motorvogn type 6 e) og et godstog. Rutemessig avgangstid for forstadstoget og ankomsttid for godstoget er samme klokkeslett. En dag da tpx. fra kontoret ser at forstadstoget stopper ved plattformen (han er ikke til stede på plattformen som påbudt i Tr. § 103), stiller han innkjørsignal for godstoget. Kort etter går han ut på plattformen, men oppdager da at forstadstoget har satt seg i bevegelse og er i ferd med å forlate stasjonen. Kryssingen er ikke lagt om, og utkjørhovedsignal viser «stopp». Tpx. løper etter og forsøker å påkalle togbetjeningens oppmerksomhet for om mulig å få stoppet toget, men forgjeves. Godstoget er nå i fart inn til stasjonen og den uunngåelige kollisjon skjer ca. 80 meter utenfor ytterste sporveksel.

Togbetjeningen reddet seg bakover i motorvognen like før godstogets lokomotiv trengte inn i førerrommet.

Lok.føreren og 11 passasjerer pådro seg skader av forskjellig art, og den materielle skade var stor.

Ovennevnte hendelsesforløp ved forstadstogets ankomst og avgang refererer seg til txp.s framstilling av saken. Togføreren og konduktøren opplyser imidlertid i sine rapporter og muntlige forklaringer at txp. under forstadstogets opphold, en kort stund sto i eller like utenfor kontordøren. Konduktøren gikk herunder bort til txp. og kom med en spøkefull bemerkning til denne. (Txp. benekter dette).

Togføreren sto hele tiden et stykke unna — ved motorvognens forreste stigtrinn. Idet txp. snudde seg for å gå inn på kontoret, oppfattet togføreren en håndbevegelse fra ham som avgangsordre. Konduktøren var av samme oppfatning. Togføreren ropte: «Avgang», og lokomotivføreren satteaget i gang med den følge som ovenfor beskrevet.

Selv om det er noe uklart hvilken kontakt det har vært mellom txp. og konduktørbetjeningen, hersker det ingen tvil om at REGLEMENTERT avgangsordre ikke ble utvekslet mellom txp. og togfører som påbudt i Tr. §§ 105, 107 pkt. 1, og 140.

Foruten at togføreren unnlot å avvente muntlig avgangsordre, begikk han en annen meget vesentlig feil idet han glemte å forvisse seg om at det kryssende tog var kommet, jfr. S-sirk. 374. Videre kontrollerte han ikke utkjørhovedsignalets signalbilde, jfr. Tr. § 141, liksom han heller ikke hadde sin oppmerksomhet henvendt bakover under utkjøringen. Det var intet til hinder for at påbudet om dette i S-sirk. 340 pkt. 2 kunne ha vært fulgt.

Lokomotivføreren begikk to meget vesentlige feil. For det første glemte han, i likhet med togføreren, det kryssende tog. For det annet kjørte han forbi utkjørhovedsignal i «stopp» og kjørte opp innkjørsporevekselen for godstoget, jfr. Tr. § 137 og Sr. § 9. Han hadde heller ikke sin oppmerksomhet henvendt også bakover under kjøringen ut fra stasjonen, jfr. S-sirk. 340 pkt. 2. Tredjemann som glemte kryssingen, var konduktøren. Etter dette og de to uhell som er beskrevet i Medd. nr. 75 og 76 synes det å være påkrevd å minne konduktørpersonalet om dets plikt i henhold til Tr. § 142 pkt. 2 (Tillegg IV) til så vidt mulig å hjelpe togføreren med bl. a. å iakta signaler og å påse at gitte kryssingsordrer blir overholdt.

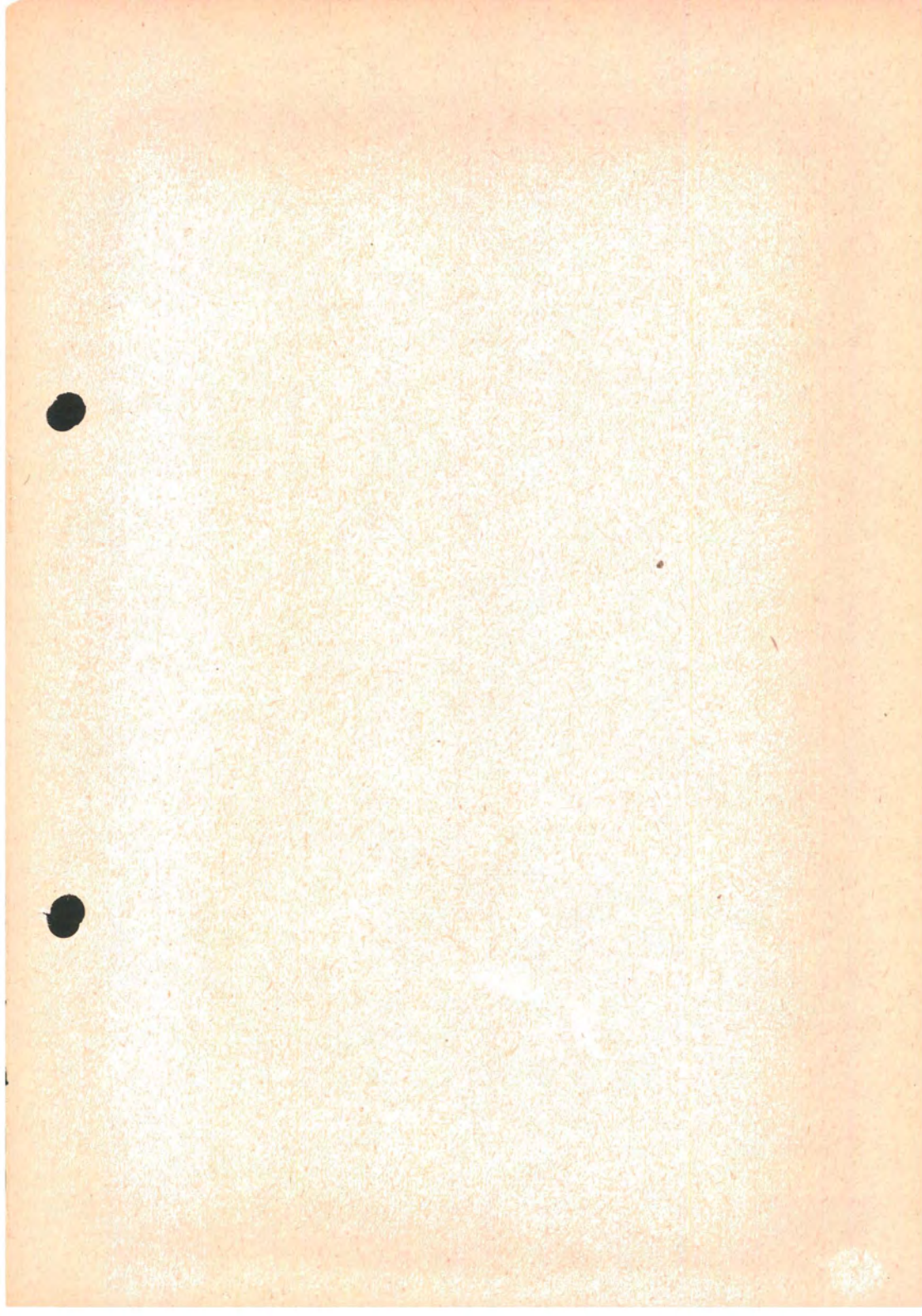
At togføreren kunne oppfatte txp.s håndbevegelse som avgangsordre, skyldes at txp. ikke alltid ga reglementert avgangsordre. Man har mistanke om at det syndes en del fra tokekspeditørenes side på dette felt og at togførerne godtar disse uregelmessigheter. Ovennevnte tilfelle er et sørgelig eksempel på hva den minste uregelmessighet kan føre til og viser hvor overordentlig viktig det er at *alle* viser nøyaktighet i sikkerhetstjenesten. Enhver som gir eller mottar en ordre eller et

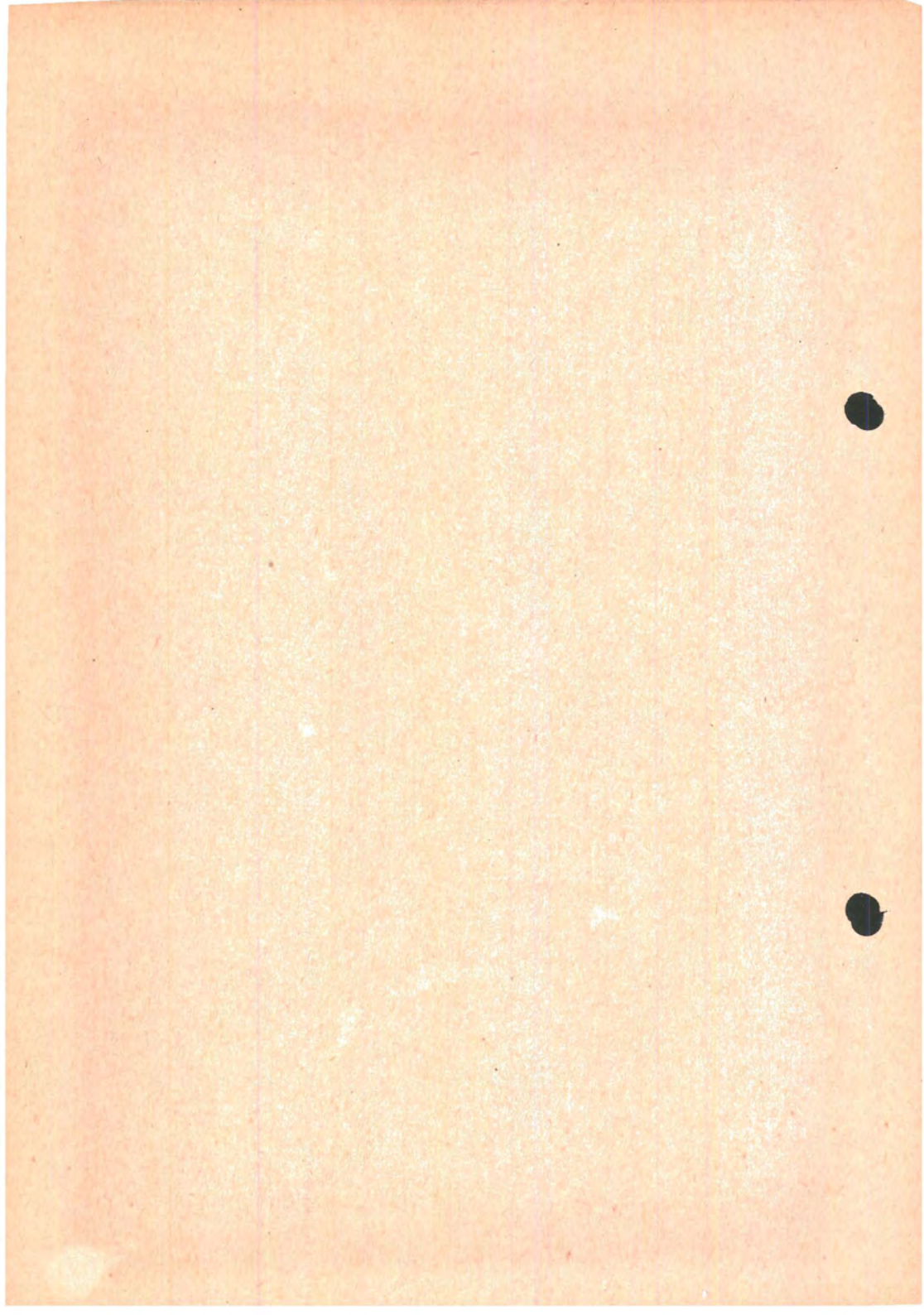
signal må for hver gang nøye tenke over om ordren eller signalet er riktig og om den eller det KAN adlydes.

Vær aktsom når avgangsordre eller avgangssignal gis. Spør deg selv: «Er det kryssende tog kommet?»

Husk at driftssikkerheten på jernbanen er avhengig av *orden, presisjon og nøyaktighet*. Den som utfører sikkerhetstjeneste, må konsentrere seg om sitt arbeid.

Til stasjonspersonalet
» konduktørpersonalet
» lokomotivpersonalet







Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 78 (267/6 II).

Kjettingutstyr på T-, T1-, To- og T10-vogner.

Kjettingutstyret på ovennevnte vogner består av lange surrekjettinger, festet til øvre ende av stakene, og av korte sikkerhetskjettinger, festet under vognene. Noen av de lange kjettinger har strammeapparat. De korte sikkerhetskjettingene har kroker, som normalt skal sitte i hullet i nedre stakeende for å hindre at stakene kan bli trukket (løftet) opp av stakefestet.

Enkelte stasjoner har løse kjettinger eller tau til bruk på tynn og lett last, se Grønne bok del A side 179 og S-sirk. 31. Videre brukes på enkelte strekninger «fangnett» og strammekjettinger for å sikre last mot forskyvning, se S-sirk. 296.

I henhold til Grønne bok del A side 176 pkt. 12, jfr. S-sirk. 31, skal kjettingene alltid være gjort fast, slik at de under kjøring ikke kan slenge og volde skade. Henger kjettingene løst, kan de volde skade på personer og slå i stykker sporveksellykter m. v.

Enkelte driftsutvalg har foreslått å fjerne de korte sikkerhetskjettingene med krok. Etter tilråding av Hoveddriftsutvalget har Hovedstyret imidlertid bestemt at sikkerhetskjettingene skal beholdes.

For om mulig å unngå at kjettinger med kroker henger og slenger, er det truffet bestemmelse om at hvert stakefeste på alle vogner med sikkerhetskroker skal utstyres med en opphengingsbøyle. Sikkerhetskroken skal henge i bøylene når vognen kjører tom eller er lesset under stakehøyde eller når staker mangler. I alle tilfelle hvor vognen lesses over stakehøyde eller surrekjettingene av andre grunner forbindes over lasten, skal krokene settes i hullet i nedre stakeende. Den her angitte ordning antas å være sikrere og bedre for skiftepersonalet fordi stakene i de fleste tilfelle kan håndteres uten at den opphengte sikkerhetskrok røres.

Hovedstyret har i brev dat. 23. 7.-54 til alle distrikter gitt beskjed om at ovennevnte opphengingsbøyle blir å anbringe etterhvert som vognene kommer til verksted for revisjon.

Ved vognkontroll for en tid siden fant man på en senderstasjon en del vogner lastet med jernrør, hvor lasten ikke var tilstrekkelig sikret med kjettinger, og sikkerhetskrokene var heller ikke på plass i de nedre stakeender. På 2 vogner hadde stakene begynt å gi etter. Disse vogner ble holdt tilbake for omlessing. De andre vognene ble kjettingsurret før de ble sendt.

Man innskjerper bestemmelsene i Grønne bok del A side 177 o. f. og Hst. sirk. 454, jfr. S-sirk. 139, om bruk av surrekjettinger på last som trenger det. Togføreren skal avvise vogner som ikke er tilstrekkelig sikret, jfr. Tr. § 127.

Det må påses at krokene på sikkerhetskjettinger ikke blir brukt som feste for presenningstau eller lignende som strammer så sterkt at krokene rettes ut.

Stasjoner og verksteder må sørge for at kjettingutstyret holdes i orden og blir komplettert til enhver tid. Vognvisitorene skal utbedre skader på kroker m. v. og på beste måte hjelpe til å holde utstyret i orden.

Til stasjonspersonalet
» konduktørpersonalet
» lokomotivpersonalet
» vognvisitorene
» verkstedene

Ba.



Nr. 79—81.

Oslo, den 10. mars 1955.

Meddelelser

fra

Hovedstyret.

Nr. 79. (370/0-3).

Skifting på sidespor.

Mellom stasjonene A og B, ikke langt fra B stasjon, ligger et sidespor (grustakspor) sikret med D-lås, hvor det ofte foregår skifting med kiptog fra A st. Etter endt skifting returnerer kiptogene vanligvis til A st.

Istedenfor å følge bestemmelsene i S-sirk. 191 IX om mot kvittering å utlevere «Stasjonens egen nøkkel», d. v. s. A stasjons nøkkel, til togføreren i kiptoget, var det blitt innført den praksis at B stasjons nøkkel til sidesporet uten kvittering ble levert til baneformannen ved B stasjon. Baneformannen hadde tilsynet med opplessingen i grustaket og besørget også samtidig opp- og igjenlåsing av sporvekselen til sidesporet og brakte kontrollåsnøkkelen tilbake til B stasjon.

Denne ordning ble praktisert angivelig for å spare tid.

En dag var det anordnet kippkjøring fra A stasjon til kl. 11.00 til grustaksporet og tilbake til A stasjon etter endt skifting.

Særlige forhold denne dag med kjøring av flere ekstra persontog, bevirket en del forsinkelser i toggangen. Bl. a. ble et godstog som etter ruten skulle ha gått fra A stasjon kl. 8.35, ca. 2½ time forsinket, slik at flere persontog fikk ordre om å kjøre forbi gods-toget i A stasjon.

I god tid før kiptoget møtte baneformannen opp på B stasjon for som vanlig å hente kontrollåsnøkkelen til sidesporet. Han hadde vært hjemme fra kl. 9.00 til kl. 9.30 og var således ikke kjent med at godstoget, p. g. a. forsinkelser, ennå ikke hadde passert B stasjon. Baneformannen tok derfor ut kontrollåsnøkkelen til sidesporet straks tpx. på B stasjon hadde mottatt og besvart avgangsmeldingen for det hurtigtog som, hvis togene hadde vært i rute, skulle gå fra A stasjon

umiddelbart før kippetog. Han underrettet tpx. om at han tok nøkkelen, men tpx. var opptatt med toggangen og oppfattet ikke baneformannen bemerkning.

Da baneformannen også skulle visitere linjen mellom B og A stasjoner, forespurte han tpx. om det var noe tog mellom hurtigtoget og et motgående ordinært godstog, men fikk av tpx. den feilaktige beskjed at «nå hadde han bare grustoget».

Hurtigtoget passerte B stasjon litt senere uten å føre ekstratogs-signal, og baneformannen kjørte avsted til grustaksporet.

Tpx. på B stasjon sendte ankomstmelding for hurtigtoget og mottok samtidig avgangsmelding fra A stasjon for det forsinkede godstoget. Tpx. på B stasjon var imidlertid av den formening at avgangsmeldingen gjaldt kippetog (godstoget hadde han glemt) og førte meldingen inn i togmeldingsboken som gjeldende for dette tog. Han reagerte IKKE over at den foreskrevne forespørsel om klar linje manglet, til tross for at denne bestemmelse alltid ble fulgt.

Kort tid etter husket han på godstoget og forespurte A stasjon når dette tog kunne ventes. Da A stasjon opplyste at godstoget allerede hadde gått derfra, ble han oppmerksom på sin tidligere feiltakelse og rettet derfor opp togmeldingsboken. Dette skjedde FØR han var kjent med at et uhell hadde inntruffet.

Ute ved sidesporet hadde baneformannen i mellomtiden låst opp sporvekslen og lagt den i stilling for kjøring inn på sidesporet, slik at skiftingen inne på sporet kunne påbegynnes med en gang kippetoget kom. Selv hadde han tatt plass ved vognene, som sto innenfor middelmerket. Da han oppdaget at det var godstoget som kom istedenfor kippetoget, forsøkte han å løpe fram til sporvekslen for å få lagt den tilbake i riktig stilling, men nådde ikke fram tidnok, slik at godstoget kjørte inn i grusvognene som sto på sidesporet. Toget ble delvis avsporet og det ble forvoldt stor materiell skade. Dessuten medførte uhellet store forstyrrelser i toggangen.

Det refererte uhell var en følge av at en tpx. glemte et tog, og dessuten av at følgende bestemmelser IKKE ble fulgt:

S-sirk. 191 idet B stasjons nøkkel til sidesporet ble benyttet for kippføring fra A stasjon, likesom nøkkelen uten kvittering ble tatt ut av andre enn tpx.

Det framgår for øvrig av rapporten at sikkerhetslåsens nøkkel ikke ble tatt ut og betryggende oppbevart som foreskrevet.

Tr. § 121, jfr. idet det ikke ble ført ekstratogs-signal på hurtigtoget,
Tr. § 136 og som var det siste tog over strekningen før det for-
Sr. § 64, pkt. 2 sinkede godstoget.

Nr. 80. (373/0-4).

Sammenstøt avverget.

Lok.betjeningens påpasselighet og årvåkenhet avverget i nedennevnte tilfelle sannsynligvis et større togsammenstøt.

Forholdet var:



Det ordinære tog x skulle etter sin rute krysse det ordinære tog y i F st. og skulle denne dag dessuten krysse ekstratog z i C st.

P. g. a. tog y.s store forsinkelse ble imidlertid kryssingen mellom togene x og y først lagt til D st. Togbetjeningen i tog y fikk ordre om dette i A st. (underretningsstasjon). For ikke å forsinke ekstratog z unødig ble B st. gjort betjent for togene y og z.

Tog y ble imidlertid ytterligere forsinket fra A st., og da tpx. på C st. nå var kommet til stede for kryssingen mellom togene x og z, ble kryssingen mellom togene x og y lagt til C st. Ordren om denne kryssing til togbetj. i tog y ble sendt C st. til fordeling, til tross for at tog y ennå ikke hadde passert B st.

Tog y hadde fast stopp ved C st., men stasjonen var ordinært ikke betjent for toget.

Tpx. på C st., som var alene på stasjonen, valgte å slippe inn tog y først. Etter å ha lagt togveien riktig for tog x (telegram om sporforandring var sendt D st.), satte han opp stoppsignal på innkjørsignalstedet for dette tog. Da han hadde mottatt avgangsmelding for tog y fra B st., gikk han til innkjørsporvekslen og viste innkjørsignal med håndsignallampe.

Ubekjent med den nye kryssingsforandring ga togføreren i tog y avgangssignal til lok.føreren straks han var ferdig på C st. og før tpx. hadde rukket tilbake for å levere den nye kryssingsordre. Men lok.føreren som hadde bemerket at det ble vist innkjørsignal ved en ordinært ubetjent stasjon, etterkom IKKE avgangssignalet. Ved den etterfølgende konferanse mellom lok.betjening og togfører kom tpx. til stede og situasjonen ble klarlagt.

Ovennevnte tilfelle viser hvor viktig det er at bestemmelsene i S-sirk. 239 og Tr. § 112 c (tillegg XIV) blir fulgt når kryssing blir lagt til stasjon som etter ruten ikke er betjent.

Nr. 81 (D)

Ureglementert togekspedisjon.

Etter å ha mottatt avgangssignal fra txp., ga togføreren for et persontog avgangssignal til lokomotivføreren, og toget kjørte ut fra stasjonen, men imøte med et ekstra tomtog, som ble framført etter Tr. § 49. Dette tog sto utenfor innkjørhovedsignalet og ventet på innkjørsignal. På grunn av de stedlige forhold er dette innkjørhovedsignal ikke synlig fra plattformen. Persontoget fikk heldigvis stoppet i tide slik at en ulykke ble avverget.

Av rapportene fremgår det at togbetjeningen i de 2 tog IKKE var underrettet om denne kryssing.

Videre er det klarlagt at den tjenestemann som tjenestgjorde i billettsalget, hadde mottatt og besvart forespørselen om klar linje og avgangsmelding for ekstratoget. Dette ble gjort i nærvær av txp. og den tjenestemann som betjente stillverket og telegrafan. Txp. på denne stasjon var etter distriktsjefens tillatelse fritatt for egenhendig å sende avgangsmelding.

På grunn av skiftingen som foregikk på stasjonen, måtte ekstratoget imidlertid stoppes utenfor stasjonen i lengre tid, og i mellomtiden ankom persontoget. Da persontoget var klart til avgang, hadde txp. glemt ekstratoget. Den tjenestemann som tok imot og besvarte forespørselen om klar linje og avgangsmeldingen, hadde forlatt stasjonen etter endt tjeneste, og den tjenestemann som skulle sende avgangsmelding for persontoget, TRODDE at ekstratoget måtte være kommet. Han sendte derfor også ankomstmelding for ekstratoget uten å forvise seg om at dette var kommet.

Etter å ha stilt utkjørhovedsignalet i «kjør», ga han txp. beskjed om at det var «klart» for persontoget, og txp. ga avgangssignal med den følge som foran nevnt.

I dette tilfelle ble bestemmelsene i Tr. § 106 pkt. b, § 123 pkt. 3 (tillegg XIV) og i «Instruksjoner for telegraf- og telefontjenesten» § 101 pkt. 1 overtrådt.

Til stasjonspersonalet
 > konduktørpersonalet
 > lokomotivpersonalet
 > linjepersonalet

Ba.



Nr. 82—84.

Oslo, den 26. juli 1955.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 82 (66/54 D)

Unødig bruk av konduktørbremsekranen.

Man er gjort kjent med at nødbremseventilen (konduktørbremsekranen) brukes i utrensmål, bl. a. for å stoppe tog på stasjoner hvor togene etter ruten har fast stopp.

Dette er *ikke* i samsvar med bestemmelsene i trykk 412 § 49 hvor det er uttalt at nødbremseventilen (konduktørbremsekranen) bare må brukes i faretilfelle.

Den anførte «ulovlige» bruk av nødbremseventilen har dessuten, ved for sterk avbremsing, ført til at lokomotivhjulene er blitt fastbremset, liksom det også har forårsaket utløsning av høyspenningsbryteren på elektriske lokomotiver.

Bestemmelsen i trykk 412 § 49 om bruk av nødbremseventilen må derfor strengt overholdes. Misbruk vil bli påtalt.

Nr. 83 (657/4).

Kranvognene litra Rk. nr. 1270 og 1271.

Jernbanens nye store kranvogner litra Rk nr. 1270 og 1271 er ved flere anledninger i dagspressen blitt benevnt «katastrofekran». Denne betegnelse blir i stor utstrekning også anvendt i tjenstlig korrespondanse og dagligtale.

Uttrykket er lite betegnende for kranvognenes tiltenkte bruk, og kan særlig utad virke uheldig og skremmende når kranen nyttes i tilfeller hvor det absolutt ikke er tale om noen katastrofe.

For å unngå slike misforståelser, bør derfor disse kranvognene fremtidig i all korrespondanse benevnes «Kranvogn litra Rk nr.». (I dagligtale kan «beredskapskrana» brukes).

Nr. 84 (170/3 DT).

Brann i godsvogner. Skogbrann.

Under et godstogs innkjøring på en stasjon ble det oppdaget brann i en vogn i toget. Det var en L-vogn lastet med shoddy hvor det hadde tatt fyr i presenningen. Innen toget fikk stoppet, var lasten omspent av flammer. Vognen ble skiftet vekk fra de øvrige vognene i toget. Brannvesenet var tilkalt, men innen brannen var slokket, var lasten totalskadet, presenningen brent opp og vognens overstell sterkt skadet. De samlede utgifter til erstatninger og reparasjoner beløp seg til kr. 3 642,00.

Vognen gikk som 6. vogn i toget og brannårsaken ble antatt å være gnister fra lokomotivet. Ved den etterfølgende kontroll av toglokomotivets gnistfanger, ble det nemlig konstatert en åpning i gnistfangeren — ved underkant mot blåstpipen — hvor gnister kunne komme igjennom.

Da liknende uhell har forekommet tidligere, innskjerper man bestemmelsene i Tr. § 169 om daglig ettersyn av lokomotivenes gnistfangeranordninger, ikke minst av hensyn til skogbrann i den tørre årstid.

Slurv med ettersynet kan bli kostbart for Statsbanene.

Til stasjonspersonalet
» konduktørpersonalet
» lokomotivpersonalet
» linjepersonalet

Ba.



Nr. 85.

Oslo, den 20 aug. 1955.

Meddelelser

fra

Hovedstyret.

Nr. 85 (375/0-3).

Dårlig samarbeid og unøyaktighet i sikkerhetstjenesten.

Ved A stasjon kjørte et hurtigtog inn i et arbeidstog hvorfra man holdt på med å strekke kontaktledning over sporet. Kollisjonen skjedde ved det fjernstilte elektriske håndsignalet for tog fra B stasjon, ca. 200 m utenfor ytterste sporveksel, hvor arbeidstoget sto med traktor og 5 vogner utenfor signalet og 6 vogner innenfor signalet.

Lyssignalet viste stopp, men arbeidstoget var for øvrig ikke dekket av stoppsignal.

Ingen personer kom til skade ved kollisjonen, men det oppsto materiell skade både på hurtigtoget og arbeidstoget.

Av rapportene kan man utlede følgende:

Under arbeidet med strekking av kontaktledning over sporene på A st. måtte arbeidstoget kjøre ut i hovedsporet mot B st. Arbeidslederen henvendte seg derfor til den som foresto skiftingen på stasjonen og ba om nødvendig tillatelse. Da arbeidet ville ta så lang tid at togveien ikke i tide ville være klar for det hurtigtog som var ventendes om 1 time, ble arbeidslederen henvist til Txp. for å få tillatelse av denne.

Txp. oppfattet arbeidslederens anmodning som om arbeidet skulle foregå i hovedlinjen INNENFOR innkjørsignalstedet og ga derfor tillatelse til at skiftingen kunne foretas. Han ga likeledes uttrykk for at han ville la sporskifteren hente inn skiftet før hurtigtoget kom.

Arbeidslederen på sin side hevder at han i sin henvendelse gjorde Txp. oppmerksom på at arbeidet skulle foregå UTENFOR innkjørsignalstedet, og han oppfattet også Txp.s tillatelse til å gjelde slik kjøring.

Traktorføreren som var den i sikkerhetsmessig henseende ansvarlige for kjøringen, var opptatt med å gjøre traktoren kjøreklar, og konfererte derfor ikke personlig med Txp. Han godtok arbeidslederens signal for kjøring ut i hovedsporet, og da han ikke fikk stopp-

signal før halve arbeidstoget var utenfor stasjonsgrensen, GIKK HAN UT FRA at arbeidslederen hadde fått tillatelse til også å kjøre utenfor innkjørsignalstedet.

Ved henvendelse til arbeidslederen bekreftet denne at slik tillatelse fra Txp. var gitt, og arbeidslederen opplyste også om at Txp. ville si fra når linjen måtte gjøres klar for hurtigtoget. Traktorføreren slo seg til ro med dette, idet han regnet med at Txp. ikke ville ta imot avgangsmelding for hurtigtoget før arbeidstoget var skiftet vekk.

Et par minutter etter at avgangsmelding for hurtigtoget var motatt fra B st., henvendte Txp. seg til vedk. stasjonsbetjent som skulle slippe inn toget og forespurte om arbeidstoget var skiftet bort. Da stasjonsbetjenten benektet dette, ga Txp. straks ordre om at arbeidstoget måtte skiftes bort, idet hurtigtoget var gått fra B stasjon og var ventendes om noen minutter.

Stasjonsbetjenten dro straks ut til arbeidsstedet, hvor han varslet arbeidslederen, men denne nektet å flytte på arbeidstoget før kablene var festet. Stasjonsbetjenten ba da om at toget i et hvert fall ble skiftet innenfor signalet, men også dette ble nektet.

Traktorføreren var også oppmerksom på at stasjonsbetjenten ga ordre til at arbeidstoget måtte skiftes vekk, og han avventet avgangssignal fra arbeidslederen. Men før han fikk det, kom hurtigtoget og kjørte inn i arbeidstoget.

Forannevnte uhell er et eksempel på hvor viktig det er at ordregivningen er klar og at man utviser absolutt nøyaktighet i sikkerhetstjenesten.

Txp. sørget ikke for å få klarlagt nøyaktig HVOR arbeidet skulle foregå. Han ga heller ikke sine direktiver om skiftingen til traktorføreren, som var rette vedkommende, og forsømte likeledes å gi fornøden underretning om arbeidstoget til vedk. stasjonsbetjent som skulle slippe inn hurtigtoget.

Traktorføreren overtrådte bestemmelsene i Tr. § 96 og Sr. § 33 ved den foretatte skifting utenfor stasjonens grense.

Arbidslederen nektet å avbryte arbeidet da det ble gitt ordre om at arbeidstoget skulle skiftes bort, til tross for at han visste det var togtid.

Til stasjonspersonalet
» elektrifiseringsanleggene



Oslo, den 28. febr. 1956.

Meddelelser

fra

Hovedstyret.

Nr. 86 (620/10).

Din fribillett.

Den rett til fribefordring over statsbanene som jernbanens tjenestemenn har, er et gode som det er i alles interesse å verne om. Hvert misbruk ødelegger eller skader dette gode ikke bare for den som har forbrutt seg, men for alle.

De bestemmelser og regler som gjelder tjenestemennenes fribillettrettigheter, er så mange at det ikke lar seg gjøre å gi uttømmende opplysninger i denne meddelelsen. Man må i stedet nøye seg med i det følgende å gi en orientering om de mest alminnelige bestemmelser.

Bud, lærlinger ved verksted og i elektrotjenesten samt visse aspiranter kan innrømmes 12 fribilletter (1 fribillett pr. løpende måned) i det første tjenesteår for nødvendige reiser til foreldres eller foresattes bopel forutsatt at de er antatt med fast ansettelse for øye.

Alt annet ekstrapersonale får det første tjenesteår bare én fribillett pr. ferieår etter 3 måneders sammenhengende tjeneste. Dette gjelder også bud, lærlinger osv. som bor slik til at de ikke har behov for å bruke jernbanen for å besøke foreldre eller foresatte.

Fribefordring for egen person, for hustru og for barn under 18 år, uten begrensning i antall reiser, får man først etter 1 års sammenhengende tjeneste eller når man blir fast ansatt.

Det er mange bestemmelser om rett til fribefordring ved siden av disse. Hvis det oppstår spørsmål i den anledning, så undersøk forholdet hos den som har myndighet til å utstede fribilletter.

I fribillettreglementet er det en bestemmelse som lyder slik: «Har noen ved usannferdig oppgivende eller på annen urettelig måte tilvendt seg eller skaffet annen person fribillett, forbeholder jernbanen seg å gjøre ansvar gjeldende imot den skyldige. Denne vil dessuten, for så vidt han ellers skulle være berettiget til heromhandlede fribefordring, tape denne i et av Hovedstyret for hvert tilfelle nærmere fastsatt tidsrom. Det samme gjelder innehaver av fribillett som overlater den til annen person. Innehaveren er dessuten forpliktet til å betale den dobbelte pris for de strekninger hvor billetten uberettiget er benyttet.»

I Hovedstyrets sirkulære nr. 315/52 heter det blant annet:
«Ethvert misbruk av fribillett vil bli strengt påtalt . . . osv.»

Det er *ikke* bare en papirbestemmelse dette med tap av fribillettrettigheter for en kortere eller lengre tid, men det har vært og er en ubehagelig realitet for dem som har misbrukt sin fribillett på en eller annen måte. Det hjelper lite *etterpå* å forsøke å unnskyldes seg med uttrykk som: «Jeg trodde ikke det var så farlig», «Jeg antok at det var lovlig» osv. Denne «antakelsen» kan for en fast ansatt tjenestemann føre til disiplinærbehandling og for ekstrapersonalet kan den medføre *avskjed*.

Det er misbruk å:

overlate sin fribillett til andre,
rette eller føye til noe på fribilletten, f. eks. dato, tittel, reisestrekning, «og hustru» e. l.,
«friske opp» skriften på månedsfribilletter,
nytte fribilletter (månedsfribilletter eller enkeltbilletter) over andre strekninger eller til andre tider enn det som er skrevet på billettene.

Tjenestemannen plikter å gi eventuelle familiemedlemmer som har rett til fribefordring, veiledning i bestemmelsene om bruk av fribilletter. Ved kontroll i togene skal både den reisende og konduktøren behandle billetten som en vanlig betalt billett. Den som har rett til fribefordring, skal alltid ha sin fribillett med seg på reisen og *uoppfordret* og *uten kommentar* vise fram billetten til billettkontrolløren. Denne hovedregel gjelder uansett om tjenestemannen reiser i uniform eller er sivil. Ved å opptre på denne måten kan billettkontrollen utføres raskere og billettkontrolløren slipper å be hver enkelt reisende om å få se billetten. Husk at billettkontrolløren *gjør sin plikt* når han ber om billetten, selv om han kjenner den reisende og vet at vedkommende har rett til fri reise.

Det er også dårlig reklame for etaten når tjenestemenn med fribillett kommer med bemerkninger til billettkontrolløren som f. eks.: «Her er ikke noe å tjene for jeg har fribillett» eller lignende.

Hvis det for enkelte tog er fastsatt avgifter i tillegg til vanlig billettpris, skal disse avgifter også betales av reisende med fribillett.

Fribilletten — som er et verdipapir — må oppbevares slik at ikke uvedkommende kan få tak i den.

NB! Fribilletten er personlig og kan ikke overdras.

Fordeles til alt personale.



Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 87 (370/0-5/1).

Kryssing med overlangt tog.

Togføreren i et godstog sendte foreskrevet melding til kryssingstasjonen om at toget var overlangt. Txp på kryssingstasjonen fant det ikke nødvendig å gi forhåndsunderretning til det kryssende tog, som etter ruten skulle passere stasjonen, om at det skulle krysse et overlangt tog. Da godstoget hadde inntatt sin plass på stasjonen, lot Txp vise innkjørsignal for det passerende tog. Stoppsignal ble vist fra fastsatt sted på plattformen. Stasjonen var utstyrt med hoved- og forsignaler men innkjørsignalet ble i dette tilfelle vist med hjelpesignal, idet Txp mente at lokomotivføreren da ville sette kjørehastigheten tilstrekkelig ned i samsvar med gjeldende bestemmelser. Dessuten påla han sporskifteren ved innkjørsporvekslen å gi varsomsignal med armen. Det var sneføyke og dårlig sikt, og stasjonen ligger dessuten i sterk kurve. En av konduktørene i godstoget tilbød seg derfor å gi stoppsignal et stykke innenfor innkjørsporvekslen, og endelig ble det gitt stoppsignal fra middel mot togspor i stasjonens annen ende.

Tross alle disse forholdsregler kjørte det kryssende tog inn i gods-togets bakre del, og resultatet ble betydelig materiell skade, samtidig som stasjonen ble sperret for trafikk i mange timer. Dette medførte naturligvis alvorlige forstyrrelser i toggangen.

Av rapportene i saken kom det frem at lokomotivføreren måtte ha feilvurdert bremsekraften i dette tilfelle. På den annen side har Txp's disposisjoner, selv om de er gjort i beste mening, ingen hjemmel i gjeldende sikkerhetsforskrifter.

Hvis forholdene ved en stasjon tilsier særlig foriktighet under et togs innkjøring bør bestemmelsen i Tr. § 102 komme til anvendelse.

Man finner det derfor nødvendig å innskjerpe denne bestemmelse, samt bestemmelsene for bruk av hjelpesignal, S-sirk. 88 punkt 3.

Nr. 88 (376/0—4).

Kortslutning av isolerte sporfelter.

Under arbeid med linjens oppmåling holdt vedkommende personale på med målinger mellom en stasjons ytterste sporveksel (kryssingsvekslen) og innkjørhovedsignalet.

Målingen ble foretatt med et målebånd av stål og herunder forårsaket stålbåndet kortslutning i et isolert sporfelt. Da båndet ble fjernet bevirket det at innkjørtogveien som var sikret for kommende tog, ble utløst før toget hadde passert kryssingsvekslen. Kortslutningen hadde til følge at innkjørhovedsignalet gikk i «stopp», men toget hadde allerede passert signalet.

Da togveien ble utløst, ringte klokken i stillverket, og uten å foreta nærmere undersøkelser gikk Txp, som oppholdt seg på ekspedisjonskontoret, ut fra at det ventede tog var kommet inn på stasjonen. Han stilte derfor innkjørsignal for et kryssende tog og la samtidig utkjørtogveien riktig for dette tog. Dette ble gjort før det første tog hadde kommet til «kryssingsvekslen», med den følge at de to tog kjørte inn i samme spor.

Lokføreren i det første tog ble heldigvis i tide merksam på feilen og fikk stoppet sitt tog. Noe uhell inntraff således ikke.

Av ovennevnte fremgår at det må vises den største aktsomhet ved bruk av arbeidsredskap av metall under arbeid på strekninger med isolerte sporfelter. Det skal svært lite til for at kortslutning kan oppstå, og dette virker forstyrrende på de elektriske apparater. Derved settes sikkerheten i fare og alvorlige ulykker kan finne sted. Man vil også peke på den feil som ble begått av Txp, idet han «gikk ut fra at toget var inne» i stedet for å forvise seg om dette, som foreskrevet i Tr. § 103.

Nr. 89 (373/0—3).

Betjening av sporveksler under togs innkjøring.

Under et togs innkjøring på en stasjon sporet bakerste boggivogn i toget av slik at den forreste boggi fulgte togveien mens den bakerste boggi og en etterfølgende G4-vogn gikk i avvikende spor.

Foretatte undersøkelser viser at uhellet bare har kunnet oppstå ved at innkjørsporvekslen, som var håndbetjent, ble lagt over for tidlig. Man finner det derfor nødvendig å innskjerpe bestemmelsene i S-sirk. 144 § 6 hvor det bl. a. er fastsatt at «ved betjening av sporveksel skal sporskifteren under hele togets kjøring over sporvekslen holde denne i riktig stilling».

Nr. 90 (374/0—4).

Fremføring av ekstratog når linjepersonalet ikke er underrettet om kjøringen.

En motorvogn ble fremført som ekstratog etter telegrafisk bekjentgjort rute. Da ordre om kjøringen var satt opp på kort varsel var linjepersonalet ikke blitt underrettet. Lokomotivføreren fikk beskjed om dette, og kjørehastigheten ble satt til 30—40 km/time samtidig som signal «Tog kommer» ble gitt hyppig. Ved utgangen av en kurve fikk lokomotivføreren øye på et lag med arbeidstralle og 2 sykkeltraller på linjen. Avstanden var for kort, og til tross for øyeblikkelig fullbremsing oppsto en kollisjon. Ingen mennesker kom alvorlig til skade, men arbeidstrallen ble sterkt skadd, sykkeltrallene ble totalt vrak og motorvognen fikk en del mindre skader.

Kjøring av ekstratog medfører alltid økt fare for linjepersonalet hvis dette ikke har fått beskjed om kjøringen på forhånd. Ovennevnte uhell gjør det nødvendig å påpeke hvor viktig det er at bestemmelsene i Tr. § 156 og S-sirk. 57 pkt. 2 blir fulgt. Særlig er det av viktighet at kjørehastigheten reduseres når kurver eller værforhold gjør at man bare har oversikt en kort strekning fremover.

Nr. 91 (38/1956 M).

Lessing av konsentrert last.

Ved forsendelse av et 30 tonnns kolli som var 4,5 m langt, stillet stasjonen en To4-vogn til disposisjon for trafikanten.

Ved kontroll på nærmeste vognvisiterstasjon viste det seg at kolliet, som var plasert midt på vognen, hadde trykket ned vognbunnen ca. 5 cm. Vognen ble straks tatt ut av toget og sendt tilbake til senderstasjonen for omlasting til spesialvogn.

Den anvendte To4-vogn var utstyrt med metervektpåtegning for konsentrert last, jfr. S-sirk. 385 side 5. Ifølge denne påskrift var 18 tonn største tillatte last for kolli på 5 meters lengde.

Overskridelsen var således betydelig og kunne ha ført til et større uhell.

De anførte metervekter må således nøye overholdes.

Nr. 92 (2093/0).

Seksjonsisolatorer over spor som ikke er togspor.

Seksjonsisolator (jfr. S-sirk. nr. 133 § 3) i kontaktledning over spor som ikke er togspor skal være anbragt slik at man ved opp- og avlesning av vogner som står under utkoplet og jordet kontaktledning og innenfor sporsperre, ikke kan komme i farlig nærhet av spenningsførende ledning.

Ifølge gjeldende bestemmelser skal seksjonsisolatorer i kontaktledning over spor som ikke er togspor anbringes 2,5 m utenfor «middel» mot nabospor og hvor det er sporsperre 5,5 m utenfor denne.

Bestemmelsene influerer sterkt på plasing av master og åk og virker unødig fordyrende på anleggene.

De gjeldende bestemmelser forandres derfor til:

«Ved jordete spor skal seksjonsisolatorene anbringes minst 2,5 m utenfor «middel» mot nabospor og hvor det er sporsperre minst 5,5 m utenfor denne.»

Steder som disse bestemmelser ikke måtte passe for, må behandles og godkjennes særskilt.

Til stasjonspersonalet.

- » konduktørpersonalet.
- » lokomotivpersonalet.
- » linjepersonalet.
- » elektropersonalet.

Bn.



Meddelelser

fra

Hovedstyret.

Nr. 93 (666/0/12).

Påkjørsler ved planoverganger.

Antall påkjørsler av motorkjøretøyer ved jernbanens planoverganger har i de senere år vist stigende tendens. Hovedstyret finner derfor å måtte innskjerpe overfor personalet at det må vises den største respekt overfor de bestemmelser og tekniske anordninger som tar sikte på å sikre trafikken over planovergangen. Det har den største betydning for sikkerheten at alle som utfører tjeneste som står i forbindelse med slike overganger, vier disse den største oppmerksomhet.

Imidlertid synes årsaken til stigningen i antall uhell i stor utstrekning å måtte tilskrives tiltagende likegyldighet fra de veifarendes side likeoverfor de varselsignaler og det sikringsutstyr som planovergangene er utstyrt med. Man har f. eks. mottatt rapport om at førere av motorkjøretøyer på tross av rødt lys og kiming i varselklokke har forsøkt å presse seg fram under bommer som er under senking. Det har hendt at bommene har falt ned på bilens tak, og det har også forekommet at bilen er blitt fanget mellom bommene.

På foranledning av disse tilfelle har Hovedstyret henvendt seg til Justisdepartementet for å få en skjerpet politikontroll med planovergangene. Departementet finner det dessverre ikke mulig for politiet å føre slik skjerpet kontroll og henviser i stedet jernbanen til å bedre forholdet ved at personalet i størst mulig utstrekning sørger for å anmelde til politiet de veifarende som passerer planovergangene på en uforsvarlig måte.

Hovedstyret må derfor henstille til alt personale å forholde i samsvar med dette. Den som er øyenvitne til eller får sikkert kjennskap til at planovergang blir passert uten at hensyn tas til de oppsatte signaler, eller på tross av anordnet sperring, må så vidt mulig sørge for at

vedkommende kjøretøys registreringsnummer eller vedkommendes navn og adresse blir notert og tilfellet meldt til politiet straks. Man gjør i denne forbindelse oppmerksom på at gjeldende veitrafikkregler har bestemmelser om at «de som er innblandet i uhell, har gjensidig plikt til å oppgi navn og bopel» (§ 45, punkt 1). Telegrafisk melding etterfulgt av en mer detaljert skriftlig rapport skal sendes distriktsjefen. Begge disse meldinger (til politiet og til distriktsjefen) skal innsendes, selv om den ureglementerte passering ikke har ført til sammenstøt eller påkjørsel.

Til orientering gjør man oppmerksom på at gjeldende trafikkregler (gitt ved kgl. res. av 27. mai 1938 med senere endringer) bl. a. inneholder følgende bestemmelser om kjøretøyers passering av jernbaneoverganger:

«For jernbanetog og sporvogner skal den øvrige trafikk vike og i tilfelle stanse» (§ 18, 5). «Særlig varsomhet skal utvises: — — — ved plankryssing av jernbane» (§ 24). «Alle veifarende er pliktig til å rette seg etter varselskilt og signal som vedkommende myndighet har satt opp eller godkjent» (§ 46, 1). «Den som overtrer disse bestemmelser eller forskrifter gitt med hjemmel i disse, straffes med bøter i henhold til § 69, jfr. § 68, i lov av 21. juni 1912 om veivesenet, for så vidt forholdet ikke rammes av strengere straffebestemmelser» (§ 48).

Til stasjonspersonalet.

- » konduktørpersonalet.
- » lokomotivpersonalet.
- » linjepersonalet.

Ba F. H. Ha

Wo (som har
danskningen)



Nr. 94.

Oslo, den 2. novbr. 1956.

Meddelelser

fra

Hovedstyret.

Nr. 94 (629/7/2 DT).

Skader på stykkgodssendinger.

Man har i den senere tid mottatt særlig mange klager over skadet gods. Av disse nevnes: Sekker med forskjellig innhold er opprevet i bunnen så en del av innholdet er rent ut under utlastingen, kartonger og pakker er opprevet av spiker eller spisse gjenstander så en del av innholdet er skadet, møbler har fått riper eller har gnisset under transporten og kolli er falt ned og skadet på grunn av dårlig stuving.

Disse skader, små som store, skaper misfornøyde trafikanter og skader jernbanens renommé og er kanskje grunnen til at trafikanten ved neste anledning velger annet transportmiddel.

Med den sterke konkurranse man har i dag, er det en betingelse at godset kommer fram uten skader.

Da det antas at en del av skadene kan være oppstått før godset innleveres på jernbanen, må alle sendinger kontrolleres ved innleveringen. Mulige skader eller mangler anmerkes i fraktbrevet.

Alt personale som har med opp- og avlasting av gods, må gjøre sitt til at godset kan komme fram uten skader.

En årsak til mange skader er gjenstående spiker i vognolv eller vognvegger samt oppstående spiker i paller.

I lukkede godsvogner leses det ofte inn kolli som må sikres mot forskyvning for ikke å skade annet gods under transporten. Disse kolli blir i mange tilfelle skoret med klosser til vognolv eller bindes med ståltråd e. l. til spiker som slås inn i vognveggen.

I vogner som er nyttet til dyretransport, har dyrevokteren ofte slått inn spiker i vognveggen for opphenging av forsekker eller personlige effekter.

Under utlasting underveis har man ikke passende redskap for hånden og nøyer seg med å trå spikrene ned mot golvet eller bøye dem inn mot veggen, og dette er oversett når vognen er stillet for ny opplasting.

En del skader skyldes også oppstående spiker i paller.

Gods, særlig sekkegoods, på paller må legges så lagene binder hverandre. Under utlastning på underveisstasjoner uten jecktralle må godset tas av pallen for å trilles ut. Herunder må en del av kolliene (sekkene) snus, og oppstående spiker i pallene medfører at kolli (sekker) i underste lag ofte blir opprevet.

For å redusere disse skader må utgangstasjoner for stykkgoods-vogner se over vognene og sørge for å få fjernet gjenstående spiker i vogngolv og vognvegger.

Ved bruk av paller må disse ses over og i tilfelle spikres om for de tas i bruk.

Nødvendige redskaper (kubain og hammer) må plasseres på de respektive godshus så de er til stede når de trengs.

Til Stasjonspersonalet.

- » Konduktørpersonalet.
- » Vognvisitørpersonalet.
- » Vedk. personale i verkstedene.



Nr. 95—99.
Oslo, den 8. juni 1957.

Meddelelser

fra

Hovedstyret.

Nr. 95 (607/38).

Sikkerheten er i fare når man samtaler med lokomotiv- eller motorvognføreren under togets gang.

Det er lokomotivførerenes plikt som ledd i den sikkerhetstjeneste han er satt til å skjøtte, å avvise alle som ikke har tillatelse til å oppholde seg i lokomotivers og motorvogners førerrom. Jfr. S-sirk. 96, B, punkt 9.

For tjenestemenn som legitimt tar opphold på lokomotiv m. v., jfr. Tr. § 134 og S-sirk. 283, gjelder det kun å føre korte tjenstlige samtaler. Samtale bør spesielt unngås eller avbrytes under inn- og utkjøring til og fra stasjonene, og over uoversiktlige linjstrekkninger.

I motorvogner hvor reisende og/eller konduktørbetjening har adgang til å ta plass ved siden av motorvognføreren, vil det lett komme til samtaler mellom reisende og togbetjeningen og mellom togbetjeningen innbyrdes. Da konduktørbetjeningen i slike tog også bør være motorvognføreren behjelpelig med å holde utkik, henstiller man til all togbetjening å iakttatte dette og unngå unødige samtaler. Motorvognføreren skal konsentrere seg om togets sikre framføring.

Unødige samtaler med lokomotiv- eller motorvognfører under togets gang er et anslag mot sikkerheten og man henstiller til alt jernbanepersonale på tjeneste- og fritidsreiser å overvåke at de gitte bestemmelser blir fulgt.

Nr. 96 (371/0—6/30).

Er kontrollåsnøkklene på plass i samlelåsen?

A stasjon har samlelåsanlegg uten hovedsignaler.

I følge togoppgaven skal sporvekslene nr. 1, 2, 3 og 4 være låst for persontog nr. X.

Ved tog nr. X's innkjøring på A ligger sporveksel nr. 4 ulåst i feil stilling, og toget kjører inn på godshussporet og kolliderer med en del godsvogner.

En passasjer ble skadet, og tre godsvogner sporet av ved kollisjonen.

Av rapportene fremgår følgende:

Etter endt skifting med godstog ca. 1 time før tog nr. X's ankomst unnlot stasjonsbetjenten å låse sporveksel nr. 4 i normalstilling og bringe nøkkelen tilbake på plass i samlelåsen, jfr. S-sirk. nr. 144, § 9.

Telegrafisten som betjente innkjørsignalet for tog nr. X, kontrollerte ikke at togveien var klar og sporvekslene låst i samsvar med togoppgaven, jfr. Tr. § 89 og S-sirk. nr. 144, § 9, pkt. 2 og 3, kfr. også Tr. § 90, pkt. b.

Txp. forvisset seg ikke om at kontrollåsnøklene var på plass i samlelåsen før tog nr. X ankom, jfr. S-sirk. nr. 144, § 8, pkt. 7. Videre var Txp. ikke til stede på plattformen da toget kjørte inn på stasjonen, jfr. Tr. § 103.

Stasjonsbetjenten hevder at det ved A stasjon ikke alltid praktiseres å låse sporvekslene og anbringe nøklene på plass i samlelåsen etter endt skifting.

Dette bestrides av stasjonsmesteren.

Det inntrufne synes imidlertid å tyde på at den rutinemessige kontroll og behandling av kontrollåsnøklene ikke har vært gjenstand for den oppmerksomhet som ovennevnte sikkerhetsbestemmelser forutsetter, og som er en nødvendighet for togenes sikre gang til og fra stasjonene.

Personalet bes nøye merke seg de bestemmelser som er overtrådt.

Nr. 97 (376/0—5/6).

Kollisjon mellom persontog og skinnetraktor.

Arbeidstog nr. X med skinnetraktor disponerer strekningen A—C i tiden mellom alle tog fra kl. 9.00 til kl. 18.00.

Kjøringen foregår etter Tr. § 49.

Traktorføreren, en linjearbeider, er godkjent til sporskiftertjenesten og som fører av traktor på linjen.

Tog nr. X ankommer til B stasjon kl. 9.50 i spor nr. 1 i retning fra A. Det blir ikke vist innkjørsignal for toget. Stasjonen har samlelåslegg uten hovedsignaler.

Traktorføreren skifter selv tog nr. X inn på rampesporet etter å ha lagt motliggende sporveksel nr. 5 over.

Et rutegående persontog nr. Y, som består av en motorvogn, skal passere B kl. 10.05 i spor 1. Dette tog kjører også i retning fra A.

Ved B er det satt opp ubevoktet innkjørsignal for tog nr. Y, og passersignal blir vist fra plattformen av stasjonsmesteren.

Umiddelbart etter at tog nr. Y passerer sistnevnte signal oppdager motorvognens fører at sporveksel nr. 5 ligger i feil stilling. Avstanden er imidlertid for kort til å få bremset motorvognen, som kjører inn på rampesporet og kolliderer med skinnetraktoren og en losjivogn som er plasert like bak skinnetraktoren.

Seks personer ble skadet ved kollisjonen, og den materielle skade var betydelig.

Ved tilfellet ble det begått følgende uregelmessigheter:

Traktorføreren kjørte tog nr. X inn på betjent stasjon uten at det ble vist innkjørsignal for toget. Han overtrådte således bestemmelsene i Tr. § 99, pkt. 3. Videre unlot han etter endt skifting med skinnetraktoren fra spor nr. 1 til rampesporet å legge sporveksel nr. 5 tilbake i normalstilling og låse den overensstemmende med S-sirk. 144, § 9, jfr. skifteinstruksens § 27.

Innkjørsignalet for tog nr. Y var ikke bevoktet, se Tr. § 101.

Stasjonsmesteren, som hadde satt opp innkjørsignal og viste passersignal for tog nr. Y, forvisset seg ikke om at togveien var klar og sporvekslene låst, kfr. Tr. §§ 89, 99 pkt. 1 og 106 c samt S-sirk. nr. 144, § 9, pkt. 2 og 3.

Traktorføreren, som før ulykkesdagen ofte hadde utført ovennevnte skifting fra spor nr. 1 til rampesporet, hadde ingen avtale med stasjonen om betjening av sporveksler.

Man vil igjen understreke nødvendigheten av nøyaktighet og samarbeid når det gjelder sikkerhetstjenestens utførelse.

I den forbindelse gjøres oppmerksom på at det er stasjonsmesteren (Txp.) som i første rekke er ansvarlig for at sikkerhetstjenesten innen stasjonens område blir utført i samsvar med gjeldende bestemmelser.

Stasjonsmesterens (Txp.s) ansvar og instruksjonsplikt etter Tr. § 60, pkt. 4, gjelder i denne henseende overfor enhver tjenestemann som utfører sikkerhetstjeneste, uansett om vedkommende tilhører stasjonens personale eller ikke, jfr. også Tr. § 104, pkt. 1.

Nr. 98 (44/56 DT).

Togs innkjørspor på stasjon.

Tr. § 93 punkt 5 og Sr. § 46 punkt 4.

Som det fremgår av de 2 ovennevnte bestemmelser, er den førstnevnte spesielt rettet mot vedkommende togekspeditor og foreskriver hva han har å gjøre, mens den sistnevnte bestemmelse er rettet mot togbetjeningen og foreskriver hva lokomotivføreren har å gjøre hvis stasjonen viser feilaktig eller intet spornummersignal hvor slikt signal skal vises.

På samme måte som det i Sr. § 16 er sagt at bestemmelsen ikke på noen måte fritar den signalpliktige tjenestemann for å vise foreskrevet signal i rett tid, må også Sr. § 46 pkt. 4 forstås derhen at stasjonen ikke fritas for å gi riktig spornummersignal, eventuelt å forholde etter Tr. § 93 pkt. 5, med mindre det er gitt dispensasjon fra sistnevnte bestemmelse.

Nr. 99 (61/56 DT).

Signalgivning når innkjørhovedsignal er i ustand.

Sr. § 68 punkt 1 og 2.

Sr. § 68 pkt. 1 er slik å forstå at det ikke er nødvendig å sette opp stoppsignal med håndsignal ved hovedsignalet i de tilfelle togbetjeningen er gitt forhåndsmeddelelse i samsvar med § 68 pkt. 2 c om at innkjørhovedsignalet er i ustand og at håndsignal vises ved ytterste sporveksel.

Hvis innkjørhovedsignalet kommer i ustand *etter* at det har vært anledning til å underrette togbetjeningen på forhånd, og det ikke er mulig å vise stoppsignal med håndsignal ved hovedsignalet, anses det tilstrekkelig at signalet er slokt, slik at manglende signal blir å betrakte som stoppsignal inntil innkjørtillatelse (f. eks. i samsvar med § 68 pkt. 2 b eller d) blir gitt.

Manglende stoppsignal i hovedsignalet er dog *ikke* tilstrekkelig i de tilfelle stoppsignalet skal dekke skifting i togveien for det ventede tog.

Hvis det skal foregå togkryssing på stasjon med 1 manns betjening når innkjørhovedsignalene er i ustand, og det ikke har vært anledning til å gi forhåndsmeddelelse til togbetjeningen i samsvar med § 68 pkt. 2 c, bør togekspeditøren sette opp stoppsignal ved ytterste sporveksel mot det tog som foreløpig ikke skal slippes inn på stasjonen. Etter at sporvekslene er lagt i riktig stilling og låst, kan det tog som skal slippes inn først, tas inn på hjelpesignal.

Til stasjonspersonalet.

- » konduktørpersonalet.
- » lokomotivpersonalet.

BA.



Nr. 100.

Oslo, den 14. april 1958.

Meddelelser

fra

Hovedstyret.

Nr. 100 (j.nr. 600/1/6).

Transport av tømmer.

Ledningspersonalet har i den senere tid rapportert mange skader på utliggere og fester for kontaktledningen forårsaket av tømmerstokker som har forskjøvet seg og vippet opp på vognene, eller falt av vognene under kjøringen .

Av de mottatte rapporter om driftsuhell meddeles:

1. En tømmerstokk falt av en vogn og kilt seg fast mellom trykkstag og horisontalstag i utligger.
Stokken sto fra bakken opp i utliggeren, men utenfor profilet. Ledningspersonalet fant stokken under visitasjon. To tog hadde i mellomtiden passert stedet.
2. Utligger i mast var brakt ut av stilling etter slag av tømmerstokk slik at kontaktledningen var ubrukbar inntil ledningspersonalet hadde utbedret skaden.
3. En tømmerstokk hadde kilt seg opp i et hvelvfeste i en tunnel og brukket av, slik at en del av stokken på en lengde av ca. 1,5 meter lå igjen i festet.
4. En tømmerstokk hadde slått opp i klemme for strømbu, og siden bort i kontaktledningskryss i veksler mellom sporene 1 og 2 på en stasjon, og forårsaket knekk på ledningen. Ved undersøkelse fant man i skråningen like utenfor vekselen en tømmerstokk som var delt i tre deler.
5. En tømmerstokk hadde falt ned mellom to vogner, og måtte ha fulgt med slik flere hundre meter før den tok inn i innkjørsporveksler på en stasjon og løftet vekseltungen ca. 30 cm.

Med de økede hastigheter for godstogene er forskyvning på vogner lastet med tømmer et alvorlig faremoment, særlig på elektrifiserte banestrekninger, og stasjonene må kontrollere at disse vogner blir

	1957		1958	
	Antall vogner	Gj.- snittlig opph.tid	Antall vogner	Gj.- snittlig opph.tid
<i>Svenske vogner:</i>				
Januar	1 555	6,6 døgn	1 621	6,7 døgn
Februar	1 852	7,6 »	2 014	7,2 »
Mars	2 351	7,2 »	2 763	6,9 »
April	2 110	8,3 »	1 821	6,5 »
Mai	1 950	7,4 »	1 660	6,7 »
Juni	1 756	8,9 »	1 886	7,9 »
Sum	11 574	7,7 døgn	11 765	7,0 døgn
<i>Øvrige utenlandske vogner:</i>				
Januar	662	8,4 døgn	559	8,0 døgn
Februar	715	7,5 »	567	7,4 »
Mars	964	7,7 »	744	7,8 »
April	717	9,2 »	675	7,8 »
Mai	887	9,9 »	638	8,0 »
Juni	823	8,5 »	695	6,8 »
Sum	4 768	8,4 døgn	3 878	7,6 døgn
Sammenlagt for svenske og øvrige utenlandske vogner ...	16 342	8,0 døgn	15 643	7,3 døgn

Man kan således med tilfredshet registrere en merkbar bedring når det gjelder utenlandske vogners opphold i Norge siden de nye, forhøyede satser ble innført. I og med at omløpstiden er redusert fra 8,0 til 7,3 døgn i omhandlede tidsrom har NSB spart ca. 135 000 kroner.

Det kan være grunn til å anta at omløpstiden for utenlandske vogner i Norge kan bringes ytterligere ned og man vil derfor henstille til alt personale som har med godstrafikk å gjøre, å gå inn for denne oppgave. Hovedstyret vil i tiden fremover ved liknende «Meddelelser» holde personalet underrettet om den videre utvikling.

Til stasjonspersonalet.

- » konduktørpersonalet.
- » vognvisitorer.



Ba 23.7. 1959

Nr. 102—103.

Oslo, den 20. juli 1959.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 102. (j.nr. RIV. 851—115).

Oppholdstiden for utenlandske godsvogner i Norge.

I «Meddelelser fra Hovedstyret» nr. 101 for 20. januar 1959 ble det gitt en oversikt over utenlandske godsvogners oppholdstid i Norge og hva NSB må ut med i dagleie for disse vogner. Oversikten omfattet 1. halvår 1958 sammenlignet med tilsvarende tidsrom foregående år. Det viste seg at oppholdstiden var gått ned fra gjennomsnittlig 8 døgn pr. vogn til 7,3 døgn og denne forkortelse av oppholdstiden representerte en besparelse på ca. 135 000 kroner.

Også annet halvår 1958 viser en lignende tendens idet oppholdstiden er gått ytterligere ned til 6,9 døgn i gjennomsnitt pr. vogn. Antall mottatte vogner og omløpstiden fremgår av nedenstående:

	Svenske vogner		Øvrige utenlandske vogner	
	Antall vg.	Gjennomsn. oppholdstid	Antall vg.	Gjennomsn. oppholdstid
Juli	1 795	5,6 døgn	614	9,4 døgn
August	1 943	8,4 »	563	7,3 »
September	2 522	6,7 »	457	7,0 »
Oktober	2 532	6,4 »	524	6,8 »
November	2 051	6,1 »	575	5,9 »
Desember	1 943	7,4 »	639	5,5 »
Sum	12 786	6,8 døgn	3 372	7,0 døgn
Første halvår ..	(11 765)	(7,0)	(3 878)	(7,6)

Det er i 2. halvår 1958 utbetalt dagleie til utenlandske baner for 16 158 vogner med i alt kr. 1 341 600 eller i gjennomsnitt kr. 83 pr. vogn mot kr. 89 pr. vogn i første halvår. Dette betyr en be-

sparelse på ca. kr. 93 000 som kan tilskrives den hurtigere vognsirkulasjon. Til orientering kan opplyses at NSB i samme tidsrom har hatt en leieinntekt på kr. 544 800 for norske godsvogner i utlandet.

Som det vil fremgå av ovenstående vil det fortsatt være av stor økonomisk betydning at utenlandske godsvogner som kommer lastet til norske stasjoner søkes returnert så hurtig som forholdene tillater det. Stasjonene bør således bl. a. søke unngått at utenlandske godsvogner blir stående uavlesset eller ledige over søn- og helgedager.

Nr. 103. (j.nr. 629/7 DT).

Rengjøring av godsvogner.

Det har i den senere tid vært flere skader på dekkene på våre trucker på grunn av gjenstående spiker i vogngulvene etter skoring av gods. Skadene har i enkelte tilfelle vært så store at vulkanisering ikke har vært mulig idet dekkene er blitt skåret opp både gjennom gummien og canvassen.

For truckkjørerne er spikerne ofte vanskelig å se.

Arsakene til disse skader på materiellet har også bevirket en økning av skader på gods.

Når det gjelder rengjøring av godsvogner henvises til trykk 420.1 art. 181—189 hvor det bl. a. foreskrives at

1. mottaker av vognlastsending,
2. den stasjon hvor vognen lastes av og
3. den stasjon som mottar tomvogn, og stiller den til disposisjon for ny trafikant,

har plikt til å foreta rengjøring av vognene — herunder påse at spiker er fjernet. For øvrig vises også til Meddelelse fra Hovedstyret nr. 94 om skader på stykkgods forårsaket bl. a. av gjenstående spiker.

Stasjonsmestre og godsbestyrere pålegges å sørge for nødvendig informasjon om foranstående bestemmelser med en påminnelse om hvilke skader gjenstående spiker kan bevirke. Samtidig må sørges for at nødvendig redskap som kubein, hammer og koster er på plass.

Personale som positivt går inn for å hindre slike skader bidrar således til å fjerne et irritasjonsmoment på arbeidsplassen, og bedrer dermed også jernbanens renomé som transportinstitusjon.

- Til stasjonspersonalet.
- » konduktørpersonalet.
 - » vognvisitører.



Meddelelser

fra

Hovedstyret.

Nr. 104. (546/6/4).

Katalytfyring i varmevogner.

Hovedstyret har mottatt distriktenes rapporter om de erfaringer som er gjort i løpet av den første sesong med katalytfyring i varmevognene.

Av rapportene framgår at alle distrikter stort sett er tilfreds med det nye varmesystemet, og at en rekke av de vansker man tidligere hadde med varmegodstransportene nå synes å være fjernet. Således forekom det praktisk talt ikke forsinkelser på grunn av fyringsvansker siste vinter, tallet på reklamasjoner på frostskafer var sterkt redusert og likeså antall utbetalte erstatninger for kulde-skadd gods.

Endel framsatte forslag til mindre endringer av praktisk art er tatt tilfølge:

Deling av brennmatten på den største ovnstype er utført i forbindelse med revisjon av apparatene. Nødvendig rettelse til trykk 413.4 er under arbeide.

Man har fått en sikrere opphenging av tenningsanordningen på den minste ovnen.

Alle ovner har fått navneskilt av samme form og størrelse, festet på samme sted på alle ovner av samme type. De ovner som ved ankomsten til verkstedet var merket med stasjonsnavn, har fått skilt med samme navn, de øvrige er merket med distriktets navn i henhold til fordelingslistens nummer. Depotstasjoner for slike ovner må merke ovnene med sin stasjons navn.

Knuste bakelitthandtak er byttet ut, de fleste med handtak av metall, og alle feil og mangler forøvrig er utbedret.

Det er gitt uttrykk for ønske om en enklere festemåte for burene, med mulighet til lett vint å flytte buret fra en vognside til en annen. Maskinavdelingen har funnet fram til en festemåte som imøtekommer begge disse ønsker. I langveggene på de isolerte vogner, på venstre

side av vogndørene, vil det bli felt inn forsenkede jernringer, og burene vil bli utstyrt med en strekkfisk på begge kortsider. Strekkfisken skal så hukes inn i ringen og trekkes til. Verktøy er ikke nødvendig. Denne forandring vil bli foretatt i forbindelse med den vanlige revisjon, og det vil derfor måtte ta noen tid før den er gjennomført.

Forslaget om å anskaffe beskyttelsesbur av metall vil bli tatt opp på et senere tidspunkt.

Noen distrikter har bedt om å få tildelt noen flere katalytovner for bedre å kunne dekke behovet. Disse ønsker vil bli imøtekommet i løpet av høsten 1959.

Hovedstyret er klar over at de gode resultater i den første sesong med et helt nytt oppvarmingssystem i vesentlig grad skyldes personalets store interesse, aktsomhet og ansvarsfølelse, og et godt samarbeide mellom alle tjenestegrener. Man ber om at personalet fortsatt må ta hånd om varmetransportene på samme måte, slik at trafikantene kan føle seg sikre for at også varmegodset kommer uskadd fram til mottakeren. Dermed vil NSB ha fått et nytt og godt middel i den harde konkurranse på transportmarkedet.

Til stasjonspersonalet.
» konduktørpersonalet.
» vognvisitører.



Ba. 26.10. Pw

Nr. 105.

Oslo, den 19. oktbr. 1959.

Meddelelser

fra

Hovedstyret.

Nr. 105. (1144/1).

Fremsending av fraktbrevene.

Man har mottatt én rekke klager over at fraktbrevene kommer senere frem til bestemmelses- resp. overgangsstasjonen enn godset. Dette forsinker godsets utlevering og påfører stasjonene merarbeid ved lossingen m. v.

I konkurransen med andre transportmidler er en hurtig fremføring av godset et avgjørende moment, og en rekke tiltak er iverksatt for å oppnå dette, bl. a. er kjøretiden for godstogene satt ned og rutetiden for disse forsøkt lagt opp slik at godset kan komme frem til bestemmelsesstedet så hurtig som mulig. Det er derfor meget beklagelig at godsets utlevering til trafikantene blir forsinket på grunn av manglende følgebrev. Trafikantene blir misfornøyd og jernbanen får et dårlig renommé som transportinstitusjon.

Fremsendingen av følgebrevene for godssendingene er et meget viktig ledd i transportkjeden for at godset skal komme hurtig frem. Det henstilles derfor til alt personale som har befatning med fraktbrevene om å gjøre sitt til at disse blir behandlet og ekspedert i overensstemmelse med de gitte bestemmelser herfor, inntatt i trykk nr. 830, art. 21, pkt. 1—5, hvis ikke distriktsjefen har gitt spesielle bestemmelser herfor. De nevnte bestemmelser i trykk 830 er gjengitt nedenfor:

1. *Ekspressgodsfraktbrev.* Fraktbrev for ekspressgods skal sendes med samme tog som sendingen fremføres med (følger sendingen til bestemmelsesstasjonen).

Fraktbrevene sendes løse uten å legges i omslag eller konvolutt.

2. *II- og fraktgodsfraktbrev.* Fraktbrev for så vel stykkgods- som vognlastsendinger skal snarest og på hurtigste måte sendes til bestemmelsesstasjonen eller i tilfelle til overgangsstasjonen i samtrafikk med andre befordringsmidler. De må ikke på noen måte sendes slik at de kommer fram til bestemmelsesstasjonen senere enn godset og derved forsinker utleveringen av dette.

3. For vognlastsendinger skal papirene legges i konvolutt som adresseres direkte til bestemmelsesstasjonen eller overgangsstasjonen i samtrafikk med andre befordringsmidler. Hvis vognlastsendingen skal omlastes underveis, eksempelvis fra normalsporet til smalsporet vogn eller omvendt, skal dog konvoluttens adresseres til vedkommende omlastingsstasjon som datostempler følgebrevet og påfører nye vognnummer. Konvolutter for tjenestepost — form. nr. 345 a eller c — som merkes tydelig «Fraktbrev for vognlastsending» skal nyttes.

4. For stykkgodssendinger skal fraktbrevene sendes løse, dog skal senderstasjonen, hvis den har 10 eller flere fraktbrev av samme slag (ilgods eller fraktgods) til en og samme bestemmelsesstasjon, legge disse i konvolutt for tjenestepost, form. nr. 345 c, eller omslag, form. nr. 355, når det av hensyn til pakningens størrelse vil være hensiktsmessig å nytte dette omslag. Hvis konvolutt form. nr. 345 c nyttes skal denne tydelig merkes «Fraktbrev».

5. Fraktbrev som sendes i tog med lokomotivfører som togfører, sorteres og legges i særskilt veske, som plasseres på lokomotivet. Lokomotivføreren er ansvarlig for at veseken ved endestasjonen eller ved lokomotivbytte blir overlevert vedkommende togekspeditør.

Til stasjonspersonalet.
» konduktørpersonalet.
» lokomotivpersonalet.

✓Ba



Nr. 106.

Oslo, den 24. febr. 1960.

Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 106. (1125/0).

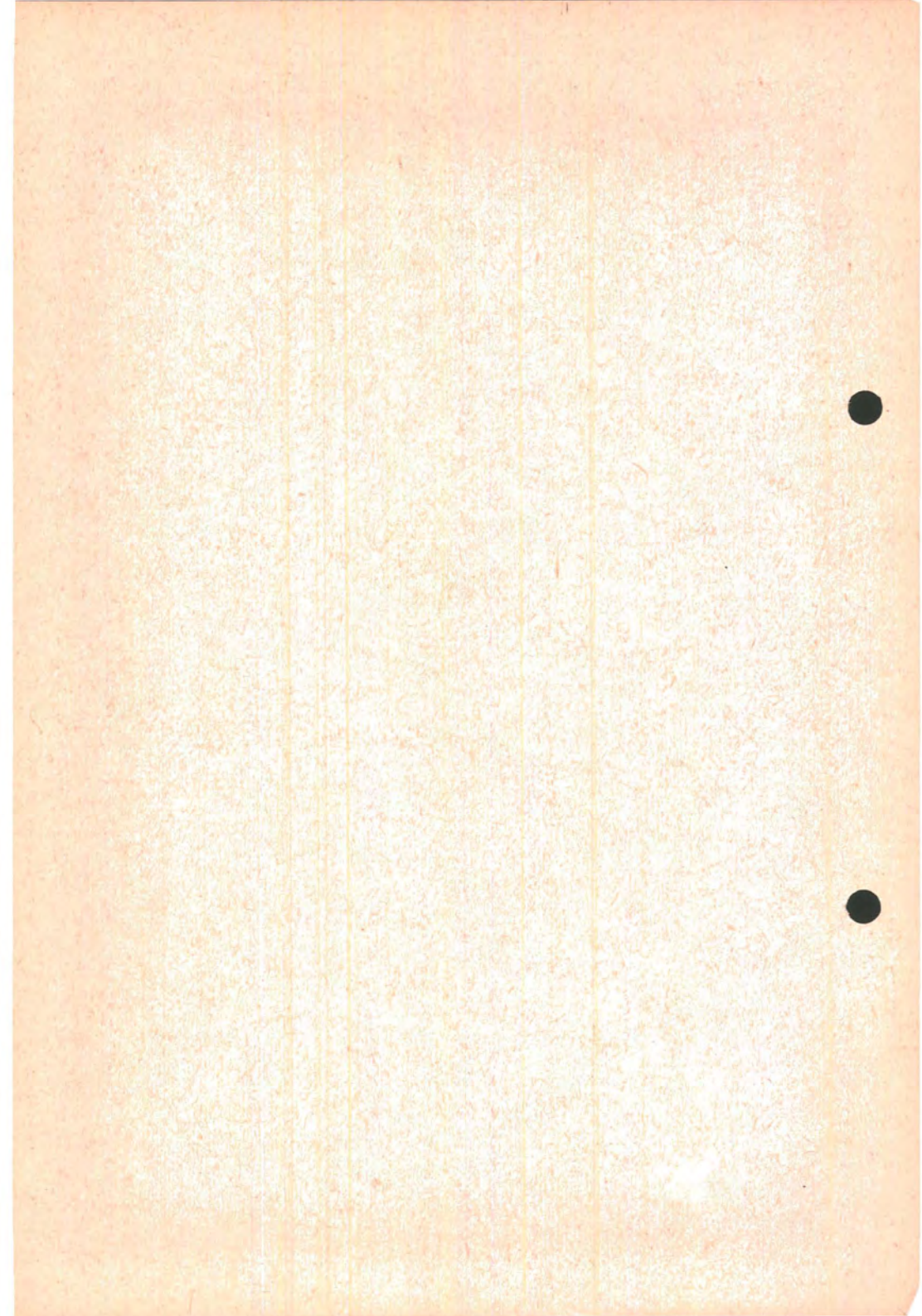
Skade på småbeholdere.

Det viser seg at det ofte oppstår skader på hevarmutstyret for de nedfellbare føttene på småbeholdere. Årsaken hertil synes å være at man ved løfting av småbeholder i kran fester kranstroppen i håndtaket for hevarmen, istedet for i den påmonterte løftebøyle. Dette skyldes kanskje at løftebøylen blir låst fast mellom beholderveggen og hevarmen i oppslått stilling, slik at hevarmen må løsnes og svinges noe for å få bøylen for stroppfeste fri for bruk.

Ved beholdere som leveres heretter, vil det bli anordnet en stopper for løftebøylen, slik at denne ikke kan falle ned og komme mellom beholderveggen og hevarmen.

Ved beholdere som ennå ikke har slik stoppeanordning, må det påseses at hevarmen ved heving av føttene ikke samtidig låser fast løftebøylen, eventuelt at bøylen gjøres fri før løfting i kran. *Ikke i noe tilfelle må kranstroppen festes i hevarmen.*

Til stasjonspersonalet.





Ba ✓

Nr. 107.

Oslo, den 7. febr. 1961.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 107 (584/12).

Overskridelse av største tillatte kjørehastighet for elektrisk traksjonsmateriell.

På grunnlag av innmeldt tilfelle innskjerpes herved bestemmelsene om største tillatte kjørehastigheter for elektriske lokomotiver og motorvogner. Som kjent er disse bestemmelser nå tatt inn i trykk 405.5 art. 272—279. *Det er absolutt forbudt å framføre omhandlede lokomotiver og motorvogner med større hastighet enn det som er foreskrevet i disse bestemmelser.* Man minner i denne forbindelse om at største tillatte kjørehastighet for aggregatene er angitt på spesielt skilt i førerommene, og at denne hastighet dessuten er markert ved en rød strek på hastighetsmåleren. Det vil bli tatt stikkprøver for å bringe på det rene om bestemmelsene blir overtrådt. Vedkommende må i så fall gjøre regning med påtale.

I et tilfelle som er meldt til Hovedstyret, ble en motorvogn av type 67 (største kjørehastighet 70 km/time) framført over en lengre strekning med en gjennomsnittlig kjørehastighet på ca. 78 km/time. På enkelte steder var kjørehastigheten oppe i 100 km/time. Vedkommende lokomotivfører oppga som grunn for denne kjøring at han ikke var klar over at toget ved anledningen kjørte med motorvogn type 67. Toget ble vanligvis framført med motorvogn av type 68.

Det vises i denne forbindelse til bestemmelsene i trykk 402 §1 punkt c og til samme paragrafs siste avsnitt: «Av de forskjellige forhold som *samtidig* gjør seg gjeldende ved bestemmelse av kjørehastigheten, er til enhver tid det forhold bestemmende som for tilfellet betinger den *minste* kjørehastighet.» I trykk 405.1 art. 3 er i annet avsnitt bestemt at togføreren under konferanse med lokomotivføreren på togs utgangsstasjon skal melde fra hvilken største kjørehastighet som togets størrelse og sammensetting tillater.

Til lokomotivpersonalet.



Ba 20.10.
Ba

Nr. 108.

Oslo, den 19. oktober 1961.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 108 (14/1961 DT).

Orden, presisjon og nøyaktighet.

Store materielle skader, driftsforstyrrelser og tap av menneskeliv har vært resultatet av ulykker som har inntruffet i den senere tid. Slike uhell vil kunne skade Statsbanenes anseelse.

Det kan ikke nok presiseres at driftssikkerheten på jernbanen er avhengig av *orden, presisjon og nøyaktighet*. Dette gjelder så vel i verksted-, linje- og elektrotjenesten som i stasjons- og togtjenesten. Årsakene til uhellene som har inntruffet, har som regel vært svikt i en eller flere av disse disiplinler.

Gjeldende *bestemmelser og instruksjoner* må iakttas nøye. Det viser seg at selv mindre og tilsynelatende uskyldige avvikelser kan være årsak til store uhell.

Alle *ordrer og meddelelser*, enten de er muntlige eller skriftlige, skal gis tydelig.

Videre må all *inspeksjon, visitasjon og kontroll* utføres slik at feil og uregelmessigheter kan bli oppdaget og rettet i tide.

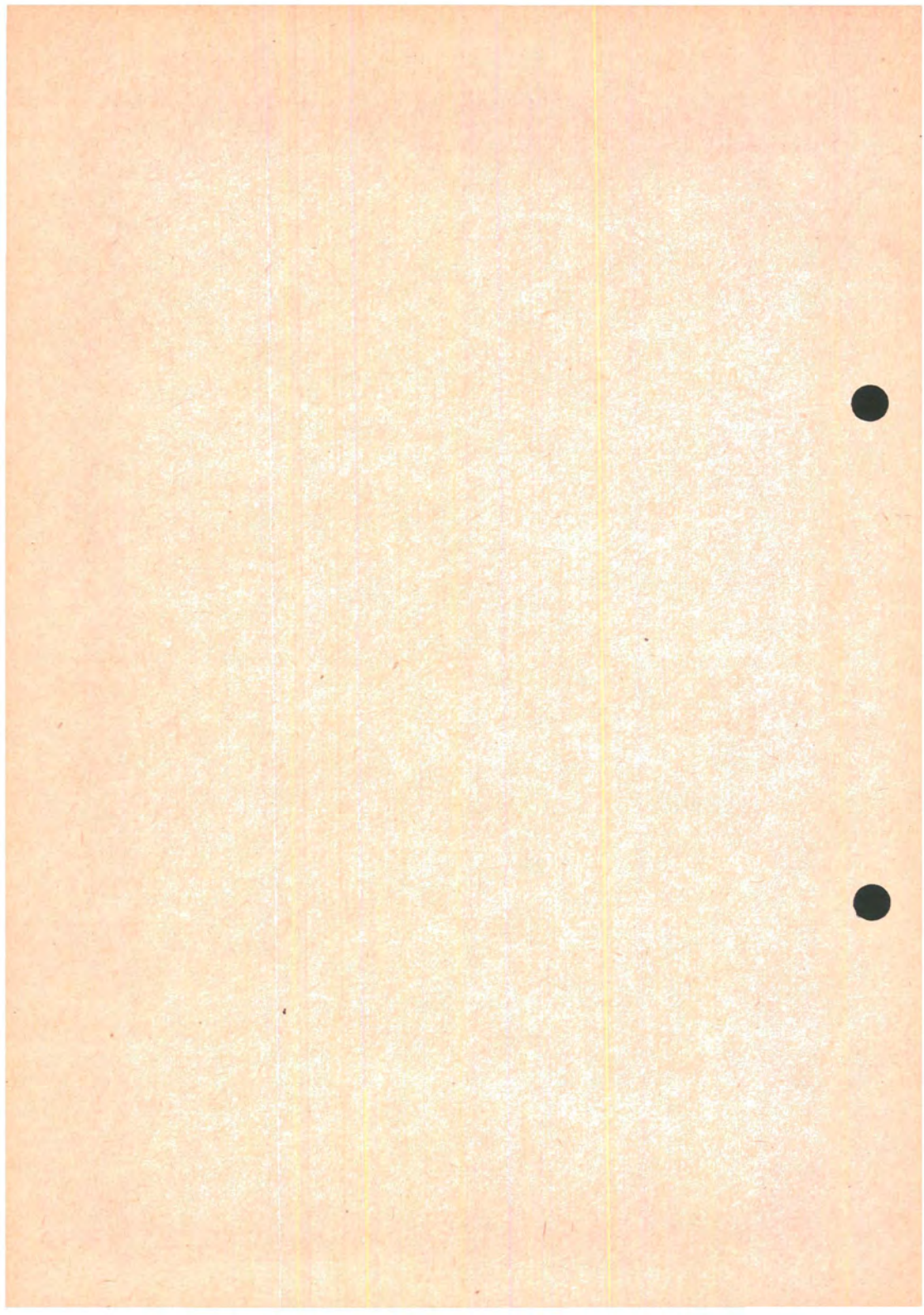
Arbeidstiden, tider og klokkeslett anført i ruter og ordrer må overholdes, og anførsel av klokkeslett i telegrammer og togmeldingsbøker m. v. må skje nøyaktig. Det samme gjelder stedsangivelser og andre viktige data.

Det kreves nøyaktighet i videste forstand i alle tjenester som har betydning for en sikker fremføring av tog og skift. En ordre må være så fullstendig at den nøyaktig angir hva som skal utføres, på hvilket sted, til hvilken tid og av hvem.

Ingen må slå seg til ro med antagelser. Alle må *vite* hva de skal gjøre og ikke la seg distrahere av uvedkommende ting.

Det er overordentlig viktig at det er et intimt *samarbeid* mellom alle som utfører sikkerhetstjeneste.

Til alt personale.





Ba 15.12. In

Nr. 109

Oslo, den 15. november 1961.

Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 109 (2828/61 B).

Arbeider langs linjen. Maskinbruk.

Mekanisering av arbeidene langs linjen har medført større fare for toggangen, fordi en kollisjon med stor redskap foruten kollisjonsskadene også kan forårsake avsporing av toget.

I den senere tid har tog kollideret med både traktor og gravemaskin. Selv om vaktmann har vært til stede, er ikke reglene blitt fulgt. I ett tilfelle var ikke vaktmannen på plass, i et annet ble kjøring i skinnegangen satt i gang uten at tillatelse var gitt.

Det er uomgjengelig nødvendig at banemestrene personlig besøker enhver ny arbeidsplass der maskiner brukes, for sammen med ansvarshavende vaktmann og stedlig arbeidsleder (formann) å sikre seg at gjeldende instruksjoner er forstått. Spesielt må hver maskinfører, enten han tilhører jernbanen eller entreprenør, få forståelse av den store risiko hans arbeid medfører.

På særlig støyende arbeidsplass, f. eks. nær kompressorer, bør så vidt mulig en avsperring av minstevernsnittet foretas med rekkverk eller tau, helst 2,5 m fra nærmeste skinne.

For entreprenørarbeidere må banemesteren event. ved å avkreve entreprenøren en erklæring, forvise seg om at arbeidernes hørsel er tilstrekkelig for å kunne arbeide langs linjen.

Vaktmannen må holde seg orientert om nye arbeidere (maskinkjørere) som kommer til.

Hovedstyret vil også minne om tidligere utsendte skriv og instruks, f. eks. Hst. skriv av 27.4.59 om «Midlertidige kompressorbuer langs trafikerte banestrekninger. Sikringstiltak mot ulykker» og «Instruks for arbeidslag tilhørende entreprenørfirmaer ved arbeid langs jernbanelinjen».

Til linjepersonalet

- » ledningspersonalet
- » stasjonene
- » konduktørpersonalet
- » lokomotivpersonalet
- » elektrifiseringsanleggene
- » jernbaneanleggene

*Ba*

Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 110 (21/61 DT).

Kobling av tog. Trykk 402, § 32.

Det er av den aller største betydning for en sikker framføring av togene at koblingen blir utført på forskriftsmessig måte. For stramt tilskrudde kobbel medfører at bufferne presses sammen slik at det kan oppstå bufferbrudd og fare for avsporing under togets gang i kurver. Ved for lite tilskrudde kobbel oppstår rykk i toget, og dette kan føre til farlig forskyving av last og til koblingsbrudd.

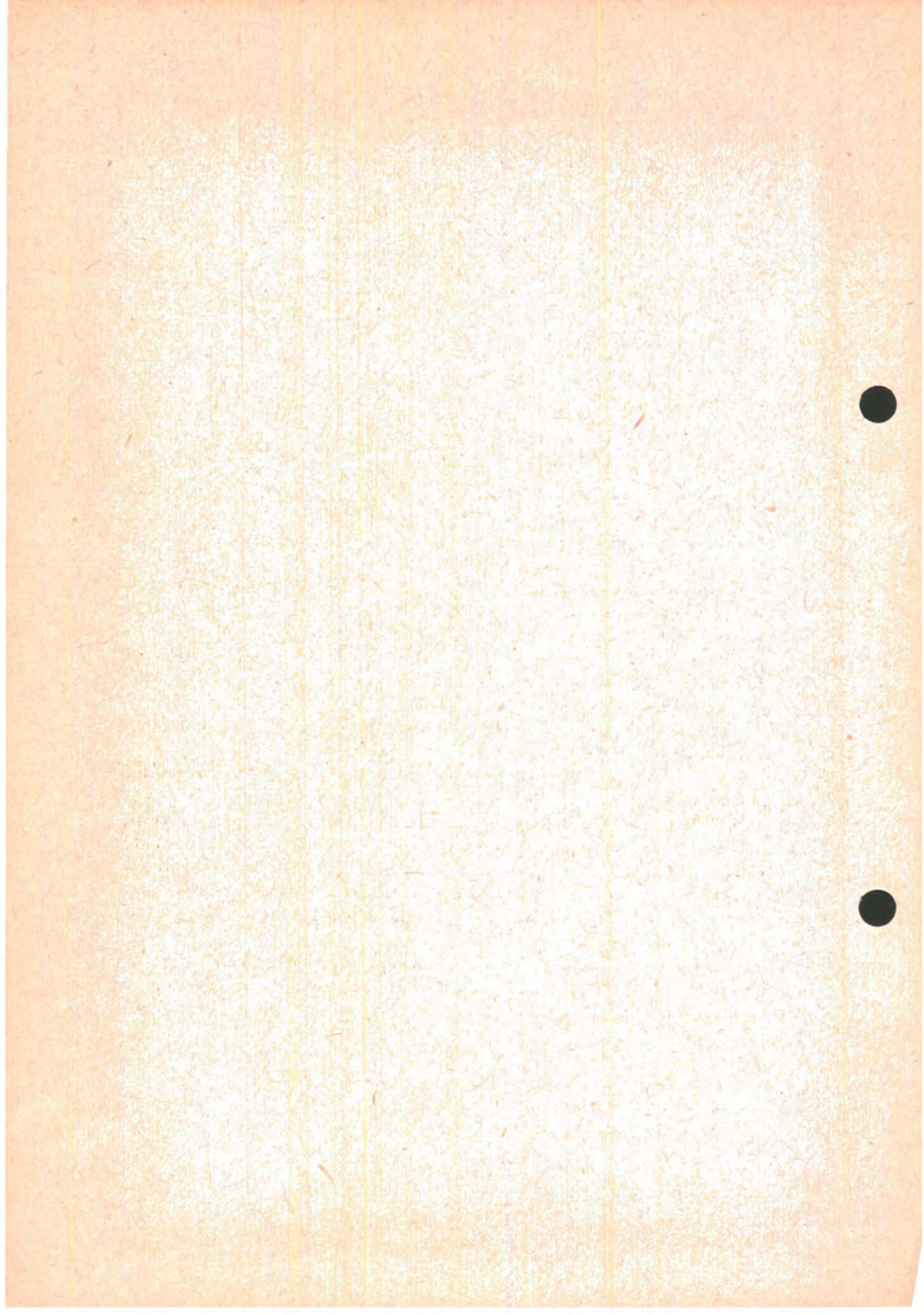
Under sammenkobling av tog må det derfor påses at koblet tilskrus så mye at bufferne berører hverandre når vognene står på rett linje, men ikke så mye at de sammentrykkes.

Det skruekobbel som ikke brukes, skal henges opp i kroken på vognens endebjelke.

Før ledningen for trykkluftbremsen sammenkobles, må det påses at koblingsmunnstykkene har feilfrie tetningsringer. Når slangene er sammenkoblet, åpnes begge koblingskranene samtidig ved å svinge kranenes håndtak *helt ned*. Alle sammenkoblede slanger må henge fritt og ikke berøre skruekobbel, varmelednings-slanger eller lignende. De slangekoblinger som ikke brukes, skal være anbrakt i sine slangeholdere, og de tilhørende koblingskraner skal være stengt.

Dampvarmeslanger på vogner som kjøres i tog, skal være tilkoblet i begge ender og tillates ikke opphengt. Den ukoblede varmeslange på damp- og diesellokomotiv skal henges opp i standardisert holder.

- Til stasjonspersonalet
- » konduktørpersonalet
 - » lokomotivpersonalet
 - » vognvisitører





Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 114 (2251/6).

*Bruk av stillverk når dette er i ustand eller under
reparasjon.*

Den 13.9.61 inntraff et sammenstøt mellom et personførende tog og en tung motortralle med pukkvogn på en stasjon med komplett sikringsanlegg.

Årsaken til sammenstøtet var:

1. Sporveksselfelt i innkjørtogveien var koblet ut slik at innkjørhovedsignalet kunne stilles til «kjør» uavhengig av sporveksselfeltet.
2. Sporvekselsveiv og nøkkel til klavelås var av togekspeditøren lånt ut til linjebetjeningen uten at disse saker ble levert inn for hvert tog.
3. Stillverksmontøren skrev ikke ut bl. nr. 138 med underretning til togekspeditøren om hvilke avhengigheter som var koblet ut.
4. Tokekspeditøren forvisset seg ikke om at togveien var fri for materiell før innkjørsignal ble stilt.
5. Det ble benyttet ukorrekte og ukonsise meldinger mellom tjenestemennene.

En tjenestemann ble påkjørt og drept. Dessuten oppsto stor materiell skade.

Den 3.7.62 sporet et godstog av under innkjøring på en stasjon med komplett sikringsanlegg. Godstoget kjørte for tilfellet inn på stasjonen på håndsignal, da en sporveksel, som var skadet, var under reparasjon.

Årsaken til avsporingen var:

1. Stillverksmontøren hadde ikke skrevet ut bl. nr. 138 med underretning til togekspeditøren og stillverksbetjeningen om hvilke avhengigheter som var koblet ut.

2. Vedkommende sporskifter utførte mangelfull visitasjon og sikring av den sporveksel som var under reparasjon.

I henhold til bestemmelsene i S-sirk. 266 skal det ved reparasjonsarbeider ved sikringsanleggene forholdes på følgende måte:

1. Stillverksmontøren skal før reparasjonsarbeidet settes i verk, avtale med togekspeditøren og ansvarshavende i stillverket om tidspunktet når arbeidet kan ta til og om arbeidet for øvrig.

Før inngrep foretas, skal:

2. stillverksmontøren skrive ut en meddelelse (bl. nr. 138) til togekspeditøren og ansvarshavende i stillverket om hva som blir utkoblet og om hvordan stillverket kan brukes under reparasjonen,
3. de av stillverksapparatets stillere som berøres av reparasjonsarbeidet, forsynes med et rødt merke.
4. Stillverksbetjeningen må utvise særlig forsiktighet ved bruk av stillverk som er under reparasjon, og skal f. eks. når et isolert sporfelt er satt ut av bruk, undersøke om sporet er fritt for materiell *umiddelbart* før kjøring tillates på sporet. Er vekselsperring satt ut av bruk, må stillverksbetjenten undersøke om sporvekselen er fri for materiell før sporvekselen legges om.
5. Alle feil og mangler ved sikringsanlegget skal føres inn i rapportprotokollen.

Se for øvrig S-sirk. 266.

Nr. 115 (527/0).

Misbruk av apparatskap for det elektriske anlegg i personvogner.

Vognskilt, kurs- og nummerskilt og andre gjenstander blir ofte funnet plassert i skapet for elektrisk apparatur i personvogner. Dette kan lett forårsake kortslutning og andre skader.

I apparatskapene er det bare tillatt å oppbevare lysarmatur, lyspærer, lysstoffrør og sikringer av ulike slag.

Vognskilt og lignende skal anbringes i reisegods- eller konduktørrrom.

Nr. 116 (321/0).

Tjenesteulykke — yrkesskade. Fortolkning av begrepet «arbeidssted».

En tjenestemann arbeidet i en bygning som lå i utkanten av en større stasjonstomt. For å komme bort til stasjonen og ta toget hjem, skulle han gå ut av jernbanens område og følge offentlig gate fram til stasjonen. Det gjorde han imidlertid ikke, da han sparte tid ved å nytte en snarvei over stasjonstomta. Denne snarveien var det nedlagt forbud mot å bruke.

Under passeringen av stasjonstomta ble han en dag påkjørt av et skiftelokomotiv, og påført en del skader. Spørsmålet kom da opp om dette var en tjenesteulykke som nevnt i tjenestemannslovens § 7, jfr. trykk nr. 201.1 art. 7 § 43.

Ankenemnda for yrkesskadetrygden kom til at skadetilfellet ikke kunne godkjennes som arbeidsulykke, idet ulykkesstedet ikke kunne ansees å omfatte vedkommendes arbeidssted. Etter denne avgjørelsen fikk han ikke andre rettigheter enn de som tjenestemennene har ved vanlig sykefravær, jfr. trykk nr. 201.1 art. 7 § 42.

Til alt personale.



Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 117 (370/0-2).

Togføreren ga avgangsignal uten å ha mottatt togekspeditørens avgangsordre.

På en stasjon finner det ordinært sted kryssing mellom et godstog og et persontog (motorvogn). En dag var godstoget, som kjører spor 1 på stasjonen, overlangt, og etter at motorvognen hadde kjørt inn på spor 2, ble godstoget kjørt fram forbi middel. Togeekspeditøren gikk så opp på en av godstogets vogner for å se etter at de reisende var kommet av toget. Han ble da tilropt av togføreren i persontoget og forespurt om det var klart for viderekjøring, hvortil togekspeditøren svarte at toget måtte vente til sporvekselen i utkjørtogveien var lagt riktig. Deretter bega togekspeditøren seg til sporvekselen for å legge denne over til spor 2.

Togføreren hadde oppfattet togekspeditørens svar som avgangsordre og ga avgangsignal til lokomotivføreren, og toget kjørte opp sporvekselen og forlot stasjonen. Togeekspeditøren, som var på vei til sporvekselen, forsøkte å påkalle togbetjeningens oppmerksomhet for om mulig å få stoppet toget, men forgjeves.

Det innskjerpes at togføreren ikke må gi avgangsignal til lokomotivføreren før han personlig har mottatt togekspeditørens muntlige ordre til å kjøre videre. Avgangsordren skal *alltid* lyde: «Klart for tog N N.» (jfr. Tr. § 107 pkt. 1.)

Togføreren må således ikke godta avgangsordre gitt med annen ordlyd eller vink gitt med hånd eller signallampe, og han må være sikker på at avgangsordren gjelder for det tog som han er togfører i.

Til alt innvendig stasjonspersonale.

- » » konduktørpersonale.
- » » lokomotivpersonale.



Meddelelser

fra

Hovedstyret.

Nr. 118 (8320/12).

Vedlikehold av sporveksler.

Man har i den senere tid hatt flere avsporinger i sporveksler som bare kan skyldes at sporvekslene ikke var tilstrekkelig godt vedlikeholdt for det rullende materiell som sporet av.

Man må være klar over at ikke alt rullende materiell går like ledig i kurver. Ved kjøring over sporveksler i stilling til avvikende spor kan man risikere at rullende materiell som går i sterk spissgang gjennom sporvekselkurven, kan forårsake så store påkjenninger på konstruksjonsdelene i en sporveksel som ikke er i helt god stand, at dette resulterer i avsporing.

En av årsakene til avsporing har således vært den at tungen har kunnet bøye seg under togets eller skiftets passering på en slik måte at det er blitt en åpning mellom tunge og stokkskinne ved tungespissen og en del av toget er gått på feil spor. Dette kan bare skyldes at tungen ikke har hatt tilstrekkelig støtte sideveis fordi støtteknaster har manglet eller de har vært så slitt at de ikke har gitt tilstrekkelig støtte, samtidig som tungespissen ikke har vært sikret ved hakestengsel.

I et annet tilfelle ble mellomskinnene presset ut av stilling fordi skinnefestet var for dårlig.

Ansvar for vedlikehold av spor og sporveksler er pålagt linjepersonalet i henhold til Tr. § 87, punkt 2. Det ansvarlige linjepersonale må med jevne mellomrom føre kontroll med at *alle* sporveksler er i forsvarlig stand for den løpende trafikk over sporvekslene.

I forbindelse med denne kontroll bør det undersøkes om noen del av sporvekslene viser tegn til svikt når de passerer av rullende materiell. Denne undersøkelse bør helst foretas under passering med slikt materiell som har stiv gang i kurver. Hvis det på denne måte oppdages svikt i en sporveksel, må den stelles på omgående. Man må da ikke nøye seg med bare å sette til løse bolter uten samtidig å undersøke om sporvekselen holder de foreskrevne mål

etter at boltene er tilsatt. Dette har nemlig også ført til avsporing. En sporveksel som det ikke er økonomisk forsvarlig å reparere, hva enten dette skjer ved innskifting av nye deler eller ved reparasjonssveising, må snarest erstattes med en annen.

Nr. 119 (2093/30).

Kontakttrådens beliggenhet i forhold til sporet.

Det skorter fremdeles på samarbeid mellom linjens personale og elektropersonalet når det gjelder arbeider som er omhandlet i trykk nr. 373.3, punkt D 4. Man har således fortsatt eksempler på at sporet er løftet, uten at ledningspersonalet har korrigert høyden av kontakttråden. Siste høst førte dette til et alvorlig uhell med overslag og ledningsbrudd på tre steder, fordi en transport kom i berøring med kontaktledningen. Trafikken ble sperret i ca. 3½ time. Høyden av kontakttråden over sporplanet ble målt til 4,63 m.

Det innskjerpes at bestemmelsene i trykk nr. 373.3 må følges når det gjelder forandringer så vel av sideleiet som av høydeleiet for skinnegangen.

Under planlegging av sådanne forandringer må det tas hensyn til at muligheten for å endre kontakttrådens beliggenhet ofte er meget begrenset i og nær tunneler og overbygg samt under og nær broer.

Til linjepersonalet.
» elektropersonalet.



Meddelelser

fra

Hovedstyret.

Nr. 120 (267/0).

Premiering av forslag til forbedringer ved NSB 1962.

I løpet av 1962 er det ved Statsbanene premiert 61 forslag til forbedringer til et samlet beløp på kr. 25 350,—.

Hovedstyret anerkjenner den interesse som tjenestemennene viser på denne måten og vil henstille til hver enkelt å være oppmerksom på muligheter for forbedringer og forenklinger i sitt daglige arbeid. Nedenfor er gitt en oversikt over de forslag som ble premiert i fjor med en kort orientering om hva de går ut på. Ytterligere opplysninger om de enkelte forslag kan man få ved henvendelse til nærmeste overordnede som eventuelt formidler forespørselen videre.

Forslag vedrørende administrasjons- og økonomifunksjonen.

Banemester Martin Sund's forslag til bedre og mere rasjonell ordning for linjens material øker. Forslaget som er premiert med kr. 250,— er en praktisk forbedring som vil bli gjennomført i forbindelse med forrådets nye beholdningsregnskap.

Assistent Hans Kristian Hagen's forslag til nytt skjema for fraværsmelding. Forslaget byr på fordeler ved føring og kontroll av sykefravær i de store distriktene, og er anbefalt gjennomført i Oslo distrikt. Forslagsstilleren er tildelt kr. 200,—.

Jernbanefullmektig Ove Kraft Lund's forslag til nye arbeidskort for arbeid utenfor verkstedene. Forslaget som er premiert med kr. 300,— fører til en forenkling av kontorarbeidet, og er gjennomført ved de fleste verksteder.

Jernbanefullmektig O. Tveitbråtens forslag til svarkort avfattet på fire språk ved NSB's plassbeleggingssteder. Forslaget som er premiert med kr. 150,— innebærer en praktisk forbedring. Forslagsstilleren er anmodet om i samråd med organisasjonskontoret og se på en de detaljer i forbindelse med kortets konstruksjon.

Jernbaneankepeditor Elsa Aspen's forslag om at postgiroblankett vedheftes brev til private som anmodes å betale utestående til NSB. Forslaget som er premiært med kr. 150,— er arbeids- og tidsbesparende.

Jernbanefullmektig Martin Martinsen's forslag til apparat for uttaking av karbonpapir: Forslaget som er premiært med kr. 300,— er arbeidssparende og er i daglig bruk ved hovedstyrets lønssentral.

Kontrollør ved bildrift. Leif Eritsland's forslag til endring av uniformskjorter. Forslaget er premiært med kr. 200,—.

Forslag vedrørende banetekniske forhold.

Håndverker ved linjen Knut Borgås' forslag til nytt spormål. Forslaget som er premiært med kr. 200,— er et godt egnet hjelpemiddel for kontroll av sporvidden.

Stikningsformann Torger Østrem's forslag til markering av justerpeler. Forslaget som går ut på å overføre merking av skinnegangens tekniske data fra et skilt på justerpelen til et skilt på skinnen er premiært med kr. 150,—.

Banarbeider Hans Svendsrud's forslag til redskap for rensing av sporveksler. Forslaget som er premiært med kr. 150,— er et praktisk redskap for rensing av rådegraver.

Forslag fra linjehåndverker Karl Prytz og pensjonert linjehåndverkerformann Ole Lyngstad til reparasjon av fyllhammer. Forslaget som er premiært med kr. 300,— anviser en metode med påsveising av ferdiglagde spisser som gir mulighet for reparasjon vinterstid av denne redskapen.

Forslag vedrørende drifts- og trafikkmessige forhold.

Stasjonsformann i særklasse Hans Andersen's forslag til endring av typer og spesielle reisegodshefter. Forslaget som er premiært med kr. 150,— er gjennomført.

Jernbaneankepeditor Kåre Grimsen's forslag til farget stammekupong på reisegods. Forslaget som går ut på å markere konduktør og stammekupongene er en praktisk forbedring som er premiært med kr. 200,—.

Stasjonsbetjent John Berge's forslag om merking av reisegodskuponger. Forslaget går i det vesentlige ut på det samme som Jernbaneankepeditor Kåre Grimsen's forslag. Forslagene er innsendt samtidig og uavhengig av hverandre, og er premiært med samme beløp kr. 200,—.

Konduktør Irwing Eriksen's forslag til kombinert hylle og sykkelstativ i Bfo-vognene type 68. Forslaget som er belønnet med kr. 200,—, gir en praktisk anordning som vil bli gjennomført der behovet er til stede.

Lokomotivmester Trygve Kvilhaug's forslag til trykkluftbeholder med sprøytepestol og spyleveske. Forslaget som er premiert med kr. 500,— gir et arbeidssparende hjelpemiddel som er billig i anskaffelse.

Stasjonsmester Per Bjølgerud's forslag til ny type vinduskonvolutt for fraktbrev. Da ideen med vindu for vognlastfraktbrev er god, er forslaget premiert med kr. 150,—.

Sporskifter Aage Wilhelmsen's forslag tilendring av stativ for plassering av bremsesko. Forslaget som kan være praktisk enkelte steder, er belønnet med kr. 150,—.

Konduktør Frank Nymoen's forslag om plassering av brannslukningsapparat i tjenestekupeer, i sovevogner på alle banestrekninger. Forslaget er premiert med kr 250,—, og er gjennomført.

Stasjonsformann Johan Sundbø's forslag til trapper av jern ved enden av ramper o. l. Forslaget som er premiert med kr. 150,— er en praktisk og grei anordning som vil bli tatt i bruk der det er hensiktsmessig.

Stasjonsmester J. Berge's forslag til sløyfing av konvolutt ved retur av bestillingsblankett fra betjeningssted til betjeningsstasjon. Forslaget er premiert med kr. 150,—.

Ovekonduktør Ivar Elgstøen's forslag til bruk av høyttaleranlegg ved stasjoner med plattformholdeplasser. Forslaget går ut på plattformnummtrering slik at reisende kan bli bedre orientert ved enkeltsporet drift på dobbeltsporet bane. Det er premiert med kr. 250,—.

Stasjonsformann Reidar Schulsrud's forslag til lår-, legg- og underlivsvarmere for truck-kjørere. Det antas at forslaget bør gjennomføres der det er behov for det, og forslagsstilleren er gitt en premie på kr. 150,—.

Sporskifter Aage Wilhelmsen's forslag til endring av slutt-signalform og befestigelsesjern. Forslagsstilleren som har pekt på en hyppig forekommende feil ved sluttsignalene og en ulempe ved de svenske slutt-signalholderne på norske baner er tildelt en premie på kr. 250,—.

Jernbaneankepeditor Johannes Kaafjeld's forslag til anskaffelse av plastlommer for stasjonskortene i takstkartotekene. Forslaget som vil bli gjennomført i forbindelse med anskaffelse av nye kartotek kort, er premiert med kr. 200,—.

Sjåfør Kåre Harestad's forslag om vulkaniseringsverksted for NSB's bilruter. Forslaget som etter sakkyndiges mening inneholder mange positive sider er premiert med kr. 200,—.

Stasjonsbetjent John Berge's forslag til bærehåndtak på katalytovner. Forslaget som er en praktisk anordning for de mindre typer av katalytovner, er premiert med kr. 250,—.

Jernbaneekspeditør Bjørn Aamodt's forslag til innføring av faste rubrikker på fraktbrevene for merking om underretning til kunder om ankommet gods. Forslaget som kan by på fordeler både for kunden og stasbanene er premiert med kr. 150,—.

Lokomotivkontrollør A. Kraft-Lund's forslag om montering av tappekran på fyllpistol for brennolje for NOHAB-lokomotivene. Forslaget som innebærer en forbedring er premiert med kr. 200,—.

Skifteformann A. Grimholt's forslag til vektopp-gave i brev-format. Forslaget som er en praktisk forenkling er premiert med kr. 250,—.

Jernbaneekspeditør Oddvin K. Øverli's forslag til nytt formular til bruk for stasjoner og ekspedisjoner m. v. når fremmed valuta nyttes som betalingsmiddel. Forslaget er premiert med kr. 200,—.

Forslag vedrørende elektrotekniske forbedringer.

Elektroformann i særklasse Nils Vollestad's forslag til rubrikksystem for driftsdagbok og kontrollbok i omformerstasjoner. Forslaget som er premiert med kr. 150,— byr på fordeler både for føring og gjennomsyn av driftsdagbok og kontrollbok.

Verkstedformann Leif Kristoffersen's forslag til konstruksjonsforandring på lyskaster til motorvogner. Forslaget som er premiert med kr. 200,—, har i praksis gitt et godt resultat og konstruksjonsforandringen er gjennomført.

Verkstedarbeider Aage H. Jensen's forslag til forandring av kapsel for varmebeskyttelse av kabler under varmeovner i vogn-type Bmeo 67. Forslaget som er premiert med kr. 200,—, byr på en bedre beskyttelse enn den opprinnelige anvendte, noe som vil øke kabelens levetid og føre til besparelser.

Forslag fra stillverkspersonalet, Stavanger, til forbedring av borjigg for montering av drivmaskiner type EB. Forslaget som er premiert med kr. 500,— er prøvet og funnet vel egnet for formålet. Verktøyet bidrar til å oppnå et mer nøyaktig montasje og er dessuten arbeidssparende.

Elektroformann i særklasse Sv. Huse's forslag til vaskeappa-

rat for vognbatterier. Forslaget som er premiert med kr. 250,— gir et apparat som er rimelig i anskaffelse og har vist seg å være arbeidsbesparende.

Forslag fra elektroformann i særklasse O. Bjørnsen og elektroformann Vedel Halvorsen til bedre kontroll med manøverstrømkretsen i sovevogn WLABO 21035—49. Forslaget som er premiert med kr. 400,—, medfører den fordel at man samtidig får en kontroll på at dampradiatorens magnetventiler får spenning og eventuelt kan lukke så overoppheting kan unngås.

Elektromester Odd Lorentzen's forslag til plog for kabellegging. Forslaget er premiert med kr. 10 000,—, den høyeste premie som hittil er betalt siden forslagsordningen ved statsbanene ble satt i verk. De sakkyndige regner med en besparelse mellom kr. 4,— og kr. 4,50 pr. meter ved bruk av Lorentzens's kabelplog.

Forslag fra verkstedarbeiderne Aage Ljøner og Arne Olsen til forandring av overføring mellom betjeningsmotor og fjernstyringsapparat. Forslaget som er premiert med kr. 600,— gir en elastisk kopling mellom betjeningsmotor og fjernstyringsapparat som byr på fordeler hva angår justering og vedlikehold av hjelpekontrollerne.

Elektromester Johs. Gravermoen's forslag til skilt for merking av kabler på skinnefoten. Forslaget som er premiert med kr. 300,— er en betydelig forbedring sammenliknet med den hittil brukte merking med peler.

Forslag fra elektroformennene Oskar Bjørnsen og Vedel Halvorsen til bedre varmeregulering av ventilasjonsluften i WLABO-vogner 21035—56. Forslaget som er premiert med kr. 600,—, har ved prøver vist at temperatursvingningene er minsket fra ca. 4° til 2°.

Konduktør Tor Østefjells forslag til blindkoplinger for høytalerledninger på vogner. Forslaget som er premiert med kr. 150,— innebærer visse fordeler bl. a. ved utskifting av defekte ledninger.

Elektroformann i særklasse Halvor Fossli's forslag om forbedring av batteridrevne understasjoner for fjernstyrte KL-brytere. Forslaget som er premiert med kr. 500,— medfører en vesentlig reduksjon av releutstyrenes strømforbruk i hvilestilling. Dette har særlig stor betydning i tilfelle hvor batteriet kan være særlig vanskelig tilgjengelige.

Elektroformann i særklasse Karl Fritsvoldløkken's forslag til bæreplate under batteriene på traktor type «Baker». Forslaget som er premiert med kr. 300,— gir et fjærende underlag for batteriene som vil skåne disse fr store mekaniske påkjenninger når traktorene går på ujevnt underlag.

Forslag vedrørende forrådstjenesten.

Lagerformann Harald Sævik's forslag til trommel for utmåling av ledning og kabel. Forslaget som er premiert med kr. 200,— byr på vesentlige fordeler ved denne arbeidsoperasjonen.

Forslag vedrørende maskintekniske forbedringer.

Forslag fra verkstedarbeidesne Th. Theodorsen og E. Mathisen tid kapsel for bremseskruer. Forslaget som er premiert med kr. 300,—, vil lette mulighetene for smøring av bremseskruene.

Verkstedarbeider Otto Blattmann's forslag til verktøy for oppboring av hull for bolter til opphengningsstroppe på elektriske motorvognboggier type 65. Forslaget som er premiert med kr. 300,— betyr en vesentlig besparelse idet man unngår spenningen med påfølgende oppretninger, noe man hittil har vært utsatt for ved oppsveising.

Verkstedarbeider Torbjørn Lund's forslag til jigg for oppspenning av bremsekloss ved boring av boltehull. Forslaget er premiert med kr 200,— og er en vesentlig forbedring til den hittil brukte metode.

Verkstedarbeider Odd Kallevig's forslag til verktøy for fresing av smørespor på senterplate på boggivogner. Forslaget som er premiert med kr. 250,—, har på en billig måte forenklet problemet med fresing av smørespor på senterplate.

Verkstedarbeider Even Hansen's forslag til sveisejigg for låsringer til hylsebuffer. Forslaget som er premiert med kr. 300,—, gir et meget hendig arbeidsbesparende verktøy for sitt formål og som fører til vesentlig reduksjon av produksjonsomkostningene.

Forslaget fra verkstedarbeiderne Odd Nordli og Owe Westad til glidring for kastekrok på G4-vogner. Forslaget som er premiert med kr. 300,— er en enkel og billig løsning for å hindre slitasje på veggkledningen. Hvis det for fremtiden blir aktuelt med utvidet bruk av presstoffplater i godsvognsvegger vil forslaget få økt betydning.

Verksmester Olaf Wike's forslag til grunningapparat for panel til godsvogner. Forslaget som er premiert med kr. 400,—, gir et apparat med vesentlig større kapasitet enn den tidligere brukte metode, og da forbruket av trematerialer er ganske stort vil besparelsene være betydelige.

Verkstedarbeider O. Fritsvold's forslag til forbedring av skinnerydderoppheng for dieseldrevne motorvogner type 86—91.

Forslaget som er premiert med kr. 250,—, vil eliminere den store slitasjen man har på disse boltene og dessuten redusere støyen.

Forslag fra verkstedarbeiderne Harald Andersen og Jan Hovde til heisanordning for oppmontering av overgangsbelger. Forslaget som er premiert med kr. 300,—, gir en heisanordning som betyr en lettelse i arbeidet med montering av belger ved arbeidsplassene hvor man ikke disponerer kran, spesielt i driftsbanegårdene.

Verkstedarbeider Erik Hansen's forslag til forbedring av rullelagersektor på hjultrapper for bagasjevogner. Forslaget som er premiert med kr. 250,—, er betegnet som meget hensiktsmessig da man slipper å justere med for mange mellomlegg.

Verkstedarbeider Knut Jacobsen's forslag til oppspenningsapparater for bearbeiding av sylinder til støtdemperanordning for dører på elektriske motorvogner. Forslaget som er premiert med kr. 200,—, gir en nøyaktigere utførelse av indre flater og betyr en besparelse i forhold til den tidligere brunte metode.

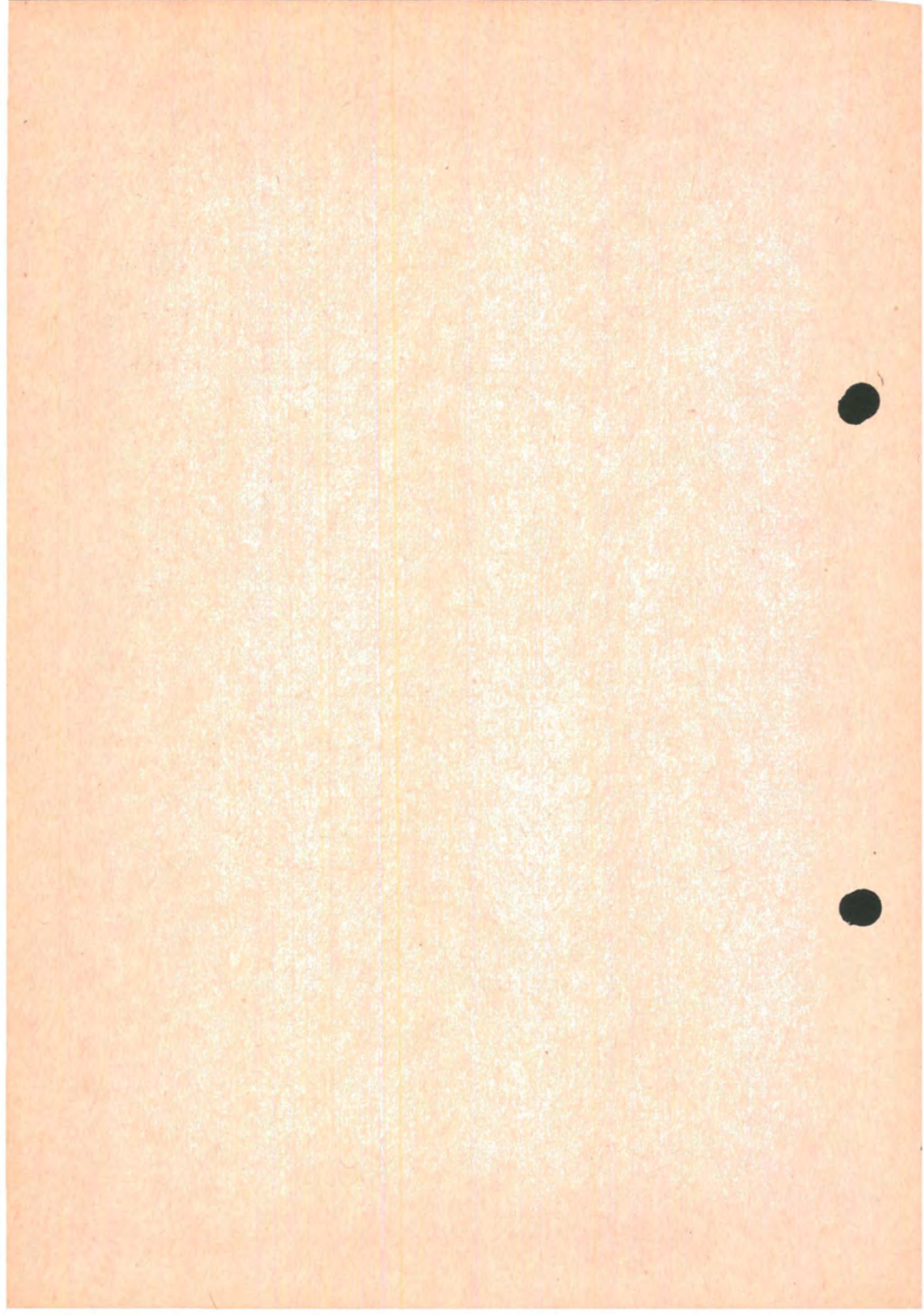
Forslag fra verksmester John Skuthe og verkstedarbeider Bjarne Aamodt til forandring av feste for bremseskruer på G4-vogner. Forslaget som er premiert med kr. 300,— betyr at man får et bedre feste for bremseskruene, dessuten vil utskifting av treverk kunne foregå lettere.

Maskinarbeider Leif Brenna's forslag til verktøy for løfting av boggi, lokomotiv type El. 11. Forslaget som er premiert med kr. 250,—, er en hendig anordning for løfting og transport av komplette boggier.

Verkstedarbeider Torgeir Bakke's forslag til utførelse av avfallskurver i personvogner. Forslaget som er premiert med kr. 250,—, har ført til at man har fått en bedre opphengingsanordning og en mer holdbar og solid kasse.

Verkstedarbeider Jon Hakvåg's forslag til verktøy for prøving av AK 8 kraner. Forslaget som er premiert med kr. 300,—, gir et hensiktsmessig arbeidssparende apparat som verkstedet Marienborg kan dra god nytte av.

Til alt personale.





Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 121 (600/3).

Transport av honved i bunter.

Honved blir nå vanligvis sendt buntet i hele lengder med 5—6 bunter pr. vogn. På bestemmelsesstasjonen blir buntene oftest tatt i kran direkte over på transportbånd til huggemaskin.

En mottakerstasjon har meldt at det er mottatt vogner med buntet honved med endestakene tatt ut og plassert på vognulvet i vedens lengderetning. Det har også forekommet at stakene har vært stukket inn i vedbunter. Lykkeligvis ble dette oppdaget umiddelbart før buntene skulle inn i huggemaskinen, og stor materiell skade og muligens også tap av menneskeliv ble unngått.

Man henstiller til senderstasjonene å gjøre alle opplastere og sendere av slike transporter oppmerksom på den store fare slik plassering av vognstaker kan føre til. Vognstaker som ikke nyttes, må legges på tvers av vedens lengderetning, slik at risikoen for at de skal følge sammen med buntene i kranen kan unngås.

Til Stasjonspersonalet.



Meddelelser

fra

Hovedstyret.

Nr. 124 (8403/5)

Skinnebrudd i tunneler.

I den senere tid har man mottatt en del kapp fra skinnebrudd i fuktige tunneler. Allerede ved en rask betraktning av disse kapp blir man på det rene med at enkelte skinner må ha ligget i sporet i lengere tid med lange og farlige sprekker fra foten og opp til underkant hode. Det er ganske klart at slike feil vil føre til totalt brudd hvis ikke skinnen snarest skiftes ut.

Det farlige ved disse langsgående sprekker er den «knusing» man kan få av skinnen over sprekkpartiet ved et totalbrudd. Et av de senere brudd i en tunnel bestod av 6 bruddstykker over en lengde av ca. 70 cm. Man har også hatt et tilfelle hvor en langsgående sprekk førte til en knusing med 10 bruddstykker over en lengde å 140 cm.

Disse skinnebrudd i fuktige tunneler skiller seg i de fleste tilfelle i vesentlig grad ut fra skinnebrudd i linjen for øvrig.

Den store fuktighet i mange tunneler i forbindelse med røk fra damplokomotiver og ekshaust fra diesellokomotiver, bevirker en sterk forrustning av stålet i skinnene. Rustangrepet minsker etterhvert det opprinnelige skinnetverrsnitt, og hvor gravrusten setter inn, kan det bli en forminskning av faretruende art på de punkter av tverrsnittet hvor bredden er minst. Det smaleste parti har man i overgangen mellom hode og steg, og det skal ikke så stor forminskningen til før påkjenningen her blir ganske betydelig. Resultatet blir den kjente langsgående sprekk under hodet.

Denne sprekk kan være vanskelig å se og blir lett liggende uoppdaget. — Men etterhvert vil den svekkelse som er oppstått, røpe sin tilstedeværelse ved en kortere svakke i skinnen over sprekkpartiet.

I sin alminnelighet vil det parti av sporet hvor forholdene har vært slik at en sprekk har dannet seg, utpeke seg som særlig dårlig i forhold til sporet for øvrig. Dette bør gi grunn til mistanke og tilsi at en nøyere undersøkelse straks foretas.

Man har funnet grunn til å påpeke dette, da det i mange tilfelle synes å være praksis å ha slike partier under «observasjon» i for lang tid, hvoretter man ofte overraskes av et totalbrudd.

Til alt linjepersonale.



Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 125 (370/0-3).

Avsporing i sporveksler under skifting.

Det har i den senere tid forekommet flere avsporinger i sporveksler som har vært betjent ved hjelp av lokalomstillere under skifting. Feilbetjening av lokalomstillerne har vært årsaken i flere av tilfellene. Vekselsperringen er ikke virksom når sporveksel/sporsperre er frigitt for lokal omlegging, og personalet må være oppmerksom på dette, spesielt i de tilfeller hvor det er felles lokalomstillere for flere sporveksler.

Lokal omlegging skjer ved å føre lokalomstillerens håndtak i den retning sporvekseltungene skal beveges i. Sporvekselen skal ha kommet helt i endestilling før håndtaket slippes. Etter omlegging skal det iakttas at håndtaket går tilbake til midtstilling. Hvis dette ikke skjer, skal håndtaket føres tilbake til midtstilling og slippes.

Det skal *kontrolleres* at sporvekseltungen slutter godt inntil stokkskinnen, eventuelt at sporsperren er helt omlagt. Det er således *ikke tilstrekkelig* å iakttas sporveksel-/sporsperresignal.

Tilbaketaing av frigiving av lokalomstillere for sporveksler må ikke finne sted før etter konferanse med skifteleder.

Jfr. bestemmelsene i trykk 405.2 art. 19.

De fleste av disse avsporinger har forekommet under skifting med godstog eller del av godstog, og avsporingene har skjedd når vognene er blitt skjøvet av lokomotiv mot tungespiss i avvikende sporveksel. En medvirkende årsak til noen av disse avsporinger har vært stramme koblinger mellom vognene.

Når det skiftes med godstog eller del av godstog gjennom sporveksler med liten kurveradius, må skiftepersonalet være spesielt oppmerksom på dette forhold, og om nødvendig slakke ut koblingene.

Til stasjonspersonalet.

- » konduktørpersonalet.
- » lokomotivpersonalet.



Ny
Nr. 128.

Oslo, den 10. januar 1964.

Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 128 (400/1-1).

Uhell ved skifting av dekk på gaffeltruck

Følgende skade i tjenesten er innberettet:

En stasjonsbetjent skulle skifte dekket på et av hjulene til stasjonens truck. På grunn av at luften ikke var sluppet tilstrekkelig ut av slangen, eksploderte den og kapselen fór med stor fart mot taket, hvor den knustes i 3 deler. Heldigvis sneiet kapselen bare så vidt stasjonsbetjentens panne, uten å skade han nevneverdig. Hadde kapselen virkelig truffet vedkommende, er det sannsynlig at det ville medført en dødsulykke.

Det må derfor innskjerpes at tjenestemenn som selv er ukynlige i reparasjonsarbeid ikke tillates å forsøke seg på å utbedre skader eller uregelmessigheter på kjøretøyer, kfr. trykk nr. 423 pkt. 3.

Det må likeledes påses at den opplæring som foretas i h. h. t. nevnte trykk, blir så effektiv som mulig og at de som skal foreta operasjoner som nevnt foran er klar over den risiko det innebærer om en handler feilaktig.

Til stasjonspersonalet.



Meddelelser

fra

Hovedstyret.

Nr. 129 (2447/2).

Bruk av varme- og ventilasjonsanlegg i personvogner.

I nyere og en del eldre personvogner er temperaturen i sitteavdelingene regulert ved hjelp av termostater, som holder varmeanlegget innkoplet så lenge temperaturen i og rundt termostaten er lavere enn den innstilte temperatur.

Termostatene er plassert slik at de påvirkes minst mulig av naturlig trekk fra vinduer, dører etc., og vil, ved jevn temperaturfordeling i avdelingene, holde temperaturen konstant. Utsettes termostatene derimot for trekk fra åpne vinduer og dører vil de holde varmeanlegget innkoplet i forsøk på å oppnå den innstilte temperatur. Dette vil i alminnelighet medføre en betydelig temperaturstigning i den øvrige del av avdelingen og er spesielt følbart i vogner med store avdelinger eller fellesregulerte varmeanlegg (varmluftpoppvarmede lokaltogsett.) Nødvendig lufting bør under fyringssesongen derfor bare foretas i den motsatte ende i avdelingene av hvor termostatene er plassert.

Ved vogner som er utstyrt med ventilasjonsanlegg eller varmluftpoppvarming er disse anlegg så rikelig dimensjonert at lufting under fyringssesongen ikke er nødvendig.

Togbetjeningen bes være oppmerksom på de nevnte forhold og i fornøden utstrekning foreta lukking av vinduer og dører, om nødvendig med det her anførte som forklaring ovenfor de reisende.

Ved betjening av varmeanlegg gjelder for øvrig at det for å oppnå den behageligste oppvarmingen, med minst mulig pendlinger i temperaturen, ikke skal være innkoplet større varmeeffekt enn nødvendig. Ved varmluftpoppvarmede vogner skal normalt full ventilatorhastighet benyttes. Kan imidlertid ønsket temperatur ikke oppnås med full innkoplet varmeeffekt, må ventilatorhastigheten reduseres. Ved lavere utetemperaturer og ved anlegg uten regulerbar ventilatorhastighet, må varmeanlegget kjøres helt eller delvis med omluft.

Ved å følge de foregående retningslinjer er det normalt ikke nødvendig å foreta noen inngripen i varmeanleggets funksjon, som endring av termostatenes innstilling o. l.

Justering og vedlikehold av varmeanlegg skal bare foretas av det verkstedpersonale som er fullt fortrolig med vedkommende anleggs virkemåte.

Til konduktørpersonalet.



Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 131 (657/0).

Transport av last utover lasteprofilet.

Hovedstyret er gjort kjent med at det i den senere tid har forekommet flere tilfeller hvor last som raker utover lasteprofilet, er framført uten at de gjeldende bestemmelser er blitt fulgt.

Det har herunder forekommet tildels store overskridelser av lasteprofilet. I to av tilfellene var lastens høyde over s.o. henholdsvis 4,68 m og 4,63 m. Disse transporter ble framført uten transporttillatelse i ordinært godstog under strømførende kontaktledning, mens de etter bestemmelsene skulle vært framført under strømløs kontaktledning (ekstratog). Det skjedde heldigvis ingen uhell i noen av tilfellene.

Det henstilles til alt vedkommende personale å være spesielt oppmerksomme ved opplasting og framføring av store kolli. Hvis det er grunn til å anta at lasteprofilet er overskredet, må lasten bli kontrollmålt og saken eventuelt forelegges for distriktsjefen. Vogner med last utover lasteprofilet må ikke sendes i tog med mindre det foreligger tillatelse fra distriktsjefen til framføringen for hvert enkelt tilfelle.

Hovedstyret finner på grunn av ovenstående å måtte innskjerpe bestemmelsene i Tr. § 129 pkt. 6 og i trykk 420.2 art. 31—33 om slike transporter.

Til stasjonspersonalet.
» konduktørpersonalet.
» lokomotivpersonalet.



Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 132 (3570/32).

Uhell under skifting med G₅—4 vogn (6 dørs vognene).

For en tid siden inntraff det et uhell under skifting med en G₅—4 vogn, idet en sporskifter ble hengende fast med hansken på enden av kasthaken for døren nærmest bremseskruen.

Kasthaken er anbrakt så nær håndtaket ved vognhjørnet at når man lar hånden gli ned langs håndtaket idet man hopper ned fra stigtrinet, kan mansjett på hanske ved uoppmerksomhet komme til å hekte seg inn på enden av kasthaken.

Kasthaken vil bli flyttet noe på de vogner som leveres heretter, og de vogner som allerede er levert (vogner med nr. 44002—44051) vil bli forandret når de kommer til verksted for revisjon.

Personalet bes være oppmerksom på dette forhold.

Nr. 133 (2447/7-2).

Regulering av temperaturen i personvognene.

Siste vinter fikk man hyppige klager over dårlig regulering av varmen i personvognene. Klagene omfattet såvel sitte- som sovevogner. De fleste klager kom fra reisende i vogner hvor oppvarmingen vesentlig skjer ved innblåsing av varm luft, men det var også klager fra reisende i vogner hvor den manuelle reguleringen foregår ved hjelp av konduktørnøkkel.

Det kan ofte være vanskelig for en konduktør som kommer utenfra å bedømme temperaturen i vognene. Det henstilles derfor til konduktørpersonalet, ved kontroll av termometeret i vognene og også ved direkte forespørsel til de reisende å få regulert temperaturen slik at den blir behagelig.

Til stasjonspersonalet.

- » konduktørpersonalet.
- » lokomotivpersonalet.



Ny

Nr. 134.

Oslo, den 30, oktober 1964.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 134 (26/63 DT).

Nye sikkerhetsbestemmelser.

Det omerindres herved at *nytt trykk 401* «Sikkerhetsreglement» (Sir.) tas i bruk med gyldighet f. o.m. 1. november 1964.

Nytt trykk 405.1 som er omarbeidet til kommentarutgave til trykk 401, tas i bruk fra samme dato. Ved en feil under trykkingen er de 7 første sidene i art. 156 i trykk 405.1 trykket i feil rekkefølge. Personalet bes være oppmerksom på dette, som vil bli rettet ved første rettelsesblad.

Personalet må sette seg grundig inn i de nye sikkerhetsbestemmelser slik at de kjenner og praktiserer disse.

Samtidig er nye utgaver av — eller rettelsesblader til — følgende trykk under utekspedisjon:

Rettelsesblad nr. 1 til trykk 370.1	Rettelsesblad nr. 1 til trykk 405.2
» » 1 » » 370.2	» » 2 » » 405.3
» » 1 » » 370.3	» » 4 » » 405.4
» » 1 » » 370.4	» » 2 » » 405.5
» » 1 » » 370.5	
» » 2 » » 370.6	Rettelsesblad nr. 1 til trykk 409
Rettelsesblad nr. 1 til trykk 373.1	Rettelsesblad nr. 3 til trykk 420.1
» » 1 » » 373.2	» » 2 » » 420.2
Ny utgave av » 373.3	
» » » » 373.4	Rettelsesblad nr. 6 til trykk 425
	Ny utgave av trykk 426

Til alt personale i sikkerhetstjenesten.



Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 135 (267/0).

Premiering av forslag til forbedringer ved NSB 1964.

I løpet av 1964 er det ved Statsbanene premiert 48 forslag til forbedringer til et samlet beløp på kr. 12 150,—.

47 forslagsstillere er tildelt oppmuntringspremie i form av litografier og bøker.

Hovedstyret setter pris på den interesse som tjenestemennene viser ved at de slutter opp om forslagsordningen og vil henstille til hver enkelt å være oppmerksom på muligheter for forbedringer og forenklinger i sitt daglige arbeid. Nedenfor er gitt en oversikt over de forslagene som ble premiert i fjor med en kort orientering om hva de går ut på. Ønsker man ytterligere opplysninger om de enkelte forslagene, kan disse fåes ved henvendelse til nærmeste overordnede som eventuelt formidler forespørselene videre.

Forslag i drifts- og trafikkjenesten

Jernbanekspeditør K. Rognes forslag til bedre oppbevaring og kontroll av merkelapper med lim er premiert med kr. 150,—.

Pensjonert overkonduktør Knut Almennings forslag om bruk av pallkarmer er belønnet med kr. 500,—.

For forslag om nummerering av linjene i form. 674 har vognskriver Wilhelm Pedersen mottatt en belønning på kr. 150,—.

Jernbanefullmektig Finn Jørgensens forslag til nytt taksthefte for billett-takster er belønnet med kr. 200,—.

Et forslag fra overkonduktør Cato Huseby om å utstyre vasker i toalettrom i togene med overløpsrør vil bli gjennomført og er belønnet med kr. 200,—.

Bilreparatør Kjell Sikvelands forslag til bedre feste for låsekroken på snøkjettinger er funnet god og belønnet med kr. 200,—.

Overkonduktør Gunnar Myhrer har for forslag om påmaling av bremset vekt for stilling S i forbindelse med vognopptaket mottatt kr. 150,—.

For forslag i forbindelse med trykk nr. 834 — bestemmelser om behandling av godsuregelmessigheter m.m. — er bestyrer Hans Oftung tildelt kr. 150,—.

Overkonduktør August Halvorsen er tildelt kr. 150,— for forslag til metallskilt til feste på jakkeoppslag for sovevognskonduktører.

Stasjonsmester Einar Lundevoid og lokfører Th. Rolund er tildelt kr. 200,— hver for forslag om bruk av overtrekksermer av lyst stoff under skifting.

Det er nå innført en ordning med blankett 3636 som i det vesentlige er togleder Ernst Sagens tidligere innsendte forslag, hvorfor han er tildelt kr. 200,—.

For et forslag som inneholder forbedringer for løfteapparat for gaffeltruck har godssjef Johs. Lien mottatt kr. 500,—.

Stasjonsmester Erling Alheim er tildelt kr. 150,— for forslag til forenkling av oppgjøret med kjøreavgift til kjøderen.

For forslag til forenkling og besparelse ved kjøreoppgaver i kretskjøring har sjåfør Thor Ottesen mottatt kr. 150,— i premie.

Jernbaneekspeditor Jens Rogstad er for forslag til nytt formular i stedet for formular nr. 315, tildelt kr. 150,—.

Jernbanefullmektig Einar Larsens forslag til nye plasslister for ekspressvogner og Bo3f og Bo31 vogner er premiært med kr. 150,—.

Jernbanefullmektig Rolf Kaspersen er belønnet med kr. 150,— for forslag til girokontonummer på fraktbrev.

Vognvisitor Nils Faafeng er tildelt kr. 250,— for forslag til mal for måling av minste pihøyde mellom fjærklave og vognbjelke.

Forslag til elektrotekniske forbedringer

Konduktør Irwing Eriksens forslag til feilsøkingsskjema for elektrisk lys og varme i rullende materiell karakteriseres som et godt tiltak og foreslås inntatt i trykk 413. For sitt arbeid med saken er forslagsstilleren tildelt kr. 300,—.

Som belønning for sin interesse for og arbeidet med forslag til koblings- og feilsøkingstav har ledningsreparatør Leån Kristoffersen mottatt kr. 500,—.

Overkonduktør Cato Husebys forslag til høytaleranlegg i tog er belønnet med kr. 150,—.

Forslag til maskintekniske forbedringer

Ingeniør Kaspar Kristensen og verkstedarbeider John Løge har foreslått en ny todelt overgangsbelg som er funnet meget hensiktsmessig i Stavanger distrikt og er belønnet med kr. 500,—.

Verkstedarbeider A. Skogseth har mottatt kr. 200,— for forslag til boreapparat for oppboring av foringshull i braketter for bremsesystemet på NOHAB-boggier.

Verkstedarbeiderne Otto Blattmann og Bjarne Engstrøms forslag til verktøy til framstilling av loddehylser for motorer muliggjør en rasjonell framstilling av disse og er belønnet med kr. 150,— hver.

Et forslag til arbeidsbesparende verktøy til forhåndsprøving av clutch for traktorer type 201—206 framsatt av verkstedarbeider Fridtjof Nydal er premiært med kr. 300,—.

Verkstedarbeider Ivar Svendsen har mottatt kr. 300,— som premie for forslag til verktøy for avtrekking av sfæriske lager på krumtappaksel for Atlas Corpo kompressor type CT4. Det blir pekt på at forslagsstilleren har løst et spesielt foreliggende problem på en hensiktsmessig måte.

For enkle og arbeidsbesparende forslag til sveisejigg for ulike diametre, forslag til arbeids- og sveisejigg til midthengere og forslag til oppmerkeverktøy for midthengere har verkstedarbeider Alf Johansen mottatt kr. 300,—.

For forslag til stoppeanordning ved skyvedører, er overkonduktør Cato Huseby belønnet med kr. 350,—. Man finner den foreslåtte plassering av stoppeanordning for god.

Verkstedarbeider Erik Fredsvoll er tildelt kr. 250,— for forslag til slipeapparat for kommutator. Slipeapparatet vil gjøre nytte i driften ved utbedring av skader som startsår mv.

Lokomotivfører Kai Eriksens forslag til fotpedal i forbindelse med løuventilene er premiært med kr. 300,—. Det er bestemt at alle lokomotiv av type El.11 skal forandres i overensstemmelse med Eriksens forslag.

Verkstedarbeider Erling Skårberg er tildelt kr. 250,— for forslag til forbedring av låseanordning på reduksjonshylsen i totrinns vendedrevkasse til Skd. type 214. Forslaget er foreslått gjennomført.

Godskontrollør Per Hadland er tildelt kr. 200,— for forslag til anordning på styre- og mellomvogner type 68, for å hindre regnvann i å trenge inn i gangene. Anordningen foreslås gjennomført med den endring at det nyttes stål i utførelsen.

Verkstedkontrollør Leif Brennass forslag til forandringer av vannavløp for takrenner, lokomotiv type El.11 er premiært med

kr. 350,—. Forslaget innebærer en stor forbedring, idet det eliminerer faren for vanninntrenging i lokomotivets bærende bjelker.

Verkmester T. Skarfelt og verkstedarbeider Konrad Aane-ruds forslag til forandring av kranarrangement på sovevognservanter. Den foreslåtte anordning har vært prøvd og viser seg så hensiktsmessig at den vil bli anvendt både i nye vogner og ved moderniseringer av gamle. Forslaget er premiert med kr. 500,—.

Verkstedarbeider Hans Viges forslag til ny boltforbindelse mellom styrejern og luftbelg på banemotorer, lokomotiv type Di.3 a innebærer at reparasjoner i forbindelse med luftbelgen for banemotorer i driften kan foregå raskere og mer lettvtint og er premiet med kr. 200,—.

Verkstedarbeiderne A. Ophaug og E. Hembres forslag til tang og oppbevaringsboks for belgfjærer, lokomotiv type Di.3 er premiert med kr. 300,—. Forslaget innebærer en avgjort lettelse ved montering av slike fjærer i driften og vil dessuten også bedre eliminere personskader.

Verkstedarbeider Ernst Berggraf er tildelt kr. 400,— for følgende fire forslag:

- Løftetralle for montering av bladbærefjærer på godsvogner.
- Borejigg for låspinner i omstillingsanordning på person — godstog.
- Borejigg for feste av håndtak og gaffelarm på aksel til omstillingsanordning inn — ut.
- Verktøy for bøyning og vriing av sikkerhetsbøyle til bremsebom.

Samlet innebærer disse forslagene visse forbedringer ved produksjonen av nye godsvogner i Stavanger.

Prøveapparat for Webasto varme- og ventilasjonsapparat er foreslått av verkstedarbeiderne Arne Haug og Rolf Rudi. Apparatet har den fordel at en mann kan foreta kontroll av Webastoapparatet alene, noe som betyr utvilsomt en lettelse både i verksted og under driftsreparasjoner. Forslaget er premiert med kr. 300,—.

Verkstedarbeider Odd Kallevig's forslag til verktøy til hengsler for utgående dører på stål personvogner er belønnet med kr. 500,—. Verktøyet er en hendig konstruksjon som har ført til et nøyaktigere arbeid og til raskere produksjon. Da hengslene også blir fullstendig utbyttbare, vil skadede dører kunne skiftes ut raskere i driften.

Verkstedarbeider Kristian Aass er tildelt kr. 400,— for forslag til ny framgangsmåte for bearbeiding av vindusrammer. Den foreslåtte metode for fresing er enkel og arbeidsbesparende ved omgjøring av vinduer for innsetting i Cudoglass.

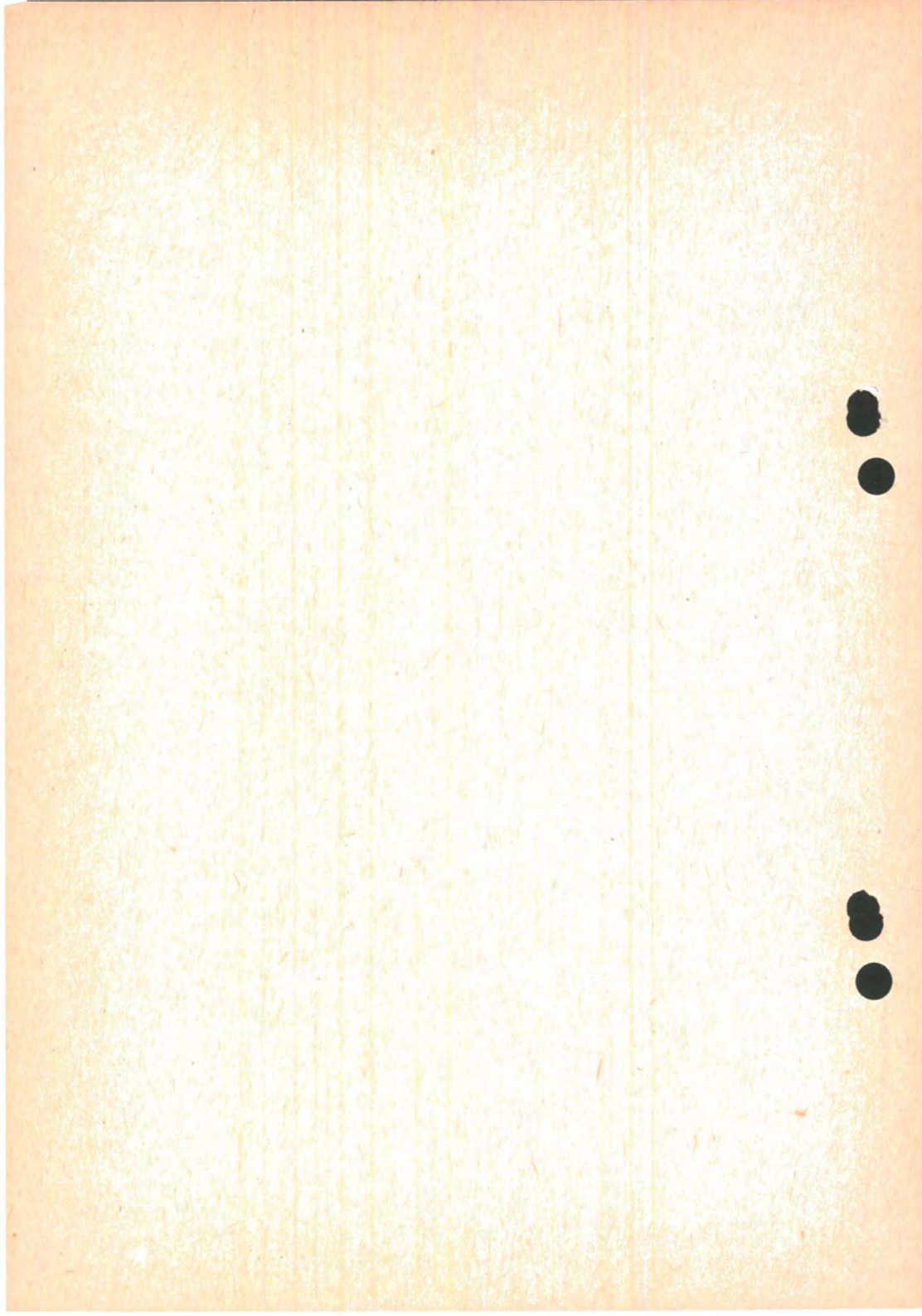
Verkmester Sigurd Østensen og verkstedarbeider Olav An-

dersen har mottatt kr. 400,— sammen for forslag til verktøy for kapping av bufferhylser ved autogen skjæring. Forslaget innebærer en betydelig forbedring av tidligere brukte arbeidsmetoder samtidig som man bedre kan utnytte en tidligere anskaffet manipulator for sveising.

Verksmester Laurits Hornes forslag til verktøy for utpressing av fjærblader i klaver er premiert med kr. 300,—. Det foreslåtte utstyret innebærer bl. a. at arbeidet kan utføres med større sikkerhet enn før.

Et forslag fra verkstedarbeider Nikolai Gustavsen til forsterking av senterarrangementet på BFmeo type 66 er belønnet med kr. 350,—. Konstruksjonen av styringen av bolten ved den opprinnelige utførelsen var for svak. Forslaget angir en metode som løser problemet.

Til alt personale.







Nr. 136.

Oslo, den 3. september 1965.

Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 136 (3071/3).

Slurv med behandlingen av koplingslanger.

På foranledning av oppdaget slurv med opphenging av koplingslanger omerindres bestemmelsene i trykk 412 art. 92.

«ETTER FRAKOPLINGEN SKAL KOPLINGSSLANGENE SNAREST ANBRINGES I SINE HOLDERE.»

Dette er meget viktig da sand og andre forurensninger lett kan trenge inn i koplingsmunnstykkene. Ved innkopling av vognene i tog vil disse partikler bli ført videre inn i hovedledningen og kan forårsake at styreventilen ikke arbeider forskriftsmessig.

Det pålegges alt personale å påse at de her nevnte bestemmelser overholdes.



Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 137 (8308/10).

Skinner, brenning av laskehull med skjærebrenner.

I løpet av inneværende vinter er det innrapportert hele seks skinnebrudd i nye 49 kg skinner hvis årsak kan føres tilbake til brente laskehull i steget. Fire av disse brudd er oppstått i vanlig lasket spor og to i helsveiset spor.

Det er likeledes forekommet en del laskekammerbrudd i gamle skinner som er byttet fra ytterstreng til innerstreng og hvor skinnen er kappet og laskehullene tildannet med skjærebrenner.

Brenning av laskehull i skinnesteget bevirker en oppkulling av stålet samtidig som det dannes en herdesone rundt hullet. I denne herdesone vil det oppstå små riss eller stikk som før eller senere vil føre til brudd på grunn av spenningskonsentrasjoner eller utmatning. Dette er spesielt tilfelle for de nyere skinnekvalliteter med 80—90 kg/mm² strekkfasthet (skinner levert etter 1960), men gjelder også for de eldre skinnekvalliteter med 70 kg/mm².

Hst. har gått ut fra — jfr. bl. a. Lærebok for linjepersonalet, bind I, side 37 og 102 — at det har vært alminnelig kjent og akseptert at det ikke er tillatt å brenne ut laskehull med skjærebrenner i skinner som ligger i hovedspor. Da dette øyensynlig ikke er tilfelle, finner man å måtte innskjerpe følgende:

Det er en absolutt og ufravikelig regel at det ikke skal anvendes skinne med brente laskehull i hovedspor.

I visse situasjoner som ved avsporinger, uhell, provisorier eller lignende, er det ikke til å unngå at det midlertidig må innlegges pass-skinner med brente laskehull, men forutsetningen må da være at disse skinner snarest mulig blir byttet ut med permanente skinner med borede laskehull.

Skinner med brente laskehull som enda måtte finnes i hovedspor, skal derfor straks fjernes og erstattes med skinner med borede laskehull, senest innen sommeren 1966.

Til linjepersonalet.



Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 138 (267/0).

Premiering av forslag til forbedringer ved NSB 1965.

I løpet av året 1965 er det ved Statsbanene premiert 40 forslag til forbedringer til et samlet beløp på kr. 19 750,—.

34 forslagsstillere er tildelt oppmuntringspremie i form av litografier og bøker.

Siden forslagsordningen ved NSB ble satt i verk i 1947 er det i alt utdelt pengepremier for 733 forslag.

Fra 1. januar i år er det trådt i kraft nye retningslinjer for forslagsordningen. Betegnelsen «Oppmuntringspremie» er sløyfet, og i stedet brukes betegnelsene «Belønning» og «Premie». — For forslag som antas ha en verdi på kr. 300,— eller mer gis forslagsstilleren «belønning», i form av penger. For forslag som antas ha mindre verdi enn kr. 300,— tildeles «premie» i form av kunstgjenstander, bøker m. v.

Hovedstyret setter pris på den interesse som tjenestemennene viser ved at de slutter opp om forslagsordningen og vil henstille til hver enkelt å være merksom på muligheter for forbedringer og forenklinger i sitt daglige arbeid.

Nedenfor er gitt en oversikt over de forslagene som ble honorert i fjor og hva de går ut på. Ønskes ytterligere opplysninger om de enkelte forslagene, kan henvendelse skje til nærmeste overordnede som eventuelt formidler forespørslene videre.

Forslag til forbedringer ved Administrasjons- og Økonomiavdelingen.

Jernbanefullmektig Odd Løite er premiert med kr. 150,— for forslag til endring av tekst på blankett nr. 136 b.

Forslag til banetekniske forbedringer.

Linjehåndverkerne J. Gundersen og K. Aalborg er belønnet med kr. 300,— for forslag til måleapparat til innmåling av utliggere, kontaktledning m. v.

Baneformann O. Rosenberg har mottatt kr. 150,— for forslag til utforingsplater til 35 kg skinner i 49 kg underlagsplate.

For forslag til bærebåre for gassflasker er baneformann Arne Buseth m/flere tildelt kr. 200,—.

Banemester E. Gundersens forslag til retteapparat for finjustering av linjen i horisontalplanet er premiert med kr. 200,—.

For forslag til beskyttelsesskjerm til bergboremaskin er banearbeider Arne Stråle belønnet med kr. 300,—.

Baneformann i særklasse Endre Vindedal er belønnet med kr. 300,— for forslag til forbedring av skinnespikerspett.

Et forslag fra lagerformann Fredrik Nysted til utskytingsapparat for prøvetaking er belønnet med kr. 300,—.

Pensjonert overingeniør Heyerdahl-Larsens forslag til ombygging av gamle vogner til bunntømmingsvogner er belønnet med kr. 5000,—.

Håndverker Gustav Sund er belønnet med kr. 300,— for forslag til forebyggende midler mot fastfrysing av kontrollåser.

Et forslag til belte til bruk ved fjellrensk fremmet av arbeidsformann Reidar Langseth er belønnet med kr. 300,—.

Et forslag fra banevokter Eistein Tveitan til pukkspade for to mann er belønnet med kr. 300,—.

Banevokter Nils Styves forslag til isbor er belønnet med kr. 300,—.

Forslag i drifts- og trafiktjenesten.

Avdelingssjef Johs. Lien er tildelt kr. 150,— for forslag til hjelpeutstyr for truck.

For forslag til styreruller for løftewire på tømmerkran har banevokter Knut Klemo mottatt kr. 150,—.

Stasjonsformann Erik Sollie's forslag for forbedringer i preseningstørken i Drammen er premiert med kr. 250,—.

Overkonduktør Kjell Skjærvik er belønnet med kr. 300,— for forslag til månedsbillett og ukekort-type for valgfri bruk på tog og buss.

Et forslag fra stasjonsbetjent Anton Skjeggestad til skoringssko av jern for feste av oljetanker på vogner er premiert med kr. 150,—.

Jernbanefullmektig Harald Roland er belønnet med kr. 300,— for forslag til endring i kontorordningen ved Hovedstyrets Drifts- og trafikkavdeling.

Forslag til elektrotekniske forbedringer.

Elektroformann i særklasse Albert Otto Helgaas og montør Oddvar Hauge er belønnet med kr. 400,— for forslag til feste av kopperleder til plugg i skinnegangen.

Konstruktør Per Omsted Kirkebys forslag til vaskeapparat for vognbatterier er premiert med kr. 250,—.

Verkstedarbeider Erling Fjellhaug har mottatt kr. 600,— for forslag til signallamper for motorvogner og lokomotiver.

Forslag til forbedringer ved Forrådsavdelingen.

Maskinsjef J. Engen er belønnet med kr. 500,— for forslag til vognbunnfresemaskin og strømdannere.

Lagermester O. P. Nørens forslag til en del arbeidssparende utstyr ved Hommelvik impregneringsverk er belønnet med kr. 1000,—.

Forslag til maskintekniske forbedringer.

Verkmester H. Stubberud og verkstedarbeiderne H. Engen og K. Låland er belønnet med kr. 1200,— for forslag til framstilling av fjærlenk.

Verkstedarbeider Hugo Bråthen har mottatt kr. 250,— for forslag til hjelpeverktøy for båndslipemaskin.

Verkstedarbeider Torolf Worsøes forslag til regulerbar sikkerhetsbøyle for bolt ved tannhjulskapsler er premiert med kr. 250,—.

Et forslag fra verkstedarbeider Godtfred Johannessen til oppslagstavler er premiert med kr. 200,—.

For forslag til borejigg har linjehåndverker Bjarne Walstad mottatt kr. 500,—.

Verkmester John Jacobsen og verkstedarbeider Per Næss er belønnet med kr. 600,— for forslag til endret utførelse av tetning mellom nedledere, hovedmotor El. 8.

Bilreparatør Rolf Sjølie er belønnet med kr. 700,— for forslag til tralle med hydraulisk løfteinnretning.

For forslag til verktøy for tilvirking, forming og herding av fjærblad er verkmester Lauritz Horne belønnet med kr. 500,—.

Arbeidsstudieleder Olaf Johansen er belønnet med kr. 800,— for forslag til verktøy for ytterhylser for hylsebuffer.

Lokomotivfører Fridtjof Harders forslag til sikring av fjernstyringskabel på dieselvogner er belønnet med kr. 350,—.

Et forslag fra konduktør Johs. Kjøndal til bedre beskyttelse av teleskopprekkverk mellom vogner i elektriske motorvognsett er belønnet med kr. 300,—.

For forslag om montering av gummihjul på demontert boggi for transport til sandblåserom har verkstedarbeider Jørgen Dalsrud mottatt kr. 350,—.

Verkstedarbeiderne Sv. Rosenlund og K. Thørisen har mot-

tatt kr. 400,— for forslag til forandring av føringslister for nedslagsvinduer i førerrom på motorvogner type 86 F.

Verkstedarbeider Alf Nymoen er belønnet med kr. 350,— for forslag til apparat for silketrykkmaling av sluttsignalskiver.

Verkstedarbeider Finn Svendsens forslag til bevegelig gangbro på takstilas for avskalling er belønnet med kr. 400,—.

Verksmester Erling Skjold har for forslag til anordning for sideforskyvning av vippebro mottatt kr. 300,—.

Til alt personale.



My

Nr. 139.

Oslo, den 10. juni 1966.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 139 (666/0).

Planoverganger.

Av det saksmaterialet som gjennomgås i forbindelse med arbeidet med å bedre trafikksikkerheten ved planoverganger, går det klart fram at primærårsaken til uhell på planoverganger i de fleste tilfelle må tilskrives de veifarendes respektløse holdning til gjeldende bestemmelser og til de sikringstiltak som er satt i verk.

I rettssaker vil imidlertid søkelyset rettes også mot NSB, og spørsmålet om siktforholdene blir ofret relativt stor oppmerksomhet. Det pekes bl. a. på at busker og trær, høye brøytekanter o. a. har forverret siktforholdene. I et spesielt tilfelle ble det også pekt på at veien som krysser jernbanen var merket med forkjøringsrett uten at denne var opphevet foran planovergangen og at veien på stedet ikke hadde særskilte skilt for hastighetsbegrensning. Veien var imidlertid merket etter forskriftene med fareskilt I 9 og avstandsskilt.

Etter ovenstående tilfelle har Hovedstyret tilskrevet Vegdirektøren.

NSB vil på sin side fortsatt ofre trafikksikkerheten ved planovergangene den største oppmerksomhet, og man skal be alt vedkommende personale være spesielt oppmerksom på de nevnte forhold og omhyggelig vurdere forholdene ved hver enkelt planovergang. Det må også kontrolleres om grunder og deres stengeinnretninger er i orden og at signaler og merker er på plass og i full orden.

Innenfor jernbanens område må det foretas rydding i den utstrekning det med rimelighet kan forlanges. Er det nødvendig å foreta rydding også utenfor jernbanens område må det gjøres henvendelse til vedkommende grunneier henholdsvis veimyndighet.

Det vises forøvrig til bestemmelsene i trykk 426.

Til stasjonspersonalet.

- » konduktørpersonalet.
- » lokomotivpersonalet.
- » linjepersonalet.
- » vedk. administrasjonspersonale.



Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 140 (267/13).

Forsøk med styrt forslagsvirksomhet ved NSB.

NSB's ledelse anerkjenner den interesse tjenestemennene viser ved å delta aktivt i forslagsvirksomheten.

Ved det samarbeid om «hverdagsrasjonaliseringen» som er etablert på denne måten, er det gjennom årene kommet fram en rekke gode bidrag til forbedringer som har betydd mye for Statsbanene både praktisk og økonomisk.

Med det formål å stimulere til ytterligere aktivitet, har Hovedsamarbeidsutvalget gitt tilråding om at det ved NSB prøves en ordning med styrt forslagsvirksomhet som et supplement til den ordningen vi har i dag.

Styrt forslagsordning innebærer at ledelsen selv presenterer emner hvor det er ønskelig å få fram idéer til løsning av bestemte problemer.

Alt personale ved NSB innbys med dette til å komme med idéer eller forslag til forbedringer innenfor følgende områder:

1. Tiltak for å hindre avsporinger av dresiner.
2. Effektive former for underretning til linjepersonalet om endringer i toggangen.
3. Tiltak for å bedre og rasjonalisere renholdet på godsvogner.
4. Praktiske tabellverk til bruk ved billettsalg i busser.
5. Konstruksjon av en anordning som kontinuerlig eller diskontinuerlig fjerner den knivskarpe kanten som opptrer på toppen av hjulflensen når denne har fått en viss slitasje.

Fristen for innlevering av idéene eller forslagene fra personalet er satt til 1.3.67.

Forslagene behandles på vanlig måte i underutvalg og distriktsutvalg som uttaler seg og sender forslagene til Hovedstyret innen 1.4.67 for behandling i sakkyndige nemnder.

De sakkyndige nemnder avgir innstilling ovenfor Hovedsamarbeidsutvalget om forslaget er praktisk anvendbart og i så fall om forslaget bør premieres eller belønnes. Nemnda foreslår også belønningens størrelse.

Som en ekstrapris og for å stimulere til deltakelse, settes det opp en ukes opphold på feriehemmet Raphamn for 2 personer. Hovedsamarbeidsutvalget avgjør om ekstraprisen skal deles ut og i tilfelle hvem av de belønnede forslagsstillere som skal ha den.

Samarbeidsutvalgenes sekretærer ved distrikter og verksteder samt Hovedstyrets yrkes- og velferdskontor står til rådighet med ytterligere opplysninger om prøveordningen.

Hovedsamarbeidsutvalget retter en appell til alt personale om å slutte opp om ordningen.

Til alt personale.



Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 141 (267/0).

Belønning og premiering av forslag til forbedringer ved NSB 1966.

I løpet av året 1966 er det ved Statsbanene belønnet 27 forslag til forbedringer til et samlet beløp på kr. 18 050,—.

32 tjenestemenn er tildelt premie i form av kunstgjenstander.

Siden forslagsordningen ved NSB ble satt i verk i 1947 er det i alt utdelt pengepremier for 760 forslag.

Fra 1. januar 1966 ble det satt i kraft nye retningslinjer for forslagsordningen: For forslag som antas å ha en verdi på kr. 300,— eller mer gis forslagsstilleren en belønning i form av penger. For forslag som antas å ha mindre verdi enn kr. 300,— tildeles premie i form av kunstgjenstander.

Hovedstyret setter pris på den interesse som tjenestemennene viser ved at de slutter opp om forslagsordningen og vil henstille til hver enkelt å være merksom på muligheter til forbedringer og forenklinger i sitt daglige arbeid.

Retningslinjer som gjelder for forslagsordningen er inntatt i Trykk nr. 101, Avtale om samarbeidsutvalg, del 2.

Nedenfor er gitt en oversikt over de forslagene som ble belønnet/premiert i fjor og hva de går ut på. Ønskes ytterligere opplysninger om de enkelte forslagene, kan henvendelse skje til nærmeste overordnede som eventuelt formidler forespørslene videre.

Forslag til forbedringer ved Administrasjons- og Økonomiavdelingen.

Jernbanefullmektig Leif Gunnulfsen er premiert for forslag til endring ved utfylling av fraværsmelding, form. 26 d.

Jernbanefullmektig E. Biering Strand har mottatt kr. 300,— for forslag til nytt billettapparat til bruk ved Norges Statsbaner. Forslagsstillerens systemløsning inneholder momenter som enkeltvis kan tenkes å kunne inngå i en framtidig løsning ved NSB.

Formann ved bildrift Odd Hultmann er tildelt premie for et forslag som har ført til en utredning om spørsmål i forbindelse

med bruk av tjenestebil/bruk av egen bil, og som har bidratt til at man har funnet fram til bestemte retningslinjer om dette.

Overkonduktør Odd Ofstads forslag til ens redigering av samtlige distrikters rutesirkulærer er belønnet med kr. 300,—.

Forslag i drifts- og trafikkjenesten

Jernbanefullmektig F. Aslaksrud er tildelt premie for forslag til tabeller for forenkling av fraktberegning. Forslaget anses som et godt hjelpemiddel for stasjoner og større trafikanter ved fraktberegning.

Konstruktør Einar Wahl og stasjonsformann Eugen Barwin har mottatt kr. 500,— hver for forslag til flyttbart overbygg for frilasteplasser. Overbygget kan flere steder være til nytte på jernbanens losse- og lasteplasser.

Overkonduktør Hans Herefoss og konduktør Kjell Reinhardt- sen har hver fått en belønning på kr. 1000,— for forslag til nye sluttsignaler for tog. Forslaget går ut på at man som sluttsignaler anvender lamper med tørrbatteri og blinklys av tilsvarende type som bl. a. brukes i Vegvesenet.

Jernbanefullmektig Knut Horveraks forslag til takstoppsett for fraktberegning er premiert og sendt til en del stasjoner til prøve. Forslaget som går ut på enklere fraktberegningsmåte er et «rullesystem» og krever liten plass.

Jernbanefullmektig Per Overland er premiert for sine forslag til endring av disken og edmonsonsk avdeling ved NSB Rbr. Kirkegt. Forslaget er tatt i bruk ved ombyggingen av lokalene.

Jernbanefullmektig Olaf Lunde er tildelt premie for forslag til innklebningsmerker i legitimasjonskort for kjøp av honnørbilletter.

Vognvisitor Johan Åserud har mottatt kr. 300,— for forslag til nummerering av avtappskraner på spisevogner. Forslaget sikrer en mer betryggende behandling av utstyret på våre spisevogner.

Jernbanefullmektig Johannes Kronstad er premiert for forslag til endring i den nye fraktbrevtype «Freiafraktbrevene».

Pensjonert vognmester Fr. Gulbrandsen er belønnet med kr. 500,— for forslag om gulvløpere i sovevogner.

Overkonduktør Harald Forsberg har sendt inn forslag om billigreise mellom Narvik og Kiruna og er tildelt premie for dette.

Linjehåndverker Ingvald Øyrås, stasjonsformann i særklasse L. Sander og stasjonsformann Bj. Strøm har mottatt hver sin premie for forslag til lemmeholdere som kan brukes på alle vogner med litrabetegnelsen Tl. Forslaget betyr i visse tilfelle en for-

bdring når det gjelder arbeidet med å sikre lemmene på T1-5 vognene.

Stasjonsbetjent O. Lilleskjæret er premiert for sitt forslag til traktorsporrenser som har løst et lokalt problem.

Lokomotivfører A. Rønning har foreslått kontrastfarger på underliggende frontploger. Forslaget er premiert.

Stasjonsmester Erling Bjørnstad er premiert for forslag til forandring i bestemmelser for kjøring med Robeltralle.

Jernbaneankepeditor Louis Messmer er tildelt premie for forslag til endring av blankett nr. 315. Formularet er foreslått utformet slik at det gis et felt for frankering.

Forslag til elektrotekniske forbedringer.

Verkstedarbeider Frank Andersen er premiert for forslag til varsling av overledning på elektriske motorvogner.

Avdelingsingeniør Bernhard Klaveness er tildelt premie for forslag til forbedret kortslutningskontroll av kontaktledningen ved elektrisk banedrift. Den foreslåtte løsning vil kunne anvendes i spesielle tilfeller.

Lokomotivkontrollør Alf Sveia er belønnet med kr. 300,— for sitt forslag til kortslutningsbryter som oppsettes i bryterstativ på lokomotivtype El. 5 for erstatning av hjelpeledning. Forslaget er tidsbesparende ved lokalisering av visse feil. Anordningen er gjennomført.

Pensjonert elektroformann i særklasse Arve Bækkelunds forslag til hjelpespir for oppsetting av tomtelysutstyr er belønnet med kr. 500,—.

Overkonduktør Sverre Helviks forslag til beskyttelsesbøyle for signalmast er funnet god og ideen vil bli benyttet. Forslaget er belønnet med kr. 500,—.

Lokomotivstallbetjent Karl T. Tjeransen er tildelt premie for forslag til beskyttelse av varmeelement i personvogner.

Elektroformann Joar Saugen har mottatt premie for forslag til endring av holdertype og type lyspærer til signallys for ventilasjonsanlegg i personvogner, lit WLAB 1 c og AB02 3 a.

Elektroformann i særklasse Albert Otto Helgaas er belønnet med kr. 500,— for forslag til borklave for boring i signalmaster. Forslaget imøtekommer et avgjort behov for en lett borklave.

Forslag til forbedringer ved Forrådsavdelingen.

Baneformann i særklasse Helge Thorsen har ved forslag til forsterkning av spader pekt på en mangel ved spadene som nå har fått en forsterkning som forlenger redskapets levetid. Forslagsstilleren er tildelt en premie.

Jernbaneekspeditor Odd Reigård er tildelt premie for forslag vedr. bestilling av uniformsplagg.

Forslag til maskintekniske forbedringer.

Verkstedarbeider Anders Eggen er premiert for forslag til stillasknekter på G4-vogner. Anordningen har betydning ved tilfeldige reparasjoner utenfor hovedverkstedet (Grorud) og gir vernemessig større sikkerhet under arbeidet.

Verkstedarbeider Kjell Andersen har mottatt kr. 300,— som belønning for forslag til forbedring av verktøy for senkesmiing av pendelmutter. Ved at senken etter forslaget blir delt i to med levert materiale, har man oppnådd å få mer solid og driftssikker anordning.

Verkstedarbeider Alf Gaarder er premiert for forslag til verktøy for løfting av paller.

Verkstedkontrollør Leif Brennass forslag til forandring under senkevinduer på førerside og under senkevinduer i sidedør lokomotiv type El. 11 er belønnet med kr. 350,—. Brennass forslag er en forbedring som allerede er gjennomført på en del lokomotiver.

Verkstedformann Erl. Arnesen og Verkstedarbeider Sigurd Ruud har foreslått tilleggsverktøy til pussemaskin type 805, Frommia Stuttgart. Tilleggsverktøyet er arbeidsbesparende, og vernemessig har det også sin betydning. Forslagsstillerne er tildelt premier.

Verksmester Johs. Bøhn er premiert for forslag til forandring av adresseholdere.

Verkstedarbeiderne Erling Kopperud og Kåre Pedersen har mottatt premie for forslag til oppspenningsanordning for bearbeiding av kasse for vinkeldrev til håndbetjent bremseanordning. Bruk av vinkelskive er i og for seg ikke noe nytt prinsipp, men etter forslaget er denne utstyrt med spesielle styreknaster som gjør at arbeidet foregår raskere og nøyaktigere enn før.

Verkstedarbeider Arvid Gustavsen har mottatt kr. 400,— som belønning for forslag til verktøy for sliping av kulelager, senter-spisser. Forslaget er en arbeidssparende løsning på problemet sliping av roterende senterspisser.

Ingeniør Kaare A. Nedberg har fått kr. 1000,— for forslag til forbedringer ved overgangsbelger. Overgangsbelger har i alle år vært et stort problem for NSB. Etter de forbedringer forslagsstilleren har medvirket til, synes nå de fleste problemer å være løst.

Vognvisitor Per Strøm og hjelpearbeider Odd Hognes har hver mottatt kr. 300,— for forslag vedr. varmekolbe på dampled-

ning til varmebatteri i vogner med luftventilasjonsanlegg. Anordningen er påmontert en del vogner og virker tilfredsstillende.

Verkstedarbeiderne Einar Hofstad og Olaf Lein's forslag til hjelpeverktøy for framstilling av luftkanaler for sovevogner er anvendbart og virker arbeidsbesparende. Forslagsstillerne er hver tildelt kr. 300,—.

Verkstedformann K. Gjerdskvål har lagt fram forslag til anordning for løfting av frontplog over bufferskiver ute på linjen. Forslaget som vil bli tatt i bruk i den utstrekning distriktene finner det tjenlig, er belønnet med kr. 300,—.

Verkstedarbeider Johannes Stø er premiært for forslag til varmeruter på lokomotiver og motorvogner.

Vognmester Asbjørn Andersens forslag til påføring av dato når vogn skal inn til revisjon, unntatt Gp-vogner, er premiært.

Verkstedarbeider Olav Andersen er tildelt kr. 400,— for følgende forslag: 1. Transportramme til bruk under forsendelse av nyreviderte overgangsbjelger. 2. Kombinert transportramme og sandblåsestativ for belgrammer. Begge forslagene er praktiske anordninger som letter ransporten og utførelsen av vedlikeholdsarbeidet.

Verkmester Erling Skjold og verkstedformann Hans Venli er belønnet med kr. 400,— for forslag til flyttbar arbeidsplattform. Stativet er hendig og fyller et visst behov.

Verkstedarbeider Erling Christiansen er premiært for forslag til beskyttelse for innerring rullelager El. 13.

Verkstedarbeider Fritjof Holst og Aasmund Jarsve har sammen fått kr. 400,— for forslag til forbedret smiesenke for bolt til pendelstroppe. Forslagsstillerne har forandret konstruksjonen slik at den er blitt vesentlig mer driftssikker og besparende enn tidligere utførelse.

Ingeniør Andreas M. Gramstads forslag til ny utførelse av vannklosetter i personvogner har ført til markert øking av driftssikkerheten og til betydelig besparelse av vedlikeholdsutgiftene. Forslaget er belønnet med kr. 2000,—.

Verkstedarbeider Per Næss er tildelt kr. 400,— som belønning for forslag til løfteverktøy for kommutatorer for hovedmotorer El. 8. Forslaget gir beskyttelse mot skader på kommutatoren under håndtering.

Verkstedarbeider Ivar Svendsens forslag til ombygging og forbedring av hjelpedrift for motorvogn type 86 og 91 vil føre til en enklere og sikrere måte å tilpasse tannklareringen mellom kronhjul og pinjong. Forslagsstilleren er tildelt en belønning på kr. 700,—.

Tilsynsbetjent Alf Sjølie har utarbeidet forslag til endret

smøreanordning for rullesektorskåler på boggier tilhørende diesel-motorvogner type 86—91. Anordningen letter smøringen på et sted som tidligere nærmest var utilgjengelig. Forslaget er belønnet med kr. 400,—.

Verkstedarbeider Ivar Langums forslag til forandring av friksjonskopling for dreiebenk, 31—28 har bidratt til å øke sikkerheten og redusere vedlikeholdsutgiftene for denne spesielle type dreiebenk. Forslaget er belønnet med kr. 500,—.

Verkstedarbeider Ole Lie er premiert for forslag til verktøy for oppslåing av firkantede hull i dørvidere. Verktøyet har vært i bruk i lengre tid og har fylt et visst behov.

Verkstedarbeider Aage Gundersen har foreslått forandring av endestaker til Tl. 5-vogner. Forslaget som er av økonomisk betydning for NSB er belønnet med kr. 700,—.

Til alt personale.



Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 142 (8350/14).

Avsporing på grunn av solsl yng.

Nylig sporet tre boggivogner i et persontog av i en 400 m kurve på fri linje. Den viktigste årsak til avsporingen antas å være at ballasten som et ledd i pågående sville- og ballastskiftingsarbeider på angjeldende parti var fjernet på begge sider av sporet og også i hvert tredje svillemellemrum. Skinntemperaturen ved avsporingen var over $+ 30^{\circ}$ C, og dette sammen med redusert ballast, har gitt mulighet for en mindre solsl yng. Ved togets passering har solsl yngen øket, hjulflensene har fått anledning til å klatre, og toget sporet av. Det bemerkes at det *ikke* var satt opp signaler for nedsatt kjørehastighet for dette parti.

Hst. er oppmerksom på at det i samtlige distrikter blir foretatt ballastfjerning over lengere sammenhengende partier i forbindelse med pågående skinne- og svillebyttingsarbeider. Dette er vanligvis en nødvendig foranstaltning for å kunne disponere arbeidslagene og de ofte knappe arbeidsøkter på en rasjonell måte. En forutsetning for et slikt arbeidsopplegg er imidlertid at lengden av de mer eller mindre ballastfrie strekninger søkes redusert til det minst mulige og at strekningene markeres og dekkes av varsomsignaler eller midlertidige hastighetssignaler — signal 69 a og b.

Hvis det på en slik strekning oppstår en plutselig og sterk temperaturøkning, må strekningen holdes under betryggende oppsyn slik at en begynnende solsl yng kan oppdages i tide og de nødvendige forholdsregler tas, eksempelvis å legge inn en eller flere kortere skinner.

Hst. vil i samme forbindelse innskjerpe de spesielle regler som gjelder for vedlikehold og arbeide i helsveisede spor. I et helsveiset spor er det ved høye temperaturer innebygget meget store temperaturkrefter i skinnene, og en svekkelse av ballastprofilen og ballastmotstanden kan derfor ved høye temperaturer føre til en sideforskyvning — eventuelt solsl yng — av sporet.

I et helsveiset spor må derfor ikke vedlikeholdsarbeider som omfatter løfting, svillebyttning, fjerning av ballast, nedgravning av kabler i ballastkanten eller andre arbeider som kan svekke ballastmotstanden, foretas når skinnnetemperaturen er eller kan forventes å bli større enn $+ 15^{\circ} C$ over den fastsatte nøytraltemperatur, d. v. s. skinnnetemperaturer over $+ 25-30^{\circ} C$.

Vedlikeholdsarbeider i helsveiset spor må planlegges slik at arbeidene legges til den tid av året hvor temperaturen erfaringsmessig ligger omkring nøytraltemperaturen og hvor det has noenlunde sikkerhet for at det ikke vil opptre store og plutselige temperaturstigninger. Om sommeren vil det som regel være hensiktsmessig å utføre justerings- og vedlikeholdsarbeidene om natten.

Til alt linjepersonale.



Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 143 (1028/0).

Berusede reisende.

På foranledning av bl. a. inserat i dagspressen innskjerpes herved bestemmelsene i Befordringsvedtektenes § 7 om at personer som etter personalets skjønn er beruset ikke skal få adgang til togene. I henhold til nevnte vedtekter kan slike personer også settes av toget ved en stasjon undervegs, men bare i nødsfall ved stasjon hvor det ikke er politi til stede.

Det vises også til Sovevognsreglementets art. 10, punkt 1, som lyder: «Personer som øyensynlig vil bli til ubehag for medreisende på grunn av sjenerende sykdomssymptomer, ubehagelig lukt eller av annen årsak, tillates ikke å nytte sovevogn».

Det ovennevnte inserat omhandlet en reisende i sovevogn som hadde fått reisen ødelagt av en beruset medreisende. Denne hadde kastet opp i køyen og skreket i søvne.

Det sier seg selv at det må virke særlig sjenerende for medreisende å skulle dele sovekupé med berusede personer. Konduktørpersonalet anmodes derfor om å være særlig på vakt overfor berusede reisende i sovevogn.

Nr. 144 (801-8-2).

Bruk av reiseradio, plate- eller båndspillere i tog og venterom.

Det er kommet inn klager over generende bruk av instrumenter, reiseradio, plate- og båndspillere i jernbanevogner og venterom.

I henhold til overenskomsten mellom de europeiske jernbaneforvaltninger er det ikke tillatt å bruke reiseradio, platespillere o. l. uten samtykke av de øvrige reisende.

Jfr. for øvrig Trykk 405.1 pkt. 418 og 405.4 pkt. 76.

Stasjons- og konduktørpersonalet anmodes om å være oppmerksom på dette.

Til stasjonspersonalet.

- » konduktørpersonalet.
- » lokomotivpersonalet.
- » lokomotivstallbetjening.
- » vognvisitører.

Nr. 145 (170/2).

Brann i hensatt personvognmateriell.

Det har ved et par anledninger oppstått brann i hensatt personvognmateriell. Brannene har forårsaket betydelige skader.

Politiets etterforskere ved disse branntilfeller konkluderer med at brannårsaken sannsynligvis har vært en henslengt sigarettstump som har ligget på eller ved et brennbart materiale som på denne måte er blitt antendt.

Konduktører og andre tjenestemenn som har sine gjøremål i, eller i nærheten av personvognmateriell anmodes om å være spesielt oppmerksom på dette forhold.



Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 146 (267/0).

Med toget inn i fremtiden.

Jernbanetransportkomiteen, oppnevnt av regjeringen i 1964, har nylig lagt fram sin innstilling med tildels gjennomgripende forslag til endringer når det gjelder den fremtidige jernbanedrift i vårt land. Selve komiteinnstillingen er et omfattende og forholdsvis komplisert verk som det vil kreve lang tid å sette seg inn i. Komiteen har imidlertid tatt opp til vurdering spørsmål som er av vital betydning for et stort antall bedrifter, institusjoner og enkeltpersoner — ikke minst for alle NSB-ansatte. Man har derfor for første gang i Norge gått til det skritt å utarbeide en «popularisert» utgave av komiteinnstillingen.

Under titelen MED TOGET INN I FREMTIDEN har underdirektør Erik Ribu presentert stoffet i en sterkt bearbeidet, konsentrert og forenklet form. Stoffet er rikt supplert med nyttige og instruktive illustrasjoner av den kjente tegner Ulf Aas.

Boken kommer ut i disse dager, og etter avtale med forlaget Johan Grundt Tanum, vil alle som er ansatt ved NSB kunne få anledning til å anskaffe boken til *spesialpris kr. 13,50*, fritt tilsendt, mens vanlig pris fra bokhandel er kr. 18,—. Bestillingsfrist 1.10.67.

MED TOGET INN I FREMTIDEN tegner et bilde av jernbanens fremtid i Norge, slik Jernbanetransportkomiteen ser den. Komiteen har tatt opp en rekke viktige spørsmål: Hvilken rolle bør jernbanen spille i det fremtidige transportbilde? Hvordan blir NSB's konkurranse-situasjon? Hvor skal togene gå, og hvor skal de stoppe? Får vi nye og radikale driftsformer? Får vi drastiske personalreduksjoner, og hvilke andre personalproblemer melder seg? Alle disse og mange andre avgjørende spørsmål som er reist og som det nå skal tas stilling til, er oversiktlig presentert i boken og lagt fram i en objektiv og klar form.

Til alt personale.

BESTILLINGSSEDDEL

Til Presse og opplysningskontoret
Hovedstyret, Oslo

Jeg bestiller med dette eks. av MED TOGET INN I FREMTIDEN til en spesialpris av kr. 13,50 pr. eks. fritt tilsendt. Sammen med boken mottar jeg en postgiroblankett, som benyttes ved betalingen.

Navn:

Postadresse:

(Vennligst skriv tydelig — bruk helst blokkskrift eller skrivemaskin.)



Bro

Nr. 147.

Oslo, den 28. des. 1967.

Meddelelser
fra
Hovedstyret.

Nr. 147 (584/0).

Avsporinger — avsporingårsaker.

På strekninger av sporet hvor det foregår større vedlikeholdsarbeider som masseskifting, ballastskifting, sville- og skinnebytte o. l., er det i den senere tid inntruffet flere avsporinger — delvis med store materielle skader og driftsforstyrrelser til følge — særlig av to-akslede vogner i godstog. Undersøkelser som er gjort etter avsporingene, viser at avsporingårsakene som oftest kan føres tilbake til et samspill av flere faktorer, i alminnelighet en kombinasjon av uregelmessigheter i sporet (bratte overhøyderamper, svekket sidemotstand og lignende) og spesielle forhold ved vognene (stor torsjonsstivhet, redusert hjultrykk på grunn av tom eller skjevlastet vogn, ugunstig akselavstand m. m.).

Som et ledd i bestrebelsene for å unngå slike uhell, vil man orientere nærmere om de forhold som menes å være årsak til slike uhell.

Følgende tre hovedfaktorer synes å gjøre seg sterkest gjeldende i slike tilfelle:

1. UREGELMESSIGHETER I SPORET
2. KJØREHASTIGHET — KJØREMÅTE
3. FEILLASTING AV GODSVOGNER.

1. UREGELMESSIGHETER I SPORET

I Meddelelser fra Hovedstyret nr. 113 av 1. august 1962 vedrørende «Linjetjenesten og ansvarsforholdet ved linjen», ble det gitt en del generelle definisjoner og kommentarer angående sikkerhetstjenesten og ansvarsforholdet ved arbeider i sporet. Disse retningslinjer som ble trukket opp der, har fremdeles full gyldighet selv om organiseringen av linjetjenesten er blitt en del endret.

Hovedstyret finner det nødvendig på nytt å minne om og henstille til personalet å iaktta de forsiktighetsregler og kontrolltiltak som til enhver tid må gjennomføres ved større arbeider i sporet (eksempelvis masseskifting, ballastering, sville- og skinnebytte o. l.).

Den største fare for avsporing på grunn av feil i sporet representeres av vindskjeve ramper, spesielt av for steile overhøyreramper ved utløpet av kurver.

I henhold til gjeldende bestemmelser er *den største tillatte stigning i overhøyreramper ved NSB fastsatt til 1:300*, jfr. bl. a. Lærebok for linjepersonalet, del 1, side 28—32. Denne bestemmelse gjelder for *ethvert punkt* i overhøyrerampen, og den gjelder også ubetinget i de tilfeller det foregår arbeider i sporet og selv om hastigheten er midlertidig nedsatt.

Generelt kan det sies at med det måleutstyr som idag disponeres, skulle det normalt ikke by på særlige vanskeligheter å ha full kontroll over vindskjevheter og andre uregelmessigheter i den «ordinære» skinneegang.

Annerledes stiller det seg imidlertid så lenge gjennomføringen av større sporarbeider pågår. På disse strekninger vil sporet i kortere eller lengre tid være ustabil, og forholdene kan endres fra dag til dag. Det er av den grunn alltid fare for at det her kan oppstå lokale feil i sporets høyde- og horisontalføring —spesielt ujevnheter og setninger i overhøyreramper. Det må derfor til enhver tid gjennomføres en nøyaktig kontroll av sporleiet.

Det innskjerpes at den ansvarshavende — som regel arbeidsformannen — særlig må påse at følgende blir målt og kontrollert:

1. *Sporbredden.* Denne måles med et vanlig spormål. Sporbredden må ikke være mindre enn 1432 mm og ikke større enn 1470 mm.

2. *Retningen.* Det er vanligvis tilstrekkelig å kontrollere retningen med sikting langs den ene skinnestreng. I skarpe kurver kan det imidlertid være behov for å bruke pilhøydemåling med snor.

3. *Høydebeliggenheten.* Det er spesielt viktig å kontrollere den innbyrdes høydebeliggenhet av de to skinnestrenger, særlig i overgangskurvene/overhøyrampene.

Den daglige kontroll kan utføres ved hjelp av et sporvater, f. eks. Espelund. Skinnene bør på forhånd være oppmerket med kritt for hver 3. meter på den strekning det er aktuelt å måle. Kontrollen foretas så ved at høydeforskjellen (overhøyden) mellom de to skinnestrenger måles nøyaktig inn med vateret og resultatet skrives opp. Derved kan den faktiske vindskjevhet i sporet regnes ut, jfr. det etterfølgende eksempel.

Eksempel:

I punktene 1, 2, 3 osv. med tre meters avstand er de målte høydeforskjeller henholdsvis h_1, h_2, h_3 osv. Vindskjevheten mellom de enkelte målepunkter kan da regnes ut av følgende formel:

$$\text{Vindskjevhet} = \frac{h}{L} = \frac{1}{\frac{L}{h}}$$

hvor h = overhøydendifferansen mellom to målepunkter (i mm)
og L = avstanden mellom de samme punkter (i mm).

Tal eksempel:

Punkt	1	2	3	4	5	6	7
Overhøyde (mm)	6	15	35	50	60	66	74
Differanse		9	20	15	10	6	8
Vindskjevhet		1: 333	1: 150	1: 200	1: 300	1: 500	1: 375

Vindskjevheten mellom punkt 2 og 4 blir $\frac{35}{6 \times 1000} = 1: 170$

Vindskjevheten mellom punkt 2 og 5 blir $\frac{45}{9 \times 1000} = 1: 200$

De i eksemplet utregnede vindskjevheter mellom punktene 2 og 4 samt 2 og 5 er avsporingsfarlige for to-akslede vogner. Hvis det ved kontroll oppdages slike vindskjevheter, må partiet øyeblikkelig rettes opp.

Som en hovedregel gjelder at *overhøydendifferansen mellom to punkter i tre meters avstand ikke må overstige 10 mm* (tilsvarende en vindskjevhet på 1: 300).

Slike målinger som ovenfor nevnt, må nødvendigvis foretas på ubelastet spor. Det må derfor i tillegg kontrolleres at det ikke finnes sviller med *blindslag* som kan forverre forholdet. Løse sviller må snarest mulig underpakkes.

Det er vanlig ved de fleste sporarbeider at det mellom selve arbeidsstedet og det urørte eller ferdigjusterte spor, blir et kortere eller lengre mellomparti hvor sporet ikke har stabilisert seg. Togtrafikken over disse partier kan lett danne ujevnheter i sporet på grunn av setninger. Det er derfor av største viktighet at den ansvarshavende — eventuelt arbeidsformannen — med passende mellomrom foretar kontrollmålinger av vindskjevheter m. m. også på de partier hvor arbeidet i og for seg er avsluttet, men hvor sporet enda ikke er brakt opp i full standard. Til slik måling kan med fordel anvendes Espelund måletralle.

Før arbeidslaget forlater arbeidsstedet før helger eller lengre permisjoner, er det likeledes viktig at det foretas omhyggelig kontroll av sporleiet og at de nødvendige justeringer blir utført.

Når arbeidslaget har forflyttet seg så langt at arbeidsformannen ikke med rimelighet kan foreta den påbudte kontroll av det bakenforliggende arbeidsområde, må denne kontroll overtas av linjevisitøren eller den som banemesteren måtte beordre til det. Banemesteren må for øvrig sørge for at det alltid hersker klare retningslinjer vedrørende ansvarsforholdet på dette punkt.

Under særlig vanskelige forhold eller hvor arbeidet foregår over en lengre strekning, bør stikningsformannen foreta kontrollnivellement med kikkert i den utstrekning det anses påkrevet.

Husk at nedsatt kjørehastighet ikke reduserer faren for avsporing når det dreier seg om ujevnheter i overhøyderamper.

2. KJØREHASTIGHET — KJØREMÅTE

På de strekninger av sporet hvor det foregår større vedlikeholdsarbeider (masseskifting, ballastskifting, sville- og skinnebytte og lignende), kan sporet i kortere eller lengre tid være ujevnt i såvel høyde- som sideretning. Setninger i masseskiftingspartiet eller i den nyinnlagte ballast vil kunne bevirke uregelmessigheter i sporets justering, bl. a. blindslag under svillene. Slike uregelmessigheter kan sjelden ses med det blotte øye, og sporets tilstand må derfor aldri bedømmes ut fra en ren synsmessig vurdering.

De strekninger hvor slike sporarbeider foregår og hvor det kan være fare for slike uregelmessigheter, er alltid dekket med signaler for redusert hastighet.

Det er på det rene at mulighetene for avsporing under slike forhold henger nøye sammen med kjørehastigheten og kjøremåten. Ved ujevn kjøring innenfor et arbeidsparti som er dekket av signaler for redusert hastighet, kan det lett oppstå plutselige rykk eller støt i toget. Dette kan igjen bevirke at vognhjul, som på grunn av de forhold som er nevnt innledningsvis har fått sitt normale trykk mot skinnen redusert, ytterligere vil avlastes slik at avsporingssfaren øker.

Det er derfor av største viktighet at de gjeldende bestemmelser blir fulgt ved kjøring over slike hastighetsreduserte partier. Spesielt vil man peke på følgende forhold:

1. Hastigheten skal være nedsatt til den påbudte før det signal passerer — markeringsmerke eller signal 4a — som angir det punkt hvorfra hastighetsreduksjonen skal være effektiv.

2. For å oppnå et jevnest mulig drag i alle kobbler, henholdsvis jevnt trykk i alle buffere, må det søkes kjørt med mest mulig jevn hastighet over hele det hastighetsbegrensede parti. Det er spesielt viktig at kjøringen innrettes slik at harde bremsinger ikke må foretas unødig på slike steder, da dette til en viss grad kan hindre hjulenes bevegelse og høyderetningen. Ved utgangen av kurver må det utvises særlig aktsomhet.

3. Hastighetsøkningen må ikke påbegynnes før det har sikkerhet for at *hele* togstammen har passert strekningen, dvs. signal 69b eller 4a.

4. I den utstrekning forholdene tillater det, må det holdes utkikk bakover i toget for så tidlig som mulig å kunne oppdage om det er noe i veien med toget. Hvis f. eks. en vogn har sporet av med en aksel og toget stoppes snarest mulig, kan alvorligere avsporinger hindres.

Det vises for øvrig til Sir. §§ 171, 237 og 291.

3. FEILLASTING AV GODSVOGNER

Uriktig lasting av godsvogner er i mange tilfelle årsak eller medvirkende årsak til alvorlige driftsuhell (avsporinger). Uriktig lasting kan også forårsake skade på godset, hvilket hverken jernbanen eller trafikantene er tjent med.

For å bidra til en sikker togframføring er det derfor uomgjengelig nødvendig at gjeldende forskrifter for lasting av godsvogner følges. Man vil spesielt påpeke følgende:

Ansvarshavende på ekspedisjonssted (stasjonsmester eller den han beordrer) skal kontrollere at vogner, som er lastet opp innen stasjonsområdet eller stoppestedet, er riktig lastet før vognen påsettes vognmerkelapper. For vogner som lastes opp på sidespor på linjen, og i den utstrekning det er mulig også for øvrige vogner, skal togføreren foreta slik kontroll før vognen skiftes inn i tog.

Lasten må plasseres slik på vognen at alle hjul blir likt belastet, se trykk 420.2 art. 13. Ved riktig fordeling av lasten vil vognens bærefjærer være like meget nedbøyd. Lastens vekt må ikke overskride vognens påmalte bæreevne, se trykk 420.2 art. 14, jfr. trykk 420.1 art. 25. Vognens akseltrykk må ikke overskride det som er tillatt for den (de) banestrekning(er) vognen skal framføres over, se trykk 420.2 art. 20—24. Største tillatte akseltrykk framgår av trykk 402 bilag 1.

Lasten på åpne vogner må ikke overskride lasteprofilet, se trykk 402 § 37 (jfr. bilag 4, 5 og 6). Henvendelser om transporter av last utenfor lasteprofilet må *alltid* forelegges distriktsjefen, se trykk 402 § 38 og trykk 420.2 art. 33. En del større stasjoner er tilstillet eget skjema til bruk ved utarbeidelse av skisse i forbindelse med slike transporter.

En del større stasjoner er tilstillet eget skjema til bruk ved utarbeidelse av skisse i forbindelse med slike transporter.

Under togets kjøring og under skifting vil lasten bli påvirket av store krefter både i horisontal- og vertikalplanet. Lasten må derfor plasseres slik at den ikke skades av de påkjenninger den blir utsatt for og slik at sikkerheten ikke svekkes.

Godset må fordeles mest mulig jevnt over hele vognen og slik at kolliene i størst mulig utstrekning gjensidig binder og støtter hverandre, eventuelt med kolliets lengste side i vognens lengderetning. Tunge kolli må lastes på bunnen av vognen og lette og skjøre øverst.

Tunge kolli bør plasseres slik på vognen at de hviler på flere av vognens lang- og tverrbjelker. Ved opplasting av slike

kolli må det nøye påses at de angitte grenser for konsentrert last ikke overskrides, se trykk 420.2 art. 19, jfr. trykk 420.1 art. 27.

Tunge og store kolli (gravemaskiner, bulldosere, lastemaskiner, tunge kjøretøyer, maskindeler, kolli med høyt tyngdepunkt o. l.) må fastgjøres (faststenges eventuelt barduneres) på vognen på en solid og betryggende måte. Påkjenningene under transporten er størst i vognens lengderetning og for fastgjøring i denne retning bør fastgjøringen dimensjoneres for en horisontalkraft som svarer til det dobbelte av kolliets vekt. Påkjenningene sideveis er normalt noe mindre. I enkelte tilfelle kan det være nødvendig å anbringe det enkelte kolli (f. eks. store rør og andre store sylindriske kolli, kabeltromler o. l.) på særskilt underlag (ramme, slede) på vognen, som fastgjøres på betryggende måte. Større kolli, som ved forskyvning kan komme utenfor lasteprofilen, må vies spesiell oppmerksomhet.

Trevirke som brukes til faststenging må være friskt, ha kvadratisk eller rektangulært tverrsnitt og være dimensjonert tilstrekkelig etter kolliets tyngde.

Skoringsklosser for faststenging av sylindriske kolli og hjul på kjøretøyer, må være tilstrekkelig høye (12—15 cm), og den siden som skal ligge an mot kolliet eller hjulet bør ha en vinkel på 35° i forhold til vogn gulvet. Klossene spikres fast til vogn gulvet med minst 2 spiker som slås inn noenlunde loddrett. Spikrene må være så lange at de når minst 2/3 ned i vogn gulvet.

Til bardunering anbefales ståltau, som strammes og fastgjøres på betryggende måte. Ståltau med 12 mm tverrsnitt regnes å være tilstrekkelig solid for kolli med vekt opp til 10 tonn, 16 mm for kolli opp til 20 tonn og 18 mm for kolli over 20 tonn.

Bardunene bør føres i kryss fra kolliets øverste hjørner til motsatt vognside eller vognhjørne, hvor de fastgjøres til vognens stakefester. Materialer for fastgjøring av lasten holdes av trafikanten. Det vises for øvrig til trykk 420.2 art. 41—101.

Til stasjonspersonalet.

- » konduktørpersonalet.
- » lokomotivpersonalet.
- » linjepersonalet.
- » vedk. administrasjonspersonale.



3110
Nr. 148.

Oslo, den 11. mars 1968.

Meddelelser fra Hovedstyret

Nr. 148 (267/0)

Belønning og premiering av forslag til forbedringer ved NSB 1967

I løpet av året 1967 er det ved Statsbanene belønnet 24 forslag til forbedringer til et samlet beløp på kr. 16 200,—.

33 tjenestemenn er tildelt premie i form av kunstgjenstander.

Siden forslagsordningen ved NSB ble satt i verk i 1947 er det utdelt pengepremier for 784 forslag.

I løpet av vinteren 1966/67 ble det gjennomført en ordning med «styrt forslagsvirksomhet» der fem spesielle problemer ble lagt fram til løsning. Ordningen ble omfattet med interesse. Det kom inn tilsammen 60 forslag som er behandlet i Hovedsamarbeidsutvalget.

Hovedstyret setter pris på at tjenestemennene slutter opp om forslagsordningen og vil henstille til hver enkelt å være merksam på muligheter til forbedringer og forenklinger i sitt daglige arbeid.

Retningslinjer som gjelder forslagsordningen er inntatt i Trykk nr. 101, Avtale om samarbeidsutvalg, del 2.

Nedenfor er gitt en oversikt over de forslagene som ble belønnet/premiert i fjor og hva de går ut på. Ønskes ytterligere opplysninger om de enkelte forslagene, kan henvendelse skje til nærmeste overordnede som eventuelt formidler forespørslene videre.

Forslag til forbedringer ved Administrasjons- og Økonomiavdelingen.

Sekretær A. Kragstad, Verkstedet Kronstad er tildelt premie for forslag til ny utforming av adresselapper for bruk til forsendelse av kassetter med regnskap mellom distrikter og Hovedstyret.

Til alt personale.

Jernbanefullmektig Ole J. Bruun, Hovedstyret har mottatt premie for forslag til utvidelse av hullkortmessig behandling av billetter. Forslaget har positive momenter som kan nyttes i Statsbanenes pågående arbeid med omlegging av billettregnskapene.

Jernbanefullmektig Wilhelm Scharning, Hovedstyret har mottatt kr. 300,— for forslag til at retting av kodefortegnelse for arter av lønn tas inn i Vårt Yrke.

Scharning er også premiært for forslag til rasjonalisering av ekspedisjonsarbeidet ved RGS.

Forslag til forbedringer i Baneavdelingen.

Ingeniør Aslak Langemyr, Stavanger distrikt har mottatt kr. 500,— for forslag til redskap for bruk av skinnelegging, skinnebrudd og skinnetrekking. Forslaget er nyttig rent konstruksjonsmessig og skaffer lite tilleggsarbeid ved at selve klemmen er handelsvare. Å få lagt inn en klemme hvor elastisiteten kan nyttes, er en så stor fordel at denne type bør foretrekkes framfor redskap av sammensveiste deler. Hvilke andre elastiske klemme-fabrikata som kan godkjennes utenom den anvendte Bacho 262, må avgjøres etter prøving. Med tilskruing på utsiden av skinnen synes redskapen å gå fri sporensprofil.

Linjehåndverker Harald Korslund og linjearbeider Helge Engerengen, Oslo distrikt er hver tildelt kr. 500,— for forslag til redskap og arbeidsmetode for opplasting av skinner. Forslaget muliggjør forenkling av arbeidet med opplasting av skinner på Robeltralle. Det er oppnådd så stor timeytelse at metoden også økonomisk innebærer store fordeler, selv om det krever et dyrt maskinutstyr.

Håndverker v/linjen Knut Borgås, Oslo distrikt er tilstillet premie for forslag til festeklemme for Matisa justerkikkert. Videre er forslag fra Borgås til redskap for opptrekking av gjerdestolper belønnet med kr. 300,—. Anordningen er meget hendig i bruk, i særdeleshet i forhold til metoden med å slå stolpene opp.

Avdelingsingeniør E. Linjordet m/flere, Trondheim distrikt (5 forslagsstillere) er hver tildelt kr. 500,— for forslag til rasjonnell ballastpuss. Redskapen forutsettes brukt til mindre ballast, utjevningsarbeider («puss») og ikke til ballastfordeling.

Ingeniør Aslak Langemyr og baneformann i særkl. Toralf Soiland, Stavanger distrikt er premiært for forslag til skinnebrudd-lask for thermittskjøt. Forslaget er oversendt Hovedstyrets fagavdeling for videre prøving.

Linjehåndverker Ingvald Øyrås, Oslo distrikt er tilstillet premie for forslag til presse for skinnelasker.

Banearbeider Ole A. Haugan og banevokter Eystein Tveitan, Drammen distrikt har hver mottatt kr. 300,— for forslag til skoringstvinger for «HEYBACK's SKINNEFESTER».

Forslag i drifts- og trafikktjenesten.

Stasjonsmester R. A. Gudim, Stavanger distrikt er tildelt premie for forslag til endring i månedsbillettens tekstplassering. Endringen innebærer en forbedring av billetten og er anbefalt gjennomført.

Overkonduktør Bjarne Vetterstad, Drammen distrikt har mottatt premie for forslag til bedre markering av 1. klasse på de nye stålvogner ABo nr. 24 110 m. fl. Forslaget er gjenstand for videre behandling i Hovedstyret.

Lokomotivfører John Hermo, Trondheim distrikt har mottatt kr. 300,— for forslag til kombinert varme- og vann-nøkkel. Foranlediget av forslaget er det framkommet en nøkkel som dekker 3 bruksområder og som antas å medføre driftsmessige fordeler.

Overkonduktør Roald Scott Pedersen, Kristiansand distrikt er tildelt premie for forslag til hylle for opphengning av tøy i persovogner.

Stasjonsformann Eiler Reitan, Trondheim distrikt har foreslått skjematisk oppstilling av bestemmelser vedrørende transport av farlige stoffer. Forslaget er belønnet med kr. 500,—.

Overkonduktør Trygve Dokken, Oslo distrikt har for forslag til utstyr til sengetøy til bruk i sykekupé mottatt en premie.

Overkonduktør Erling Lauen, Kristiansand distrikt er tildelt premie for forslag til håndtak på svingdører mellom røke- og ikke røkeavdeling i turistvogner. Lauen har også mottatt premie for forslag til at kleshengere for yttertøy trekkes med stoff eller porolon (skumplast).

Jernbanefullmektig Eivind Andersen, Bergen distrikt har mottatt kr. 300,— for forslag til merkelappholdere.

Stasjonsformann Einar Aamo, Trondheim distrikt har for forslag til klebelapp som festes på alt stykkgoods som er registrert skadet, mottatt kr. 500,—. Forslaget innebærer en vesentlig forenkling og forbedring når det gjelder behandlingen av skadet gods.

Stasjonsformann Thor F. Andersen, Drammen distrikt er tilstillet premie for forslag til redskap for løfting av tunge tønner og fat fra vognbunn og gulv. Det er i Hovedsamarbeidsutvalget gitt uttrykk for at redskapen bør bli kjent for stasjonene slik at anskaffelse kan foretas etter behov.

Stasjonsmester Gunnar Brandt, Bergen distrikt har mottatt premie for forslag til opplysningsbrosjyre for handelsskoleelever. Saken er gjenstand for videre behandling i Hovedstyret.

Jernbanefullmektig Torbjørn Holmane, Hovedstyret har fått premie for forslag til nye billetter for DFDS' båtstrekninger. Forslaget er praktisk og rasjonelt og er oversendt for administrativ behandling.

Stasjonsformann Johan Sundbø, Kristiansand distrikt har for flere forslag til lokale forbedringer mottatt kr. 300,—.

Stasjonsmester O. Håkensen, Trondheim distrikt er tilstillet premie for forslag til gummistopper på presenninger på Ø-vogner. Forslaget er praktisk og er gjennomført.

Forslag til elektrotekniske forbedringer.

Elektroformann O. A. Kihle og stasjonselektriker S. Ellefsen, Drammen distrikt har fått hver sin premie for forslag til konstruksjon av bord for nytting av revisjon av alkaliske batterier.

Elektroformann i særklasse Nils Vøllestad, Kristiansand distrikt har mottatt premie for forslag til slipeapparat for kommutatorer på transportable omformere.

Ledningsavdelingen på Finse, 7 tjenestemenn, er tilsammen tildelt kr. 1400,— for forslag til forandring av kontaktledningsutligger i Moelven- og Ofofbane-bygg. Forslaget innebærer en god materialbesparelse og en forenkling av lagerhold ved utligger i ferdigskårne overbygg og i laminerte overbygg.

Elektriker Magne Hansén, Verkstedene Oslo er belønnet/premiert for følgende forslag:

Kr. 300,— for forslag til prøving av varsellamper for ledig og opptatt lyssignal for klosett i vogner.

Kr. 400,— for forslag til oppvarming av kjølevann for motorvogner type 88.

Kr. 300,— for forslag til forsinkelsesrelé for innkopling av lysrøromformere.

Premie for forslag til universal prøveapparat, samt likeretter for lading av batterier.

Ledningsreparatør Leif Haugland, Kristiansand distrikt er tildelt premie for forslag til bedre kontroll med K.1-brytere for rampespor (jordet spor).

Montør Rolf Eriksen, Kristiansand distrikt har mottatt premie for forslag til fjernstyrt bruddsted for svakstrømslinjer.

Forslag til forbedringer ved Forrådsavdelingen.

Lagerbetjent Jan Erik Thronsen, Drammen distrikt er tildelt premie for forslag til opphengingsanordning for lagring av klemgummilister. Anordningen som har vært i bruk i en tid ved Forrådet Sundland, er en enkel og grei måte å lagre gummilister på, og vil med fordel kunne nyttes også ved andre forråd.

Forslag til maskintekniske forbedringer.

Lokomotivfører Gunnar Evensen, Hamar distrikt er belønnet med kr. 300,— for forslag til forandring av fyllestuss av dieseloljen på Di.3.

Lokomotivkontrollør Johan Justås, Hamar distrikt har mottatt kr. 500,— for forslag til bedring i brennstofftilførsel i styrevogner. — I kalde perioder har man problemer med Auto Calor varmekjeler ved at brennoljen feller ut fast parafin når temperaturen kommer under -20° og dermed stopper oljetilførselen. Forslaget om å føre oppvarmet olje tilbake til oljebeholderen vil eliminere denne tilstoppingen.

Verkstedarbeider Bjarne Fjeldal, Verkstedet Marienborg er tildelt premie for forslag til nøkkel for etterstilling av clutch, traktorer type 206. Verktøyet er hendig å bruke på steder hvor man ikke har visitasjonsgrav til rådighet.

Konduktør Reidar Støen, Drammen distrikt er premiert for forslag til forandring vedrørende sidedørene i motorvogn type 68. En del av forslaget er tatt i bruk.

Verkstedarbeider Even Nystuen, Verkstedene Oslo har mottatt premie for forslag til måleverktøy for hjulflens. Verktøyet vil kunne nyttes ved enkelte av de eldre hjuldreiebenker man har ved Statsbanene.

Konstruktør Aasmund Aasen, verksmester Erling Hansen og verkstedarbeider Halstein Olaisen, Narvik distrikt har for forslag til konstruksjonsforandringer for låsing av underkasse for bærelager lok. type El. 12 mottatt tilsammen kr. 2400,—.

Verksmester Johs. Bøhn, Verkstedet Sundland er belønnet med kr. 600,— for forslag til en del forandringer på klosettkapsler.

Verkstedarbeider Charley Næss, Verkstedet Sundland har mottatt premie for forslag til forbedring av smørepresse for bladbærefjærer. Forbedringen har ført til at arbeidet utføres på en sikrere måte enn før.

Verkstedarbeider Arvid Gustavsen, Verkstedet Sundland er premiert for forslag til forandring av fester for dreiekopper i store hjulbenk.

Verkstedarbeider Erling O. Johansen, Verkstedet Grorud er tildelt kr. 400,— for forslag til verktøy for lodding av kopperledere til kommutatorer av hovedmotorer (rotor-Anker) for type-ne El. 1, 5, 9, 10, 11 og 13. Verktøyet sikrer en bedre loddeforbindelse enn ved de metoder som har vært i bruk tidligere.

Verkstedarbeider Ole Skramstad, Verkstedet Sundland har mottatt belønning kr. 400,— for forslag til en del forandringer på elektriske motorvognsett. De foreslåtte konstruksjonsforandringer

må anses som forbedringer i forhold til de eldre utførelser. Dersom delene er så ødelagt at de ved hovedpuss av vognene må fornyes helt, bør de bygges opp igjen slik som forslagene anviser.

Verkstedarbeiderne Friman Andresen og Arne Stensland, Verkstedet Sundland er belønnet med tilsammen kr. 800,— for forslag til hjelpeverktøy for retting av sidestaker for T1-5 vogner. En relativt stor del av stakene blir deformert i driften og må inn til verkstedene for oppretting. Hjelpeverktøyet har vist seg meget praktisk og tidsbesparende.

Verkstedarbeider Knut Løvås, Verkstedet Sundland er tildelt kr. 500,— for forslag til verktøy for reparasjon av stoppesko. Den foreslåtte reparasjonsmetode med bruk av forhåndenværende naglepresse, har vist seg å være arbeidsbesparende og effektiv.

Verkstedarbeider Thorleif Holm, Verkstedet Sundland har mottatt premie for forslag til festeanordning for kjørekontroller på elektriske motorvogner. Ordningen er bedre enn den tidligere og har fylt et visst behov.

Verkstedarbeider Arne Brekke, Verkstedet Sundland er premiert for forslag til forandring av revisjonsskilt til trykkluftbeholdere. I de tilfelle skiltene løsner, vil man nok se det som en fordel å sette på det foreslåtte skilt. Denne anbefaling gjelder også for framstilling av nye beholdere.

Ingeniør John Renø, Hovedstyret er belønnet med kr. 800,— for forslag til montering av slitesåle for å øke levetiden på lyd-hoder til ultralydapparater. Forslaget har ført til besparelser i vedlikeholdsutgiftene.

Verkstedarbeider Sigurd Øyrås, Kristiansand distrikt har mottatt premie for forslag til pådrag for lokomotiv type Di. 2.

Verkstedarbeider Kjell Monsen, Verkstedet Kronstad er premiert for forslag til utbedring av bjelke.

Lokomotivkontrollør Knut Sæthre, Trondheim distrikt er tildelt premie for forslag til lettere og korrekt avlesning av motorvognenes brenseloljeholdning. Forslaget, anvendelsen av en plaststrømpe, vil lette kontrollen av brennoljeholdningen.



B70
Nr. 149.

Oslo, den 15. mars 1968.

Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 149 (600/3).

Transport av tømmer og kubb.

For å forebygge driftsforstyrrelser og uhell som følge av at stokker faller av vogner lastet med tømmer og kubb, må:

- 1.— *betjeningen ved senderstasjonen* informere lastemannskapene om hvorledes tømmer og kubb skal lastes og fastgjøres, når det ses av lastemåten at kjennskapet til lastereglene og bruken av vognutstyret er mangelfullt. Jfr. trykk 420.2 art. 64 og 78 og Hovedstyresirkulære 107/66.
- 2.— *togekspeditøren ved underveisstasjonene* gi akt på vogner lastet med tømmer og kubb når godstog passerer stasjonen. Om nødvendig stanses toget på egen eller nabostasjon for oppretting av last event. utsetting av vogn med forskjøvet last. Jfr. Trykk 401 § 120 punkt 2, bilag 1 (FJS) art. 120 punkt 2 og Trykk 405.1 art. 164 punkt 2.15.1 nest siste passus.
- 3.— *togførerene* kontrollere vogner lastet med tømmer og kubb på alle stasjoner hvor det gis anlegning til det. Vogn med last som har forskjøvet seg så meget at lasten eller deler av den kan komme utenfor lasteprofilet eller kan falle av under den videre kjøring settes ut hvis lasten ikke kan rettes opp før togavgang. Jfr. Trykk 401 § 156 punkt 2.

Fordeles som Hst.-D-sirk.



Meddelelser fra Hovedstyret.

Nr. 150 (542/0)

Vekk med togforsinkelsene.

Togforsinkelser får som regel kjedelige følger for våre kunder. De kommer for sent til arbeidet, til et avtalt møte, forbindelser brytes i oppsatte reiseprogrammer og ikke minst, — tilmålt fritid innkortes. Uppreis toggang er derfor dårlig kundeservice.

Togforsinkelser skader ikke bare jernbanens renommé, men øker også jernbanens kostnader som følge av de driftsforstyrrelser som oppstår.

Mange, ofte store forsinkelser, oppstår gradvis under togets fremføring og er summen av flere faktorer, som uregelmessigheter, tilfeldigheter, feilvurderinger, forglemmelser osv. Ikke alle forsinkelser kan unngås, men erfaringen viser at de fleste kan motvirkes ved innsats av hver enkelt tjenestemann.

I det etterfølgende skal man ikke — og kan heller ikke — behandle problemet «togforsinkelser» med uttømmende anvisninger eller regler.

Generelt vil man peke på at et effektivt samarbeid mellom de tjenestemenn og tjenestegrupper som har med toggangen å gjøre er utslagsgivende for at togrutene kan holdes. Hver enkelt tjenestemann må derfor se det som en tjenesteplikt å skaffe seg oversikt over de forskjellige arbeidsoppgaver som må utføres, og under skiftende forhold planlegge arbeidet slik at togene kan fremføres etter ruten.

Fordeles: Til stasjonspersonalet.

- » konduktørpersonalet.
- » lokomotivpersonalet.
- » linjepersonalet.
- » vedk. administrasjonspersonale.

1. Skifting

Et hurtig, men sikkert arbeid fra skiftepersonalets side er av største betydning for rutemessig toggang.

Spor som skal nyttes av tog skal straks gjøres klare på ordre fra stillverk eller togekspeditør. Togene må være skiftet på plass i avgangssporet i rett tid før togavgang. Vogner til underveisstasjoner skal i den utstrekning bestemmelsene tillater det, ha slik plassering i togstammen at utsetting kan utføres med minst mulig tidstap.

Sammenkopling av vogner skal være utført forskriftsmessig. Skrukoplene må ikke strammes så meget at man under mer ugunstige forhold får vansker med frakoplingen.

2. Stillverk

Punktlig betjening og overvåking av sporveksler og signaler og øvrige indikeringer i panelet er alltid like viktig.

Betjening av stillverk må vies den aller største oppmerksomhet. Signaler må stilles i rett tid.

Meldes flere skift eller tog samtidig, må man nøye vurdere hvilken virkning disposisjonene vil få for toggangen. Skift skal gis prioritet fremfor tog bare i de tilfeller det gir best resultat for videre avvikling av toggangen. Skifting av toglokomotiv må ikke hindres eller forsinkes uten at det er uomgjengelig nødvendig.

3. Reisegods, ekspressgods m. v.

Godstraller skal være på plass i rett tid på det sted på plattformen hvor inn- og utlasting i alminnelighet foregår. Laste-/lossepersonalet skal være på plass med alt gods og nødvendig utstyr før togets ankomst.

Bestemmelsene om «Fremføring av reisegods og ekspressgods i ekspresstog» skal nøye overholdes. Godskontrollør, formann eller annen tjenestemann som er ansvarlig for innlastingen, må være så godt kjent med de forskjellige togruter og transportmuligheter at det ikke uten videre blir lastet inn gods til underveisstasjoner hvor toget etter ruten bare har kort stopp uten angitt oppholdstid, eller som ikke er betjent.

Godsopplasting skal være avsluttet før avgangstid. Opplasting etter avgangstid skal bare foregå på spesiell tillatelse fra togekspeditøren.

Ved togs utgangsstasjon og ved underveisstasjoner med tilstrekkelige oppholdstider skal, i den grad lessereglene tillater det, godset stues i slik orden at det på kortest mulig tid kan losses ved bestemmelsesstasjon.

Stasjonspersonalet skal også være behjelpelig med lukking av dører så vel i person- som godsvognene.

4. Togekspedisjon

Uten et planmessig arbeid fra togekspeditørens side vil en rutemessig toggang ikke være mulig. Plan og orden i ekspedisjonen er togekspeditørens ansvar. Han skal sørge for at alt arbeid med toget — og i toget når det står på st. — utføres i rett tid og i riktig rekkefølge. For å kunne greie dette er det helt avgjørende at han holder seg løpende underrettet om toggangen, togstørrelser, ledige plasser m. v. God kontakt med togekspeditørene ved andre stasjoner, med togleder ev. fjernstyringsoperatør er et ubetinget krav i så måte.

Alle tiltak, som spørsmål om tilsetting av ekstralok., sporendringer, endret togrekkefølge, kryssingsendringer osv. skal treffes i god tid med henblikk på hva som ellers skjer i toggangen på strekningen, av hensyn til underretningsstasjoner m. v. Ved punktlig underretning kan i mange tilfelle togforsinkelser unngås, og ikke minst — man kan hindre at en forsinkelse øker.

Ved større forsinkelser må man uopfordret undersøke om det skal tas skritt til spesielle forholdsregler, omdisponering o. l.

Togekspeditøren må være spesielt oppmerksom på tog med små muligheter for innkjøring av forsinkelsen.

Avgangstid for tog skal nøye overholdes. Toget må ikke oppholdes ved f. eks. å vente på reisende etter at toget er klart for avgang. Fastsatte ventetider på korresponderende tog, rutebiler m. v. skal ikke overskrides uten etter avtale med togleder.

Ved forsinkelser eller under spesielle omstendigheter skal togekspeditøren begrense innlasting av gods til det som er strengt nødvendig. Han skal videre tilbakeholde eller sørge for å sette ut vogn eller vogner hvis han derved vil kunne hindre store forsinkelser.

5. Togtjenesten

Ved ubetjente stasjoner, stoppesteder og holdeplasser er det togførerens ansvar at togekspedisjonen påskyndes.

Antall overgangsreisende skal meldes fra en foranliggende stasjon.

Gods og følgepapirer skal klargjøres for rask utlevering. Transittgods til korresponderende tog med knapp overgangstid skal sorteres for seg, slik at det kan overleveres øyeblikkelig ved togets ankomst. Tungt eller vanskelig håndterlig gods skal forhåndsmeldes slik at nødvendige hjelpemidler kan stå klare når toget kommer.

6. Lokomotivtjenesten

Når et forsinket tog har en størrelse og en sammensetning som tillater kjøring med større hastighet enn den som er ført opp i ruten for toget, skal lokomotivføreren innen rammen av lokomotivets tillatte kjørehastighet uten spesiell ordre kjøre med den hastighet som gjelder for vedkommende banestrekning og tog når forholdene ellers tillater det.

Opphold ved stasjon kan ofte forkortes betydelig dersom lokomotivfører stopper toget nøyaktig ved avmerket eller anvist sted for av- og påstigning av passasjerer og inn- og utlasting av gods.

Under opphold skal oppmerksomheten være vendt bakover i tilfelle signalgivning, ordre, meldinger eller forespørsler, slik at man unngår tidstap.

7. Linjetjenesten

Ved planlegging av anleggs- eller vedlikeholdsarbeider på linjen må det påses at det antall steder som vil få nedsatt kjørehastighet, ikke overskrider det antall som er bestemt etter forhåndsavtale mellom Bane- og Driftsavdeling. Et intimt samarbeid mellom alle ledd i disse avdelinger er helt nødvendig dersom man skal kunne unngå for store avvikelser i togenes normale kjøretider.

Bestemmelsene for oppsetting av varsomsignaler og hastighetssignaler må nøye overholdes. Signalene skal verken settes opp i for god tid før arbeidet påbegynnes eller bli stående lenger enn strengt nødvendig. Videre skal kjørehastigheten ikke påbys nedsatt mer enn det som kreves av hensyn til driftssikkerhet og til selve arbeidets gjennomføring.

8. Underretninger til reisende

I arbeidet med å unngå forsinkelser kan de reisende selv være gode medhjelpere dersom de blir veiledet av en god underretningstjeneste (høyttalertjeneste):

- om *plassforholdene* i godt belagte tog (ved togpersonalet eller togekspeditør).
- om *de enkelte vogners plassering i toget* (vognnummerering), om plassering av vogn bestemt for gruppereiser (ved togekspeditør).
- om *forsterkningsvogn* skal påsettes (ved togekspeditør).
- om *togforsinkelser* (ved togekspeditør) før togets rutemessige ankomst-/avgangstider, og deretter gjentatt, ev. korrigerert med passende intervaller inntil toget kommer/går.
- om *driftsforstyrrelser, omdirigeringer* og de derved ventede forsinkelser (ved togekspeditør og togpersonale).
- om *spesielle forhold* ved korrespondanser (ved togekspeditør og togpersonale).
- om *korte stasjonsopphold* (ved togekspeditør og togpersonale).

De reisende vil lettere godta forsinkelser dersom de underrettes så tidlig som mulig og gis opplysning om årsaken. Blant annet av disse grunner er det en tjenesteplikt å gi de reisende underretning om alle uregelmessigheter i toggangen.

9. Forslag til endringer

Alt personale anmodes om å gi innberetning om forhold som stadig er årsak til forsinkelser og andre forhold som kan virke forstyrrende på toggangen, gjerne med forslag til endringer som kan eliminere eller redusere forsinkelsene.



Nr. 151

Oslo, 30. november 1968

Meddelelser
fra
Hovedstyret

Nr. 151 (611/4)

Får De ikke lenger «Vårt Yrke»?

— — det kommer av at vi ikke har Deres nøyaktige adresse. Vi ber Dem derfor oppgi til *Lønssentralen, Storgt. 33, Oslo:* rullenr., navn, gate/vei og poststed.

Særlig viktig er det at *rullenr.* blir oppgitt. I motsatt fall er det vanskelig for Lønssentralen å finne fram.

Lønssentralen
NSB
Storgt. 33
Oslo 1

R. nr. Navn

Adresse

Alt personale.



Meddelelser
fra
Hovedadministrasjonen

Nr. 152 (267/0)

*Belønning og premiering av forslag til forbedringer
ved NSB 1968.*

I løpet av året 1968 er det ved Statsbanene belønnet 23 forslag til forbedringer til et samlet beløp på kr. 13 700,—.

25 tjenestemenn er tildelt premie i form av kunstgjenstander.

I forbindelse med «styrt forslagsvirksomhet» er utdelt to belønninger, samlet beløp kr. 1 700,—. Lokomotivmester Kvilhaug ble tildelt den oppsatte ekstrapris for beste forslag, en ukes opphold på Rapham for to personer.

Det skal også i 1969 settes i verk nytt forsøk med «styrt forslagsvirksomhet».

Hovedadministrasjonen setter pris på at tjenestemennene slutter opp om forslagsordningen, og vil henstille til hver enkelt å være merksam på muligheter til forbedringer og forenklinger i sitt daglige arbeid.

Nedenfor er gitt en oversikt over de forslag som ble belønnet/premiert i 1968 og hva de går ut på. Ønskes ytterligere opplysninger om de enkelte forslagene, kan henvendelse skje til nærmeste overordnede, som eventuelt formidler forespørslene videre.

**FORSLAG TIL FORBEDRINGER VED ADMINISTRASJONS-
OG ØKONOMIAVDELINGEN**

Jernbaneankepeditor Hilda Varden er belønnet med kr. 300,— for forslag til benyttelse av reklametekst.

Jernbaneankepeditor Reidar Western og telegrafist Gunnar Songedal er tildelt premie for forslag til endring av blankett nr. 611.

Jernbaneankepeditor Hilda Varden er tildelt premie for forslag til forenklet maskinskrivning av bl. 830 «Rapport om brumaling».

Jernbanefullmektig Gunnar Sørby er tildelt premie for forslag til formular for kombinert notatkonsept og kjøreseddel.

Til alt personale.

FORSLAG TIL BANETEKNISKE FORBEDRINGER

Banevokter Eystein Tveitan er belønnet med kr. 300,— for forslag til beskyttelse av skinneforbindere.

Håndverker Trygve Bratli er tildelt premie for forslag til forbedring av vognstopper.

FORSLAG TIL DRIFTS- OG SALGSTJENESTEN

Stasjonsbetjent Arne Dale er belønnet med kr. 300,— for forslag til merking av gods.

Lokomotivfører Kåre Søilen er belønnet med kr. 500,— for forslag til nytt signal for kontroll av kryssende togs ankomst til stasjon.

Jernbaneekspeditør Tormod Fossnes er tildelt premie for forslag til salgs- og reklametiltak.

Jernbanefullmektig Waldemar Mathisen er tildelt premie for forslag til endring av kryssfeltene i NSB' blankobilletter.

Jernbanefullmektig Jens Rogstad er tildelt premie for forslag til ny type konvolutt til bruk for vognlastfølgebrev.

Skifteformann Kåre Olsrud er belønnet med kr. 500,— for forslag til maling av sporveksellodd.

Lokomotivfører Odd Knoph er tildelt premie for forslag til varselsignal for sikring av togs utkjør fra stasjon.

Jernbaneekspeditør Per Bøe er tildelt premie for forslag til blankett for bildriften.

Jernbanefullmektig Arne Rustad er tildelt premie for forslag i forbindelse med bestilling av vognplass for biltransport over fjellet i vinterhalvåret.

Stasjonsbetjentene Gunnar Nordmarken og Oscar Molde er tildelt premie for forslag til brøyteredskap for gaffeltrucks.

FORSLAG TIL ELEKTROTEKNISKE FORBEDRINGER

Verkstedarbeider Arne Tilset er belønnet med kr. 300,— for forslag til forandring av kontakt og støpsel ved bruk av transportabel styreenhet på lokomotiv type Di 3.

Elektromester Håkon Skaaden er belønnet med kr. 300,— for forslag til tilkopplingsledning for togtelefon.

Verkstedarbeiderne Jan Nordberg og Arvid Martinsen er belønnet med kr. 200,— hver for forslag til forandring av trekkstang for spenningsregulator El. 11 og 13.

Elektroformann i særklasse Halvor Flaaterud er belønnet med kr. 500,— for forslag til forandring av isolatorring for trinseoppheng i åk.

Elektroformann i særklasse Einar Halvorsen er belønnet med kr. 400,— for forslag til stige for fjernledningsmaster i betong.

Elektromesterassistent Harry Søgård er belønnet med kr. 600,— for forslag til omkopling av tone- og likestrømsimpulseringsutstyr for blokktelefon.

Lokomotivfyrbøter Ivar Rustad er premiært for forslag til forbedring av sikkerheten på lookmotivtype El. 5.

Konstruktør Henry Mathiesen er premiært for forslag til smekklås for firkantnøkkel til telefonskap o. l.

FORSLAG TIL FORBEDRINGER VED FORRÅDSAVDELINGEN

Lagerformann Lars Fossmark er premiært for forslag til merking av hylsebuffere.

FORSLAG TIL MASKINTEKNISKE FORBEDRINGER

Avdelingsingeniør Finn Grundesen og verkstedarbeider Gunnar Hardal er belønnet med kr. 750,— hver for forslag til vaske-maskin for rullelager.

Verkstedarbeider Sigurd Finnerud er belønnet med kr. 400,— for forslag til hjelpeverktøy ved reparasjon av skrukoppel.

Verkstedarbeiderne Amund Fjeld og Øivind Mondal er premiært for forslag til tilleggsverktøy for borestativ til luftdrill.

Verkstedarbeider Arne Fossen er belønnet med kr. 400,— for forslag til forbedring av vannsirkulasjonen til radiatorer i kupéer — dieselmotorvogner type 87 b.

Verkstedarbeiderne Reidar Halvorsen, Knut Utengen og Bjørn Marthinsen er belønnet med kr. 300,— hver for forslag til forandring av frontvindu på elektriske motorvogner, ekspressvogner og styrevogner.

Verkstedkontrollør Leif Brenna er belønnet med kr. 400,— for forslag til verktøy for uttaking av foringer i akselboks lok. type El. 11—13.

Kontrollør i vognvisitørtjenesten Hans Solberg er belønnet med kr. 400,— for forslag til verktøy for bremsebytte på boggier type Minden-Deutz.

Verkstedarbeider Jørgen Bråten er premiært for forslag til arbeidsstativ for trykkluftbrytere type DBTF og arbeids- og prøvestativ for motorbrytere El. 13.

Verkstedarbeider Oddvar Bakker er premiært for forslag til forbedringer på rammer for silketrykksjabloner.

Verkstedarbeider Herman Bjørge er premiært for forslag til framstilling av bremseklosskile.

Verkstedarbeider Rolf Sørli er premiært for forslag til stakeplugg for sanding.

Ledningsreparatør Ragnar Tollefsen er premiært for forslag til bremsing av revidert vogn og egen strømkilde for ringeanlegget for vogn til traktor.

Verkstedarbeider Johan Bergerud er belønnet med kr. 600,— for forslag til nytt freseverktøy for motorsylindere med fast topplokk for bortfresing av slitekant.

Avdelingsingeniør Finn Grundesen og verkstedarbeiderne Finn Grønvold og Ola Bakken er belønnet med kr. 500,— hver for forslag til apparat for snuing av hjul ved skifting av hjulringer.

Lokomotivmester Trygve Kvilhaug er belønnet med kr. 2000,— for forslag til kilometertellere for jernbanebruk.

Verkstedarbeider Odd Eriksen er belønnet med kr. 300,— for forslag til kileholder ved oppretting av geideporter på lok. type El. 12.

Konstruktør Henry Gustavsens er belønnet med kr. 500,— for forslag til konstruksjonsendring av skrubremse på stål personvogner.

Verkstedarbeider Bjørn Marthinsen er belønnet med kr. 400,— for forslag til bortralle for boring av naglhull til feste av frontplater til dørramme.

Verkstedarbeider Karl Kristiansen er premiært for forslag til 2 stk. bandasjeringsapparater for legging av ståltrådbandasjer på traksjonsrotorer på el. lok., motorvogner og hjelpemotorer.



Meddelelser
fra
Hovedadministrasjonen

Nr. 154/70 (267/0)

*Belønning og premiering av forslag til forbedringer
ved NSB 1969.*

I løpet av året 1969 er det ved Statsbanene belønnet 30 forslag til forbedringer til et samlet beløp på kr. 14 500,—.

47 tjenestemenn er tildelt premie i form av kunstgjenstander, til et samlet beløp på kr. 6 250,—. Totalt utbetalt kr. 20 750,—.

Hovedadministrasjonen setter pris på at tjenestemennene slutter opp om forslagsordningen, og henstiller til hver enkelt å være merksam på muligheter til forbedringer og forenklinger i sitt daglige arbeid.

Nedenfor er gitt en oversikt over de forslag som ble belønnet/premiert i 1969 og hva de går ut på.

Ønskes ytterligere opplysninger om de enkelte forslagene, kan henvendelse skje til nærmeste overordnede, som eventuelt formidler forespørslene videre.

FORSLAG TIL FORBEDRINGER VED ADMINISTRASJONS-
OG ØKONOMIAVDELINGER.

Bestyrer Tor Eriksen er tildelt premie for forslag til forandring vedrørende utbetaling av godtgjørelse for fravær fra stasjoneringssted på 12 timer eller mer under utførelse av sjåførtjeneste.

Jernbanefullmektig Inés Eig Eldegard er tildelt premie for forslag til signaturfortegnelse over Hovedstyrets kontorer og avdelinger.

Jernbaneekspeditør Erik Eng er tildelt premie for forslag til forandring av blankett nr. DT 43.

Jernbanefullmektig Inger Riisa Andresen er belønnet med kr. 500,— for forslag til endret praksis ved overlevering av premie/belønning.

Regnskapsfører Sigurd Skanke er tildelt premie for forslag til endring av blankett nr. 67300 AUV.

Til alt personale.

Lokstallbetjent Volmer Dahl er tildelt premie for forslag til endring av blankett 17310 og 883.

Jernbanefullmektig Arnold Rogne er tildelt premie for forslag til hjelpemiddel ved koding av blankobilletter.

FORSLAG TIL BANETEKNISKE FORBEDRINGER

Håndverksformann Lars Stave er belønnet med kr. 1 000,— for forslag til mobil oppkjøringsrampe for traktorer og hjullastere.

Linjehåndverker Knut Borgås og banemester Vilhelm Krokaa er belønnet med kr. 250,— hver for forslag til sporrenser montert på Robeltralle.

Banereparatør Peder Haavik og anleggsarbeider Sigvart Grytdal er tildelt premie for forslag til slagverktøy for festing av skinnespiker med trykkluft.

Banearbeider Bjarne Lemme er belønnet med kr. 300,— for forslag til skinneretter for innstilling av skinneskjøt.

Banemester Vilhelm Krokaa er belønnet med kr. 300,— for forslag til mal for kontroll av minste tverrsnitt.

Banemesterassistent Yngvar Tangen er belønnet med kr. 500,— for forslag til nøkkel for uttaking av Deenik fjærklemmer.

Pensjonert håndverker Harald Berg er tildelt premie for forslag til forarbeiding av strekkboltklemmer.

Anleggsarbeider Victor Moe er tildelt premie for forslag til vinne for forskalingsbåndstål.

Anleggsarbeider Egil Oppheim er belønnet med kr. 500,— for forslag til trippel lynvarsler.

FORSLAG TIL DRIFTS- OG SALGSTJENESTEN

Lokomotivførerne Roald Åsheim og Helge Reigstad er tildelt premie for forslag til signalanlegg foran vaskemaskinen i Lodalen.

Lokomotivfører Johannes Johnsen er tildelt premie for forslag til endring av Orienteringssignal 67a — b — c — d, og hastighets-signal 68a — b.

Jernbanefullmektig Georg Svendsmark er tildelt premie for forslag til reservenøkler til ensmannsbetjente stasjoner.

Stasjonsmester Olav Jenssen er tildelt premie for forslag til ny type sykebåre.

Verkstedarbeiderne Oddvar Bakker og Jan Andersen er tildelt premie for forslag til forbedringer vedrørende retningsskilter.

Jernbanekspeditør Svein Bruun er tildelt premie for forslag til sløyfing av kontrollbilletter av type fram- og tilbakereise.

Jernbanefullmektig Aasmund Nyhammer og stasjonsbetjent

Leif Karlsen er belønnet med kr. 300,— hver for forslag til appell til personalet om å ta vare på NSB's paller.

Jernbanefullmektig Inge Nerheim er tildelt premie for forslag til utarbeiding av innleggsblad i Rutebok for Norge med liste over ekspedisjonstider på stasjonene samt plakat for opphenging i alle billett- og reisegodsekspedisjoner.

Overkonduktør Ottar Røe er tildelt premie for forslag til ny turistbrosjyre for Valdresbanen.

Overkonduktør Hans Herefoss er tildelt premie for forslag til endring av billettformular.

Sporskifter Asbjørn Risan er tildelt premie for forslag til låsbar parkeringssko for sikring av vogner på sidespor.

Stasjonsbetjent Arne Dahle er tildelt premie for forslag til påmalt orienteringsmerke på personvogner som viser i hvilken ende av vognen skrubremmene er plassert.

Stasjonsmester Oddmund Bunæs er tildelt premie for forslag til spesiell merking av vogner ved transport av lik.

Skiftekonduktør Kåre Olsrud er tildelt premie for forslag til spesiell vognmerking for vogner som brukes til liktransport.

FORSLAG TIL ELEKTROTEKNISKE FORBEDRINGER

Elektroformann i særklasse Nils Vøllestad er tildelt premie for forslag til forbedring av stativ for vibrasjonsmåleinstrument ved transportable omformere.

Håndverker Trygve Brean er belønnet med kr. 300,— for forslag til bruk av senter-kjørner ved boring for feste av drivstenger til skinnnetunga.

Elektroledningsreparatør Torbjørn Stene er belønnet med kr. 600,— for forslag til pressbakker for påpressing av hylser for skinneforbindere.

Elektromester Reidar Støckert er belønnet med kr. 400,— for forslag til skjøting av 8-form kontaktråd med skjøteklemme, tegn. 4848.

Montørene Martin Langaas og Arne Wiggen er tildelt premie for forslag til stativ for bormaskin.

Elektroformann Odd Sollie er belønnet med kr. 300,— for forslag til forbedring av utskiftingsmåten av trinnkoblere i sove- og sittevogner.

Overkonduktør Reidar Skovdahl er tildelt premie for forslag til strømbrytere på stasjonene.

Stillverksmester Jens Storå er belønnet med kr. 500,— for forslag til forandring av koblingen for sporvekseldrivmaskiner med lokalomstilling.

Verkstedarbeider Odd Myhre er belønnet med kr. 300,— for forslag til ny utarbeidet kabelliste til bruk ved ombygging av lok-type El. 8.

Verkstedarbeider Jan Nordberg er premiert for forslag til forandring av kontaktordning på spenningsregulator N. 28 (El. 11 og 13).

Verkstedarbeider Magne Hansen er belønnet med kr. 300,— for forslag til sikring i forsterket type Vingtor KTJ.

Verkstedarbeider Jan Nordberg er belønnet med kr. 400,— for forslag til forandring av aksel og feste av kurvhjul på spenningsregulator El. 8—9.

Elektromester Martin Bogen og elektroformann Samuel Haugland er tildelt premie for forslag til hjelpemast ved ombygginger og uhell der master kan bli nedkjørt.

Stillverkmester Jens Storå og stillverksmontør John Klyve er tildelt premie for forslag til varmekabel i lederskinne og kryss på sporveksler.

Håndverker Asbjørn Andersen er belønnet med kr. 300,— for forslag til oppspenningsverktøy for dreieing av håndtak til veksler- og signalstillere.

Verkstedarbeider Magne Hansen er belønnet med kr. 400,— for forslag til prøving av høytaleranlegg i tog.

Hnådverker Trygve Brean er belønnet med kr. 500,— for forslag til borklemme til bruk ved boring i høye signalmaster.

Lokomotivfyrbøter Odd Grobe er tildelt premie for forslag til forandring av strømkretsen for nødutløsning av høy spenningsbryter.

Smed Harald Stømner er belønnet med kr. 500,— for forslag til ombygging av loddføring for betongmast til stålmast.

FORSLAG TIL MASKINTEKNISKE FORBEDRINGER

Verkstedarbeiderne Reidar Østnes og Thorbjørn Jahren er belønnet med kr. 300,— hver for forslag til forbedring av heiseverktøy i forbindelse med revisjon av ventilaggregat.

Verkstedarbeider William Arnesen er belønnet med kr. 300,— for forslag til oppspenningsverktøy for utløserventil i HiK bremseutstyr.

Verkstedarbeider Erik Strømnæs er tildelt premie for forslag til verktøy for demontering og montering av avstegningskraner i bremseutstyr på vogner.

Verkstedarbeider Frithjof Holst er belønnet med kr. 400,— for forslag til avtrekkerverktøy for eksenterskiver m. v. på hovedaksel til spenningsregulator lok.type El. 8-11 og 13.

Verkmester Erling Andersen og verkstedarbeider Odd Andersen er belønnet med i alt kr. 500,— for forslag til prøveapparat for luftkoplingssslanger med og uten kran.

Verkstedarbeiderne Aasmund Jarsve og Frithjof Holst er belønnet med i alt kr. 1 200,— for 5 forslag til verktøy for låskasse-deler til personvogner.

Verkstedarbeider Normann Ekdahl og lokomotivfyrbøter Kåre Kristiansen er tildelt premie for forslag til låsarrangement for avblåsingskran til vannutskillere på Ls-vogner.

Verkstedarbeider Leif Eriksen er tildelt premie for forslag til slingrebrett for sanitetsutstyr i sykekupe.

Verkstedarbeider Alf Gaarder er belønnet med kr. 300,— for forslag til sikringsanordning for heiseporter.

Verkstedarbeiderne Gunnar Ebert og Armand Pedersen er tildelt premie for forslag til forandring av støtteisolatorer for blankstrek til kraner.

Verkstedarbeider Thorleif Knudsen er tildelt premie for forslag til forandring og ny plassering av kontaktorsk, sovevogn av stål WLAo 21002 og 21001.

Verkstedarbeider Karsten Strand er belønnet med kr. 500,— for forslag til forandring av støtter m/føring, f.nr. 326.306.31 i bistyreventil HiK på vogner.

Verkstedarbeider Wilhelm Haugan er tildelt premie for forslag til utstyr i maskin- og motorverksted i rasjonaliseringsøyemed.

Lokstallbetjent Lorang Svendsen er tildelt premie for forslag til ny festeanordning for overgangsbelger mellom motorvogner — mellomvogner og styrevogner type 68a og 68b.

Verkstedarbeider Martin Martinsen er tildelt premie for forslag til forbedring ved skifting av bremseklosser på lok.

Verkstedarbeider Lars Nybakken er belønnet med kr. 400,— for forslag til forandring av rotoropplagring i vibratorer for Jacksons svillepakkmaskiner.

Verkstedarbeiderne Sverre Østlie, Håkon Ygrum, Arne Kristiansen og Thorolf Vøyborg er belønnet med i alt kr. 1 000,— for forslag til kappemaskin for korrugerte plater, vanlige stålplater, rør, vikelstål m. v.

Verkstedarbeider Jakob Langolf er belønnet med kr. 300,— for forslag til forandring av luftpådrag på Rolls Royce dieselmotor, vogn type 86 og 91.

Verkstedarbeiderne Lars Iversen og Harry Markusen er tildelt premie for forslag til forandring av lås på endeutgangsdører i personvogner.



Meddelelser
fra
Hovedadministrasjonen

Nr. 155/71 (267/0)

*Belønning og premiering av forslag til forbedringer
ved NSB 1970.*

I løpet av 1970 er det ved Statsbanene belønnet 26 forslag til forbedringer til et samlet beløp på kr. 8 600,—.

41 tjenestemenn er tildelt premie i form av kunstgjenstander, til et samlet beløp på kr. 5 600,—. Totalt utbetalt kr. 14 200,—.

Hovedadministrasjonen setter pris på at tjenestemennene slutter opp om forslagsordningen, og henstiller til hver enkelt å være merksam på muligheter til forbedringer og forenklinger i sitt daglige arbeid.

Nedenfor er gitt en oversikt over de forslag som ble belønnet/premiert i 1970 og hva de går ut på.

Ønskes ytterligere opplysninger om de enkelte forslagene, kan henvendelse skje til nærmeste overordnede, som eventuelt formidler forespørselene videre.

**FORSLAG TIL FORBEDRINGER VED ADMINISTRASJONS-
OG ØKONOMIAVDELINGEN.**

Førstesekretær Thorleif Braaten er tildelt premie for forslag til tilføyelse på standardiserte merkelapper.

Stasjonsformann Ivar Flor er tildelt premie for forslag til kurs i kundebehandling.

Jernbanefullmektig Hans Gunnulfson er belønnet med kr 500,— for forslag til opplæringsprogram for aspiranter til stasjonstjenesten.

Bokholder Henrik Dahl er belønnet med kr 500,— for forslag til ny type lønningsspesifikasjoner.

Bokholder Henrik Dahl er tildelt premie for forslag til ny blankett 17003 a — konteringsoppgave.

Til alt personale.

Stasjonsmester Konrad Erlandsrud er tildelt premie for forslag til plassering av tjenestelister m. m. i skrivepult.

Anonym forslagsstiller, mrk. «LAGERVARE» er tildelt premie for reservebeholdning av Hovedadministrasjonens trykk, sirkulærer og lignende.

FORSLAG TIL BANETEKNISKE FORBEDRINGER

Konstruktør Hans Bø er tildelet premie for forslag til endring (supplering) av seksjonsbøkene.

Banemester Arnt Skretteberg er belønnet med kr 500,— for forslag til snøskrape. Forslaget skal etterprøves.

Konstruktør Kåre Uldal er tildelt premie for forslag til anordning av sporrille til bruk ved planoverganger m. v.

Maskinarbeider Leiv Gjerdskvål er belønnet med kr 300,— for forslag til stativ for elektrisk skinnbormaskin.

FORSLAG INNEN DRIFTS- OG SALGSTJENESTEN

Kontrollør i vognvisitørtjenesten Knut Muggeby er tildelt premie for forslag til oppsetting av speil i takbuen i Bo 3 L-vogner.

Stasjonsbetjent Arne Dahle er tildelt premie for forslag til advarsel på godsbeholdere ved bruk av løfte- og senkeanordninger.

Stasjonsformann Kristian J. Møller er tildelt premie for forslag til anskaffelse av spesiell type leder ved godsopplastning i «Haukelibeholderne».

Sjåfør Reidar Larsen er tildelt premie for forslag til stativ for transport av barnevognsbagger i busser.

Jernbaneekspeditør Stein Stensaas er tildelt premie for forslag til faste underlag for T5-vogner i tømmertransport.

Stasjonsbetjent Joachim Lindgren er tildelt premie for forslag til forlengelse av gummistopperne på de nye godsvognene for å gå klar av midtstolpene ved åpning.

Jernbanefullmektig Paul Opstad er tildelt premie for forslag vedrørende SIR § 233 signal 2 «Varsom».

Overkonduktør Olaf Ramsli er tildelt premie for forslag til tegn i tjenesteruteboka for å markere ubetjente stasjoner, særlig på lørdager.

Jernbanefullmektig Roar Ødegård er tildelt premie for forslag til ny type blankbillett for salg i tog.

Konduktør Einar Kropstad er tildelt premie for forslag til endring av navn på «Ekstrabetalingsbillett».

Konduktør Arne Langlie Andersen er tildelt premie for forslag til ny type billett for salg i tog.

Stasjonsmester Konrad Erlandsrud er tildelt premie for forslag til merkestativ på hjul.

Stasjonsmester Karl E. Melquist er tildelt premie for forslag til varegirering — spredning av dagligvarer.

Jernbanefullmektig Arnfinn Rosshaug er tildelt premie for forslag til merking av «lett bederverlig gods».

Skiftekonduktør Kåre Kristoffersen er belønnet med kr 1000,— for forslag til bruk av trykkluft fra lokomotiv ved rensing av sporveksler for snø.

Stasjonsmester Ragnar A. Gudim er tildelt premie for forslag til omredigering av blankett 158 c.

Sjåfør Harald Damdalen er tildelt premie for forslag til lysreflekterende varselskilt, bildriften.

Stasjonsformann Rolf Laasbye er tildelt premie for forslag til å utstyre løftejernet på sekketrallene med spikertrekker (utsparing) for å forebygge riftskader på gods.

Sjåfør Gunnar Svæe er tildelt premie for forslag til kasse for oppbevaring av hjelpemidler som brukes ved biluhell.

Stasjonsbetjent Hermann Flåm er tildelt premie for forslag til oppslagstavle ved vaskerampe, renholdsavdelingen Bergen.

Jernbanefullmektig Asbjørn Monkvik er tildelt premie for forslag til regnstav for salgskonsulentene.

Overkonduktør Sverre Fosseid er tildelt premie for forslag til skyvedører manøvrert med luft.

FORSLAG TIL ELEKTRONISKE FORBEDRINGER

Lokomotivfører Jostein Øien er belønnet med kr 500,— for forslag til sikkerhetsanordning på lokomotiver og motorvogner. Forslaget etterprøves.

Verkstederarbeider Frank Andersen er belønnet med kr 300,— for forslag til montering av kortslutningsbryter for manøvrerstrømkoplinger, alle typer elektriske motorvognsett. Forslaget etterprøves.

Håndverker Asbjørn Andersen er belønnet med kr 400,— for forslag til oppspeningsverktøy for fresing av låshaker til AEG-drivmaskiner.

Elektromesterassistent Harry Søgård er belønnet med kr 600,— for forslag til prøveapparat for selektortelefon, blokktelefon m. m.

Elektroformann Knut Helge er belønnet med kr. 300,— for forslag til togtelefonkontakter på blokktelefonene. Forslaget etterprøves.

Elektroformann i særklasse Steinar Helgesen er belønnet med kr 300,— for forslag til montering av kontrollampe for elektrisk varmeelementer i rør og kaldvannstanker i Eo-vogner.

Verkstedarbeider Jan Nordberg er tildelt premie for forslag til kartotekkort for bruk ved arbeid på spenningsregulator, hjelpekontroller og betjeningsmotor ved Verkstedet Grorud.

Verkstedarbeider Jørg Halvorsen er belønnet med kr 300,— for forslag til prøveapparat for justering av mikrobyter.

Verkmester Reidar Paulsrud og verkstedarbeider Erling Christensen er belønnet med kr 300,— hver for forslag til forbedring vedrørende hovedmotor ELM 802.

Verkstedarbeider Odd Myhre er belønnet med kr 500,— for forslag til montering av nokkekontakter på motoromkobler på lok. El. 8.

FORSLAG TIL FORBEDRINGER VED FORRÅDSAVDELINGEN

Jernbanefullmektig Kjell Jansen er tildelt premie for forslag til ensartet saksarkiv for varegrupper.

FORSLAG TIL MASKINTEKNISKE FORBEDRINGER

Verkstedarbeiderne John Foss og Alf Wilhelmsen er tildelt premie for forslag til tidsbesparende bytting av filter på elektriske lokomotiver.

Ingeniør Kaare Nedberg er tildelt premie for forslag til varmeapparat for avtrekksverktøy for innerringer for sylindriske rullelager.

Vognvisitørene ved Oslo V er tildelt premie for forslag til forbedring av verktøy for skifting av bremseklosser på Minden Deutz bogger.

Verkstedarbeider Erling Aasen er tildelt premie for forslag til innsparing ved bearbeidelse av styrekiler til ringfjærbuffere.

Verkstedarbeider Erland Bjørnsen er belønnet med kr 300,— for forslag til heiseverktøy ved håndtering av panserhjul.

Verkstedarbeiderne Bjarne Underland og Knut Lindum er tildelt premie for forslag til forbedring av sandrør på lokomotiver El. 8.

Lokomotivfører Stig Østraat er tildelt premie for forslag til forandringer og suppleringer lok. type El. 15.

Verkstedarbeiderne Fridtjof Holst og Egil Larsen er belønnet med kr 200,— hver for forslag til forandring av loddehylser for rotorer i drivmotorer til lok. type El. 8.

Verkstedarbeider Olav Lein er belønnet med kr 400,— for 4 forslag til:

Stanse- og pressverktøy til stigeholdere i sovevogner.

Stanseverktøy for nøkler til avlåsning av kranhus på Acker-mannskraner på dieselmotor- og styrevogner.

Knekkverktøy for lister til dørstokker i sovevogner.

Stanseverktøy for lister til instrumentbelysning Di 2 lok.

Verkstedarbeider Walther Nilsen er belønnet med kr 400,— for 5 forslag til:

Koblingsbrett for Webasto-anlegg.

Bedre fordeling av instrumentlys.

Forbedring av ledningsgjennomføring.

Kombinert rele- og koblingsbrett.

Sammenbygging av knivbryter og mikrobryter.

Verkstedarbeiderne Erik Fredsvoll og Arne J. Johansen er tildelt premie for forslag til feste og strammeanordning for belg mellom vogner på mellomdistansesett motorvogn 68b — mellomvogn Bo 31 og styrevogn BFo 3d.

Verkstedarbeider Knut Johansen er belønnet med kr 500,— for forslag til freseapparat for påleggssveis i geideåpningene (lok.t. Di 3).

Verkstedarbeider Erling Aasen er tildelt premie for forslag til innsparing av skruer og muttere til bufferplater.




Nr. 156
Oslo, 14. juni 1971

Meddelelser fra Hovedadministrasjonen

Nr. 156 (170/7).

Selvttenning i presset høy.

Etter oppstått brann under fremføring av vogn lastet med presset høy, ble spørsmålet om selvttenning tatt opp med Norsk Brannvern Forening som etter å ha studert de tilsendte dokumenter bl. a. uttaler:

«Forutsetningen for vår uttalelse er at vi går ut fra at toget var fremført med elektrisk lokomotiv og at det ble undersøkt at det ikke var noen spor av brann i godsvognens gulv (gnister fra bremsing).

Under disse forutsetninger er vi enig i konklusjonen om selvttenning i høyballene. Årsaken til selvttenningen antar vi har vært:

1. Høyet, eller en del av det, har vært fuktig på det tidspunkt det ble presset i baller. Fra det tidspunkt har fuktigheten vært «innestengt» i ballene. Etter innlastingen er de underste ballene kommet under et visst trykk, og den varme som har utviklet seg under selvpoppvarmingsprosessen er blitt akkumulert opp i de pressede baller, som har ligget stablet tett sammen under presenninger i vognen.
2. Eller ballene er under lagring på stasjonen, eller under opplastingen, før presenningen er blitt lagt på, blitt utsatt for nedbør. Den videre utvikling som ved alternativ 1.

Med henblikk på å avverge slike selvttenningsbranner i høy bør det såvidt mulig kontrolleres at ingen baller er unormalt varme ved innlastingen. Hvis slike baller blir liggende en tid på stasjonen før innlasting, bør de tildekkes med presenninger og ligge på tørt underlag for å unngå at de blir så fuktige at selvpoppvarmingsprosessen kommer i gang.»

Fordeles til:

**Stasjonspersonalet
Konduktørpersonalet
Lokomotivpersonalet**

For å unngå selvtetting av høy under den tid sendingen er i jernbanens varetekt i forbindelse med transport bes alt vedkommende personale være spesielt oppmerksomme på det anførte. Trafikanter som melder høy til transport bes orientert om selvtettingsfaren og at NSB ikke er ansvarlig for skade på gods som skyldes selvtetting. Jfr. Befordringsvedtektenes § 71.



Meddelelser fra Hovedadministrasjonen

Nr. 157 (681/162)

Utilsiktet og ubemannet igangsetting Di-lok.

Den 16.3.71 satte et lokomotiv av type Di 2 seg i bevegelse utilsiktet og ubemannet og kolliderte med et godstog. Denne tildragelse resulterte i millionskade.

Det er tidligere registrert flere tilfeller av utilsiktet igangsetting av loktype Di 2 og også tilfeller på andre aggregattyper drevet med forbrenningsmotor. Slik utilsiktet igangsetting er ikke mulig hvis gjeldende forskrifter følges, og man finner det nødvendig omgående å innskjerpe Sikkerhetsreglementets (Trykk 401) § 162 og fellesforskriftenes bemanningsbestemmelser (Trykk 405.5 pkt. 12). Det er kategorisk forbud mot å forlate aggregatet som er i bruk uten at motorene er stoppet og håndbremsen er tiltrukket.

I forskriftene for Di 2 er det videre gitt forbud mot å forlate førerstanden med gående motor uten at håndbremsen er tiltrukket.

Det er flere grunner til at det er uomgjengelig nødvendig å etterkomme de nevnte forskrifter.

Når det gjelder loktype Di 2 er forholdet følgende:

Hvis lokets direktebremseventil etter oppbremsing er satt i midtstilling (og håndbremsene ikke er tiltrukket) vil luften i bremseylindere etter hvert unnvike på grunn av lekkasje og loket blir uten brems. Det vil da komme i bevegelse når:

1. Loket står i fall (stigning).
2. Voith-sperren er blitt stående i driftstilling og pådragsrattet samtidig uforvarende ikke er brakt helt til 0-stilling (mer enn ca. 15° utenfor 0-stilling). Voithvekselen er da innkoblet og omformer-trinnet er fylt med olje. Loket vil da sette seg i bevegelse selv om motorens turtall ligger i tomgangsområdet.

**Fordeles til: Alt lokomotivpersonale
Alle verksteder**

3.a Om teknisk svikt skulle forekomme.

Voith-vekselens luftventil i førerbordet som påvirkes av pådragsakselens sporskive kan ha hengt seg opp i åpen stilling. Selv om Voth-sperren er lagt i stilling utkoblet (sperret) vil da trykkluft strømme til luftventilen på Voth-vekselen og bevirke at omformertrinnet er fylt med olje. Med gående motor vil loket sette seg i bevegelse.

3b. Hvis luftventilen på Voith-vekselen skulle ha hengt seg opp i åpen stilling vil omformertrinnet være fylt med olje og loket med gående motor sette seg i bevegelse selv om ventilen ved pådragsrattet virker tilfredsstillende.

Selv om teknisk svikt som ovenfor omtalt sjelden forekommer, er muligheten dog tilstede. Ved tiltrukket håndbremse er imidlertid en hver risiko eliminert som følge av sådan svikt.