

401

Trykk nr. 401

Trykt i juli 1964

Tjenesteskriver utgitt av Norges Statsbaner

Hovedstyret



SIKKERHETSREGLEMENT

(Sir.)

Gjelder fra og med 1. november 1964.

Fra samme dato oppheves
Tjenestereglement og Signalreglement
av 18. desember 1925, med tillegg.

Jernbaneverket
Biblioteket

NIKOLAI OLSENS BOKTRYKKERI

OSLO 1964

Ex. 1. 3

1. 1. 2. 3.

Liste over rettelsesblad.

Rettelsesbladet skal etter foretatt komplettering av trykket registreres her.

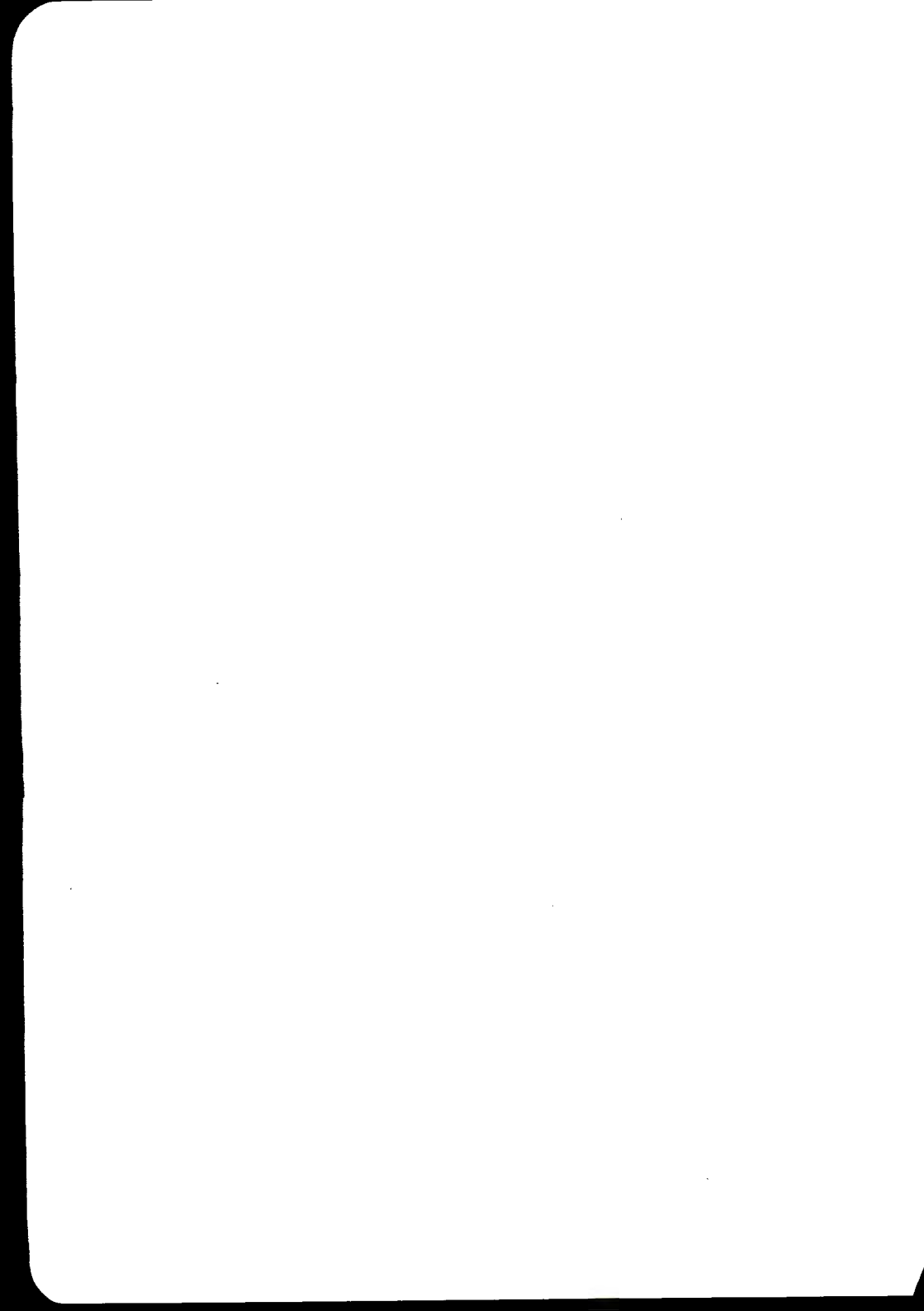
Rettelsesblad			Rettelsesblad			
nr.	Innført		Merknad	nr.	Innført	
	den	av			den	av
1				19		
2				20		
3				21		
4				22		
5	20/250	Mag	Gj. 28.5.1978	23		
6	7/682	Mag	1.12.1982	24		
7	13483	"	1.3.1983	25		
8	1.185	"	1.12.1984	26		
9	20.387	"	1.3.1987	27		
10	24/188	den	15/6.88	28		
11				29		
12				30		
13				31		
14				32		
15				33		
16				34		
17				35		
18				36		

Trykk nr. 401 deles ut til:

Alt personale i sikkerhetstjenesten.

Personale ved Hovedstyret, distriktskontorer, lokomotivstaller, verksteder, elektrotjenesten, elektrifiserings- og jernbaneanleggene i nødvendig utstrekning.

Reglementet skal leveres tilbake når det forlanges eller når jernbanetjenesten fratres.



INNHOLD

Sikkerhetsforskrifter.

Alminnelige bestemmelser.

	Side
§ 1. Banens inndeling	13
§ 2. Hva det forstås med linjen	13
§ 3. Hva det forstås med stasjon	13
§ 4. Hva det forstås med stoppested	13
§ 5. Hva det forstås med holdeplass	13
§ 6. Hva det forstås med hovedspor og sidespor på linjen	13
§ 7. Hva det forstås med stasjonsgrense, innkjørsignalsted og stasjonsområde	14
§ 8. Hva det forstås med linjeblokk, blokkpost og blokkstasjon	14
§ 9. Hva det forstås med blokkstrekning	14
§ 10—14. (Reservennummer)	
§ 15. Hva det forstås med sporveksel, sentralstilt, håndstilt, sikret, tungesikret, forriglet, kontrollåst og låst sporveksel	15
§ 16. Hva det forstås med sporsperre	16
§ 17. Hva det forstås med rullende materiell	16
§ 18. Hva det forstås med lokomotiv	16
§ 19. Hva det forstås med personvogn og godsvogn	16
§ 20. Hva det forstås med tung motortralle	16
§ 21. Hva det forstås med skinnetraktor	17
§ 22. (Reservennummer)	
§ 23. Hva det forstås med togleder, togekspeditør, togfører og lokomotivfører	17
§ 24. Hva det forstås med tog	17
§ 25. Hva det forstås med reisende	18
§ 26. Hva det forstås med togvei og togspor	18
§ 27. Hva det forstås med skifting og skift	19
§ 28. Hva det forstås med største tillatte kjørehastighet	19
§ 29. Hva det forstås med enkeltsporet strekning	19
§ 30. Hva det forstås med dobbeltsporet strekning	19
§ 31. Hva det forstås med enkeltsporet og dobbeltsporet drift	20
§ 32. Kjøring under dobbeltsporet drift	20
§ 33. Hvordan hovedsporene skal angis på dobbeltsporet strekning	20
§ 34. Når det kan avvikes fra dobbeltsporet drift	20
§ 35. Hovedspor på dobbeltsporet strekning ufarbart	21
§ 36—38. (Reservennummer)	
§ 39. Togroute er en ordre	21
§ 40. Ordre om toggangen	21
§ 41. Hva en rute i ruteboka skal inneholde	23
§ 42. Hva det forstås med kryssing og forbikjøring. Angivelse av kryssing og forbikjøring i ruter	24
§ 43. Hva det forstås med passering (gjennomkjøring) av stasjon	25

	Side
§ 44. Hva en rute i rutesirkulære eller ekstratog rute skal inneholde	25
§ 45. Hva en telegrafisk rute skal inneholde	26
§ 46—48. (Reservennummer)	
§ 49. Tog uten rute. Kjøreseddel	27
§ 50. (Reservennummer)	
§ 51. Middelmerke	29
§ 52. Kilometermerker	29
§ 53. Svingskiver og traverser	29
§ 54. Master og andre faste gjenstander i nærheten av spor	30
§ 55—58. (Reservennummer)	
§ 59. Tjenestemenn som skal ha ur.....	30
§ 60. Tjenestemenn i sikkerhetstjenesten	30
§ 61. Ordre som avviker fra gjeldende sikkerhetsbestemmelser	31
§ 62—65. (Reservennummer)	

Bestemmelser vedrørende linjen og linjetjenesten.

§ 66. Banestrekningens tilstand og bevoktning.....	32
§ 67. Sikkerhetsforføyninger og bevoktning av stoppsignal i togtiden	32
§ 68—71. (Reservennummer)	
§ 72. Sidespor på linjen. Låsing av sporveksler m. v.	32
§ 73. Veiovergang i banens plan.....	33
§ 74. Veiovergang med grind- eller bomvakt.....	34
§ 75. Linjebrudd eller annen fare for togs sikkerhet.....	34
§ 76. Ujevnheter ved skinnegangen og andre forhold som gjør det nødvendig å sette ned kjørehastigheten.....	35
§ 77. Vedlikeholds- og andre arbeider på linje, stasjon og kontaktledning	36
§ 78. Vogner på linjen.....	38
§ 79. Vogn som har skilt seg fra tog. Stoppsignal til tog på linjen	41
§ 80. Opplysning om årsaken til stoppsignal på linjen.....	42
§ 81. Alarmsignal og hurtig hjelp.....	42
§ 82. Bruk av tralle på linjen.....	42
§ 83—89. (Reservennummer)	

Bestemmelser vedrørende stasjon og stasjonstjenesten.

§ 90. Når stasjon skal være betjent	44
§ 91. Telefon på stasjon.....	44
§ 92. Ur på stasjon og stoppested.....	44
§ 93. Anbringelse av stasjonsnavn.....	44
§ 94. Belysning av lokaler og plattformer.....	44
§ 95. Togekspeditørtjenesten	44
§ 96. Stasjonsmesterens ansvar for tjenestens utførelse.....	45
§ 97. Daglig inspeksjon av stasjonsområdet. Ansvaret for stasjonens spor, sporveksler og sikkerhetsanordninger.	45
§ 98. Spesiell visitasjon av stasjonens togspor og sporveksler	46

	Side
§ 99. Plikt til å forvisse seg om klar togvei.....	46
§ 100. Togs kjøring over sporveksler på stasjon.....	46
§ 101. Rullende materiell som står på stasjon	46
§ 102. Avsperring eller bevoktning av spor på stasjon	47
§ 103. Bruk av togspor.....	47
§ 104. Togoppgave.....	48
§ 105—110. (Reservennummer)	
§ 111. Skifting i togspor på stasjon	49
§ 112. Rekkefølgen for togs inn- og utkjøring på stasjon.....	50
§ 113. Innkjørsignal	51
§ 114. Frankjøring av tog forbi middel under innkjøring på stasjon	51
§ 115. Innkjørsignal og utkjørsignal fra fast signalapparat....	52
§ 116. (Reservennummer)	
§ 117. Nedsettelse av kjørehastigheten over stasjon under særlige forhold	52
§ 118. Togekspeditørens nærvær på plattform eller ved innkjørsporveksel.....	53
§ 119. Togekspeditørens befaling over toget.....	53
§ 120. Hva som må iakttas før tog sendes.....	53
§ 121. Kjøring av tog før rutetid.....	54
§ 122. Avgangsorte til togføreren. Signalering for passering og for stopp	54
§ 123. Ekspedisjon av tog ved stoppested.....	55
§ 124—129. (Reservennummer)	
§ 130. Stasjon og togmeldinger	56
§ 131. Når kryssing og forbikjøring er tillatt ved sidespor.....	57
§ 132. Midlertidig togmeldingstasjon på sted som ikke har kryssingspor	57
§ 133. Forespørsel om klar linje	58
§ 134. Når avgangsmelding ikke blir besvart	59
§ 135. Mottatt melding om at linjen ikke er klar	59
§ 136. Forandring av kryssing	60
§ 137. Endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning	62
§ 138. Om kjøring av ekstratog.....	63
§ 139. Kjøring av hjelpelokomotiv og kiptog.....	64
§ 140. Fullmakt for stasjon til å iverksette kjøring (innstilling) av hjelpelokomotiv, løselokomotiv og kiptog.....	66
§ 141. Enkeltsporet drift på dobbeltsporet strekning. Ordre om framføring av tog på uriktig spor.....	67
§ 142—148. (Reservennummer)	
§ 149. Disponering av strekning for kjøring av arbeidstog....	68
§ 150. Telegrammer om togangen.....	69
§ 151—155. (Reservennummer)	

Bestemmelser vedrørende tog og togjenesten.

§ 156. Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne....	70
§ 157. Største tillatte akseltrykk.....	70
§ 158. Togs sammensetning og bremsekraft	70
§ 159—161. (Reservennummer)	
§ 162. Bemanning av lokomotiv	71
§ 163. Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn	71
§ 164. Togfører	71

	Side
§ 165. Togførerens ansvar for og befaling over toget.....	72
§ 166. Lokomotivførerens ansvar for togets regelmessige gang	72
§ 167. Ansvar for og hvem som skal utføre koplingen.....	72
§ 168. Konferanseplikt	73
§ 169. Togbetjeningens plikt til å forvise seg om at kryssende tog er kommet.....	74
§ 170. Avgangsignal	74
§ 171. Togførerens aktpågivenhet under kjøringen.....	75
§ 172. Togbetjeningens plikt til å iaktta signaler m. v.	75
§ 173. Signalstopp ved stasjon m. v.	75
§ 174. Kjørehastighet	76
§ 175. Når kjørehastigheten skal settes ned.....	76
§ 176—179. (Reservennummer)	
§ 180. Skyving av vogner i tog	77
§ 181. Flere lokomotiver i ett tog.....	77
§ 182. Når tog hurtigst mulig skal stoppes.....	79
§ 183. Forsering av stigning og snøfonn.....	79
§ 184. Når tog har stoppet på linjen på grunn av lokomotivskade eller annen årsak.....	80
§ 185. Når tog må sette igjen vogner på linjen.....	81
§ 186. Forsiktig kjøring. Hyppig bruk av lokomotivfløyten..	81
§ 187. Når tog har stoppet på linjen for stoppsignal eller for mangel på signal	82
§ 188—200. (Reservennummer)	

Signalforskrifter.

Alminnelige bestemmelser.

	Side
§ 201. Hva det forstås med signaler	83
§ 202. Bestemmelser som gjelder for signalenes bruk	83
§ 203. Signalmidler	83
§ 204. Signalfargenes grunnbetydning	84
§ 205. Dagsignaler og nattsignaler	84
§ 206. Betegnelsen høyre og venstre under signalering	84
§ 207—208. (Reservennummer)	
§ 209. Ansvar for at håndsignalmidler er til stede	84
§ 210. Signalgiving	84
§ 211. Lystring av signaler	85
§ 212. Forbud mot å kjøre forbi stoppsignal	85
§ 213. Når signal for kjøretillatelse mangler	85
§ 214. Solrefleks i lyssignal	86
§ 215. Innkjørsignal for tog i motsatt kjøreretning	86
§ 216. Signalers iakttagelse gjennom speil	86
§ 217. Lysreflekterende stoff på signaler	86
§ 218—222. (Reservennummer)	

Linje- og stasjonssignaler.

Håndsignaler.

§ 223. Håndsignalmidler	87
-----------------------------------	----

Håndsignaler for tog.

§ 224. Signal 1 «Stopp»	88
§ 225. Signal 2 «Varsom»	90
§ 226. Signal 3 «Innkjør»	92
§ 227. Signal 3 «Passér»	93
§ 228. Signal 4 «Klar linje»	94
§ 229. Signal 5 «Avgang»	95
§ 230. Håndsignaler for bremseprøving: Signal 6 «Tilsett bremsen» og signal 7 «Løs bremsen»	96
§ 231. Signal 8 «Kjør fram forbi middel»	98

Håndsignaler for skiftebevegelser.

§ 232. Signal 1 «Stopp»	99
§ 233. Signal 2 «Varsom»	100
§ 234. Signal 9 «Kjør fram» og signal 10 «Bakk»	101

	Side
Signalering med signalfløyte.	
§ 235. Signal 1 «Stopp» Signal 9 «Kjør fram» og signal 10 «Bakk».....	102
Håndsignaler på linjen.	
§ 236. Signal 1 «Stopp»	102
§ 237. Signal 2 «Varsom»	103
§ 238. Signal 12 «Knallsignal»	104
§ 239—242. (Reservennummer)	
Faste signalapparater.	
§ 243. Liste over faste signalapparater	106
§ 244. Faste signalapparater, plassering og ettersyn	106
§ 245. Hva som må iakttas før faste signalapparater kan settes opp, tas i bruk, forandres og nedlegges	107
§ 246. Hovedsignaler	107
§ 247. Innkjørhovedsignal, signal 20 a, 21 og 22	108
§ 248. Utkjørhovedsignal, signal 20 b, 21 og 22	111
§ 249. Blokksignal, signal 20 a og 22	112
§ 250. U-signaler, signal 20 a, 20 b, 21 og 22, Signalering for kjøring på uriktig spor	113
§ 251. Forsignal for innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og blokksignal, signal 23, 24 og 25	114
§ 252. Enkelt innkjørsignalapparat, signal 20 b og 21	116
§ 253. Brusignal og forsignal for brusignal, signal 26, 27 a, 27 b og 28	118
§ 254. Passering av betjent stasjon som har utkjørhovedsignal for vedkommende togvei	120
§ 255. Signalering på ubetjent stasjon, signal 30	120
§ 256. Ugyldige faste signaler	122
§ 257. Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand	123
§ 258. Sikring av togvei på stasjon med sikringsanlegg som er strømløst	125
§ 259. Hjelpesignal, signal 31	127
§ 260. Signal 32, «Vanskelig togvei»	128
§ 261—262. (Reservennummer)	
§ 263. Signal 34 «Spornummersignal»	129
§ 264. Signal 35 «Hovedlinjesignal»	130
§ 265. Signal 36 «Togspsignal»	131
§ 266. Lyssignal for bremseprøving: Signal 37 «Tilsett bremsen» og signal 38 «Løs bremsen»	132
§ 267. Avgangsignal som lyssignal, «A-signal», signal 39 «Avgang»	133
§ 268—271. (Reservennummer)	
§ 272. Høyt skiftesignal, signal 41 og 42	134
§ 273. Dvergsignal, signal 43, 44, 45 og 46	135
§ 274—275. (Reservennummer)	
§ 276. Signalering med lys- og lydsignalapparat under skifting: Signal 48 «Stopp» • Signal 49 «Kjør fram» og signal 50 «Bakk»	138

	Side
§ 277. Sporvekselsignal, signal 51 a, 51 b, 51 c og 51 d.....	139
§ 278. Sporvekselsignal for kryssveksel, signal 52 a, 52 b, 52 c og 52 d.....	142
§ 279. Sporsperresignal: Signal 53 «Sporet sperret» og signal 54 «Sporet fritt».....	143
§ 280—281. (Reservennummer)	
§ 282. Planovergangssignal, signal 55 og 56 og forsignal for planovergangssignal, signal 57 og 58	144
§ 283. Rasvarslingsignal, signal 59 og 60	147
§ 284. Vannstendersignal, signal 61 og 62	148
§ 285. (Reservennummer)	

Signalskiver og signalmerker m. m.

§ 286. Liste over signalskiver og -merker m. m.	150
§ 287. Kontaktlednings signaler, signal 65 a— 65 g	150
§ 288. Signal 66 «Togvei slutt»	155
§ 289. Orienterings signaler, signal 67 a—67 d	155
§ 290. Hastighetssignaler, signal 68 a og 68 b	157
§ 291. Midlertidig hastighetssignal, signal 69 a og 69 b	160
§ 292. Avstandsmerke	162
§ 293. Ugyldighetsmerke	163
§ 294. Planovergangsmerke	163
§ 295. Rasvarslingsmerke	163
§ 296. Fallviser og stigningsviser	164
§ 297. Kurveviser	164
§ 298. Skive for vognvekter	165
§ 299. Orienteringstolper	165
§ 300—302. (Reservennummer)	

Togsignaler.

§ 303. Hva det forstås med togsignaler.....	167
§ 304. Signalmidler	167

Signaler fra tog.

§ 305. Signal 76 «Stopp»	168
§ 306. Signal 77 «Varsom»	169
§ 307. Signal 78 «Ingen avstigning»	169
§ 308—309. (Reservennummer)	

Signaler fra lokomotiv.

§ 310. Signaler gitt med lokomotivfløyten	169
Signal 80 «Gi akt» og «Bemerket»	170
Signal 81 «Bremsar på»	170
Signal 82 «Stopp»	171
Signal 83 «Tog kommer»	171
Signal 84 «Bremsar av»	171
Signal 85 «Beredt»	172
Signal 86 «Alarm, faresignal»	172

Signaler på lokomotiv og tog.

§ 311. Forlamper og baklamper:	
Signal 90 «Forlamper»	
Signal 91 «Baklamper»	173
§ 312—313. (Reservennummer)	
§ 314. Sluttsignal, signal 95 a og 95 b.....	175
§ 315. Signal 96 «Kjøring på uriktig spor»	177
§ 316. Ekstratogsignaler:	
Signal 97 «Ekstratog følger i samme retning»	178
Signal 98 «Ekstratog kommer i motsatt retning»	179
§ 317—318. (Reservennummer)	
§ 319. Signaler på skinnetraktor og tung motortralle.....	181
§ 320—324. (Reservennummer)	
<hr/>	
§ 325. Signaler på lett persontralle og på arbeidstralle.....	181

Sikkerhetsforskrifter.

Alminnelige bestemmelser.

§ 1.

Banens inndeling.

En banestrekning inndeles i linjen og stasjonene.

§ 2.

Hva det forstås med linjen.

Linjen er de deler av banestrekningen som ligger mellom stasjonene og utenfor stasjonsgrensene.

§ 3.

Hva det forstås med stasjon.

Stasjon er et sted på banestrekningen hvor det sendes og mottas togmeldinger. Som togmelding regnes i denne forbindelse også kjøretillatelse gitt ved utkjørhovedsignal som står i avhengighet til linjeblokk.

§ 4.

Hva det forstås med stoppested.

Stoppested er et sted ved linjen hvor det er stasjonert personale for ekspedisjon av reisende og/eller gods, men hvor togmeldinger ikke ekspederes.

§ 5.

Hva det forstås med holdeplass.

Holdeplass er et sted ved linjen hvor tog etter ruten stopper for av- og/eller påstigning, men hvor det ikke er stasjonert personale for ekspedisjon.

§ 6.

Hva det forstås med hovedspor og sidespor på linjen.

Hovedspor er det eller de spor på linjen som forbinder to stasjoner med hverandre.

Alle andre spor på linjen er sidespor.

§ 7.

Hva det forstås med stasjonsgrense, innkjørsignalsted og stasjonsområde.

En stasjons grenser er innkjørsignalstedene.

En stasjons innkjørsignalsteder er de bestemte steder hvor det vises innkjørsignal for tog.

Alle spor som grener ut fra spor innenfor en stasjons grenser, og anlegg som hører til stasjonen og som står i forbindelse med disse spor, regnes til stasjonsområdet.

§ 8.

Hva det forstås med linjeblokk, blokkpost og blokkstasjon.

1. Linjeblokk er et teknisk system hvorved oppnås at et hovedsignal ikke kan vise signal «Kjør» inn på en belagt blokkstrekning.
2. Automatisk linjeblokk er en linjeblokk med hovedsignaler som omstilles automatisk fra «Kjør» til «Stopp» når det dannes ledende forbindelse mellom skinnene på den strekningen signalet gjelder for, og som igjen omstilles til «Kjør» når denne forbindelse opphører.
3. Håndbetjent linjeblokk er en linjeblokk med hovedsignaler som frigis og stilles for hånd.
4. Blokkpost er et sted på linjen som er utstyrt med blokksignal.
5. Blokkstasjon er en stasjon (betjent eller ikke betjent) på en strekning med automatisk linjeblokk hvor hovedsignalene for hovedtogveien(e) er gjort automatisk virkende.

§ 9.

Hva det forstås med blokkstrekning.

1. Normal blokkstrekning er strekningen mellom 2 nabostasjoner, mellom stasjon og naboblokkpost eller mellom 2 naboblokkposter.
På baner med dobbeltspor eller flere hovedspor regnes hvert hovedspor i denne henseende som særskilt strekning.
2. Forlenget blokkstrekning er en strekning som omfatter 2 eller flere normale blokkstrekninger med mellomliggende, ikke betjente stasjoner.

§ 15.

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

1. Sporveksel er en mekanisk innretning som tjener til at rullende materiell kan kjøres fra ett spor over i et annet.
2. Sentralstilt sporveksel er en sporveksel som legges om fra stillverk (stillerapparat).
3. Håndstilt sporveksel er en sporveksel som legges om for hånd.
4. En sporveksel kalles sikret når den er:
 - a) tungesikret
 - b) forriglet
 - c) kontrollåst
 - d) låst eller
 - e) betjent av sporskifter (se trykk 405.2).
5. En sporveksel kalles tungesikret når den er satt i teknisk avhengighet til hovedsignal(er) og/eller dvergsignal(er), slik at den ikke kan legges om når vedkommende signal(er) tillater kjøring over sporvekselen. (Omvendt kan vedkommende signal(er) ikke vise signal som tillater kjøring over sporvekselen, hvis dennes tilliggende tunge ikke slutter helt til stokkskinnen).
6. En sporveksel kalles forriglet når omlegging av den hindres ved spesiell stengeinnretning som frigis fra stillverk (stillerapparat).
7. En sporveksel kalles kontrollåst når omlegging av den hindres ved lås av en slik konstruksjon at sporvekselen må ligge i bestemt stilling for at låsen skal kunne låses, og at låsens nøkkel bare kan tas ut av denne når sporvekselen ligger låst i denne bestemte stilling. Sporvekselen anses som kontrollåst bare hvis nøkkelen er tatt ut av låsen i sporvekselen.
8. En sporveksel kalles låst når omlegging av den hindres ved hjelp av tilskrudd og fastlåst klave når nøkkelen er tatt ut av låsen og oppbevares på betryggende måte.

§ 16.

Hva det forstås med sporsperre.

Sporsperre er en innretning som plasseres på skinnen for å hindre rullende materiells bevegelse i bestemt retning.

Sporsperre kan være håndstilt eller sentralstilt, og kan være kontrollåst eller forriglet.

§ 17.

Hva det forstås med rullende materiell.

Rullende materiell er lokomotiv, vogn, motorvogn, skinnetraktor, sporspenser, vingeplog, roterende snøplog og tung motortralle.

§ 18.

Hva det forstås med lokomotiv.

Med lokomotiv forstås damplokomotiv, elektrisk lokomotiv og diesellokomotiv.

Videre betraktes motorvogn og styrevogn som lokomotiv når togets lokomotivfører (motorvognfører) har sin plass i disses førerrom og derfra manøvrerer toget.

Med løsløkomotiv forstås lokomotiv som kjøres uten vogner. I særlige tilfelle kan løsløkomotiv etter distriktsjefens bestemmelse ta med inntil 2 to-akslede vogner eller 1 fire-akslet vogn.

Virksomt (virksomme) lokomotiv(er) forrest i tog betegnes som forspannlokomotiv (og eventuelt ekstra forspannlokomotiv).

Virksomt lokomotiv som er tilsatt bakerst i tog med forspannlokomotiv, betegnes som hjelpelokomotiv.

§ 19.

Hva det forstås med personvogn og godsvogn.

Personvogn er vogn som er bestemt til personbefordring, herunder restaurantvogn, sanitetsvogn, sykevogn samt postvogn og dessuten konduktørvogn med avdeling for reisende.

Med godsvogn forstås annen vogn som tjener til befordring av gods.

§ 20.

Hva det forstås med tung motortralle.

Tung motortralle er en motordrevet tralle som har så stor vekt at den ikke hurtig kan fjernes fra skinnegangen av én mann.

§ 21.

Hva det forstås med skinnetraktor.

Skinnetraktor er trekkaggregat som har en noe lettere konstruksjon og er enklere å betjene enn lokomotiv.

Skinnetrakterer er som regel bygget med sikte på spesielle gjøremål som skiftetjeneste, vedlikeholdsarbeid på linjen, interne transporter, kjøring av mindre kiptog m. v.

§ 22. (Reservennummer.)

§ 23.

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

1. Togleder er den tjenestemann som på distriktsjefens vegne i henhold til særlig instruks foretar de disposisjoner som måtte være nødvendige eller hensiktsmessige for å opprettholde presis toggang, regelmessig og sikker drift og for avvikling av trafikken.
2. Togekspeditør er den som for tilfellet er befalhavende på stasjon og som sådan har ansvaret for at trafikken avvikles etter gjeldende bestemmelser innen stasjonens område. Han har befaling over toget innenfor stasjonens område (se § 119).
3. Togfører er den tjenestemann i det enkelte tog som har ansvaret for togets framføring i den utstrekning det i henhold til gjeldende bestemmelser tilligger konduktørtjenesten. Han har befaling over toget utenfor de betjente stasjoners område (se §§ 164 og 165).
4. Lokomotivfører er den tjenestemann på lokomotiv som har ansvaret for framføring av toget i den utstrekning det i henhold til gjeldende bestemmelser tilligger lokomotivtjenesten (se § 166).

§ 24.

Hva det forstås med tog.

1. Tog er ett eller flere lokomotiver med eller uten vogner, motorvogn og skinnetraktor med eller uten vogner samt tung motortralle.

2. Ordinære tog er tog som er gitt nummer i gjeldende rutebok eller tillegg til denne, og som kjøres uten særskilt ordre.
Ekstratog er tog som kjøres etter særskilt ordre. Ekstratog betegnes med nummer og/eller bokstav.
3. Med godstog forstås tog som kjøres for framføring av gods og som ordinært ikke har med mer enn 1 vogn (to- eller fire-akslet) for reisende.
4. Med persontog forstås alle andre tog som kjøres for befordring av reisende.
Med ekspress tog forstås persontog med materiell innrettet for store kjørehastigheter.
5. Med kiptog forstås godstog som bare skal kjøres over kortere strekning og som i alminnelighet skal vende tilbake til utgangsstasjonen. Reisende tas ikke med (se dog § 140 pkt. 3).
6. Med arbeidstog forstås tog som kjøres for NSB's interne transporter og som har spesielle arbeidsoppdrag i forbindelse med linjevedlikehold, elektrifisering o. l.

§ 25.

Hva det forstås med reisende.

Reisende er alle personer som befordres på jernbanen, dog ikke tjenstgjørende jernbanetjenestemenn, posttjenestemenn, pass- og tolltjenestemenn, spisevognbetjening og personer som følger med for tilsyn av levende dyr, gods eller vogner.

§ 26.

Hva det forstås med togvei og togspor.

Stasjonenes spor nummereres i bestemt rekkefølge og benevnes med sitt nummer.

Togvei er det eller de spor eller deler av ett eller flere spor innenfor en stasjons område som alene eller tilsammen er bestemt for togs kjøring på stasjonen.

Med togspor forstås spor på stasjon som er beregnet på å brukes ved inn- og utkjøring av tog.

Med hovedtogspor forstås det togspor som tog kjører når sporvekslene ligger i normalstilling.

Med avviketogspor forstås alle andre togspor.

På stasjoner på dobbeltsporet strekning er det ett hovedtogspor for hver kjøreretning.

§ 27.

Hva det forstås med skifting og skift.

Skifting er bevegelser med rullende materiell som gjøres i den hensikt å få flyttet materiellet innen stasjonens eller sidesporets område (se trykk 405.2).

Skift er det rullende materiell som skal flyttes.

§ 28.

Hva det forstås med største tillatte kjørehastighet.

1. Et togs største tillatte kjørehastighet er den hastighet som er fastsatt for vedkommende tog på grunnlag av togets art og normale sammensetning (største tillatte akselantall og utstyr med bremses), og som er i samsvar med den største kjørehastighet som er fastsatt for vedkommende banestrekning, togslag og lokomotivtype.
2. Et lokomotivs største tillatte kjørehastighet er den hastighet som til enhver tid er fastsatt for vedkommende lokomotiv, og som er betinget av dets konstruksjon og tilstand.
3. Den største tillatte kjørehastighet over en banestrekning er den hastighet som til enhver tid er fastsatt for vedkommende strekning og togslag, og som er betinget av banestrekningens konstruksjon og tilstand (se § 174).

§ 29.

Hva det forstås med enkeltsporet strekning.

Enkeltsporet strekning er en banestrekning med ett hovedspor mellom stasjonene.

§ 30.

Hva det forstås med dobbeltsporet strekning.

Dobbeltsporet strekning er en banestrekning med to hovedspor mellom stasjonene, beregnet på dobbeltsporet drift.

§ 31.

Hva det forstås med enkeltsporet og dobbeltsporet drift.

1. Ved enkeltsporet drift kjøres togene i begge retninger på det samme hovedspor.
2. Ved dobbeltsporet drift kjøres togene normalt på det ene hovedspor i *en* retning og på det annet hovedspor i motsatt retning.

§ 32.

Kjøring under dobbeltsporet drift.

Ved dobbeltsporet drift skal togene mellom stasjonene normalt kjøre på høyre spor i togets kjøreretning.

Høyre spor i togets kjøreretning er i dette reglements forstand «riktig spor» og

venstre spor i togets kjøreretning «uriktig spor» for vedkommende tog.

§ 33.

Hvordan hovedsporene skal angis på dobbeltsporet strekning.

Hovedsporene på en dobbeltsporet strekning angis ved til vedkommende spor å tilføye den retning som dette normalt skal trafikkeres av tog.

F.eks.:

«Hovedspor Oslo—Ski», som er det spor som tog i retning fra Oslo til Ski skal kjøre.

«Hovedspor Ski—Oslo» er det spor som tog i retning fra Ski til Oslo skal kjøre.

§ 34.

Når det kan avvikes fra dobbeltsporet drift.

På dobbeltsporet strekning kan det etter distriktssjefens (toglederens) særlige ordre avvikes fra dobbeltsporet drift i følgende tilfeller:

- a) Når det ene hovedspor er ufarbart (se § 35).
- b) For arbeidstog og når vogner skal føres ut på linjen.
- c) For tilbakekjøring av hjelpelokomotiv (se § 139).
- d) For kjøring av vogner fra stasjon til sidespor (se § 139) som går ut fra vedkommende hovedspor.

På strekninger med linjeblokk kan tilbakekjøring av hjelpelokomotiv og utkjøring av vogner som nevnt under punktene c og d, skje når det finnes hensiktsmessig og strekningen er utstyrt med U-signaler (se § 250). For øvrig må det begrenses mest mulig.

Når det er anordnet automatisk linjeblokk for kjøring på uriktig spor, kan distriktsjefen avvike fra dobbeltsporet drift også i andre tilfelle enn nevnt foran.

§ 35.

Hovedspor på dobbeltsporet strekning ufarbart.

Er det ene hovedspor på en dobbeltsporet strekning helt eller delvis ufarbart så strekningen må brukes som enkeltsporet skal det foreligge ordre fra distriktsjefen (toglederen) om enkeltsporet drift.

Uten slik ordre er det forbudt togekspeditør å sende og togfører og lokomotivfører å føre tog på uriktig spor utenfor stasjonsområdet (se § 141).

Om signalering ved kjøring på uriktig spor og under enkeltsporet drift på dobbeltsporet strekning, se §§ 250 og 315.

§ 36—38. (Reservennummer.)

§ 39.

Togrute er en ordre.

En togrute er en ordre. Alle tjenestemenn som får utlevert ruten, plikter å sette seg inn i denne og å følge dens bestemmelser.

§ 40.

Ordrer om toggangen.

1. Ordre om kjøring eller innstilling av tog sendes ut som:
 - a) Rutebøk.
 - b) Tillegg til rutebok.
 - c) Rutesirkulære.
 - d) Ekstratogrute.
 - e) Rutetelegram.
 - f) Telegrafisk ordre.
2. Rutebok. Ruter for ordinære tog skal tas inn i ruteboka. Videre bør ruter for ekstratog som ventes å bli kjørt ofte, tas inn i ruteboka. Denne betegnes som «Rutebok for Østfoldbanen», «Rutebok for Hamar distrikt» osv. Ruteboka gis nytt nummer for hver rutesesong. Nummeret fastsettes av Hovedstyret.
3. Tillegg til rutebok. Ordre som medfører varig forandring i ruteboka eller som supplerer denne, sendes som regel ut som tillegg til rutebok. Tillegg til rutebok nummeres fortløpende for hver rutesesong slik: «Tillegg nr. 1 til rutebok nr. . . . for Østfoldbanen» osv.

4. Rutesirkulære. Ordre om kjøring av ekstratog eller innstilling av tog kan sendes ut som rutesirkulære når det gjelder flere tog eller et lengre tidsrom eller hvis det av andre grunner er nødvendig å sende ordren til alt personale i sikkerhetstjeneste på vedkommende strekning.

Som rutesirkulære kan også sendes ut ordre om mindre forandringer i rutebok med tillegg eller supplerende bestemmelser til denne når utsendelse av tillegg ikke er hensiktsmessig (eks. endring i sporbruk, kjørehastigheter, endring med hensyn til betjening av stasjoner, togstopp m. v.).

Likeså kan andre ordrer som direkte vedrører toggangen, sendes ut som rutesirkulære når det gjelder flere tog eller et lengre tidsrom (eks. ordre om linjebrudd).

Rutesirkulærer nummereres fortløpende for hver rutesesong med henvisning til rutebokas nummer, eks.: «Rutesirkulære nr. 1/112», hvor tallet etter skråstreken angir rutebokas nummer.

5. Ekstratogrute. Ordre om kjøring av ekstratog eller innstilling av tog m. v. en enkelt bestemt dag (dato) eller enkelte bestemte dager (datoer) sendes ut som ekstratogrute.

Ekstratogruter nummereres fortløpende i kalenderåret.

6. Rutetelegram. Telegrafisk ordre om kjøring av ekstratog, innstilling av tog, anordning av linjebrudd m. v. kan når det anses hensiktsmessig og tiden tillater det, trykkes (stensileres) og sendes stasjonene med tog.

Slik telegrafisk ordre benevnes rutetelegram og gis signal TPS.

Rutetelegrammer nummereres fortløpende i kalenderåret på samme måte som ekstratogruter.

Rutetelegram skal for øvrig i enhver henseende betraktes som telegrafisk ordre.

7. Telegrafisk ordre. Ordre om kjøring av ekstratog, innstilling av tog, anordning av linjebrudd m. v. kan sendes ut som telegram (signal TPS). Se § 45 om telegrafisk rute, og § 49 om ordre for tog uten rute.
8. Ved overgang til ny rutetermin oppheves normalt rutebok med tillegg og rutesirkulærer for den gamle rutetermin.
9. Rutesirkulære, ekstratogrute, rutetelegram og tillegg til rutebok skal trykkes på rødt papir.

10. Ordre om ekstratog må ikke sendes ut tidligere enn 8 dager før ordren skal tre i kraft, uten at den omerindres.
11. Utsending, fordeling av og erkjennelse for ordre om kjøring og innstilling av tog m. v. skal foretas etter bestemmelsene i trykk 405.1.
12. Om bekjentgjøring og kjøring av kongelig ekstratog gjelder særlige bestemmelser.

§ 41.

Hva en rute i ruteboka skal inneholde.

Ruten for hvert enkelt tog i ruteboka skal som regel inneholde:

1. Togslag og togets nummer og/eller bokstav.
2. Hvilke dager og over hvilken strekning samt i tilfelle i hvilket begrenset tidsrom toget kjøres.
3. Hvilke vognklasser for reisende toget i tilfelle fører.
4. Hvis toget er forutsatt kjørt håndbremsset, skal dette angis.
5. Togets største tillatte akselantall (Aks.) og kjørehastighet (Sth.).
6. Om toget kjøres med lokomotivfører som togfører.
7. Avstand i kilometer mellom stasjoner, blokkposter og i tilfelle stoppesteder hvor toget stopper.
8. Om strekningen eller en del av denne er dobbeltsporet.
9. Navn på:
 - a) Utgangs-, ende- og mellomliggende stasjoner og blokkposter.
 - b) Stoppesteder (og eventuelt holdeplasser) som toget skal stoppe ved.
10. Om strekningen eller en del av denne har fjernstyring, automatisk linjeblokk eller håndbetjent linjeblokk.
11. Signalbilde som hovedsignal ordinært skal vise for toget ved innkjøring på stasjon og ved blokkpost, samt tegn for signal «Kjør» fra enkelt innkjørsignalapparat.
12. Nummer på det spor på stasjon som toget ordinært skal føres inn på.
13. Tid for ankomst, opphold, avgang eller for signalstopp ved stasjon og stoppested eller for passering av stasjon.
14. Tegn for ubetjent stasjon og stoppested, for fast stopp med kortvarig opphold, for signalstopp ved betjent stasjon og stoppested og for «stopp om det trengs» ved ubetjent stasjon, stoppested og ved holdeplass.
15. Signalbilde som hovedsignal ordinært skal vise for toget ved utkjøring fra stasjon.

16. Kryssinger på stasjon på enkeltsporet strekning og forbikjøringer på stasjon på enkeltsporet og dobbeltsporet strekning. Navn på stasjon og tilhørende angivelser hvor kryssing eller forbikjøring skal foregå, skal understrekes.

§ 42.

Hva det forstås med kryssing og forbikjøring.

Angivelse av kryssing og forbikjøring i ruter.

1. Definisjon av kryssing og forbikjøring.
 - a. Med kryssing forstås at et tog ikke skal kjøre fra en bestemt stasjon ut på en blokkstrekning før et annet tog i motsatt kjøreretning er kommet inn på denne stasjon fra samme blokkstrekning.
 - b. Med forbikjøring forstås at 2 tog i samme kjøreretning nytter samme blokkstrekninger på begge sider av en stasjon og forandrer rekkefølge ved kjøring fra denne.
2. Kryssing og forbikjøring skal angis i togenes ruter.

For kryssingsangivelser gjelder følgende regler:

- a. På enkeltsporet strekning.

Et hvert togmøte mellom tog med motsatt kjøreretning skal angis som kryssing når togene bruker samme blokkstrekning på begge sider av kryssingstasjonen

Ved togs utgangs- og endestasjon angis kryssing mellom 2 tog bare når begge tog kjører over samme blokkstrekning og forskjellen mellom den rutemessige ankomsttid og avgangstid på stasjon hvor togene skal krysse, er 2 timer eller mindre og det i mellomtiden ikke kommer eller går andre tog etter rute over samme blokkstrekning.

- b. På strekning med dobbeltspor og på strekning med både dobbeltspor og enkeltspor.

Når 2 tog som kjører på hvert sitt hovedspor, møtes på en dobbeltsporet strekning, angis togmøtet ikke som kryssing hvis ruten for ett eller begge de to tog bare omfatter dobbeltsporet.

Hvis 2 tog skal kjøre både over en dobbeltsporet og en direkte tilsluttet enkeltsporet strekning, og togene etter ruten skal møtes på dobbeltsporet, angis kryssing på grensestasjonen mellom den dobbeltsporte og den enkeltsporte strekning etter reglene i ovenstående pkt. 2 a, annet avsnitt.

Når 2 tog etter ruten skal møtes på en dobbeltsporet strekning som ligger mellom 2 enkeltsporte strekninger, og det ene tog skal kjøre både over de 2 enkeltspor og dobbelt-

sporet, og det annet tog skal kjøre bare over det ene enkeltspor og dobbeltsporet, skal kryssing angis på grensestasjonen mellom dobbeltsporet og den enkeltsporte strekning som er felles for begge tog, etter reglene i foranstående pkt. 2 a, annet avsnitt.

Kjører de 2 tog over begge de enkeltsporte strekninger som er tilsluttet dobbeltsporet, og togene etter ruten skal møtes på dobbeltsporet, angis kryssing for hvert enkelt tog på den grensestasjon hvor toget kjører ut av dobbeltsporet, etter reglene i foranstående pkt. 2 a, annet avsnitt.

I de ovenanførte tilfelle foregår således kryssingen senest på dobbeltsporets endestasjon i kjøreretningen. Under enkeltsporet drift på dobbeltspor anvendes reglene for enkeltspor.

§ 43.

Hva det forstås med passering (gjennomkjøring) av stasjon.

Ved togs passering (gjennomkjøring) av stasjon forstås at et tog som kommer til stasjonen, kjører inn på denne og fortsetter ut på neste blokkstrekning uten å stoppe på stasjonen.

§ 44.

Hva en rute i rutesirkulære eller ekstratogrute skal inneholde.

En rute for ekstratog som sendes ut som rutesirkulære eller ekstratogrute, skal inneholde:

1. Overskrift.
2. Ukedag og dato eller tidsrom for togets kjøring.
3. Togslag og togets nummer og/eller bokstav.
4. Hvilken strekning toget skal kjøre.
5. Hvilke vognklasser for reisende toget i tilfelle fører.
6. Om toget er forutsatt kjørt håndbremset.
7. Om toget i tilfelle kjøres med lokomotivfører som togfører.
8. Togets største tillatte akselantall (Aks.) og kjørehastighet (Sth.).
9. Navn på:
 - a) Utgangs-, ende- og mellomliggende stasjoner.
 - b) Stoppesteder (og eventuelt holdeplasser) som toget skal stoppe ved.
10. Nummer på det spor på stasjon som toget skal føres inn på.
11. Tid for ankomst, avgang eller signalstopp ved stasjon og stoppested eller for passering av stasjon.

12. Hvilke stasjoner som i tilfelle ikke er betjent. Det samme gjelder stoppesteder hvor toget skal stoppe.
13. Kryssinger og forbikjøringer. Navn på stasjon og tilhørende angivelser hvor kryssing eller forbikjøring skal foregå, skal understrekes.
14. Om og i hvilken utstrekning ekstratogets kjøring medfører endringer i ruten for andre tog.

§ 45.

Hva en telegrafisk rute skal inneholde.

Når rute for ekstratog må bekjentgjøres ved rutetelegram eller telegrafisk ordre, skal denne i korteste form inneholde:

1. Dag og dato for togets kjøring.
2. Togslag og togets nummer og/eller bokstav.
3. Avgangstid fra utgangsstasjon og ankomsttid til bestemmelsesstasjon samt eventuelt i hvilken utstrekning toget skal stoppe underveis.
4. Kryssinger og forbikjøringer.
5. For å angi i hvilken rekkefølge ekstratoget og andre tog med samme kjøreretning skal kjøre i de tilfelle rekkefølgen ikke er tydelig angitt ved klokkeslett, kryssinger m. v., skal det i ruten angis «foran» hvilket eller «etter» hvilket annet tog ekstratoget skal kjøre, eventuelt «mellom» hvilke tog.
6. Hvilke stasjoner som i tilfelle ikke er betjent for ekstratoget. Dette gjelder også rute for ekstratog som kjøres istedenfor innstilt tog.
7. Om toget kjøres med lokomotivfører som togfører.

§ 46—48. (Reservennummer.)

§ 49.

Tog uten rute. Kjøreseddel.

1. Tog som man vanskelig kan sette opp rute for på forhånd, f. eks. sporrensertog og andre arbeidstog, løsløkomotiv, inspeksjonstog, tung motortralle og visse kiptog, skal etter ordre fra distriktsjefen (toglederen) ekspederes fra stasjon til stasjon på forespørsel om klar linje, togmeldinger og bruk av kjøreseddel.

Tog som kjøres etter Sir. § 49, kan ikke ta med reisende. Unntak kan dog gjøres av distriktsjefen under spesielle forhold, se § 138 og § 140 pkt. 3.

2. Ordren skal inneholde:
 - a) Ukedag og dato for togets kjøring samt avgangstid fra utgangsstasjonen.
 - b) Hvilken strekning toget skal kjøre, og at kjøringen foregår etter Sir. § 49.
 - c) Hvilke stasjoner som i tilfelle ikke er betjent for toget.
 - d) Om toget i tilfelle kjøres med lokomotivfører som togfører. For kiptog, arbeidstog og løsløkomotiv kan det i stedet for avgangstid angis mellom hvilke tog som kjøres etter rute, kjøringen skal foregå.
3. Ordren sendes til de stasjoner som berøres av kjøringen, og til togbetjeningen i ekstratoget (se trykk 405.1).
4. Togekspeditøren skal skrive ut kjøreseddel i 2 eksemplarer. Det ene eksemplar leveres til togføreren og det annet eksemplar til lokomotivføreren, eventuelt gjennom togføreren. Kjøres toget med lokomotivfører som togfører, bortfaller det ene eksemplar.

Overlevering av kjøreseddel innebærer ikke tillatelse til kjøring fra stasjon før avgangsordre og/eller avgangssignal er gitt.

Om forsiktig kjøring og hyppig bruk av lokomotivfløyten, se § 186.
5. Kryssing- og forbikjøringstasjoner for tog som kjøres uten rute, fastsettes av togekspeditørene på vedkommende stasjoner.

Det skal forholdes slik:

- a. Når et tog som kjøres uten rute, skal krysse tog som har fast stopp eller stopp på signal fra stasjonen, skal togekspeditøren gi togbetjeningen i disse tog ordre om kryssingen. Denne ordre kan gis muntlig etter at toget er kommet inn på stasjonen. Hvis det er grunn til å

iakta særlig forsiktighet, kan det forholdes som bestemt i pkt. b.

- b. Når et tog som kjøres uten rute, skal krysse et tog som etter ruten ikke stopper fast eller på signal fra stasjonen, forholdes på følgende måte:

Har kryssingstasjonen faste innkjørsignalapparater, skal det i størst mulig utstrekning sendes forhåndsunderretning om kryssingen til det tog som kjøres etter rute, idet togekspeditøren sender ordre til togekspeditøren og togbetjeningen på en foranliggende stasjon (underretningstasjon) ved slikt telegram (TSX):

«Tog skal i dag krysse ekstratog uten rute i»

Underretningstasjonen skal i tilfelle sørge for at toget stoppes for levering av ordren til togbetjeningen, og togføreren skal kvittere for mottakelsen. Togekspeditøren sender deretter sålydende telegram til kryssingstasjonen: «Togbetjeningen i tog har fått ordre om kryssing med ekstratog uten rute i»

Hvis det ikke har vært mulig å underrette togbetjeningen på forhånd, eller kryssingstasjonen ikke har mottatt noe telegram fra underretningstasjonen om at togbetjeningen har fått ordren, skal kryssingstasjonen vise stoppsignal fra innkjørhovedsignal eller enkelt innkjørsignalapparat mot det tog som kjøres etter rute inntil det annet tog er kommet og har stoppet på stasjonen.

Hvis lokomotivføreren gir signal 85 «Beredt», og det blir forholdt etter reglene for dette signal i § 310, kan det tog som kjøres etter rute, tillates å kjøre inn på stasjonen selv om det annet tog ikke er kommet og har inntatt sin plass.

Har ikke kryssingstasjonen faste innkjørsignalapparater, skal det alltid nyttes forhåndsunderretning som omhandlet foran, til det tog som kjøres etter rute. Er telegram fra underretningstasjonen ikke mottatt, skal toget stoppes foran innkjørsignalstedet og lokomotivføreren skal underrettes om kryssingen.

- c. Når et tog som kjøres uten rute, skal kjøre forbi eller kjøres forbi av et tog, skal togekspeditøren gi togbetjeningen i disse tog muntlig ordre om forbikjøringen. Finner togekspeditøren det formålstjenlig (f. eks. for å unngå ekstra stopp av tog) eller det er grunn til å iakta særlig forsiktighet, skal han sende ordren til togekspeditøren og togbetjeningen på en foranliggende stasjon (underretningstasjon) ved slikt telegram (TSX):

«Tog skal i dag kjøre forbi ekstratog uten rute i»

Togekspeditøren skal levere telegrammet til togbetjeningen og deretter sende sålydende telegram til forbikjøringstasjonen:

«Togbetjeningen i tog har fått ordre om at toget skal kjøre forbi ekstratog uten rute i»

6. På strekning med virksom linjeblokk gjelder for tog som kjøres uten rute, følgende:
- a. Forespørsel og kjøreseddel sløyfes.¹⁾ Tog som får signal for passering, kan passere. Hver betjent stasjon skal umiddelbart før togets avgang (passering) underrette nærmeste fremadliggende betjente stasjon ved slik melding:
«Tog går fra nå.»
Er linjepersonalet ikke underrettet, skal det forholdes etter § 138 pkt. 4.
 - b. Når tog som i henhold til ordre i rutebok eller rutesirkulære kjøres fast etter § 49, blir forsinket så det mister sin vanlige plass i togordningen, skal stasjonene underrette nærmeste fremadliggende betjente stasjon om dette, for at vedkommende stasjon på forhånd kan bli orientert av hensyn til sporbruken. Dessuten skal stasjonene forholde som foreskrevet i foranstående pkt. a.

§ 50 (Reservennummer.)

§ 51.

Middelmerke.

Ved alle spor som møter eller krysser hverandre, skal middelmerke være påmalt (på satt) for å markere det punkt som man kan føre rullende materiell til på sporet uten å hindre kjøring av rullende materiell på nabosporet.

§ 52.

Kilometermerker.

Merker skal være satt opp langs linjen for hver kilometer. Tallene på disse skal ved dagslys uten vanskelighet kunne leses fra tog i fart.

Dessuten settes opp merker for hver 100 meter.

§ 53.

Svingskiver og traverser.

Svingskiver og traverser (skyvebruer) må ikke legges i togspor unntatt i enden av buttspor.

¹⁾ Se dog § 149 pkt. 5.

§ 54.

Master og andre faste gjenstander i nærheten av spor.

1. Master og andre faste gjenstander skal normalt plasseres slik at avstanden mellom minste tverrsnitt «A» og nærmeste kant av mast eller gjenstand blir minst 40 cm i en høyde over nærmeste skinnetopp fra 1,5 til 3,5 m.
2. Master og liknende som nødvendigvis må plasseres nærmere, samt pillarer, brukar m. v. som står nærmere minste tverrsnitt «A» enn 40 cm og som anses farlige for personalet, skal merkes på iøynefallende måte, eventuelt utstyres med mastevarsler (fjærende stropper).
3. Også faste gjenstander som midlertidig kommer innenfor det profil for minste tverrsnitt som gjelder for vedkommende strekning, skal merkes og varsles på ovennevnte måte. Slike tilfeller skal dessuten kunngjøres for personalet ved sirkulære fra distriktsjefen.

§ 55—58. (Reservennummer.)

§ 59.

Tjenestemenn som skal ha ur.

Lokomotivfører, togfører og personale som i sin tjeneste må ferdes på linjen, skal ha ur på seg i tjenesten.

§ 60.

Tjenestemenn i sikkerhetstjenesten.

1. Ingen tjenestemann må settes til å utføre sikkerhetstjeneste ved linje, på stasjon eller i tog uten å være prøvet og godkjent til det i samsvar med de regler som gjelder for stillingen. Vedkommende må ha fylt 18 år og ha erklæring fra en lege, godkjent av Hovedstyret, om at han tilfredsstillter de fastsatte krav til helbred, syn, hørsel og fargesans.

Personale som

- a) har eller har hatt en sinnslidelse,
 - b) lider eller har lidt av epilepsi,
 - c) lider av sukkersyke som nødvendiggjør behandling med insulin eller andre medikamenter mot sukkersyke,
 - d) lider av andre sykdommer, f. eks. hjertekarsykdommer må ikke brukes i sikkerhetstjeneste uten etter uttalelse fra spesialist og med bedriftslegens og Hovedstyrets godkjennelse.
2. Enhver foresatt skal forvise seg om at de tjenestemenn som er underordnet ham og som skal utføre sikkerhetstjeneste, er

tildelt de instrukser som gjelder for tjenesten, er tilstrekkelig instruert og fullt ut forstår de gjøremål som pålegges dem.

3. Alle tjenestemenn som har med sikkerhetstjeneste å gjøre, skal være seg bevisst at de reisendes og deres eget liv og helse kan avhenge av nøyaktighet i tjenesten, og at driftens sikkerhet kan bli forstyrret ved den minste unøyaktighet like overfor de gitte forskrifter.

Jernbanens tjenestemenn er pliktig til samvittighetsfullt og med omtanke å følge sikkerhetsforskriftene og å utføre sitt arbeid med sindighet og med den raskhet som er nødvendig.

§ 61.

Ordre som avviker fra gjeldende sikkerhetsbestemmelser.

Ordre som inneholder avvikelser fra det som er foreskrevet i dette reglement eller i andre bestemmelser fra Hovedstyret, kan bare i nødsfall gis av vedkommende distriktsjef (togleder). Slik ordre bør om mulig gis skriftlig, forat misforståelse ikke skal oppstå. Selv om den gis muntlig, må den underordnede likevel ikke vegre seg for å etterkomme den, men den foresatte som har gitt ordren, har i så tilfelle ansvaret dersom skade oppstår på grunn av at innholdet misforstås.

Distriktsjefen skal sende innberetning til Hovedstyret om slik ordre med nødvendig opplysning og begrunnelse.

§ 62—65. (Reservennummer.)

Bestemmelser vedrørende linjen og linjetjenesten.

§ 66.

Banestrekningens tilstand og bevoktning.

1. Banestrekningen skal til enhver tid holdes i slik stand at tog uten fare kan kjøre med den for strekningen største tillatte hastighet.
2. Det rom som over og til siden av hvert spor og mellom skinnene skal holdes klart for togs fri passasje, må være i samsvar med de fastsatte bestemmelser for minste tverrsnitt (se trykk 402).
3. Løse gjenstander som legges i opplag langs linjen, skal ha en avstand av minst 2 meter fra nærmeste skinne. Denne bestemmelse gjelder dog ikke gjenstander som midlertidig må legges opp til fremme av et arbeid som er under utførelse (se pkt. 2).
4. Gjerde av minst 1,10 meters høyde skal være satt opp og vedlikeholdt overalt hvor inngjerding er påbudt.
5. Bevoktning og visitering av banestrekning skal foretas i den utstrekning, til den tid og på den måte som distriktsjefen bestemmer (se trykk 370.4 og 370.5).

§ 67.

Sikkerhetsforføyninger og bevoktning av stoppsignal i togtiden.

Enhver sikkerhetsforføyning skal iverksettes som om tog ventes når som helst.

Oppsatt stoppsignal skal så vidt mulig være bevoktet når tog ventes (se § 80).

I sterk vind, mørke og usiktbart vær skal håndsignaler som er satt opp, hyppig etterses.

§ 68—71. (Reservennummer.)

§ 72.

Sidespor på linjen. Låsing av sporveksler m. v.

1. Sporveksler må ikke legges inn i eller tas ut av hovedspor på linjen uten etter ordre fra distriktsjefen. Ordren skal tildeles alt vedkommende personale. Når det gjelder innlegging av sporveksel til nytt sidespor, skal det gis opplysning om

hvordan sidesporet grener ut fra hovedsporet, om låstyppe, om største tillatte kjørehastighet over sporvekselen og om hvilken stasjon sidesporet er underlagt.

2. Sidespor på linjen skal være utstyrt med sporsperre i foreskreven avstand innenfor middel mot hovedspor, eller med avledende sporveksel. Sporsperren (den avledende sporveksel) skal være utstyrt med kontrollås eller rigel i avhengighet til sporvekselen i hovedsporet. Når skifting ikke foregår, skal denne sporveksel være kontrollåst (forriglet) i stilling for klart hovedspor, mens sporsperren (den avledende sporvekselen) skal være kontrollåst i sperrende (avledende) stilling.

§ 73.

Veiovergang i banens plan.

1. Planovergang over spor for vei (gate) skal være forsynt med grinder, bommer eller annet tilfredsstillende stengsel, som kan holde veifarende tilbake når tog passerer. Jevngodt med slikt stengsel regnes signal som Samferdselsdepartementet har godkjent. Når det gjelder offentlig vei på landet eller gate i by, må departementet gi særskilt tillatelse for de enkelte overganger hvis signal skal brukes istedenfor mekanisk stengsel.
2. Når veiovergangens stengsel betjenes på avstand eller virker automatisk, skal det ved overgangen være anbrakt en klokke, som ringer til varsel for veifarende før stengselet beveges for sperring av veien.
3. Ved alle offentlige veier (gater) som krysser jernbanen i plan, skal det være satt opp særlige varselmerker («Andreas-kors») for ferdsele på veien.
4. Ved ubevoktet planovergang med grind eller bom skal det på hver side av sporet og på iøynefallende måte være satt opp følgende advarsel:

*Varsam — tog
steng grinda.*

5. Ved elektrisk drevne baner skal det ved alle veier (gater) som krysser banen i plan, være satt opp advarselsskilter etter gjeldende tegninger på hver side av linjen og så synlig som mulig.
6. Er snøforholdene slik at grinder eller annet stengsel ikke kan brukes uten vesentlig ulempe, kan de midlertidig fjernes, for

offentlige veier etter overenskomst med vedkommende veimyndighet og for private veier etter ønske av vedkommende bruksberettigede.

7. Om forskrifter for planoverganger, se trykk 426.1.

§ 74.

Veiovergang med grind- eller bomvakt.

Veiovergang hvor det er grindvakt, skal holdes åpen for veifarende og bare stenges når tog ventes. Vakten skal kjenne tiden for togs passering. I samsvar med dette må stengingen innrettes slik at det verken blir opphold for togene eller unødige hindring for ferdselen på veien.

I mørke og i usiktbart vær eller når utsikten hindres av annen årsak, skal stenging foretas i god tid før tog etter ruten ventes.

Vakten skal ikke forlate sin post etter at overgangen er stengt, men vise signal «Klar linje» for toget. Så snart toget har passert, åpnes overgangen straks for de veifarende.

§ 75.

Linjebrydd eller annen fare for togs sikkerhet.

1. Oppdages linjebrydd eller oppstår det annen fare så tog ikke kan kjøre sikkert, skal stoppsignal straks settes opp til begge sider for det farlige sted som bestemt i § 236.
2. Stoppsignal skal først settes opp i den retning som tog først ventes fra. Det farlige sted og signalet skal så vidt gjørlig bevaktes.
3. Hvis skaden kan utbedres før tog skal passere, skal dette gjøres hurtigst mulig, men først etter at stoppsignaler er satt opp som ovenfor anført.
4. Når skaden ikke kan utbedres med den hjelp som has for hånden, før tog kommer, skal det — så snart stoppsignaler er satt opp — sørges for at melding straks blir gitt til den stasjon som i tilfelle gjennom telefon hurtigst kan nås. Denne stasjon skal snarest underrette toglederen og nærmeste stasjon på hver side av bryddstedet.
Om bruk av D-signal og kontrollmiddel på togmeldingsapparatet, se trykk 404.1.
5. Oppsatte stoppsignaler må ikke byttes om med annet signal eller tas bort før linjen er farbar. Når signalene tas bort eller byttes om med varsomsignaler, skal vedkommende tjenestemann underrette den stasjon som hurtigst kan nås. Denne

stasjon skal snarest underrette toglederen og nærmeste stasjon på hver side av bruddstedet.

Når tog er blitt stoppet på linjen foran et farlig sted, skal vedkommende tjenestemann melde av til togføreren eller lokomotivføreren når toget kan fortsette.

6. Er fare oppstått ved feil i den elektriske kontaktledning slik at en eller flere seksjoner av ledningen må koples ut, skal avstanden fra det farlige sted til stoppsignalet regnes fra grensepunktet for den seksjon av kontaktledningen som det farlige sted ligger på.

Er noen del av ledningsnettets falt ned og det ikke er sikkert at dette er spenningsløst, skal det ved vakthold sørges for at ingen kommer i berøring med ledningen.

Feil ved kontaktledninger og andre elektriske ledninger skal snarest mulig meldes til toglederen.

§ 76.

Ujevnheter ved skinnegangen og andre forhold som gjør det nødvendig å sette ned kjørehastigheten.

1. Oppdages det mangler ved skinnegangen eller andre årsaker som tilsier at det må kjøres med særlig forsiktighet eller med nedsatt hastighet over noen del av linjen, skal signal 69 a, «Midlertidig kjørehastighet», settes opp som bestemt i § 291. Det må i hvert enkelt tilfelle vurderes hvilken hastighet det er forsvarlig å tillate over strekningen, og signalet må vise hastighetstall i samsvar med dette.

Ved slutten av strekningen skal signal 69 b, «Midlertidig kjørehastighet opphører», settes opp (se § 291).

Når hastighetssignaler settes opp eller fjernes, skal distrikts-sjefen (toglederen) straks underrettes. Denne bestemmer så hvordan og i hvilken utstrekning togbetjening og andre skal underrettes. Ved hastighetsnedsettelse til 25 km pr. time eller lavere skal togbetjeningen alltid underrettes på forhånd. Om nødvendig skal toget stoppes på stedet og underrettes.

2. Hvis egnet hastighetssignal ikke finnes på stedet, skal det midlertidig settes opp varsomsignal og signal 4 a som bestemt i § 237.

I sterk vind, mørke og i usiktbart vær, må oppsatte varsom-signaler etterses av og til. I togtid skal de om nødvendig bevaktes.

3. Hastighets- og varsomsignaler skal fjernes så snart årsaken til hastighetsnedsettelsen er falt bort.

§ 77.

**Vedlikeholds- og andre arbeider på linje,
stasjon og kontaktledning.**

1. Anordning av linjebrudd.

- a. Vedlikeholdsarbeider og andre arbeider som kan bli til hinder for at tog kan kjøres, må ikke settes i verk uten distriktsjefens tillatelse (se trykk 373.2). I rekvisisjonen om linjebrudd i denne anledning skal oppgis ansvarshavende tjenestemann (stilling og navn), bestemt tid for arbeidet og stedsbetegnelse — regnet etter linjens oppmerking med angivelse av tideler av kilometer.

Har banestrekningen flere spor, eller skal arbeidet foregå på en stasjon, oppgis i tilfelle hvilket eller hvilke spor som skal brytes.

Distriktsjefen (toglederen) skal sende ordre om linjebruddet til vedkommende ansvarshavende tjenestemann og nærmeste stasjon på hver side av arbeidsstedet. I tilfelle disse stasjoner ikke skal være betjent i hele den tid linjebruddet varer, eller til det tog som først skal kjøre over vedkommende blokkstrekning etter at linjebruddet er hevet, skal ordren også sendes til nærmeste betjente stasjon på begge sider.

Ordren skal også sendes til togbetjeningen i det siste tog som skal kjøre over strekningen før linjebruddet skal settes i verk, og togbetjeningen i det tog som først skal kjøre over strekningen etter at linjebruddet er hevet.

Om kontrollmiddel på togmeldingsapparatet, se trykk 404.1.

- b. Mindre vedlikeholdsarbeider, som justering av spor og utbygging av skinner og sviller, kan foretas uten tillatelse fra distriktsjefen når arbeidet ikke vil være til hinder for toggangen.
- c. Linjebrudd som skal settes i verk etter at et bestemt tog er passert, kan i alminnelighet settes i verk så snart toget i sin helhet har passert arbeidsstedet.
Distriktsjefen kan dog bestemme at linjebruddet ikke skal settes i verk før blokkstrekningen er frigitt etter togets ankomst til betjent stasjon.
- d. Før arbeidet tar til, skal i alle tilfelle stoppsignaler settes opp i slik avstand og på den måte som er bestemt i § 236.
- e. Arbeider som settes i verk i forbindelse med linjebrudd, skal være opphørt så tidlig at linjen er klar minst 10 mi-

nutter før tog ventes å passere vedkommende arbeidssted.

- f. Når linjebrudd som er foretatt etter denne paragrafs pkt. 1 a, blir hevet, skal den ansvarshavende tjenestemann melde til nærmeste betjente stasjon at linjen er klar. Vedkommende stasjon underretter derpå nærmeste betjente stasjon på linjebruddets annen side.

Hvis melding om heving av linjebruddet ikke er mottatt, skal togekspeditøren gi skriftlig underretning om dette til togbetjeningen i det første tog som skal kjøre over strekningen, og skriftlig påby forsiktig kjøring.

Hvis linjebruddet blir hevet så sent at det ikke er tid til å melde til nærmeste betjente stasjon at linjen er klar, før tog skal kjøre inn på vedkommende strekning, skal ansvarshavende tjenestemann stille seg på det punkt av linjen hvor stoppsignal har vært satt opp, og der vise signal «Klar linje» mot toget.

Når ansvarshavende tjenestemann i rett tid har meldt til vedkommende stasjon at linjen er klar, vises ikke signal «Klar linje».

Finner distriktsjefen at forholdene på en banestrekning er slike at toget ikke må kjøre fra stasjon før linjen er meldt klar, skal dette angis i ordren om linjebruddet.

- g. Er ekstratog signalert av forut kjørende tog, må det ikke foretas arbeider på linjen som kan bli til hinder for ekstratogets kjøring.

2. Anordning av strømbrudd, se trykk 411.1.

Ved «strømbrudd» forstås at kontaktledningsanlegget eller en del av dette som normalt er spenningsførende, for tilfellet blir gjort spenningsløst som foreskrevet i særlig instruks.

Strømbrudd anordnes i alle tilfelle når det skal arbeides på eller i farlig nærhet av kontaktledningsanlegget, og de påbudte sikkerhetsforanstaltninger må i alle tilfelle følges.

- a. Strømbrudd som kan volde forstyrrelser i toggangen, må ikke settes i verk uten etter tillatelse (ordre) fra distriktsjefen (toglederen).

Distriktsjefen (toglederen) sender ordre om strømbrudd etter denne paragraf til den ansvarshavende for strømbruddet og til nærmeste betjente stasjon på hver side av bruddstrekningen samt til alle stasjoner på denne strekning.

- b. Oppsetting av stoppsignaler er ikke nødvendig med mindre det kan skje ulykker eller uhell hvis rullende materiell — heri innbefattet traller o. l. — kommer inn på strekningen.
- c. Arbeidet skal opphøre og spenning settes på igjen i god tid før tog skal kjøre inn på vedkommende strekning. Den ansvarshavende tjenestemann skal melde til togekspeditøren på alle vedkommende stasjoner at spenningen er satt på.
- d. Utkopling av en kortere strekning eller innen et enkelt stasjonsområde kan foretas uten tillatelse fra distriktsjefen når strømbuuddet ikke hindrer toggangen.
Anordning av strømbuudd på betjent stasjon må ikke foretas før ansvarshavende for strømbuuddet har fått togekspeditørens samtykke til dette. Skal det foretas utkopling av strømmen mellom 2 betjente stasjoner, må samtykke fra togekspeditøren på begge stasjoner innhentes.
- e. Når ordre eller melding om strømbuudd er gitt, har togekspeditøren på vedkommende stasjoner ansvaret for at elektriske lokomotiver og elektriske motorvogner ikke kjører inn på spenningsløs strekning.
- f. Er ekstratog signalert av forut kjørende tog, må det ikke foretas strømbuudd som kan bli til hinder for ekstratogets kjøring.

§ 78.

Vogner på linjen.

1. Vogn(er) må ikke føres ut på linjen uten etter ordre fra distriktsjefen (toglederen).
2. I rekvisisjon og ordre skal oppgis:
 - a) antall vogner,
 - b) når, hvorfra og på hvilken måte vognen(e) skal føres ut,
 - c) til hvilket sted,
 - d) om det gjelder opp- eller avlasting,
 - e) når og til hvilket sted samt på hvilken måte vognen(e) skal føres inn,
 - f) ansvarshavende linjetjenestemann (stilling og navn).

Stedsbetegnelsen på fri linje skal anføres etter linjens oppmerking med angivelse av tideler av kilometer eller i tilfelle navnet på vedkommende sidespor og mellom hvilke stasjoner stedet ligger.

Hvis vognutsettingen skal foregå på en forlenget blokkstrekning, skal det oppgis i ordren hvilke stasjoner som ikke er betjent.

3. Ordren skal sendes til den ansvarshavende tjenestemann og til nærmeste stasjon på hver side av stedet for vognutsettingen. I tilfelle disse stasjoner ikke skal være betjent til det tog som fører vognen(e) ut, eller til det første tog som skal kjøre over vedkommende blokkstrekning etter at vognen(e) har vært ført ut på denne, sendes ordren også til den nærmeste betjente stasjon på begge sider. Ordren skal dessuten sendes til togbetjeningen i det første tog som skal kjøre over strekningen etter at vognen(e) har vært ført ut, og i tilfelle til togbetjeningen i det tog som skal føre vognen(e) ut på eller inn fra linjen. Til «første tog» regnes i denne forbindelse det tog som i tilfelle skal skyve vognen(e) inn til stasjon.
4. a. Hvis strekningen har stigning eller fall på 18 ‰ eller mer, skal vogn(er) både under ut- og innkjøring og under opphold på linjen være tilkoplede lokomotiv. Kjøringen foregår da etter de bestemmelser som gjelder for kiptog.
b. Når vognen(e) skal skyves med håndkraft eller fires på strekning hvor største stigning eller fall er under 18 ‰, skal vognene ha så mange betjente skrubremser at man oppnår den bremseprosent som i bremsetabell II er foreskrevet for tog med kjørehastighet 20 km pr. time, eller med distriktsjefens tillatelse 15 km pr. time. Distriktsjefen kan også gi tillatelse til at hevarmbremse kan regnes med for å oppnå den tilstrekkelige bremsekraft.
Under oppholdet på linjen skal vognene ha minst den bremseprosent som er foreskrevet i trykk 402.
c. En enkelt hevarmbremset vogn kan føres ut på linjen når den strekning som vognen skyves eller fires på, ikke har stigning eller fall på over 5 ‰, og bremsing av vognen kan foregå sikkert.
5. Når vognen(e) er ført ut, skal de nærmeste betjente stasjoner på hver side av vedkommende strekning plassere kontrollmiddel på togmeldingsapparatet som foreskrevet i trykk 404.1.
6. Når vogn(er) føres ut på linjen, skal en ansvarshavende linjetjenestemann følge med eller være til stede. Denne tjenestemann er ansvarlig for at bremsene er fullt effektive og tilstrekkelige, for at vognen(e) er forsvarlig avbremset under oppholdet på linjen og at øvrige bestemmelser blir overholdt. Skal vognen(e) føres ut fra et sidespor, skal det med hensyn

til frigiving, nøkkeloverlevering m. v. forholdes som foreskrevet for togbetjening som skal skifte på sidesporet.

7. Vogn(er) som er satt ut på linjen, er et farepunkt og skal dekkes av stoppsignal som bestemt i § 236.

8. Føres flere vogner samtidig ut på linjen, skal de være sammenkoplede.

Når vognene skyves eller fires, skal det være en signalgiver på den forreste vogn for å holde utkikk, og for å gi nødvendige signaler.

I mørke og usiktbart vær skal det fra en enkelt vogn vises rødt lys fra signallampe både framover og bakover. Er det flere sammenkoplede vogner, skal det fra første vogn vises rødt lys framover og fra siste vogn rødt lys bakover.

Når vogn(er) skyves av lokomotiv eller skinnetraktor, forholdes som bestemt i § 311.

9. Føres vogn(er) ut på linjen av tog, skal dette stoppe på det fastsatte sted, og frakopling først foretas når vognen(e) er bremset.

10. a. Når vogn(er) er brakt inn på stasjon og den ansvarshavende tjenestemann har meldt at linjen igjen er klar, skal togekspeditøren kontrollere at det riktige antall vogner er kommet inn. Deretter skal han pr. telefon personlig gi togekspeditøren på nærmeste betjente stasjon på den annen side av blokkstrekningen underretning om dette.

- b. Skal vognen(e) bringes inn på et sidespor, skal det med hensyn til frigiving, nøkkeloverlevering m. v. forholdes som foreskrevet for togbetjening som skal skifte på sidesporet.

Når vognen(e) er brakt inn på sidesporet, skal den ansvarshavende tjenestemann personlig melde fra om dette til togekspeditøren på den stasjon hvor han har fått utlevert kontrollåsnøkkelen, eller (når A-lås) til den stasjon sidesporet er underlagt. Er sidesporet sikret ved A-låsing, gis denne melding i telefonen samtidig med meldingen om at kontrollåsnøkkelen er på plass i nøkkelapparatet. Er sidesporet sikret ved B- eller D-lås, skal meldingen gis samtidig med overlevering av nøkkelen.

- c. Skal vogn(er) på linjen hentes av tog (lokomotiv, skinnetraktor), skal dette kjøre etter § 49.

- d. Når vogn(er) som er ført ut på linjen, skal skyves inn på stasjon av tog (løslokomotiv, skinnetraktor), skal ordren så vidt mulig tildeles togbetjeningen på en stasjon hvor toget ordinært stopper. Før toget sendes ut på den blokkstrekning hvor vognen(e) står, skal togekspeditøren foruten avgangsmelding også sende forespørsel om klar linje for toget. Dessuten skal han skrive ut en spesiell kjøreseddel til togfører og lokomotivfører.
- Kjøreseddelen tekst skal være i samsvar med formelen for svaret på forespørselen om klar linje (se § 133 pkt. 2 d).
11. Vogn(er) som er ført ut på linjen, skal være brakt inn på stasjon eller sidespor i så god tid at ansvarshavende tjenestemann kan melde linjen klar til vedkommende stasjon senest 10 minutter før tog skal kjøre inn på vedkommende blokkstrekning.
12. Togbetjeningen i det første tog som skal kjøre over strekning hvor vogn(er) har vært ført ut, skal ha skriftlig underretning om at de utsatte vogner er brakt inn fra linjen (se pkt. 3). Hvis toget etter ruten skal passere stasjonen, skal togekspeditøren, når det er tid til det, sende telegram til togbetjeningen på en foranliggende stasjon hvor toget stopper, med melding om at den (de) utsatte vogn(er) er brakt inn fra linjen.

§ 79.

Vogn som har skilt seg fra tog. Stoppsignal til tog på linjen.

Hvis vogn har skilt seg fra tog på linjen, skal linjepersonalet avbremse den og uten opphold sette opp stoppsignaler til begge sider som bestemt i § 236, og for øvrig forholde som bestemt for linjebrydd.

Kan linjepersonalet uten vanskelighet eller fare bringe vognen til stasjon eller sidespor, skal dette gjøres. I mørke og usiktbart vær skal det vises rødt lys fra signallampe både framover og bakover.

Kan vogn som har skilt seg fra tog, ikke stoppes, og det er å frykte at den vil gå fram til stasjon, må denne hurtigst mulig underrettes gjennom telefon hvis det er anledning til det.

Blir man merksam på at det er brutt ut ild i tog, at det er oppstått alvorlige tilfelle av varmgang eller hjulslag, eller at det er annen fare for tog som passerer, skal toget forsøkes stoppet snarest mulig. Oppdages det at vogndør som slår ut, står åpen, skal nærmeste stasjon varsles snarest mulig.

§ 80.

Opplysning om årsaken til stoppsignal på linjen.

Den som har gitt stoppsignal på linjen til tog, skal hurtigst mulig gi togbetjeningen beskjed om årsaken når toget er stoppet.

§ 81.

Alarmsignal og hurtig hjelp.

1. Høres alarmsignal fra lokomotiv eller ses tog å stoppe på linjen, skal linjepersonalet skynde seg til stedet og yte hjelp på den måte som togføreren eller tilstedeværende overordnet bestemmer.
2. Oppstår det brann innen banens område eller i dens umiddelbare nærhet, eller inntreffer det annet tilfelle som krever hurtig hjelp, skal linjepersonalet, hvis det kan skje uten fare for kommende tog, skynde seg til stedet og yte hjelp. Hvis det anses nødvendig, kan tog stoppes for å skaffe hjelp eller for å ta med beskjed til nærmeste stasjon.

§ 82.

Bruk av tralle på linjen.

1. 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.

Persontralle eller lignende befordringsmiddel må ikke føres ut på linjen uten at det følger med en tjenestemann som i sin tjeneste og ifølge sin stilling er berettiget til å bruke tralle, eller som av distriktsjefen er godkjent til å føre tralle på linjen.

2. Tung motortralle (se § 20) skal kjøres som tog, enten etter rute eller etter § 49.
3. Fører av motortralle skal ha oppmerksomheten henvendt på signaler som gis fra linje eller fra stasjon. Ved planoverganger, i kurver og på andre steder hvor forsiktighet må iakttas, skal kjørehastigheten minskes og signal «Tog kommer» gis.
4. Mindre traller (med eller uten motor) av så liten vekt at de kan løftes av sporet av en mann, kan føres ut på linjen uten særskilt tillatelse, men vedkommende tjenestemann er da ansvarlig for at linjen er klar i rett tid for tog som ventes.

5. Kjører 2 eller flere mindre motortraller etter hverandre, skal den innbyrdes avstand ikke være under 200 meter.
6. Når traller, tralleaksler o. l. ikke er i bruk og er uten tilsyn, skal de være fjernet fra sporet i minst 2 meters avstand fra nærmeste skinne og være låst.
7. Traller og lignende befordringsmidler må ikke brukes til transport av gods for private eller til befordring av andre personer enn jernbanens tjenestemenn, arbeidere, lege og jordmor uten at spesiell tillatelse til det er gitt.
8. Tung motortralle skal føre signaler som bestemt for lokomotiv (se § 319).

Andre traller skal føre signaler som bestemt i § 325.

For bruk av lett persontralle, lett motortralle og arbeidstralle på linjen gjelder for øvrig særlig instruks (trykk 370.6).

§ 83—89. (Reservennummer.)

Bestemmelser vedrørende stasjon og stasjonstjenesten.

§ 90.

Når stasjon skal være betjent.

Alle stasjoner skal være betjent for ethvert tog hvis det ikke i ruteboka eller ved særskilt ordre er gjort unntak fra dette.

§ 91.

Telefon på stasjon.

Alle stasjoner skal innbyrdes være forbundet med telefon.

§ 92.

Ur på stasjon og stoppested.

Alle stasjoner og stoppesteder skal være utstyrt med ur. Dette skal daglig sammenholdes med et normalur.

§ 93.

Anbringelse av stasjonsnavn.

Stasjonens (stoppestedets) navn skal være anbrakt på stasjonsbygningen og/eller annet tjenlig sted og på slik måte at det er godt synlig fra tog.

§ 94.

Belysning av lokaler og plattformer.

På stasjoner og stoppesteder skal de lokaler og plattformer som er i bruk for tog som stopper for reisende, være opplyst i den mørke tid av døgnet i passende tid i forbindelse med togets ankomst og avgang.

§ 95.

Togekspeditørtjenesten.

Togekspeditørtjenesten må bare utføres av tjenestemann som er godkjent til det. Tjenestelisten skal vise hvem som til enhver tid skal være togekspeditør.

Avløsning i togekspeditørtjenesten bør ikke uten tvingende nødvendighet foregå under togekspedisjon eller under trafikkuregelmessigheter.

Den togekspeditør som løses av, skal sette den tiltredende inn i de tjenesteordrer som foreligger.

Den som overtar togekspeditørtjenesten, skal føre klokkeslett og sitt navn i merknadsrubrikken i togmeldingsboka eller i særskilt tjenestedagbok.

Distriktsjefen skal i nødvendig utstrekning påby å bruke slik tjenestedagbok på stasjoner hvor betjeningsforholdene medfører at den ene togekspeditør avslutter sin tjeneste før den som skal avløse ham, tiltrer sin. Den fratredende togekspeditør må i slike tilfelle sette den tiltredende inn i de tjenesteordrer som foreligger ved å føre disse inn i tjenestedagboka.

§ 96.

Stasjonsmesterens ansvar for tjenestens utførelse.

Stasjonsmesteren har ansvaret for at stasjonens tjenestemenn er nøye instruert om sin tjeneste, og at de i nødvendig utstrekning blir tildelt rutebok, reglementer, tjenesteskriver og ordrer. Han skal føre tilsyn med at sikkerhetstjenesten blir utført forsvarlig, korrekt og med nøyaktighet.

§ 97.

Daglig inspeksjon av stasjonsområdet. Ansvaret for stasjonens spor, sporveksler og sikkerhetsanordninger.

1. Stasjonsmesteren skal daglig inspisere stasjonsområdet og forvise seg om at spor, sporveksler, signaler og andre tekniske anlegg og sikkerhetsanordninger holdes i orden og er i fullgod stand.

På større stasjoner kan distriktsjefen ved særlig bestemmelse tillate at den daglige inspeksjon av stasjonsområdet m. v. utføres av andre tjenestemenn.

Ved stoppested skal den daglige inspeksjon utføres av ekspeditøren, hvis det ikke er truffet en annen bestemmelse om denne inspeksjon.

2. Er stedet utstyrt med sikringsanlegg, skal tilsyn og betjening av dette foregå i samsvar med særlig instruks.
3. Linjepersonalet skal føre tilsyn med stasjonens (stoppestedets) spor og sporveksler og har ansvaret for at spor og sporveksler til enhver tid er i fullgod stand.
4. Oppstår det et farepunkt inne på en betjent stasjons område, settes stoppsignal opp på begge sider av den ufarbare spordel, slik at bare denne blir avsperrt.
Sporvekslene skal enten være betjent, låst, forriglet i stilling til farbart spor eller sikret mot omlegging ved hovedsignal eller dvergsignal i kjørstilling når tog kommer.

§ 98.

Spesiell visitasjon av stasjonens togspor og sporveksler.

Togekspeditøren skal visitere togspor og sporveksler i togveier på stasjon:

- a) før dagens første tog,
- b) ved tjenestens slutt på stasjon som passerer av tog på en tid av døgnet da stasjonen ikke er betjent.

Togekspeditøren skal herunder særlig forvise seg om at stasjonens hovedtogspor er klart, og at sporvekslene ligger riktig og er sikret som påbudt. Han skal dessuten forvise seg om at rullende materiell som står på stasjonen, er satt innenfor sporsperre eller midde'lmerke for klart nabospor og er påsatt bremsere eller faststengt på annen betryggende måte.

Stasjoner som har komplett sikringsanlegg, er unntatt fra bestemmelsene om visitasjon etter denne paragraf hvis distriktsjefen ikke bestemmer annet.

§ 99.

Plikt til å forvise seg om klar togvei.

På stasjoner hvor togsporene ikke er sikret mot innkjøring i besatt spor, gjelder for vedkommende sporskifter de plikter som er pålagt ham i forbindelse med inn- og utkjøring av tog og som er tatt inn i trykk 405.2.

§ 100.

Togs kjøring over sporveksler på stasjon.

Når tog kjører over motliggende sporveksler på stasjon, skal sporvekselen være lagt i riktig stilling for toget og sikret i samsvar med § 15 pkt. 4.

Det samme gjelder medliggende sporveksler for tog som passerer stasjon.

§ 101.

Rullende materiell som står på stasjon.

Rullende materiell som står på stasjon, skal være plassert innenfor sporsperre eller innenfor middelmerket for klart nabospor og være bremsert eller faststengt på annen betryggende måte.

Det må påses at hele vognkassen, eller hvis det er åpen vogn lastet med gods som rager ut over vognenden, at hele lasten er innenfor middelmerket. Tilsvarende gjelder for lokomotiver. Fører lokomotivet snøplog, gjelder dette plogens ytterste kritiske hjørne.

§ 102.

Avsperring eller bevoktning av spor på stasjon.

Ved togs inn- og utkjøring og under skifting på stasjon skal planovergang for vei være sikret som bestemt i trykk 426.1. Andre sporområder, herunder plattformoverganger som publikum må passere, skal når de berøres av togs kjøring på betjent stasjon eller skifting, etter stasjonsmesterens bestemmelse være avsperrret, bevoktet eller under oppsikt hvis distriktsjefen ikke har truffet spesiell ordning.

§ 103.

Bruk av togspor.

1. Distriktsjefen fastsetter sporbruk for alle tog som kjøres etter rute inntatt i ruteboka. Sporbruken for disse tog skal også framgå av togoppgaven, se § 104.
2. Distriktsjefen fastsetter sporbruken også for ekstratog som kjøres etter rutesirkulære eller ekstratogrute.
For andre ekstratog bestemmer togekspeditøren sporbruken når denne ikke i helt spesielle tilfelle fastsettes av distriktsjefen.
3. På ubetjent stasjon skal alle tog kjøre hovedtogsporet. Hvis dette ikke lar seg gjøre, skal togekspeditøren før stasjonen gjøres ubetjent, underrette distriktsjefen (toglederen), som deretter gir ordre til stasjonen og til togbetjeningen om hvilket spor som skal brukes.
4. På betjent stasjon kan togekspeditøren foruten ved omlagt kryssing og forbikjøring endre den sporbruk som er fastsatt av distriktsjefen når det i enkelte tilfelle av særlige grunner anses mer hensiktsmessig å bruke et annet spor enn det opprinnelig bestemte (f. eks. når kryssing eller forbikjøring er falt bort).
5. Bestemmer togekspeditøren i henhold til pkt. 4 annet innkjørspor for toget og stasjonen ikke har komplett sikringsanlegg med forsignaler som kan vise signal 24, skal han sende forhåndsunderretning om sporendringen i følgende tilfelle:
 - a. Til tog som etter ruten skal passere (eller som har signalstopp) i spor uten avvikende sporveksler på stasjon hvor alle togspor har virksom sporisolering.
 - b. Til alle tog på stasjon uten virksom sporisolering.

Har det ikke vært mulig å sende forhåndsunderretning, skal toget stoppes ved innkjørsignalstedet og tas inn på vanlig signal eller ordre etter at lokomotivføreren er underrettet om hvilket spor toget skal kjøre.

Har stasjonen faste signalapparater for innkjøring, kan toget slippes inn uten slik underretning hvis lokomotivføreren gir signal 85 «Beredt» og det blir forholdt etter reglene for dette signal i § 310.

§ 104.

Togoppgave.

Stasjonsmesteren skal ved hver ruteforandring utarbeide særskilt oppgave for stasjonens tjenestemenn over hvilket spor og over hvilke sporveksler på stasjonen hvert enkelt tog skal kjøre.

Stasjonsmesteren skal holde oppgaven à jour, og han er ansvarlig for at alle som skal betjene stasjonens sporveksler, mot kvittering blir gitt avskrift av oppgaven i datert og underskrevet stand.

Ett eksemplar av oppgaven skal være slått opp på stasjonens kontor, i sporskifterhytter og stillverkshus.

Under ekstraordinær kryssing eller ekstraordinær forbikjøring gir togekspeditøren i hvert tilfelle særskilt ordre til stasjonens tjenestemenn om hvilke spor m. v. togene skal kjøre.

Togoppgaven eller den særskilte ordre skal ikke fravikes uten etter ordre fra togekspeditøren.

§ 105—110. (Reservennummer.)

§ 111.

Skifting i togspor på stasjon.

1. Innkjørtogveien skal så vidt mulig holdes klar for tog som ventes.

Skifting som må forutsettes å ville medføre togforsinkelse, skal bare foretas etter særlig ordre (tillatelse) fra togekspeditøren.

2. På stasjon som har faste signalapparater for innkjøring, er det forbudt å skifte utenfor stasjonsgrensen.

Hvis det er nødvendig å kjøre utenfor stasjonsgrensen, skal kjøringen foregå som kiptog (se § 139).

Skifting innenfor stasjonsgrensen kan foretas under dekning av stoppsignal fra innkjørhovedsignal eller enkelt innkjørsignalapparat. Ved stasjon som har enkelt innkjørsignalapparat, skal betjeningsanordningen være låst eller under bevoktning når skifting foregår i togvei i de siste 10 minutter før tog tidligst kan ventes.

Skift må under uttrekk ikke komme fast signalapparat for innkjøring nærmere enn 20 meter.

Hvor forholdene gjør det nødvendig, kan den tillatte skiftelengde innenfor fast signalapparat for innkjøring begrenses ytterligere. Det punkt utenfor ytterste sporveksel som skifting kan foregå til, skal i så fall markeres ved en sort- og hvitmalt stolpe på den ene eller begge sider av sporet. Dette sted blir å anse som stasjonsgrense for skifting.

Vedkommende personale skal ved ordre fra distriktsjefen være gjort kjent med slik begrenset skiftelengde.

Når innkjørhovedsignal eller enkelt innkjørsignalapparat er i ustand og ordre om innkjøring blir gitt ved forhåndsunderretning og håndsignal ved ytterste sporveksel, skal reglene i pkt. 3 følges.

3. På stasjon hvor innkjørtillatelse gis med håndsignal, er det ikke tillatt å foreta skifting utenfor stasjonsgrensen på spor mot kommende tog i de siste 10 minutter før tog tidligst kan ventes.

Hvis skifting utenfor stasjonsgrensen må foretas i tiden mellom 10 og 15 minutter før tog tidligst kan ventes, skal skiftelederen innhente nærmere forholdsordre fra togekspeditøren. Se også pkt. 4.

Er det i dette tilfelle (f. eks. på grunn av forlenget blokkstrekning) vanskelig for togekspeditøren å beregne når tog

tidligst kan ventes, skal skiftingen dekket med stoppsignal etter bestemmelsene i § 236.

Hvis det i de siste 10 minutter før tog tidligst kan ventes, er påkrevd å utføre skifting innenfor stasjonens grenser så innkjørtogveien ikke er klar for toget, skal stasjonen være dekket med bevoktet stoppsignal ved innkjørsignalstedet.

4. For alle stasjoner gjelder at ved skifting i fall på mer enn 5 ‰ i retning mot kommende tog skal ytterste vogn i skiftet ha betjent brems, eller betjent lokomotiv (skinnetraktor) skal befinne seg utenfor ytterste vogn i retning mot fallet.

Dersom denne bestemmelse ikke kan komme til anvendelse, er det forbudt å foreta skifting i de siste 15 minutter før tog tidligst kan ventes. Hvis skifting skal foretas i tiden mellom 15 og 30 minutter før tog tidligst kan ventes, skal skiftelederen innhente togekspeditørens forholdsordre. Finner togekspeditøren at det ikke er forsvarlig, skal han forby skiftingen.

§ 112.

Rekkefølgen for togs inn- og utkjøring på stasjon.

1. To tog må ikke samtidig være i bevegelse under inn- og utkjøring (herunder passering) på en stasjon med mindre stasjonens sporanlegg utelukker mulighet for i det enkelte tilfelle å kunne kjøre fra den ene togvei inn i den annen, eller togveiene er sikret mot hverandre ved sentralstillverk eller på annen måte, godkjent av Hovedstyret.
2. Mot kommende tog som i henhold til punkt 1 foreløpig ikke skal slippes inn på stasjonen, skal denne være dekket med stoppsignal fra innkjørsignalstedet. Stoppsignalet må ikke byttes om med innkjørsignal så lenge det annet tog er i bevegelse på stasjonen.

Når stoppsignal vises med håndsignal, skal det settes opp i god tid og om mulig minst 15 minutter før tog ventes.

Signalet kan være ubevoktet hvis det ikke foreligger annen bestemmelse fra distriktsjefen.

Stoppsignalet skal være bevoktet når det på vedkommende spor står materiell eller utføres skifting eller annet arbeid så togveien for kommende tog ikke er klar.

Selv om stoppsignal er satt opp for tog som ventes, skal sporveksler om mulig være lagt i slik stilling at toget ikke kan kjøre inn på spor som allerede er opptatt av annet tog, eller som det vises innkjørsignal til for annet tog.

3. Rekkefølgen for togenes innkjøring på stasjonen er bestemt ved togenes rutetider. Når denne rekkefølge må endres, ved togforsinkelse o.l., bestemmer togekspeditøren i hvilken rekkefølge togene skal kjøre inn på stasjonen.

§ 113.

Innkjørsignal.

1. Når en stasjon har alt klart til å ta imot tog, skal den vise innkjørsignal for dette. Er stasjonen utstyrt med fast signalapparat, skal innkjørsignal vises fra dette. Hvis stasjonen ikke har fast signalapparat, skal innkjørsignal vises med bevoktet håndsignal ved ytterste sporveksel, såfremt ikke annet innkjørsignalsted spesielt er bestemt.

Innkjørtillatelsen gjelder fram til middel mot nærmeste togspor i stasjonens annen ende, hvis ikke annen særlig ordre foreligger eller spesielt signal blir gitt.

2. Hvis toget ikke skal krysse eller kjøre forbi annet tog, kan innkjørsignal vist med håndsignal settes opp uten å være bevoktet.

Signalet må ikke settes opp tidligere enn 20 minutter før tog ventes, og det skal tas ned snarest mulig etter at toget er kommet.

3. Hvis innkjørsignal ikke blir vist ved betjent stasjon, skal toget stoppe foran innkjørsignalstedet og ikke kjøre inn før tillatelse blir gitt.
4. På stasjoner med hoved- og forsignaler brukes disse som regel for signalering også til tog som stasjonen er ubetjent for. Ved andre stasjoner vises ikke innkjørsignal for tog når stasjonen er ubetjent.

§ 114.

Frankjøring av tog forbi middel under innkjøring på stasjon.

Når det under innkjøring av tog er hensiktsmessig å kjøre dette lenger fram enn tillatt etter § 113 pkt. 1, kan dette skje etter muntlig ordre fra togekspeditøren til lokomotivføreren eller ved følgende signalering:

- a. På stasjon som er utstyrt med dvergsignal, kan tog kjøre forbi det dvergsignal som normalt begrenser togveien, ved at dette signal stilles til «Skifting tillatt» eller «Varsom skifting tillatt». Ved slik signalgivning får det innkjørende tog ordre til uten stopp å trekke fram i fornøden utstrekning til det gis stoppsignal fra stasjons- eller togbetjening.
- b. På stasjon som ikke er utstyrt med dvergsignal, kan tog kjøre forbi middel ved at togekspeditøren gir signal 8 «Kjør fram forbi middel».

Når kryssing skal finne sted på stasjon hvor innkjørtillatelse gis med håndsignaler, er det forbudt å foreta framkjøring forbi middel i de siste 10 minutter før det kryssende tog tidligst kan ventes.

Ordre eller signal til framkjøring skal om mulig gis så tidlig at unødig bremsing unngås.

§ 115.

Innkjørsignal og utkjørsignal fra fast signalapparat.

Fast signalapparat som det skal vises innkjørsignal med, skal normalt vise stoppsignal inntil tog nærmer seg.

Før det vises innkjørsignal eller utkjørsignal fra fast signalapparat, må togveien være lagt ferdig og for øvrig alt være klart for togs innkjøring eller utkjøring på stasjonen.

Når toget har passert signalet, skal det stilles tilbake på «Stopp». På stasjoner med komplett sikringsanlegg skal det kontrolleres at signalet går tilbake på «Stopp».

På blokkstasjoner skal hovedsignaler for kjøring på riktig spor normalt vise «Kjør».

§ 116. (Reservennummer.)

§ 117.

Nedsettelse av kjørehastigheten over stasjon under særlige forhold.

Når det må iakttas særlig forsiktighet slik at kjørehastigheten må settes ned under togs innkjøring eller passering av stasjon, skal togbetjeningen gis underretning om dette senest på nærmest foranliggende stasjon. Hvis slik underretning ikke er gitt og det ikke kan forholdes etter reglene for signal 85 i § 310, skal toget stoppes utenfor innkjørsignalstedet og gis ordre om forsiktig innkjøring.

§ 118.

Togekspeditørens nærvær på plattform eller ved innkjørspurveksel.

Togekspeditøren skal være til stede på plattformen eller i tilfelle ved innkjørspurveksel når tog kommer.

Togekspeditøren skal forvise seg om at toget i sin helhet er kommet inn på stasjonen.

Unntak: På strekning med virksom linjeblokk fritas togekspeditøren for å være til stede på plattformen når tog kommer til eller passerer stasjonen. (Se § 102.)

§ 119.

Togekspeditørens befaling over toget.

Togekspeditøren har befaling over toget så lenge dette er innen stasjonens område.

§ 120.

Hva som må iakttas før tog sendes.

1. Togekspeditøren må ikke la tog kjøre fra eller la tog passere stasjonen før han har forvisset seg om:
 - a) at togets avgangstid etter ruten er inne, se dog § 121,
 - b) at linjen til fremadliggende betjente stasjon eller blokkpost er klar,
 - c) at utkjørtogveien er lagt ferdig og at sporvekslene ligger i riktig stilling og i tilfelle er sikret,
 - d) at avgangsmelding — og i tilfelle forespørsel om klar linje — er sendt og tilfredsstillende besvart. Utkjørhovedsignal skal ikke stilles til «Kjør» før avgangsmelding er besvart. (Dette punkt gjelder ikke for strekning med virksom linjeblokk.)
 - e) at rutens bestemmelse om kryssing og/eller forbikjøring blir overholdt. Uten etter ordre fra toglederen må togekspeditøren ikke la toget kjøre hvor meget det enn vil bli forsinket ved å vente på annet tog som det skal krysse eller kjøres forbi av,
 - f) at kryssing som oppstår uten å være angitt i togrute, blir overholdt og underretning gitt togbetjeningen som bestemt i trykk 405.1,
 - g) at ekstratogsignal i tilfelle føres over vedkommende strekning som bestemt i § 316.

2. På alle betjente stasjoner skal togekspeditøren være til stede på plattformen eller annet hensiktsmessig sted ved utkjørtogveien når tog kjører fra stasjonen, og skal ha sin oppmerksomhet henvendt på toget til det i sin helhet har passert ham og har forlatt plattformen. Han bør i mørke være utstyrt med signallampe. (Se § 79, siste avsnitt.)

Unntak: På strekning med virksom linjeblokk fritas togekspeditøren for å være til stede på plattformen for passerende tog. (Se § 102.)

§ 121.

Kjøring av tog før rutetid.

1. Alle tog tillates å komme 2 minutter før rutetid til stasjoner og stoppesteder. Likeså tillates tog å passere inntil 2 minutter før rutemessig passeringstid.
2. Når det er av vesentlig betydning kan distriktsjefen ved tilføyelse i togets rute tillate at godstog kan kjøre fra en stasjon og komme til neste stasjon inntil 15 minutter før rutetid, når bestemmelsene i trykk 405.1 om slik kjøring følges.

§ 122.

Avgangsordre til togføreren. Signalering for passering og for stopp.

1. Tog som skal stoppe eller har stoppet på betjent stasjon, må ikke kjøre fra stasjonen før togekspeditøren har gitt avgangsordre til togføreren og togføreren har gitt avgangssignal til lokomotivføreren. Når togekspeditøren har forvissnet seg om at alt er i orden for togets avgang, gir han togføreren (eventuelt konduktøren, se § 170) muntlig avgangsordre:

«Klart for tog (litra, nr.)».

Når lokomotivfører tjenstgjør som togfører, kan togekspeditøren gi avgangssignal i samsvar med § 229. Avgangsordre faller bort i så tilfelle.

2. For tog som etter sin rute ikke skal stoppe ved stasjonen, skal signal for passering gis når alt er klart for passering (se §§ 227 og 254).
3. Hvis det for tog som etter sin rute ikke skal stoppe på stasjonen, ikke er klart for passering, men klart for innkjøring, skal stoppsignal vises mot toget på følgende måte:

- a. På stasjon med utkjørhovedsignal for vedkommende togvei: Stoppsignal vises fra utkjørhovedsignalet.
 - b. På stasjon uten utkjørhovedsignal for vedkommende togvei: Stoppsignal (signal 1 a eller 1 b) vises fra samme sted som for passérsignal bestemt, eller når forholdene gjør det påkrevet, fra annet sted ved innkjørsporet. Signalet skal gis og bevoktes av togekspeditøren. Under kryssing på enmannsbetjent stasjon kan dog signalet settes opp uten å være bevoktet.

Stoppsignal gitt på denne måte, betyr at toget skal stoppe senest ved innkjørtogveiens slutt.
4. Når alt er klart, gir togekspeditøren ordre om viderekjøring som bestemt i pkt. 1.
 5. I de tilfelle hvor kjøreseddel er påbudt, skal togføreren og lokomotivføreren også være tildelt denne før toget kan kjøre videre.
 6. Godstog som etter ruten har fast stopp på betjent stasjon, men som for tilfellet ikke har reisende eller gods til eller fra dette sted, og heller ikke skal krysse annet tog på stasjonen, kan tillates å passere stasjonen på følgende vilkår:
 - a. Etter innhentet muntlig tillatelse fra toglederen skal togekspeditøren underrette togbetjeningen gjennom nærmest foranliggende betjente stasjon hvor toget stopper.
 - b. Togekspeditøren skal gi signal for passering i samsvar med pkt. 2.Skulle det bli nødvendig å stoppe toget etter at den i pkt. 6 a nevnte underretning er gitt, skal det vises stoppsignal som bestemt i pkt. 3.

§ 123.

Ekspedisjon av tog ved stoppested.

1. På betjent stoppested skal følgende signaler gis rett ut for ekspedisjonsbygningen eller fra annet fastsatt sted:
 - a. Signal 1 «Stopp» vises for tog som har signalstopp for påstigning, når stedet har ekspedisjon til toget.
Dette signal betyr at toget skal stoppe på hensiktsmessig sted ved plattformen.
 - b. Signal 4 «Klar linje» vises for tog som har signalstopp for påstigning, når stedet ikke har noen ekspedisjon til toget.

2. a. Andre signaler enn de som er nevnt i pkt. 1, skal under normale forhold ikke vises ved stoppested.
- b. Avgangsordre gis ikke.
Når ekspeditøren har gitt til kjenne at ekspedisjonen er avsluttet, skal togføreren forvise seg om at alt er i orden før han gir avgangssignal (eller setter toget i bevegelse — hvis det er lokomotivføreren som er togfører).
3. Godstog som etter ruten har fast stopp på betjent stoppested, men som for tilfellet ikke har reisende eller gods til eller fra dette sted, kan tillates å passere stoppestedet på følgende vilkår:
 - a. Ekspeditøren skal underrette togbetjeningen gjennom nærmest foranliggende betjente stasjon hvor toget stopper.
 - b. Ekspeditøren skal vise signal 4 «Klar linje».

Skulle det bli nødvendig å stoppe toget etter at den i pkt. 3 a nevnte underretning er gitt, skal det vises stoppsignal som nevnt i pkt. 1 a.

§ 124—129. (Reservennummer.)

§ 130.

Stasjon og togmeldinger.

1. Hovedstyret bestemmer hvor det i alminnelighet skal være stasjon og hvor det således skal mottas og sendes togmeldinger.
2. Når distriktsjefen (toglederen) av hensyn til framføring av ekstratog eller på grunn av andre forhold finner det påkrevet, kan han for en kortere eller lengre tid ved særskilt ordre opprette midlertidig stasjon.
Slik midlertidig stasjon skal være utstyrt med telefon med forbindelse til sine nabostasjoner og ha godkjent betjening.
3. Stasjoner skal være betjent som bestemt i § 90.
Ved særskilt ordre for hvert enkelt tilfelle kan distriktsjefen (toglederen) bestemme:
 - a. At stasjon(er) bare skal være betjent for utveksling av ankomstmelding for tog som kjører umiddelbart foran et annet tog med samme kjøreretning.
 - b. At ankomstmelding skal utveksles med en annen stasjon enn den man har mottatt avgangsmelding fra.

Togmeldingene skal i alle tilfelle sendes til den nærmeste stasjon som er betjent.

4. Togekekspeditøren skal ikke la tog kjøre fra stasjonen før han umiddelbart før togets avgang har mottatt tilfredsstillende svar på avgangsmelding, unntatt i de tilfeller som er nevnt i § 134.
5. På en og samme blokkstrekning skal det ikke være mer enn ett tog ad gangen. Unntak fra denne regel kan i særlige tilfelle gjøres av distriktsjefen (toglederen). Se også § 131.
6. Avgangsmelding og ankomstmelding for tog samt meldinger om toggangen for øvrig skal skje som bestemt i trykk 404.1.

§ 131.

Når kryssing og forbikjøring er tillatt ved sidespor.

Togkryssing eller forbikjøring må ikke anordnes ved sidespor uten at det på vedkommende sted er opprettet midlertidig stasjon.

På strekninger med virksom linjeblokk kan denne bestemmelse fravikes ved særskilt bestemmelse når sidesporet inngår i sikring av blokkstrekningen.

Distriktsjefen kan også gjøre unntak fra denne bestemmelse når det for vedkommende sidespor er truffet særlige forføyninger til å sikre togs kjøring i hovedlinjen mens annet tog er låst inne på sidesporet. For hvert slikt tilfelle skal det foreligge instruks som er godkjent av Hovedstyret.

§ 132.

Midlertidig togmeldingstasjon på sted som ikke har kryssingspor.

Opprettes midlertidig stasjon på et sted som ikke har kryssingspor, f. eks. ved stoppested med bare én sporveksel i hovedsporet, skal distriktsjefen fastsette et bestemt signalsted hvor signal «Passér» eller signal «Stopp» skal vises. Dette signalsted danner grensen mellom de 2 blokkstrekninger. Innkjørsignal vises ikke med mindre distriktsjefen treffer særlig bestemmelse om det.

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

§ 133.

Forespørsel om klar linje.

1. Før avgangsmelding sendes, skal togekspeditøren i nedennevnte tilfelle spørre nærmeste betjente stasjon i togets kjøre-retning om linjen er klar.
 - a. Når kryssing mellom tog som kjøres etter rute, er om-lagt til annen stasjon, og da for det tog som først kjører over den strekning hvor togenes rekkefølge er endret.
 - b. For tog uten rute.
 - c. For godstog som i henhold til § 121 tillates å kjøre før rutetid.
 - d. Når vogn(er) som er ført ut på linjen, skal skyves inn på stasjon med tog.
 - e. Når det for øvrig er grunn til å iaktta særlig forsiktighet.

Unntak: På strekninger med virksom automatisk linje-blokk sløyfes forespørsel om klar linje.

På strekninger med virksom håndbetjent (manuell) linjeblokk skal forespørsel om klar linje brukes bare i de tilfeller som er nevnt i pkt. d og e foran.

I de i pkt. b og c nevnte tilfeller skal hver betjent stasjon på slike strekninger umiddelbart før togets avgang (passering) underrette nærmeste fremad-liggende betjente stasjon slik:

«Tog går fra nå.»

2. Som forespørsel om klar linje og svar på denne skal brukes de av følgende fastsatte tekster som passer for tilfellet:

- a. «Kan tog kjøre fra?»

Er det ikke noe til hinder, svares:

«Klart for tog til»

- b. Forespørselen kan i tilfelle også sendes mens blokkstrekningen ennå er opptatt av et annet tog, og skal lyde slik:

«Kan tog kjøre fra når tog er kommet inn på?»

Svar: «Klart for tog til når tog er kommet inn på»

- c. «Kan tog kjøre fra til km?»

Svar: «Klart for tog til km»

d. «Kan tog kjøre fra til km, hvorfra toget skyver vogn(er) inn på?»

Svar: «Klart for tog til km, hvorfra toget skyver vogn(er) inn på»

3. Ved utveksling av forespørsel om klar linje og svar på denne skal begge tjenestemenn oppgi signatur. Klokkeslettet for svar og signatur oppgitt fra nabostasjon, skal straks noteres i togmeldingsboka.

På strekning hvor togmeldinger sendes på alminnelig telefon, gjelder forespørsel om klar linje og svar på denne samtidig som utveksling av avgangsmelding.

4. Får man ikke sendt og tilfredsstillende besvart en forespørsel om klar linje, skal toget ikke sendes før tillatelse fra toglederen er innhentet.

§ 134.

Når avgangsmelding ikke blir besvart.

1. Hvis det etter gjentatte forsøk ikke fås svar på avgangsmelding, kan togekspeditøren sende toget umeldt. I de tilfelle som er omhandlet i pkt. 2 må toglederens forholdsordre innhentes.
2. I følgende tilfeller må togekspeditøren ikke sende tog umeldt før toglederens forholdsordre er innhentet:
 - a. Hvis han har grunn til å anta at linjen ikke er klar for toget.
 - b. Hvis toget skal framføres på forespørsel om klar linje.
 - c. Hvis toget skal ha kryssing på den stasjonen som ikke besvarer avgangsmeldingen.
3. I alle tilfeller hvor tog må kjøre umeldt fra stasjon, skal togekspeditøren gi togbetjeningen skriftlig underretning (bl. nr. 661) om dette. Tog som etter ruten skal passere stasjonen, skal i tilfelle stoppes inntil slik underretning er gitt. Skriftlig rapport om disse tilfelle skal snarest sendes distrikt-sjefen.

§ 135.

Mottatt melding om at linjen ikke er klar.

Når en stasjon har mottatt melding om at linjen til neste stasjon ikke er klar, skal strekningen straks sperres ved D-signal og nærmeste stasjon og toglederen underrettes.

Når en stasjon får melding om uregelmessighet ved linjen eller om oppstått brann, skal togekspeditøren hurtigst mulig underrette linjepersonalet og toglederen.

§ 136.

Forandring av kryssing.

Når toglederen finner å måtte bestemme annen kryssingstasjon enn opprinnelig bestemt, skal det forholdes etter bestemmelsene i denne paragraf.

Den fastsatte fordeling av ordre til togbetjeningen sløyfes når ordren gjelder bare strekning med virksom linjeblokk. Denne bestemmelse gjelder også under enkeltsporet drift på dobbeltsporet strekning. Togbetjeningen må derfor være forberedt på kryssing på alle stasjoner på slik strekning.

Enkeltsporet strekning.

1. Når kryssingen blir lagt til en betjent stasjon hvor det tog som skal holdes tilbake, etter sin rute stopper fast eller på signal fra stasjonen.
 - a. Toglederen sender sålydende ordre (TBX) til togekspeditøren på den nye kryssingstasjon og til togbetjeningen i det tog som skal holdes tilbake:

«Tog skal i dag krysse tog i»

Hvis stasjonen kan ta kryssingen, erkjenner togekspeditøren toglederens ordre ved å besvare den slik:

«Tog holdes tilbake her inntil tog er kommet», og oppgir navn og signatur.

Ordren skal snarest mulig leveres til togbetjeningen. Togføreren skal kvittere for mottakelsen.
 - b. Når erkjennelsen fra den nye kryssingstasjon er mottatt, skal kryssingsordren sendes til:
 - Togekepeditøren på den stasjon hvor kryssingen skulle ha foregått,
 - togbetjeningen i det annet tog,
 - togekspeditøren(e) på den (de) stasjon(er) som i tilfelle ligger mellom den opprinnelige og den nye kryssingstasjonen.

- c. Toglederen kan når han finner det formålstjenlig, nytte forhåndsunderretning, idet han adresserer ordren til togekspeditøren og togbetjeningen på en foranliggende stasjon. Togekspeditøren skal i tilfelle sørge for at toget stoppes for levering av ordren til togbetjeningen, og togføreren skal kvittere for mottakelsen. Togekspeditøren sender deretter sålydende telegram til vedkommende kryssingstasjon: «Togbetjeningen i tog har fått ordre om kryssing med tog i»

Er telegram fra underretningstasjonen ikke mottatt, skal togekspeditøren forvise seg om at toget har fått ordren, eventuelt overlevere denne.

2. Når kryssingen blir lagt til en betjent stasjon hvor det tog som skal holdes tilbake, etter sin rute verken stopper fast eller på signal fra stasjonen.

Det forholdes som bestemt i pkt. 1, men følgende tilleggsbestemmelser gjøres gjeldende:

- a. Har toglederen ikke sendt forhåndsunderretning som omhandlet i pkt. 1 c til det tog som skal holdes tilbake, eller hvis telegram fra underretningstasjonen som nevnt i samme punkt ikke er mottatt, skal den nye kryssingstasjonen vise stoppsignal fra innkjørhovedsignal eller enkelt innkjørsignalapparat mot det tog som skal holdes tilbake (det forsinkede tog) inntil det annet tog er kommet og har stoppet på stasjonen.

Hvis lokomotivføreren gir signal 85 «Beredt», og det blir forholdt etter reglene for dette signal i § 310, kan det tog som skal holdes tilbake, tillates å kjøre inn på stasjonen selv om det annet tog ikke er kommet og har inntatt sin plass.

- b. Har ikke den nye kryssingstasjon innkjørhovedsignal eller enkelt innkjørsignalapparat, skal det alltid nyttes forhåndsunderretning som omhandlet i pkt. 1 c til det tog som skal holdes tilbake.

Er telegram fra underretningstasjonen ikke mottatt, skal toget stoppes foran innkjørsignalstedet og lokomotivføreren skal underrettes om kryssingen.

Har det ikke vært mulig å sende forhåndsunderretning til det tog som skal holdes tilbake, skal togekspeditøren ikke erkjenne toglederens ordre før toget er stoppet på stasjonen.

3. Når kryssingen blir lagt til en stasjon som etter ruten ikke er betjent.
 - a. Når kryssing blir lagt til en stasjon som ifølge ruten ikke er betjent for det ene eller begge tog, skal denne stasjon uten annen særlig ordre holdes betjent for begge tog.
 - b. Uansett om det tog som skal holdes tilbake, etter sin rute skal stoppe ved den nye kryssingstasjon eller passere denne, skal det alltid brukes forhåndsunderretning når kryssing legges til en stasjon som etter ruten ikke er betjent for dette tog.

På dobbeltsporet strekning med tilstøtende enkeltspor.

4. Hvis møte mellom 2 tog på en dobbeltsporet strekning skal endres til kryssing på en stasjon på en tilstøtende enkeltsporet strekning, blir grensestasjonen mellom de 2 strekninger å betrakte som den opprinnelige kryssingstasjon.
5. Blir kryssing mellom 2 tog på stasjon på en enkeltsporet strekning lagt om slik at de 2 tog skal møtes på en tilstøtende dobbeltsporet strekning, skal grensestasjonen betraktes som ny kryssingstasjon.
Hvis de 2 tog også skal kjøre over en tilstøtende enkeltsporstrekning på den annen side av dobbeltsporstrekningen, betraktes begge grensestasjoner som nye kryssingstasjoner.
6. Hvis kryssing mellom 2 tog som kjører over 2 enkeltsporte strekninger med en mellomliggende dobbeltsporet strekning, blir lagt fra en stasjon på den ene til en stasjon på den annen enkeltsporte strekning, skal reglene for kryssingsforandring på enkeltsporet strekning følges.
7. Hvis møte mellom 2 tog som kjører over 2 dobbeltsporte strekninger med en mellomliggende enkeltsporet strekning, blir lagt fra den ene til den annen dobbeltsporte strekning, skal de 2 grensestasjoner betraktes henholdsvis som den opprinnelige og som den nye kryssingstasjon (henholdsvis nye kryssingstasjoner — se pkt. 5).

§ 137.

Endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning.

1. Når toglederen må endre rekkefølgen mellom ett forsinket tog og ett eller flere andre tog som kjører i samme retning, skal

han, enten endringen gjelder den hele eller en del av den felles strekning, sende sålydende ordre (TBX) til togekspeditørene på de stasjoner som berøres av endringen:

«Tog skal i dag kjøre etter tog(ene) fra til»

2. Togeekspeditøren på den stasjon hvor den endrete rekkefølge begynner, erkjenner ordren ved å besvare denne slik: «Tog kjører etter tog(ene) fra til» og oppgir navn og signatur.

De øvrige stasjoner erkjenner ordren ved å gjenta denne og å oppgi togekspeditørens navn og egen signatur.

Togeekspeditøren på den stasjon hvor den endrete rekkefølge begynner, skal levere avskrift av ordren til togbetjeningen i begge (alle) vedkommende tog hvis denne ikke allerede har fått ordren (se pkt. 3).

Unntak: Når ordren bare gjelder strekning med virksom linjeblokk, sløyfes fordeling av ordren til togbetjeningen.

Denne bestemmelse gjelder også under enkeltsporet drift på dobbeltsporet strekning.

3. Finner toglederen det formålstjenlig (f. eks. for å unngå ekstra stopp av tog) kan han sende ordren om den endrete rekkefølge til togekspeditøren og togbetjeningen i vedkommende tog på en foranliggende stasjon (underretningstasjon) hvor toget stopper. Togeekspeditøren skal levere telegrammet til togbetjeningen og deretter sende sålydende telegram til den stasjon hvor den endrete rekkefølge begynner:

«Togbetjeningen i tog har fått ordre om at tog skal kjøre etter tog(ene) fra til»

4. Hvis ordre etter pkt. 1 gjelder fra en stasjon og/eller til en stasjon som ikke er betjent, skal disse stasjoner uten annen særlig ordre holdes betjent for vedkommende tog.

§ 138.

Om kjøring av ekstratog.

1. Ekstratog må ikke sendes ut uten at det foreligger ordre om det (se § 40).
2. Ekstratog som skal befordre reisende, må ikke kjøres uten at det fra distriktsjefen (toglederen) foreligger rute for toget.

Andre ekstratog må ikke sendes ut uten at det er sendt ut enten rute eller ordre om kjøring i henhold til § 49.

3. Under spesielle forhold kan distriktsjefen fravike bestemmelsene i pkt. 1 og 2.
4. Hvis linjepersonalet ikke er underrettet på foreskrevet måte om kjøring av ekstratog, skal lokomotivføreren i ekstratoget gis melding om på hvilken strekning linjepersonalet ikke er underrettet før toget kjører inn på strekningen (se § 186). Det samme gjelder når linjepersonalet bare er underrettet ved ekstratogsignal. Togekspeditøren på vedkommende linjepersonales underretningstasjon er ansvarlig for at slik melding blir gitt, om nødvendig telegrafisk gjennom en foranliggende stasjon. I tilfelle bør om mulig velges en stasjon hvor toget etter sin rute stopper.

Hvis kjøreseddel er foreskrevet, skal forannevnte melding om at linjepersonalet ikke er underrettet, være påført denne.

Slik melding til lokomotivføreren skal alltid gis skriftlig, og lokomotivføreren skal kvittere for meldingen unntatt når den er påført kjøreseddelen.

På den tid av døgnet da stasjonen i henhold til trykk 405.1 ikke har underretningssplikt overfor linjepersonalet, bortfaller ovennevnte melding til lokomotivføreren.

§ 139.

Kjøring av hjelpelokomotiv og kiptog.

1. Tilbakekjørende hjelpelokomotiver skal fortrinnsvis innordnes i tog. Toglederens tillatelse må i tilfelle innhentes.
2. På strekninger med linjeblokk skal man så vidt mulig unngå å la lokomotiv og kiptog kjøre tilbake fra sted på linjen med mindre det for slik kjøring er anordnet særskilt sikring (signal).

På strekninger med automatisk linjeblokk tillates ikke hjelpelokomotiv å kjøre tilbake fra sted på linjen hvis det på sin kjøring fra siste betjente stasjon og fram til vedkommende sted har passert blokksignal eller hovedsignal ved ubetjent stasjon, og det for tilbakekjøringen ikke er anordnet særskilt sikring (signal).

Hvis et hjelpelokomotiv uforutsett må kjøre tilbake fra et sted på linjen under forhold som her er nevnt, skal det forholdes som bestemt i § 183 pkt. 4.

3. Når hjelpelokomotiv skal kjøre tilbake fra et fastsatt sted på linjen uten å kjøre fram til første betjente stasjon, og dette skal bekjentgjøres ved telegrafisk ordre, skal toglederen eller den togekspeditor som har fullmakt til det, sende sålydende telegram (TPS) til de betjente stasjoner som berøres av kjøringen:

«.....dag .../... (ukedag og dato) har tog hjelpelok. fra til km mellom og, hvorfra det straks kjører tilbake til»

Utgangstasjonen for hjelpelokomotivet skal levere gjenpart av ordren til lokomotivføreren på hjelpelokomotivet og til togbetjeningen i det tog som skal ha hjelpelokomotiv, samt til de tjenestemenn for øvrig som må kjenne til hjelpelokomotivets kjøring. Togbetjeningen i tog som må holdes tilbake inntil hjelpelokomotivet er kommet inn igjen på utgangstasjonen, underrettes muntlig.

4. Når hjelpelokomotivet er kommet inn igjen på utgangstasjonen, skal denne sende sålydende melding til den fremadliggende stasjon:

«Tog’s hjelpelokomotiv er kommet inn her.»

Den fremadliggende betjente stasjon skal ikke sende ankomstmelding for det tog som har hatt hjelpelokomotiv, før ovennevnte melding er mottatt. Stasjon på strekning med håndbetjent linjeblokk må ikke frigi blokkstrekningen etter det tog som har hatt hjelpelokomotiv, før slik melding er mottatt. Bestemmelsen i dette punkt gjelder ikke på strekninger med virksom automatisk linjeblokk, se pkt. 2.

5. Skal hjelpelokomotivet kjøre så langt som til nærmeste betjente stasjon eller forbi denne, skal det kjøre tilbake som ekstratog etter rute eller etter bestemmelsene i § 49. Den telegrafiske ordre (TPS) om kjøring etter § 49 skal i så tilfelle lyde:

«.....dag .../... har tog hjelpelok. fra til, hvorfra lokomotivet straks kjører tilbake til som løselokomotiv etter Sir. § 49.»

Eller:

«.....dag .../... har tog hjelpelok. fra til km mellom og, hvorfra lokomotivet straks kjører tilbake til Lokomotivet fortsetter derfra til etter Sir. § 49.»

Kjører hjelpelokomotivet tilbake fra et sted på linjen, forholdes med hensyn til meldinger som bestemt i pkt. 4.

6. Telegrafisk ordre (TBD) om kjøring av hjelpelokomotiv som ikke skal kjøre tilbake som løselokomotiv, skal lyde:

«.....dag .../... har tog hjelpelok. fra til»

Ordren fordeles til de betjente stasjoner på vedkommende strekning, til lokomotivføreren på hjelpelokomotivet og til togbetjeningen i vedkommende tog.

7. Telegrafisk ordre (TPS) om kjøring av ekstra kiptog settes eksempelvis opp slik:

«.....dag .../... kjøres etter Sir. § 49 ekstra kiptog fra kl. til og tilbake til mellom togene og» (Her må bare angis tog som kjøres etter rute.)

Eller:

«.....dag .../... kjøres etter Sir. § 49 ekstra kiptog fra kl. til km mellom og og snarest tilbake til»

Hvis mulig angis også klokkeslett for tilbakekjøring i ordren.

Når kiptog kjører tilbake fra sted på linjen, skal den stasjon som toget vender tilbake til, sende slik melding til nærmeste betjente stasjon på vedkommende strekning:

«Kiptog er kommet inn her.»

Deretter utveksles vanlig ankomstmelding.

Denne bestemmelse gjelder ikke på strekninger med virksom automatisk linjeblokk, se pkt. 2.

§ 140.

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

1. Distriktsjefen kan gi stasjon(er) fullmakt til å iverksette kjøring (innstilling) av hjelpelokomotiv, løselokomotiv og kiptog.

Togekspeditørene på disse stasjoner disponerer innenfor rammen av den meddelte fullmakt de lokomotiver som er avgitt til slik tjeneste, og kan om det trengs, rekvirere lokomotiv hos vakthavende lokomotivleder.

Fortegnelse over de stasjoner som har slik fullmakt, og oppgave over hvilket omfang denne har, skal være tatt inn i driftshåndboka.

2. De stasjoner som er gitt slik fullmakt, skal følge vedkommende bestemmelser i dette reglement og andre bestemmelser for kjøring (innstilling) av tog som er fastsatt av Hovedstyret eller distriktsjefen.
3. I forbindelse med driftsuhell kan distriktsjefen i det enkelte tilfelle gi stasjoner fullmakt til å anordne kjøring av kiptog med reisende til og fra uhellstedet.
4. Telegrafisk ordre om kjøring av ekstra løslokomotiv (herunder tilbakekjørende hjelpelokomotiv) og kiptog skal erkjennes av alle vedkommende som bestemt for ordre om kjøring av ekstratog, til den stasjon som har gitt ordren. Togekekspeditøren skal påse og har ansvaret for at alle erkjennelser foreligger før kjøring settes i verk.
5. Gjenpart av ordre om kjøring eller innstilling av hjelpelokomotiv, løslokomotiv og kiptog skal straks sendes distriktsjefen.

§ 141.

Enkeltsporet drift på dobbeltsporet strekning.

Ordre om framføring av tog på uriktig spor.

1. Når enkeltsporet drift må iverksettes på dobbeltsporet strekning, skal distriktsjefen (toglederen) gi ordre om dette i rutesirkulære, ekstratogrute eller telegram, eventuelt rute-telegram. Ordren skal angi hvilket hovedspor som er ufarbart, og hvilket hovedspor togene derfor skal kjøre. Det skal angis fra hvilket tidspunkt og hvilket tog den enkeltsporte drift skal iverksettes. Hvis mulig skal varigheten av den enkeltsporte drift angis i samme ordre. Har dette ikke vært mulig, skal det sendes særskilt ordre om fra hvilket tidspunkt og tog dobbeltsporet drift skal gjenopptas.
2. Distriktsjefen (toglederen) skal dessuten sende ordre om framføring av hvert enkelt tog som skal kjøre over den midlertidig enkeltsporte strekning. Denne ordre skal fastlegge togenes rekkefølge over strekningen, idet kryssingstasjoner fastsettes i nødvendig utstrekning. Slik ordre skal gis både for tog som kjører på riktig spor og for tog som kjører på uriktig spor.

3. Togbetjeningen skal ha ordren om enkeltsporet drift etter pkt. 1 senest på grensestasjonen mellom den strekning hvor driften er ordinær og den midlertidig enkeltsporete strekning.

Under enkeltsporet drift må togbetjeningen være forberedt på kryssing på alle stasjoner på den midlertidige enkeltsporstrekning, og er fritatt for å forvise seg om at kryssende tog er kommet (se § 169).

Togbetjeningen skal ikke tildeles ordre om togrekkfølge som omhandlet i pkt. 2 med mindre de ordrer som er omhandlet i pkt. 1 og 2, er tatt inn i ett og samme rutesirkulære eller ekstratogroute.

§ 142—148. (Reservennummer.)

§ 149.

Disponering av strekning for kjøring av arbeidstog.

1. At et arbeidstog disponerer en banestrekning vil si at det innenfor det enkelte disponeringstidsrom etter behov tillates å kjøre fram og tilbake på vedkommende strekning og herunder kjøre flere ganger ut fra samme betjente stasjon på samme avgangsmelding, forespørsel om klar linje og kjøreseddel.
2. Distriktsjefen (toglederen) skal gi ordre om slik disponering etter følgende regler:

Ordren skal angi:

- a) nøyaktig angivelse av den strekning som kan disponeres. Strekningen kan omfatte flere blokkstrekninger eller del av blokkstrekning,
 - b) at kjøringen skal foregå etter § 49,
 - c) ved hvilke stasjoner kjøringen skal begynne og slutte,
 - d) dato og tidsrom for disponeringen. Det skal angis mellom hvilke tog og/eller mellom hvilke klokkeslett,
 - e) hvilke stasjoner som eventuelt ikke skal være betjent for arbeidstoget.
3. Ordren skal sendes til:
 - a) alle stasjoner som berøres av disponeringen,
 - b) de nærmest betjente stasjoner for det (de) tog som først skal kjøre ut på noen del av den disponerte strekning,
 - c) togbetjeningen i arbeidstoget.

4. Inn- henholdsvis utkjøring ved betjente stasjoner skal foregå på de vanlige signaler, henholdsvis ved bruk av kjøreordre.
5. Kjøreseddel skal alltid brukes, også på strekning med linjeblokk, og tidsrommet for disponeringen skal angis på kjøreseddelen. I dette tidsrom kan arbeidstoget kjøre fram og tilbake etter behov.

I det tidsrom disponeringen varer, skal det være anbrakt kontrollmiddel på togmeldingsapparatene.

6. Etter hver disponering skal togføreren i arbeidstoget levere kjøreseddelen til togekspeditøren og gi melding om at arbeidstoget i sin helhet er kommet inn fra linjen. Først etter at togekspeditøren har mottatt denne melding og kjøreseddel, kan ankomstmelding for arbeidstoget sendes og disponeringen av strekningen derved oppheves.
7. Skal arbeidstoget kjøre ut fra og tilbake til samme stasjon på en tid av døgnet da det i et lengre sammenhengende tidsrom ikke skal kjøres noe annet tog på vedkommende strekning, kan distriktsjefen (toglederen) bestemme at bare denne stasjon skal være betjent for toget. Forespørsel om klar linje og togmeldinger faller bort i dette tilfelle. Togekspeditøren må på forhånd forvise seg om at vedkommende blokkstrekning ikke er opptatt av annet tog. Arbeidstogets avgangs- og ankomsttid noteres i togmeldingsboka. Ankomsttid må først noteres når togføreren har levert kjøreseddelen til togekspeditøren.

§ 150.

Telegrammer om toggangen.

Telegrammer fra toglederen om toggangen skal hvis ikke annen særlig bestemmelse foreligger, besvares av adressaten med egenhendig underskrevet telegram, som enten skal avfattes med samme ordlyd som det opprinnelige telegram eller i foreskrevet form.

I telegrammer om toggangen må det ikke foretas forkortelser i tekst eller underskrift utenom de forkortelser som er vedtatt av Hovedstyret (se trykk 850.2).

§ 151—155. (Reservenummer.)

Bestemmelser vedrørende tog og togtjenesten.

§ 156.

Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne.

1. Vogner som skal gå i tog, skal være i full driftssikker stand. Om godkjenning av vogner for bruk i tog samt om tilsyn, smøring, vedlikehold og visitasjon av person- og godsvogner, se trykk 409.

Foruten vognvisitørpersonalet påligger det konduktørpersonalet, og i den utstrekning det er mulig, også stasjons- og lokomotivpersonalet, å føre tilsyn med vognmateriellets tilstand (se trykk 409).

2. Togføreren skal på togets utgangstasjon kontrollere at vognenes utstyr er i orden og at godsvogner er forsvarlig lastet og ikke overlastet.

For øvrig må togbetjeningen føre nødvendig tilsyn med vognmateriellet underveis, bl. a. med akselkasser og med lasten.

3. Konduktørene skal sørge for at håndbetjente vogndører og plattformgrinder blir lukket før togavgang.

Vogndører som betjenes fra førerrommet, skal lukkes ved togets igangsetting.

Konduktørbetjeningen skal føre tilsyn med at vogndører og plattformgrinder er forsvarlig lukket under togets gang.

§ 157.

Største tillatte akseltrykk.

Rullende materiell som skal kjøres i tog, må ikke ha større akseltrykk enn fastsatt for vedkommende strekning (se trykk 402).

§ 158.

Togs sammensetning og bremsekraft.

1. For togs sammensetning gjelder bestemmelsene i trykk 402.
2. Et hvert tog skal ha det utstyr med bremses som er foreskrevet i trykk 402.

3. Den siste vogn i toget skal enten ha virksom luftbremse eller betjent skruebremse.
Unntak kan gjøres i henhold til bestemmelser i trykk 402.

§ 159—161. (Reservennummer.)

§ 162.

Bemanning av lokomotiv.

1. Om lokomotiv kan betjenes av en eller to mann avgjøres etter det som er foreskrevet i trykk 405.1 og 422.
2. Et lokomotiv som er i bruk, skal ikke være uten betjening.
Om unntak fra denne regel, se trykk 405.5.

§ 163.

Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn.

Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn har:

- a) Tjenstgjørende lokomotiv- og konduktørpersonale.
- b) Annet personale i tjenesteanliggender i henhold til særlige bestemmelser.
- c) Reisende som foruten gyldig billett har skriftlig tillatelse til det fra Hovedstyret eller distriktsjefen.
- d) Syketransport (i konduktørvogn).

Se forøvrig trykk 405.1.

§ 164.

Togfører.

1. I ethvert tog skal det være en togfører.
Denne tjenestemann skal med unntak av de tilfelle som er nevnt i pkt. 2—4, være utdannet som konduktør.
2. Lokomotivfører kan samtidig tjenstgjøre som togfører i de tilfelle som er nevnt i trykk 405.1. Hvis det i slike tilfeller er flere lokomotiver i toget, skal lokomotivføreren på det ordinære lokomotiv være togfører.
Når et tog skal kjøres med lokomotivfører som togfører, skal dette være angitt i ruten eller ordren for toget.

3. Den tjenestemann som er godkjent som fører av skinnetraktor og tung motortralle m. m. på linjen, kan ved kjøring av slikt materiell samtidig være togfører.
4. Som togfører i kipp tog kan distriktsjefen etter særskilt prøve godkjenne en tjenestemann som ikke er utdannet som konduktør.

§ 165.

Togføreren ansvar for og befaling over toget.

Togføreren har befalingen over toget utenfor de betjente stasjoners områder.

I den utstrekning det tilligger konduktørtjenesten, står togføreren til ansvar for at den rute som er fastsatt for toget, overholdes, at gjeldende sikkerhetsbestemmelser følges, herunder også oppsetting av ekstratogsignaler, og for øvrig at nødvendige sikkerhetsforanstaltninger blir iaktatt.

§ 166.

Lokomotivføreren ansvar for togets regelmessige gang.

Lokomotivføreren har ansvaret for togets regelmessige gang mellom stasjonene etter ruten. Likeså for at det kjøres på betryggende måte og under nødvendig hensyn til signaler, motatte ordrer, til linjens tilstand og andre forhold som kan ha innflytelse på togets sikkerhet.

§ 167.

Ansvar for og hvem som skal utføre koplingen.

1. Lokomotivføreren er ansvarlig for at sammenkopling mellom lokomotiv (tender) eller motorvogn og nærmeste vogn i toget er i orden i god tid før togavgang.

Ved kjøring av 2 lokomotiver i forspann, har lokomotivføreren i det lokomotiv som går forrest, ansvaret for koplingen mellom lokomotivene innbyrdes.

2. Togføreren er ansvarlig for all sammenkopling mellom vognene innbyrdes.
3. Sammenkopling og frakopling skal utføres etter de særlige bestemmelser som er gitt om dette i trykk 402, 405.1, 412 og 413.

§ 168.

Konferanseplikt.

1. På togets utgangstasjon og på stasjon hvor bytte av togbetjening foregår, skal togføreren og lokomotivføreren konferere om mulige mottatte ordrer om ekstratog som toget skal ha kryssing eller forbikjøring med, om det foreligger ordre om ekstraordinær stopp og om det er mottatt andre ordrer av betydning for togets framføring. På togets utgangstasjon og på stasjon hvor det er foretatt vesentlig endring i togets sammensetning, skal togføreren og lokomotivføreren også konferere om togets størrelse, utstyr med bremses og sammensetning. Herunder leverer togføreren bremseoppgave hvis slik er påbudt, og gir melding om resultatet av bremseprøven.
Det påligger togføreren å foranledige slik konferanse, og uten at denne har funnet sted, har lokomotivføreren ikke lov til å kjøre toget fra stasjonen.

Unntak: For lokaltog kan distriktsjefen gi nærmere bestemmelse om denne konferanseplikt mellom togfører og lokomotivfører.

Skal det foregå bytte av lokomotivbetjening underveis, skal lokomotivføreren underrette togføreren om dette på utgangstasjonen eller så tidlig som mulig.

I tog med lokomotivfører som togfører gjelder bestemmelsene i trykk 405.1.

2. Ved bytte av togfører underveis skal den fratredende togfører sette den tiltredende togfører inn i mulige ordrer m. v. som nevnt i pkt. 1.

Om ordreoverlevering mellom togførerne, se trykk 405.1.

Ved bytte av lokomotivfører underveis uten samtidig bytte av lokomotiv skal den fratredende sette den tiltredende inn i mulige ordrer m. v. som nevnt i pkt. 1, levere ham bremseoppgaven og i tilfelle ordrer som gjelder for den videre kjøring.

Hvis det ikke foreligger spesielle forhold som vedrører togets viderekjøring (se pkt. 1), kan i slike tilfelle konferanse mellom togfører og lokomotivfører falle bort.

3. Togføreren skal sørge for eller forvise seg om at konduktøren(e) får eller har fått beskjed om møtende ekstratog, ekstra kryssinger og forbikjøringer, om ekstraordinær togstopp og andre ordrer eller forhold av betydning for deres tjeneste.

Lokomotivføreren skal sørge for eller forvise seg om det samme overfor lokomotivfyrbøteren.

Hvis lokomotivføreren mangler ruter eller ordrer, skal togføreren gjennom togekspeditøren sørge for at disse blir levert ham før avgangsignal gis.

§ 169.

Togbetjeningens plikt til å forvise seg om at kryssende tog er kommet.

På kryssingstasjon skal togføreren og lokomotivføreren forvise seg om at det kryssende tog er kommet før toget kjører fra stasjonen.

Den konduktør som i henhold til § 170 er bemyndiget til å gi avgangsignal, overtar i tilfelle togførerens plikt.

Unntak: Når kryssingen refererer seg til strekning med virksom linjeblokk, fritas togbetjeningen for plikten til å forvise seg om at kryssende tog er kommet.

Under enkeltsporet drift på dobbeltsporet strekning gjelder dette unntak selv om linjeblokken ikke er virksom.

§ 170.

Avgangsignal.

På betjent stasjon må togføreren ikke gi avgangsignal til lokomotivføreren før han har mottatt togekspeditørens avgangsordre. For godstog kan distriktsjefen bestemme at en annen av togets konduktører skal motta togekspeditørens avgangsordre og gi avgangsignal.

På ubetjent stasjon og på stoppested og holdeplass må togføreren forvise seg om at alt er i orden for togets viderekjøring før han gir avgangsignal.

Togførerens (konduktørens) avgangsignal kan når det finnes påkrevet, repeteres av togekspeditør eller konduktør. Hvis nødvendig skal togekspeditør og togfører (konduktør) konferere om dette på forhånd.

Til tog med lokomotivfører som togfører kan togekspeditøren gi avgangsignal. Avgangsordre bortfaller i så tilfelle.

§ 171.

Togførers aktpågivenhet under kjøringen.

Under togets kjøring skal togføreren i den utstrekning forholdene tillater, holde utkik for i tilfelle tidligst mulig å kunne oppdage om det er noe i veien med toget, og for å kunne iaktta ordinære og mulige tilfældige signaler.

Etter saktekjøring på grunn av forhold ved linjen er det av særlig viktighet at togføreren påser at ingen avsporing av materiell har funnet sted.

§ 172.

Togbetjeningens plikt til å iaktta signaler m. v.

1. Fra lokomotivet skal det under togets kjøring til stadighet holdes utkik, i første rekke av lokomotivføreren og også mest mulig av lokomotivfyrbøteren. Lokomotivfyrbøteren skal innrette sitt øvrige arbeid slik at han kan være behjelpelig med å holde utkik på de vanskeligste steder, i kurver, foran farlige planoverganger og hvor signaler ellers kan ventes. På tomannsbetjente lokomotiver skal signalgivningen meddeles muntlig og gjentas mellom lokomotivfører og lokomotivfyrbøter.
2. Under togets kjøring forbi eller fra stasjon skal lokomotiv- og konduktørbetjeningen så vidt gjørlig ha oppmerksomheten henvendt også bakover og mot stasjonssiden når plattformen passeres eller toget er satt i gang, og inntil det er utenfor stasjonsområdet.
3. Konduktørene skal under togets kjøring så vidt gjørlig hjelpe togføreren med å holde utkik langs toget, se etter signaler og hjelpe med å påse at gitte kryssings-, forbikjørings- og andre ordre om sikkerhetstjenesten overholdes.

§ 173.

Signalstopp ved stasjon m. v.

1. Når tog etter ruten skal stoppe ved stasjon eller stoppested på signal fra togføreren, skal denne om mulig på forhånd gi lokomotivføreren beskjed om dette. Selv om slik forhåndsunderretning er gitt, skal togføreren i tilfelle vise stoppsignal ved ankomst til vedkommende sted.
2. Har lokomotivføreren ikke fått beskjed på forhånd om stopp, forholdes slik:

Hvis toget skal passere stedet, skal togføreren vise signal 78 «Ingen avstigning» — straks etter at det fra lokomotivet er gitt signal «Tog kommer» for vedkommende stasjon m. v. (se § 307). Så snart lokomotivbetjeningen har oppfattet signalet, besvares dette med ett kort støt i lokomotivfløyten.

Har lokomotivføreren ikke fått muntlig beskjed etter pkt. 1, eller han ikke får noe signal etter pkt. 2, skal han stoppe toget på vedkommende sted, selv om det fra dette vises signal for viderekjøring.

3. Når det i togruten er anført tegnet x eller ax (se trykk 405.1), skal det også forholdes etter reglene i pkt. 1 og 2.

§ 174.

Kjørehastighet.

Kjørehastigheten skal avpasses slik at den blir i samsvar med ruten og bestemmelsene om kjørehastighet i trykk 402.

Under forsinkelse skal den største tillatte kjørehastighet for vedkommende tog så vidt gjørlig brukes for innkjøring av tapt tid (se § 28).

I enkelte tilfelle kan togets sammensetning m. v. tillate en større kjørehastighet enn den som i ruten er angitt som togets største tillatte kjørehastighet, se trykk 405.1.

§ 175.

Når kjørehastigheten skal settes ned.

Kjørehastigheten skal settes ned bl. a. i følgende tilfelle:

- a) Når skinnegangen er ujevn på grunn av telehivninger eller andre årsaker (se § 76).
- b) Når mennesker eller dyr ses på linjen foran toget.
- c) Når det er andre årsaker ved linjen eller toget som tilsier at det må kjøres langsommere enn normalt.

Når tog nærmer seg stasjon (stoppested m. v.) eller et sted på linjen som er eller kan ventes å være dekket av signal, skal det ikke kjøres hurtigere enn at det i tilfelle kan stoppe foran signalstedet.

Blir togbetjeningen oppmerksom på uregelmessigheter ved linjen av slik art at kjørehastigheten bør settes ned for andre

tog, skal vedkommende gi melding til togekspeditøren på første stasjon som er betjent for toget (se § 135).

Om spesielle tilfelle av hastighetsnedsettelse, se trykk 402.

§ 176—179. (Reservennummer.)

§ 180.

Skyving av vogner i tog.

Togets vogner skal normalt trekkes.

Må vognene skyves, skal togføreren eller en annen godkjent tjenestemann holde utkik framover fra forreste vogn og gi nødvendige signaler.

§ 181.

Flere lokomotiver i ett tog.¹⁾

Forspann.

1. Når det trengs 2 lokomotiver til å føre fram et tog, skal disse om mulig gå som forspannlokomotiver.

Dette skal alltid gjøres hvis det er mulighet for at toget må arbeide seg gjennom snøfonner underveis. Under slike forhold kan ekstralokomotivet bare gå som hjelpelokomotiv etter distriktsjefens særskilte tillatelse og skal da alltid være tilkoplet. Det samme gjelder når forholdene av annen grunn — f. eks. under trafikkuregelmessigheter — er slike at det underveis kan bli påkrevet å stoppe toget hurtig på linjen.

Ekstra forspannlokomotiv skal for å spare tid og skifting, som regel koples til foran det ordinære forspannlokomotiv, hvis slik plassering ikke hindres av f. eks. stor frontplog på det ordinære forspannlokomotiv.

2. Det forreste lokomotivs fører har ansvaret for togets kjøring, for bremsene, for iakttaing av signaler m. v. og for den signalgiving som skal skje fra lokomotivet, samt for koplingen mellom lokomotivene innbyrdes.

Lokomotivføreren på det lokomotiv som går nærmest togstammen, har ansvaret for koplingen mellom togstammen og sitt lokomotiv, ikesom dette lokomotivs betjening har til særlig plikt å ha sin oppmerksomhet rettet bakover.

3. Flere enn 2 lokomotiver i forspann bør bare unntaksvis brukes og bare etter distriktsjefens særlige tillatelse.

¹⁾ Lokomotiver som kjøres multipelkoplet, betraktes som ett lokomotiv.

4. I driftshåndboka skal det tas inn en oppgave over i hvilken utstrekning de forskjellige lokomotivtyper kan kjøres alene eller sammenkoplet på de forskjellige banestrekninger.
5. Ved kjøring av 2 lokomotiver foran i luftbremset eller delvis luftbremset tog skal togets kjørehastighet ikke være større enn 50 km pr. time hvis togets luftbremse ikke kan manøvreres fra forreste lokomotiv.

Hjelpelokomotiv. (Se § 139.)

6. Hjelpelokomotiv skal være tilkoplet toget hvis vedkommende banestrekning har fall større enn 5 ‰ .

Er største fall på banestrekningen 5 ‰ eller mindre, kan hjelpelokomotivet kjøres uten å være tilkoplet toget forsåvidt det ikke er annen årsak til stede som gjør at tilkopling bør skje. Tog med hjelpelokomotiv skal ikke kjøres med større hastighet enn 50 km pr. time. Hastigheten kan økes til 60 km pr. time hvis hjelpelokomotivet har virksom luftbremse tilkoplet togets.

Forspannlokomotivets fører (eventuelt føreren på det forreste av forspannlokomotivene) er den ledende og ansvarlige for kjøringen.

I tog med reisende skal det som regel ikke brukes mer enn 1 hjelpelokomotiv.

7. Hjelpelokomotivet skal om mulig settes inn på sin plass og i tilfelle koples til toget før dette settes i gang. Hvis stasjonens sporanlegg er slik at dette ikke kan skje uten vesentlige ulemper, kan hjelpelokomotivet kjøre etter og slutte seg til toget under fart. Det påligger i slike tilfeller både forspannlokomotivets og hjelpelokomotivets fører å vise den største forsiktighet så det ikke blir sterkt støt mot bufferne.
8. Under kjøring av hjelpelokomotiv skal det for øvrig iakttas:
 - a. Hjelpelokomotivets betjening skal stadig ha sin oppmerksomhet rettet framover på toget og til enhver tid være forberedt på å redusere trykket mot toget og å bremse.
 - b. Hjelpelokomotivets arbeid skal til enhver tid reguleres, slik at det ikke oppstår rykk i toget og slik at forspannlokomotivet avlastes det nødvendige antall vogner, så toget kan holde ruten.
Hjelpelokomotivets fører har sin del av ansvaret for at togets rute holdes og at den største tillatte hastighet ikke overskrides.

- c. Under kjøringen må hjelpelokomotivets fører være særlig merksam på banestrekningens stignings-, fall- og kurveforhold og innrette sin kjøring i samsvar med disse forhold.

§ 182.

Når tog hurtigst mulig skal stoppes.

1. Tog skal hurtigst mulig stoppes:
 - a) når det merkes feil ved toget som kan bli farlig for togets sikre gang,
 - b) når det er fare for å kjøre på mennesker,
 - c) når det ikke lykkes å skremme større dyr bort fra sporet,
 - d) hvis noen av personalet underveis oppdager mangel ved linjen som kan være til hinder for toget,
 - e) hvis det ses at toget føres inn på et spor hvor det utsettes for fare,
 - f) når større brann eller større ulykke er inntruffet i linjens umiddelbare nærhet, og hvor det antas at større skade vil bli avverget hvis det øyeblikkelig ytes hjelp,
 - g) når det oppstår brann i toget. Den vogn som er antent, skal i tilfelle skiftes ut fra de øvrige vogner og nødvendige signaler settes opp som bestemt i § 236.
2. Merkes mindre brann på banens område eller i dens umiddelbare nærhet, skal dette meldes til togekspeditøren på første stasjon, selv om toget etter ruten ikke skal stoppe ved denne. Påtreffes noen av linjens personale før toget kommer til første stasjon, skal vedkommende underrettes.
3. Om oppsetting av stoppsignaler når tog er stoppet på linjen, se § 184.
4. Merkes noe som kan være farlig for personalets sikkerhet, skal melding gis til togekspeditøren på første stasjon som er betjent for toget.

§ 183.

Forsering av stigning og snøfonn.

1. Hvis tog har stoppet på linjen fordi lokomotivet ikke kan trekke toget oppover stigning, kan lokomotivføreren, dersom han anser det farefritt, gå tilbake med toget en kortere strekning for deretter igjen å kjøre på med større fart. Togføreren skal underrettes før toget kjører tilbake.

2. Kan tog ikke komme gjennom snøfonner, kan det forholdes på samme måte, men da skal vognene — i tilfelle det anses forsvarlig — etterlates dekket av stoppsignal før lokomotivet forsøker å forserne snøfonnen.
3. Skulle togføreren finne at tilbakekjøring som omhandlet i pkt. 1 og 2, kan medføre fare, skal togføreren ved å vise stoppsignal forhindre tilbakekjøringen, som deretter ikke må foretas før det er sørget for nødvendig signalering.
4. På strekning med linjeblokk er tilbakekjøring av tog ikke tillatt hvis toget for noen del derved kommer forbi hovedsignal som gjelder for den blokkstrekning som brukes ved tilbakekjøringen, og toget også kommer inn på bakenforliggende blokkstrekning/stasjon. Dog kan tilbakekjøring finne sted hvis togføreren først har forvissnet seg om at ikke annet tog har forlatt nærmest bakenforliggende betjente stasjon og han dessuten har fått denne stasjons tillatelse til tilbakekjøringen.

§ 184.

Når tog har stoppet på linjen på grunn av lokomotivskade eller annen årsak.

1. Når tog har stoppet på linjen på grunn av skade på lokomotiv eller annen årsak og det antas at toget ikke kan fortsette ved egen hjelp, skal togføreren snarest underrette distriktsjefen og sørge for at det blir satt opp stoppsignaler som bestemt i § 236.

For å tilkalle togføreren kan lokomotivføreren gi signal 83 (1 langt støt i lokomotivfløyten).

Hvis togtelefon eller annen telefon ikke kan nyttes, skal togføreren etter konferanse med lokomotivføreren om mulig sende pålitelig bud til nærmeste stasjon med telegram til distriktsjefen med opplysning om det inntrufne og hva som anses nødvendig. Likeledes skal det oppgis hvor på linjen lokomotivet står (kilometer med en desimal) og hvor langt toget er.

2. Er det gjennom telefon oppnådd forbindelse med distriktsjefen (toglederen) og togføreren gjennom ordre fra distriktsjefen har full visshet for hvorfra nytt lokomotiv eller hjelpetog kommer, kan det settes opp stoppsignal (bevoktet) bare i den retning hvorfra nytt lokomotiv eller hjelpetog kommer.

Toget må bli stående inntil lokomotiv eller hjelpetog er kommet, eller ny ordre er innhentet fra toglederen om at toget kan fortsette fra uhellstedet.

Lokomotiv eller hjelpetog som er tilkalt til tog som har stoppet på linjen, skal fra nærmeste stasjon til uhellstedet ikke kjøre med større hastighet enn at det kan stoppes på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av linjen.

3. Hvis lokomotivføreren antar at tog som har stoppet på linjen kan fortsette med egen hjelp — og oppholdet ikke vil strekke seg utover 20 minutter — er det ikke nødvendig å sette opp stoppsignaler, men distriktsjefen skal underrettes snarest hvis dette kan gjøres uten å forsinke toget ytterligere.

Kan toget ikke kjøre videre etter 20 minutter, skal det forholdes etter pkt. 1 m.h.t. underretning til distriktsjefen og oppsetting av stoppsignaler.

4. Er tog ikke kommet til betjent stasjon senest 20 minutter etter at toget normalt skulle ha kommet, skal togekspeditøren i alle tilfelle sende signal D, sperresignal.
5. Når tog er blitt stående på linjen på strekning med virksom automatisk linjeblokk, er det ikke nødvendig å sette opp stoppsignaler. Er lokomotiv eller hjelpetog tilkalt, skal det dog forholdes som bestemt i pkt. 2.
6. Om tog som har stoppet på linjen på grunn av strømstans, se trykk 405.5.

§ 185.

Når tog må sette igjen vogner på linjen.

Hvis tog må sette igjen vogner på linjen, skal togføreren bremse disse på betryggende måte og sørge for at signaler blir satt opp til begge sider som bestemt i § 236.

Togføreren skal gi melding om dette til togekspeditøren på første stasjon, selv om toget etter sin rute ikke skal stoppe ved denne.

§ 186.

Forsiktig kjøring. Hyppig bruk av lokomotivfløyten.

1. Lokomotivføreren skal iaktta særlig forsiktighet under togets kjøring i følgende tilfeller:
 - a) Når linjepersonalet ikke er underrettet om ekstratog, eller når dette bare er skjedd ved ekstratogsignal.
 - b) Når ekstratog kjøres uten rute.

- c) Når godstog tillates å kjøre fra stasjon/stoppested inntil 15 minutter før rutetid.
- d) Når tog som i følge ordre skal holdes tilbake utover rutetid, kan kjøre etter sin opprinnelige rute fordi kryssingen er om-
lagt eller bortfalt (se trykk 405.1).
- e) Når tog må kjøre umeldt fra stasjon.
- f) Når tog er meget forsinket.
- g) Når forholdene kan gi grunn til fare.

I forannevnte tilfeller skal lokomotivføreren med korte mellomrom gi signal 83 «Tog kommer». Lokomotivfyrbøteren skal innrette sitt arbeide slik at han i størst mulig utstrekning kan hjelpe til med å holde utkik.

- 2. Når ekstratog møter tog på dobbeltsporet bane eller på paralleltgående baner møter eller kjører forbi annet tog, skal det gis signal 83 «Tog kommer».

§ 187.

Når tog har stoppet på linjen for stoppsignal eller for mangel på signal.

Har tog stoppet på linjen fordi det er satt opp stoppsignal eller fordi signal mangler hvor slikt skulle vises, men vedkommende som er ansvarlig for signalet, ikke er til stede for å gi opplysning om årsaken, kan togføreren la toget kjøre videre når han har undersøkt den strekning som signalet gjelder for, uten å finne noen grunn til fare og alt for øvrig er klart.

§ 188—200. (Reservennummer.)

Signalforskrifter.

Alminnelige bestemmelser.

§ 201.

Hva det forstås med signaler.

Signaler er de fastsatte signalbilder, tegn og lyder som nyttes ved framføring av tog og ved skiftebevegelser.

§ 202.

Bestemmelser som gjelder for signalenes bruk.

For signalenes bruk gjelder foruten bestemmelsene i dette reglement, også særlige instruksjoner for de enkelte sikringsanlegg og de bestemmelser i trykk og sirkulærer som angår signaler.

§ 203.

Signalmidler.

Følgende signalmidler brukes:

- Signalflagg
- Flaggskiver
- Håndsignallamper
- Signalfløyte
- Signalgiverens armer
- Knallkapsler
- Faste lyssignaler
- Fast lydsignal
- Signalskiver
- Signalmerker
- Fall-, stignings- og kurvevisere
- Orienteringstolper
- Lokomotivfløyte
- Lokomotiv- og togsignallamper
- Lokomotiv- og togsignalskiver.

§ 204.

Signalfargenes grunnbetydning.

Rødt betyr alltid «stopp».

Fiolett betyr at det tilhørende planovergangssignal viser «stopp».

Gult betyr «varsom».

Grønt betyr «kjøretillatelse».

Hvitt betyr «klar linje».

Disse betydninger av signalfargene gjelder når signalmidlet holdes stille.

Signalmiddel av hvilken som helst farge som beveges på bestemt måte, betyr «stopp».

§ 205.

Dagsignaler og nattsignaler.

Nattsignal skal brukes når dagsignal ikke kan ses tydelig.

Nattsignal brukes i alminnelighet alene, men kan også brukes sammen med dagsignal.

I tunneler og snøoverbygg skal nattsignal brukes også om dagen etter distriktsjefens nærmere bestemmelse.

§ 206.

Betegnelsen „høyre“ og „venstre“ under signalering.

For signaler til og på tog gjelder betegnelsen «høyre» og «venstre» i forhold til vedkommende togs kjøreretning.

§ 207—208. (Reservennummer.)

§ 209.

Ansvar for at håndsignalmidler er til stede.

Den som skal bruke håndsignalmidler (se § 223), bærer ansvaret for at disse er til stede og i brukbar stand.

§ 210.

Signalgiving.

Før man gir signal, må det undersøkes om alt er i orden, slik at signalet kan lystres uten fare.

Hvis signalgiveren forstår at signalet medfører fare, må det ikke gis med mindre man ved dette unngår en annen og større fare.

Signal skal gis tydelig og nøyaktig i samsvar med forskriftene. Signalgiveren skal plassere seg slik at det klart framgår hvem signalet gjelder for. Foruten å velge de rette signalmidler må signalgiveren være nøye merksam på alt som kan bli til hinder for at signalet oppfattes riktig.

De fastsatte signalmidler og signaler må ikke brukes i annet øyemed eller på annen måte enn bestemt i dette reglement eller i særlig instruks fra Hovedstyret.

Bruk av andre signalmidler og signaler er forbudt.

§ 211.

Lystring av signaler.

Ethvert signal skal straks og ubetinget lystres med mindre dette medfører fare (se § 210).

Får man samtidig signaler med forskjellig betydning, skal det signal lystres som medfører størst forsiktighet.

Mottas utydelig eller tvetydig signal, skal tog eller skift om nødvendig stoppe og forholdet undersøkes.

Flere signaler som er stilt opp etter hverandre og gjelder for samme togvei eller skiftebevegelse, skal iakttas og respekteres i den rekkefølge som de passerer.

Om svar på avgangsignal som ikke straks kan lystres, se §§ 229 og 310.

§ 212.

Forbud mot å kjøre forbi stoppsignal.

Tog må ikke kjøre forbi et signal som viser «stopp» mot toget, uten etter særlig bestemmelse i dette reglement eller særlig tillatelse for hvert enkelt tilfelle.

Skift må ikke kjøre forbi signal som viser «stopp» eller «skifting forbudt» for vedkommende spor og kjøreretning, uten etter særlig bestemmelse i dette reglement eller særlig tillatelse for hvert enkelt tilfelle.

§ 213.

Når signal for kjøretillatelse mangler.

Når signal for kjøretillatelse mangler hvor dette skal gis, skal toget stoppe foran vedkommende signalsted.

Dette fritar ikke den signalpliktige tjenestemann for å vise foreskrevet signal i rett tid.

§ 214.

Solrefleks i lyssignal.

Når tog nærmer seg lyssignal under forhold hvor solrefleks kan ventes å ville opptre, skal toget stoppes i god avstand — ca. 50 meter — foran signalet hvis det ikke får tydelig kjørsignal.

§ 215.

Innkjørsignal for tog i motsatt kjøreretning.

Oppdager togbetjeningen under togets kjøring ut fra betjent stasjon på enkeltsporet strekning at det vises innkjørsignal for tog i motsatt kjøreretning, skal eget tog stoppes og forholdet undersøkes.

§ 216.

Signalers iakttagelse gjennom speil.

Så vel avgangsignal som håndsignal for skiftebevegelse skal lystres selv om de mottas gjennom speil, når signalet oppfattes tydelig og det ikke er tvil om hvem signalet er bestemt for (se § 211).

Under skifting med enmannsbetjent lokomotiv eller traktor må signalgiveren i størst mulig utstrekning ta hensyn til hvor lokomotiv- eller traktorføreren har sin plass (se § 210).

§ 217.

Lysreflekterende stoff på signaler.

Signaler kan med Hovedstyrets godkjennelse utføres med lysreflekterende stoff.

§ 218—222. (Reservennummer.)

Linje- og stasjonssignaler.

HÅNDSIGNALER

§ 223.

Håndsignalmidler.

De alminnelige håndsignalmidler er følgende:

- Rødt signalflagg
- Gult signalflagg
- Grønt signalflagg
- Hvitt signalflagg
- Rød flaggskive
- Grønn flaggskive
- Håndsignallampe som kan vise rødt, grønt og hvitt (dvs. ufarget) lys
- Håndsignallampe som kan vise rødt, gult og hvitt lys
- Signallykt med gult blinklys
- Signalføyte
- Knallkapsler.

Dessuten brukes:

Signalgiverens armer i bestemte stillinger eller bevegelser.

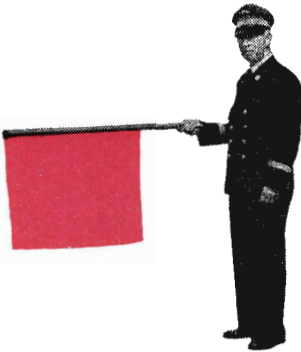
Håndsignaler for tog.

§ 224.

Signal 1 „Stopp“.

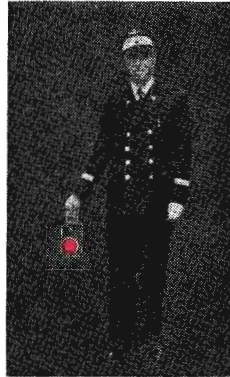
Dagsignal:

1 a. Rødt signalflagg vist på tvers av linjen.



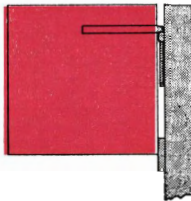
Nattsignal:

1 b. Rødt lys fra signallampe som holdes stille.



Signal 1 a og 1 b kan også gis ved oppsetting (oppheving) på stolpe.

1 c. Rød flaggskive satt opp på tvers av linjen.



Dagsignal:

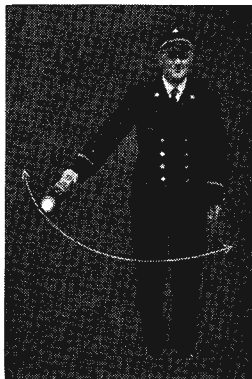
- 1 e. Signalgiverens **begge armer** som holdes **vannrett** på tvers av linjen.



- 1 g. Signalflagg av **hvilken som helst farge** eller **hvilken som helst gjenstand** som beveges **hurtig flere ganger fram og tilbake** på tvers av linjen.

Nattsignal:

- 1 f. **Lys** av **hvilken som helst farge** som beveges **hurtig flere ganger fram og tilbake** på tvers av linjen.



Signal 1 betyr at toget skal stoppe.

Signal 1 besvares med 1 kort støt i lokomotivfløyten.

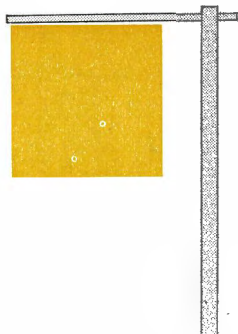
Om stoppsignal gitt med knallsignal, se § 238.

§ 225.

Signal 2 „Varsom“.

Dagsignal:

2 a. Gult signalflegg vist på tvers av linjen.



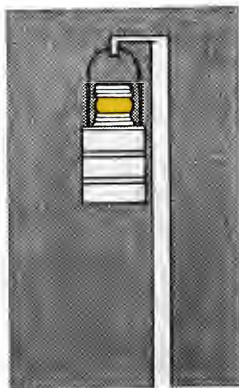
Nattsignal:

2 b. Gult lys fra signallampe.



2 d. Gult blinklys (ca. 80 blink pr. minutt) fra stor signallykt.

Signallykten settes (henges) fortrinnsvis opp på stativ eller stolpe.



Dagsignal:

- 2 e.** Signalgiverens ene arm som utstrakt på tvers av linjen bevegtes **vedholdende opp og ned.**



Nattsignal:

- 2 f.** Lysblink med hvitt lys fra signallampe.



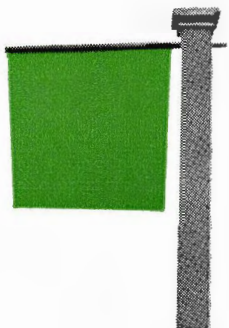
Signal 2 betyr at tog skal kjøre med nedsatt hastighet, høyst 30 km pr. time.

Når signal 2 gis og bevoktes av signalmann, besvares det med 1 kort støt i lokomotivfløyten.

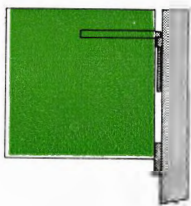
§ 226.

Signal 3 „Innkjør“.

Dagsignal:

3 a. Grønt signalflegg vist på tvers av linjen.

Nattsignal:

3 b. Grønt lys fra signallampe.**3 c. Grønn flaggskive satt opp på tvers av linjen.**

Signal 3 «Innkjør» betyr at tog kan kjøre inn på stasjonen (se § 113 pkt. 1).

§ 227.

Signal 3 „Passér“.

Dagsignal:	Nattsignal:
3 e. Grønt signalflegg vist på tvers av linjen.	3 f. Grønt lys fra signallampe.

1. Signal 3 «Passér» er signal for passering av betjent stasjon uten utkjørhovedsignal for vedkommende togvei og betyr at toget kan fortsette inn på neste blokkstrekning uten å stoppe på stasjonen (se § 122).

Signalet gis ved innkjørsporet rett ut for stasjonsbygningen og på samme side av sporet som denne. Det skal gis og bevoktes av togekspeditøren og må ikke fjernes før hele toget har passert signalet.

Hvis forholdene gjør det påkrevd å vise passérsignal fra annet sted ved innkjørsporet enn fastsatt ovenfor, treffer distrikt-sjefen bestemmelse om dette og kunngjør det for vedkommende personale.

Signalet skal som regel gis fra stativ (stolpe), men distrikt-sjefen kan bestemme at stativ (stolpe) på grunn av de stedlige forhold ikke skal brukes.

2. Signal 3 f «Passér» gis med spesiell lampe med stor lysstyrke. Slik signallampe kjennetegnes ved at den er påmalt et 2 cm bredt rødt bånd.
3. Når lokomotivføreren har forvisset seg om at signal for passering vises, besvarer han signalet med 1 kort støt i lokomotivfløyten.
4. Selv om signal for passering blir vist, skal toget stoppe på stasjonen hvis det etter ruten eller særlig ordre skal stoppe. Se dog § 122 pkt. 6.

Om bruk av signal 25 som varselsignal for signal 3 «Passér», se § 251.

Om signalering for passering av stasjon som har utkjørhovedsignal for vedkommende togvei, se § 254.

§ 228.

Signal 4 „Klar linje“.

Dagsignal:

4 a. Hvitt signalflagg vist på tvers av linjen.

Nattsignal:

4 b. Hvitt lys fra signallampe.

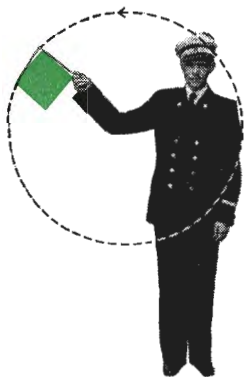
Signal 4 betyr at tog kan kjøre videre med den hastighet som er tillatt for strekningen bortenfor signalet.

§ 229.

Signal 5 „Avgang“.

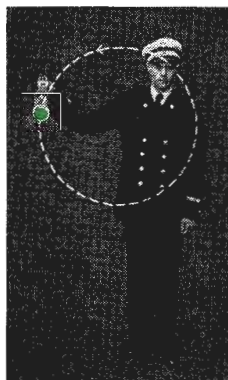
Dagsignal:

- 5 a.** 1 langt støt i signalføyte med etterfølgende bevegelse med **grønt signalflagg** som føres **i sirkel** på tvers av linjen og med sirkelens øvre del **utad** fra toget.



Nattsignal:

- 5 b.** 1 langt støt i signalføyte med etterfølgende bevegelse med **grønt lys** i signallampe som føres **i sirkel** på tvers av linjen og med sirkelens øvre del **utad** fra toget.



1. Signal 5 betyr at toget skal settes i gang. Signalet gis når tog skal kjøre fra stasjon, stoppested og holdeplass (se §§ 122, 123 og 170).
2. Bruk av signalføyte kan falle bort til tog om natten i tiden mellom kl. 23 og kl. 6 samt når togekspeditør gir avgangssignal til tog med lokomotivfører som togfører.
3. Når avgangssignal ikke straks kan lystres, skal lokomotivføreren svare med signal 80, 1 kort støt i lokomotivfløyten, eller med et vink med hånden.

Om avgangssignal gitt med fast signalapparat, se § 267.

§ 230.

Håndsignaler for bremseprøving.**Signal 6 «Tilsett bremsen».****Dagsignal:**

- 6 a.** Signalgiverens ene arm som bevegges **sakte utad og oppad**, så hånden beskriver en **halvsirkel** på tvers av linjen. Hånden holdes derpå stille et øyeblikk og føres **raskt rett ned** i utgangsstilling.

**Nattsignal:**

- 6 b.** **Hvitt lys** fra signallampe som bevegges **sakte utad og oppad** i en **halvsirkel** på tvers av linjen. Lampen holdes derpå stille et øyeblikk og føres **raskt rett ned** i utgangsstilling.



Signal 7 «L ø s b r e m s e n».

Dagsignal:

- 7 a.** Signalgiverens ene arm som føres rett opp og beveges vekselvis til høyre og venstre, så hånden beskriver små buer på tvers av linjen.



Nattsignal:

- 7 b.** Lysblink med hvitt lys fra signallampe.



Signal 6 og 7 gis av bremseprøveren til lokomotivføreren når gjennomgående bremse skal prøves.

Om signaler for prøving av gjennomgående bremse, gitt ved fast signalapparat, se § 266.

Signal 8 „Kjør fram forbi middel“.

Dagsignal:

8 a. Txp. fører den ene arm gjentatte ganger rett opp og ned.



Nattsignal:

8 b. Txp. fører signallampe med hvitt lys gjentatte ganger rett opp og ned.



Signal 8 skal gis av togekspeditøren personlig og gir tillatelse til kjøring forbi utkjørhovedsignal i «Stopp» og i tilfelle også forbi høyt skiftesignal i stilling «Skifting forbudt» (se § 114).

Signal 8 besvares med 1 kort støt i lokomotivfløyten.

Signal 8 skal etterfølges av signal 1 «Stopp».

Håndsignaler for skiftebevegelser.

§ 232.

Signal 1 „Stopp“.

Dagsignal:

- 1 k.** Signalgiverens **begge armer** (eller **den ene arm**) som holdes **vannrett** på tvers av linjen.



- 1 a.** **Rødt signalflegg** som holdes stille på tvers av linjen.

Nattsignal:

- 1 l.** **Hvitt lys** fra signallampe som beveges **hurtig flere ganger fram og tilbake** på tvers av linjen.



- 1 b.** **Rødt lys** fra signallampe som holdes stille.

Signal 1 betyr at skift skal stoppe.

Signal 1 k gitt med den ene arm, er bare tillatt når signalet gis fra materiell som er i gang.

Signal 1 besvares med 1 kort støt i lokomotivfløyten.

Signal 2 „Varsom“.

Dagsignal:

- 2 e.** Signalgiverens ene arm som utstrakt på tvers av linjen, beveges **vedholdende opp og ned.**



Nattsignal:

- 2 f.** Lysblink med hvitt lys fra signallampe.



Signal 2 betyr at skiftets hastighet skal settes ned.

Signal 2 besvares med 1 kort støt i lokomotivfløyten.

§ 234.

Signal 9 „Kjør fram“.

Dagsignal:

- 9 a.** Signalgiverens ene arm føres rett opp, hvorefter hånden beskriver en bue utad og nedad på tvers av linjen i retning fra toget.



Nattsignal:

- 9 b.** Hvitt lys fra signallampe som føres rett opp, hvorefter lyset beskriver en bue utad og nedad på tvers av linjen i retning fra toget.

**Signal 10 „Bakk“.**

Dagsignal:

- 10 a.** Signalgiverens ene arm som beveges slik at hånden beskriver en bue oppad og innad på tvers av linjen i retning mot toget.



Nattsignal:

- 10 b.** Hvitt lys fra signallampe som beveges i en bue oppad og innad på tvers av linjen i retning mot toget.



Signal 9 og 10 besvares med 1 kort støt i lokomotivfløyten.

1. Signal 9 og 10 gjelder i forhold til signalgiverens plass. Etter signal 9 skal skiftet kjøre i retning **fra** signalet og etter signal 10 i retning **mot** signalet.
2. Ved signalering for **renn** gis signal 10 med en hurtig bevegelse med armen.

Signalering med signalflytte.

§ 235.

Signal 1 h „Stopp“: 3 støt i signalflytte.

Signal 9 c „Kjør fram“: 1 støt i signalflytte.

Signal 10 c „Bakk“: 2 støt i signalflytte.

Signal 1 h, 9 c og 10 c brukes hvor de stedlige forhold tilsier det, og ellers om nødvendig som forsterkning av håndsignal.

Signal 1 h, 9 c og 10 c besvares med 1 kort støt i lokomotivfløyten.

Håndsignaler på linjen.

§ 236.

Signal 1 „Stopp“.

Stoppsignal skal gis og besvares som bestemt i § 224.

Når det er anledning til det, skal stoppsignal gis slik:

Dagsignal ved signal 1 a.

Nattsignal ved signal 1 b.

Disse signaler skal alltid brukes i følgende tilfelle:

1. Når linjen er ufarbar, og når linjebrudd er anordnet.
2. Når tog er stoppet på linjen og ikke kan komme i gang ved egen hjelp (se § 184).
3. Når vogn(er) er satt ut eller er satt igjen på linjen.
4. Når arbeidstralle på linjen ikke kan bli brakt ut av sporet i rett tid (se § 325 og trykk 370.6).

I alle ovennevnte tilfelle skal stoppsignal settes opp til begge sider av farepunktet, se dog § 184, pkt. 2.

Oppsatt stoppsignal skal så vidt mulig være bevoktet når tog ventes (se §§ 67 og 80).

5. Når uttrekk under skifting i visse tilfelle foregår utenfor innkjørsignalstedet på stasjon som ikke har faste signalapparater (se § 111).

I dette tilfelle skal avstanden til stoppsignalet regnes utover fra det lengste påregnelige uttrekk («farepunktet»).

Stoppsignal gitt med andre signalmidler enn flagg og lampe (signal 1 a og 1 b), er på linjen å betrakte som nødsignalering og skal derfor bare brukes når spesielle signalmidler ikke has for hånden, eller når det er fare for at signal 1 a eller 1 b kan bli oversett.

Om bruk av signal 12 «Knallsignal» se § 238.

Stoppsignal skal settes opp til høyre i kjøreretningen for kommende tog i en avstand fra farepunktet av minst 300 meter i stigning og minst 700 meter på vannrett linje eller i fall.

Disse avstander skal økes etter skjønn inntil henholdsvis 600 meter og 1000 meter, f. eks. ved løvfall, i regn eller mildvær som plutselig inntreter etter kulde, og i alle tilfelle når skinnene er glatte, eller når stoppsignalet ikke er synlig på 150 meters avstand.

Stoppsignal kan settes opp i sporet (mellom skinnene) når det på denne måte blir mer synlig eller når oppsetting til høyre i kjøreretningen kan forstyrre kjøring på nabospor.

Om oppsetting av varsomsignal på nabospor, se § 237.

Ligger det farlige sted så nær en betjent stasjon at stoppsignalet på den ene side av farepunktet etter foranstående bestemmelser skulle settes opp mellom eller på den andre siden av stasjonens grenser, skal vedkommende linjetjenestemann etter konferanse med togekspeditøren sette opp stoppsignal senest ved ytterste sporveksel i utkjørtogveien.

§ 237.

Signal 2 „Varsom“.

Varsomsignal skal gis som bestemt i § 225. Når det er anledning til det, skal signalet gis slik:

Dagsignal ved signal 2 a.

Nattsignal ved signal 2 b eller 2 d.

Varsomsignal gitt med andre signalmidler enn flagg, lampe eller lykt, er på linjen å betrakte som nødsignalering og skal derfor bare brukes når vanlige signalmidler ikke has for hånden.

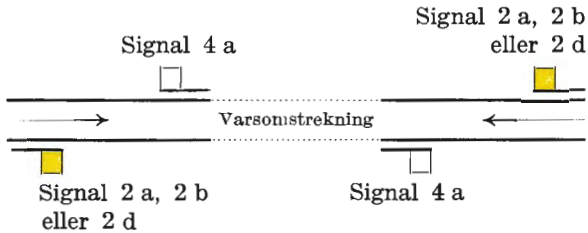
Når signal 2 gis av signalmann, skal det besvares med 1 kort støt i lokomotivfløyten.

Varsomsignal settes opp til høyre i kjøreretningen for kommende tog, i stigning minst 200 meter og på vannrett linje eller i fall minst 500 meter foran det punkt hvorfra togets kjørehastighet skal være satt ned til høyst 30 km pr. time (se § 76). Disse avstander skal økes etter skjønn under forhold som nevnt i § 236 for stoppsignal.

Varsomsignal skal settes opp til begge sider av den strekning hvor kjørehastigheten må være satt ned. Et tog vil således alltid ha et varsomsignal til høyre før det kjører inn på vedkommende strekning, og et varsomsignal til venstre når det er kommet ut av strekningen.

På det punkt på linjen hvorfra hastigheten igjen kan økes når hele toget har passert dette, skal det til høyre i kjøreretningen settes opp signal 4 a (hvitt flagg), som i slike tilfelle gjelder både som dag- og nattsignal.

Varsomstrekningen blir således nøyaktig markert for lokomotivføreren, slik:



Når det settes opp stoppsignal for det ene spor på dobbeltsporet strekning, skal det alltid for nabosporet settes opp varsomsignal 200 meter foran stoppsignalet for det annet spor.

§ 238.

Knallsignal.

Til knallsignal brukes knallkapsler, fylt med eksplosivt stoff.

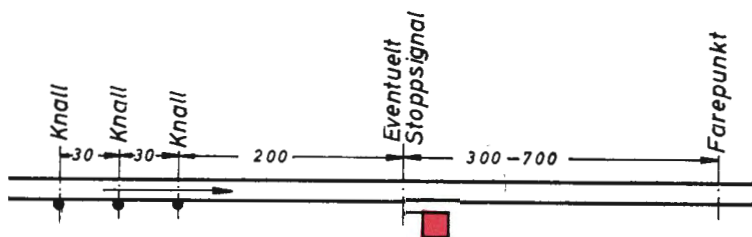
Knallsignal brukes for å gjøre togbetjeningen merksam på at det er fare for togets gang. Signalet nyttes på de strekninger som distriktsjefen bestemmer.

Knallkapslene legges ut på høyre skinnestreng i vedkommende togs kjøreretning slik som vist på nedenstående skisse. Pilen betegner kjøreretningen. For å unngå at utlagte knallkapsler blir revet bort, f. eks. av snøplog på lokomotivet, uten å eksplodere, skal knallkapslene om mulig plasseres ved skinneskjøt. Den anførte avstand mellom kapslene, 30 meter, kan om nødvendig økes av hensyn til skinnelengden. Knallkapslene skal dekket over med dekkhylse av jernblikk. Dekkhylsen kan etter bruk rettes opp og brukes på ny.

Med knallkapsler gis følgende signal:

Signal 12 «Knallsignal».

3 knall fra skinnegangen.



Bruksbestemmelser til knallsignal.

1. Signal 12 betyr at toget skal stoppe straks.
For øvrig betyr hvert enkelt knall at toget skal stoppe.
2. Signal 12 brukes:
 - a) i forbindelse med signal 1 for å stoppe tog, for å dekke tog som har stoppet på linjen eller for annet farepunkt når oppsatt stoppsignal kan bli oversett på grunn av mørke eller usiktbart vær.
 - b) uten forbindelse med annet stoppsignal når man ikke har tjenlig håndsignalmiddel for hånden.

Knallsignal skal bare i nødsfall brukes for tog med bensinmotorvogn.

Forskrifter for bruk m. v. av knallkapsler er tatt inn i trykk 373.4.

§ 239—242. (Reservennummer.)

FASTE SIGNALAPPARATER

§ 243.

Liste over faste signalapparater.

Hovedsignaler:

Innkjørhovedsignal
 Utkjørhovedsignal
 Blokksignal
 U-signaler
 Brusignal.

Andre lyssignaler samt lydsignal:

Forsignal for innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og
 blokksignal
 Forsignal for brusignal
 Enkelt innkjørsignalapparat
 Lyssignal «Stasjonen ubetjent»
 Hjelpesignal
 Lyssignal «Vanskelig togvei»
 Spornummersignal
 Hovedlinjesignal
 Togsposignal
 Lyssignal for bremseprøve
 A-signal (avgangsignal)
 Høyt skiftesignal
 Dvergsignal
 Lys- og lydsignal for signalgiving under skifting
 Sporvekselsignal
 Sporsperresignal
 Planovergangsignal
 Forsignal for planovergangsignal
 Rasvarslingsignal
 Vannstendersignal.

§ 244.

Faste signalapparater, plassering og ettersyn.

Faste signalapparater og signalmidler m. v. skal være plassert slik at signalene kan ses og oppfattes på tilstrekkelig avstand.

Faste signaler som gjelder for én kjøreretning, skal som regel settes opp til høyre for denne eller over sporet. Må signalet settes opp til venstre for sporet, og det kan være tvil om signalet gjelder for dette spor, skal det gjøres kjent for personalet. Dette

kan gjøres ved at det på det faste signal settes en pil mot det spor som signalet gjelder for. Denne regel gjelder dog ikke for sporveksel- og sporsperresignaler og heller ikke for de signaler som ifølge dette reglement skal settes opp til venstre for sporet (se f. eks. § 250).

Faste signalapparater skal etterses så ofte det er nødvendig. Glass og linser skal pusses, slik at det alltid gis klare signalbilder.

§ 245.

Hva som må iakttas før faste signalapparater kan settes opp, tas i bruk, forandres og nedlegges.

Faste signalapparater, unntatt apparater og anlegg for signalene 37, 38, 51, 52, 53, 54, 61 og 62, må ikke settes opp uten etter Hovedstyrets bestemmelse og ikke tas i bruk før nødvendig instruks er utferdiget og tildelt vedkommende personale.

Faste signalapparater — med samme unntak som nevnt ovenfor — må heller ikke forandres, nedlegges uten Hovedstyrets samtykke og ikke uten at vedkommende personale er blitt underrettet ved trykt eller skriftlig kunngjøring.

For signalene 37, 38, 51, 52, 53, 54, 61 og 62 treffer distrikt-sjefen bestemmelse og kunngjør ordningen for personalet.

§ 246.

Hovedsignaler.

Hovedsignaler er:

Innkjørhovedsignal	(§ 247)
Utkjørhovedsignal	(§ 248)
Blokksignal	(§ 249)
U-signaler	(§ 250)
Brusignal	(§ 253).

Innkjørhovedsignal og utkjørhovedsignal skal i størst mulig utstrekning også være hastighetsangivere. For kjørehastigheten på de forskjellige banestrekninger og over sporveksler gjelder særlige bestemmelser (se § 174 samt trykk 402 og driftshåndboka).

Innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og brusignal skal normalt holdes tent. Om blokksignal, se § 249. Om U-signal brukt som blokksignal, se § 250.

Hvis et signal som normalt skal vise blinklys, for tilfellet viser fast lys, skal det likevel respekteres.

Ethvert hovedsignal skal ha et merke, som kan være en stor bokstav og/eller et nummertall (arabisk tall), på hvitt skilt. Skiltet er rundt for blokksignal og firkantet for de andre hovedsignalene. Det plasseres ca. 3 meter over skinnetopp.

§ 247.

Innkjørhovedsignal.

Innkjørhovedsignal danner stasjonsgrensen og settes i alminnelighet opp minst 200 meter utenfor ytterste sporveksel og som regel til høyre for tog som kommer.

Til ethvert innkjørhovedsignal hører et forsignal (se § 251). Forsignalet står i avhengighet til hovedsignalet, slik at begge signaler forandrer signalbilder samtidig.

Med innkjørhovedsignal gis følgende signaler:

Signal 20 a «Stopp».



1 rødt blinklys.

Bruksbestemmelser til signal 20 a.

1. Signal 20 a betyr at tog skal stoppe minst 20 meter foran signalet. Hvor orienteringsstolpe for markering av seksjonsfelt er satt opp (se § 299 pkt. 2), skal tog stoppe foran denne.

2. Tog som har stoppet foran innkjørhovedsignal, kan uten nærmere ordre kjøre inn på stasjonen når signalbildet forandres til «Kjør».
3. Uttrekk under skifting kan foretas under dekning av signal 20 a fra innkjørhovedsignal når betingelsene for skifting for øvrig er til stede, men skiftet (materiellet) må ikke komme nærmere signalet enn 20 meter (se § 111 pkt. 2).

Signal 21 «Kjør».

Kjør til togvei med avvikelse over en eller flere sporveksler.



1 grønt fast lys.

Bruksbestemmelser til signal 21.

1. Signal 21 betyr at tog kan kjøre inn på stasjonen (se § 113 pkt. 1).
2. Signal 21 gjelder normalt for togvei med avvikelse over en eller flere sporveksler og betinger en mindre kjørehastighet enn signal 22.
3. Signal 21 skal også brukes i forbindelse med ikke avvikende sporveksel som ligger i krumt (kurvet) spor, når største tillatte kjørehastighet over sporvekselen ifølge trykk 402 er mindre enn 60 km pr. time.

4. Signal 21 skal også brukes for trafikkmessig vanskelig togvei som bare nyttes til framføring av godstog og skift, selv om togveien ikke har avvikende sporveksel.
5. Signal 21 skal også brukes hvis sporveksler i innkjørtogveien ikke står i avhengighet til signalet.
6. Om særlig signal for innkjøring i vanskelig togvei, se § 260 (signal 32).

Signal 22 «Kjør».

Kjør til togvei uten avvikende sporveksel.



2 grønne faste lys på loddrett linje.

Bruksbestemmelser til signal 22.

1. Signal 22 betyr at tog kan kjøre inn på stasjonen (se § 113 pkt. 1).
2. Signal 22 gjelder normalt for togvei uten avvikende sporveksel og tillater en større kjørehastighet enn signal 21.
3. Signal 22 skal også brukes når sporvekselen (sporvekslene) ligger i krumt (kurvet) spor og største tillatte kjørehastighet ifølge trykk 402 er 60 km pr. time eller mer.

Etter foranstående skal således den stilling av hver enkelt sporveksel som i tilfelle tillater at signal 22 kan brukes, regnes som *ikke avvikende* og den annen stilling som *avvikende*.

§ 248.

Utkjørhovedsignal.

Stasjoner med komplette sikringsanlegg er alltid utstyrt med utkjørhovedsignal. For øvrig kan utkjørhovedsignal settes opp på stasjoner hvor det anses påkrevet.

Utkjørhovedsignal settes som regel opp til høyre for det eller de spor som signalet gjelder for, og nærmest mulig middel mot nabospor. Det kan også settes opp på annen hensiktsmessig plass.

Istedenfor å utstyre hvert enkelt togspor på en stasjon med utkjørhovedsignal, kan man nytte et felles utkjørhovedsignal for flere togspor. Hvis signal 21 kan vises for utkjøring fra 2 eller flere spor, kan utkjøring eller passering på dette signal bare foregå hvis togsforsignal, dvergsignal eller spornummersignal og i tilfelle hovedlinjesignal samtidig viser at signal 21 gjelder for vedkommende togvei.

Utkjørhovedsignal utstyres med forsignal etter behov.

Med utkjørhovedsignal gis følgende signaler:

Signal 20 b «Stopp».

1 rødt fast lys.

Signal 21 «Kjør».

Kjør fra togvei med avvikelse over en eller flere sporveksler.

1 grønt fast lys.

Signal 22 «Kjør».

Kjør fra togvei uten avvikende sporveksel.

2 grønne faste lys på loddrett linje.

Bruksbestemmelser til utkjørhovedsignal.

1. Utkjørhovedsignal brukes for signalering til tog som skal stoppe på eller kjøre fra (passere) en stasjon.
2. Når tog under innkjøring får stoppsignal fra utkjørhovedsignal, skal toget stoppe foran innkjørtogveiens slutt (se § 113 pkt. 1). Skal toget etter ruten passere eller stoppe på signal, besvares signal 20 b med 1 kort støt i lokomotivfløyten.

3. På betjent stasjon må signal 21 eller 22 ikke vises før fremadliggende blokkstrekning er klar, utkjørtogveien er lagt riktig og avgangsmelding er sendt og tilfredsstillende besvart.
4. Tog som skal kjøre fra en betjent stasjon, må ikke settes i gang selv om signalbildet i vedkommende utkjørhovedsignal forandres fra «Stopp» til «Kjør». For igangsetting av toget kreves avgangsordre fra togekspeditør til togfører og/eller avgangsignal (se §§ 122, 170, 229 og 267).

§ 249.

Blokksignal.

Blokksignal er et hovedsignal som deler mellom 2 blokkstrekninger.

Blokksignal utstyres med forsignal.

Når blokksignal er satt opp for begge kjøreretninger, skal bare blokksignal og forsignal for innstilt kjøreretning være tent.

Med blokksignal gis følgende signaler:

Signal 20 a «S t o p p».

1 rødt blinklys.

Signal 22 «K j ø r».

2 grønne faste lys på loddrett linje.

1. Tog som får signal 22 fra blokksignal, kan fortsette inn på neste blokkstrekning.
2. Tog som er stoppet foran blokksignal, kan uten nærmere ordre fortsette når signalbildet forandres til «Kjør».

§ 250.

U-signaler. Signalering for kjøring på uriktig spor.

Signalering for kjøring på uriktig spor på dobbeltsporet strekning skjer ved **U-signaler**, dvs. innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og på visse strekninger blokksignal, som er satt opp for slik signalering.

U-signaler skal som regel settes opp til **venstre** for det spor og den kjøreretning som signalet gjelder for, og skal ha «U» foran signalets bokstavmerke.

2-lys U-signal (høyde ca. 3 meter over skinnetopp) brukes på strekning hvor linjeblokken skal **håndbetjenes** for kjøring på uriktig spor. På slik strekning brukes ikke blokksignal for kjøring på uriktig spor.

Disse 2-lys U-signal er ikke utstyrt med forsignal.

3-lys U-signal (høyde ca. 4,5 meter over skinnetopp) brukes bare på strekning som har **automatisk** linjeblokk for kjøring på uriktig spor. Slik strekning er også utstyrt med blokksignaler (U-signaler) for kjøring på uriktig spor.

3-lys U-signal brukt som innkjørhovedsignal og blokksignal, skal som regel ha forsignal. Brukt som utkjørhovedsignal utstyres det med forsignal etter behov.

Brukt som blokksignal skal signalet med forsignal være tent bare ved kjøring på uriktig spor.

Med **2-lys U-signal** gis følgende signaler:

Signal 20 b «S t o p p».

1 rødt fast lys.

Signal 21 «K j ø r».

1 grønt fast lys.

Med **3-lys U-signal** gis signal 20 a, 20 b, 21 og 22 som for innkjørhoved-, utkjørhoved- og blokksignal bestemt.

Unntak: På stasjoner hvor sporarrangementet er slik at det fra samme spor kan kjøres både til riktig og uriktig spor, kan det nyttes felles utkjørhovedsignal(er), dog slik at når signal stilles for kjøring til uriktig spor, tennes samtidig en lysende U på utkjørhovedsignals mast.

§ 251.

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

Forsignal er lyssignal med 2 lamper, som viser om det tilhørende hovedsignal viser stopp eller kjør.

Forsignal for **innkjørhovedsignal** og **blokksignal** settes i alminnelighet opp ca. 800 meter foran hovedsignalet. Avstanden kan økes når forholdene tilsier det. Hvis linjen ligger i stigning, kan avstanden reduseres.

Forsignal for **utkjørhovedsignal** settes opp på innkjørhovedsignals mast, men kan også være satt opp på egen mast nærmere innkjørspurvekselen.

Signal 24 eller 25 fra forsignal for utkjørhovedsignal skal bare kunne vises når innkjørhovedsignalet samtidig er stilt til signal 21 eller 22 for innkjøring på vedkommene spor.

Når forsignal er satt opp på hovedsignals mast, skal forsignalet være slokt når det vises signal 20 a eller 20 b på samme mast.

Med forsignal gis følgende signaler:

Signal 23 «Tilhørende hovedsignal viser stopp».



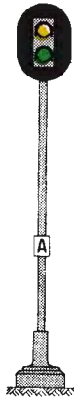
1 gult blinklys.

Bruksbestemmelser til signal 23.

Toget skal passere signal 23, men lokomotivføreren må være forberedt på å stoppe toget på fastsatt sted foran det tilhørende

hovedsignal. Han må derfor skarpt iaktta hovedsignalet under kjøringen fram til dette etter at forsignalet er passert. På samme måte skal han forholde seg når forsignalet er slokt eller satt ut av bruk.

Signal 24 «Tilhørende innkjørhovedsignal/utkjørhovedsignal viser signal 21 (kjør til/fra togvei med avvikelse over en eller flere sporveksler).»



1 gult og 1 grønt blinklys.

Signal 25 «Tilhørende hovedsignal viser signal 22 (kjør til/fra togvei uten avvikende sporveksler).»



1 grønt blinklys.

Bruksbestemmelser til signal 24 og 25.

1. Toget skal passere signal 24 og 25. Lokomotivbetjeningen må skarpt iaktta det tilhørende hovedsignal like inntil det passerer.

2. Signal 25 kan også brukes som varselsignal på betjent stasjon som har sikringsanlegg uten utkjørhovedsignal, for å betegne at gjennomkjørtogveien er sikret til hovedtogsporet og at signal 3 «Passér» kan ventes vist.

Signal 25 alene er ikke passérsignal.

Signal 25 brukt som varselsignal, er plassert på innkjørhovedsignals mast. Signalet må ikke vises før fremadliggende blokkstrekning er klar, utkjørtogveien er lagt riktig og avgangsmelding er sendt og tilfredsstillende besvart.

§ 252.

Enkelt innkjørsignalapparat.

«Enkelt innkjørsignalapparat» er et lyssignal som i alminnelighet settes opp minst 200 meter utenfor ytterste sporveksel og som regel til høyre for tog som kommer.

Signalapparatet er utstyrt med signalhode for 2 lys, er ca. 2 meter høyt og danner stasjonsgrensen. Det skal ha bokstavmerke.

På ubetjent stasjon skal signalet være slokt. På betjent stasjon skal det normalt være tent og vise signal «Stopp».

Med enkelt innkjørsignalapparat gis følgende signaler:

Signal 20 b «Stopp».



1 rødt fast lys.

Signal 21 «Kjør».

I grønt fast lys.

Bruksbestemmelser til enkelt innkjørsignalapparat.

1. For signalering med enkelt innkjørsignalapparat gjelder bestemmelsene i § 115.

Signalstilleren ved sporvekselen skal enten være bevoktet eller låst. For tog som under togkryssing skal kjøre avvikespor, skal signalstilleren ved sporvekselen alltid være bevoktet.

Når signal stilles, skal signalkontrollen iakttas.

2. **Signal 20b** betyr at tog skal stoppe minst 20 meter foran signalet.

Signal 21 betyr at tog kan kjøre inn på stasjonen (se § 113 pkt. 1). Signal 21 vist med enkelt innkjørsignalapparat er ikke hastighetsangiver.

3. Tog som har stoppet foran enkelt innkjørsignalapparat, kan uten nærmere ordre kjøre inn på stasjonen når signalbildet forandres til signal «Kjør».
4. Uttrekk under skifting kan foretas under dekning av signal 20 b når betingelsene for skifting for øvrig er til stede, men skiftet (materiellet) må ikke komme nærmere signalet enn 20 meter (se § 111 pkt. 2).

Når enkelt innkjørsignalapparat er i **ustand**, skal signalet være slokt. Håndsignal kan vises ved ytterste sporveksel hvis togbetjeningen er underrettet på forhånd. Togekspeditøren kan gi slik underretning i telegram (blankett 669 pkt. b). Når togbetjeningen har mottatt slik underretning, kan toget kjøre forbi innkjørsignalapparatet og fortsette helt inn på stasjonen hvis innkjørsignal blir vist ved ytterste sporveksel.

Er togbetjeningen ikke underrettet som nevnt ovenfor, skal håndsignal vises fra innkjørsignalapparatets plass.

Når enkelt innkjørsignalapparat er i ustand og håndsignal i henhold til ovenstående vises ved ytterste sporveksel, gjelder for skifting i togvei bestemmelsene i § 111 pkt. 3 for stasjon **uten** fast signalapparat. Togekspeditøren skal underrette alt vedkommende personale om dette.

§ 253.

Brusignal og forsignal for brusignal.

Brusignal er et hovedsignal og settes opp ved bevegelige bruer. Brusignal utstyres om nødvendig med forsignal for brusignal. Brusignal og forsignal for brusignal skal alltid holdes tent.

Med **brusignal** gis følgende signaler:

Signal 26 «Stopp, brua kan ikke passeres».



2 røde blinklys på vannrett linje.

Signal 27 a «Brua kan passeres».



2 grønne blinklys på vannrett linje.

Brusignal viser om bevegelig bru er forriglet i stilling for togtrafikk eller ikke.

Med **forsignal** for brusignal gis følgende signaler:

Signal 27 b «Tilhørende brusignal viser at brua kan passeres».

Signal 27 b viser samme signalbilde som signal 27 a.

Signal 28 «Tilhørende brusignal viser stopp».



2 gule blinklys på vannrett linje.

Tog kan passere signal 28, men kjørehastigheten skal ikke være større enn at toget kan stoppe foran brusignalet.

§ 254.

**Passering av betjent stasjon som har utkjørhovedsignal
for vedkommende togvei.**

1. Passering av betjent stasjon signaleres ved at signal 22 eller signal 21 vises fra utkjørhovedsignal for vedkommende togspor. Hvis signal 21 kan vises fra felles utkjørhovedsignal for 2 eller flere spor, kan passering på dette signal bare foregå hvis togsforsignal, dvergsignal eller spornummersignal og i tilfelle hovedlinjesignal samtidig viser at signal 21 gjelder for vedkommende togvei (se § 248).

Når utkjørhovedsignal er i ustand, forholdes som bestemt i § 257.

2. Selv om signal for passering blir vist, skal toget stoppe på stasjonen hvis det etter ruten eller særlig ordre skal stoppe. Se dog § 122 pkt. 6.
3. For tog som etter ruten har signalstopp for påstigning, skal passering ikke signaleres før avgangs-(passerings-)tiden er inne.

§ 255.

Signalering på ubetjent stasjon.

En stasjon er ubetjent (ikke betjent) i sikkerhetsmessig betydning for et tog når stasjonen ikke skal ekspedere togmeldinger for vedkommende tog (se § 90 og § 130). For signalering i slike tilfelle gjelder følgende:

1. På stasjon med hoved- og forsignaler brukes disse som regel for signalering også til tog som stasjonen er ubetjent for.
2. På stasjon som er utstyrt med «enkelt sikringsanlegg» (dvs. uten utkjørhovedsignal) kan det med Hovedstyrets godkjenning samtidig vises signaler som tillater kjøring i hovedtogsporet for tog i begge kjøreretninger.

For å betegne at stasjon med «enkelt sikringsanlegg» er ubetjent og at togveien er lagt riktig for tog i begge kjøreretninger, skal det mot kommende tog vises:

Signal 30 «Stasjonen ubetjent».

1 hvitt blinklys vist fra innkjørhovedsignals mast samtidig med signal «Kjør».

Bruksbestemmelser til signal 30.

Hvis signal 30 skal vises, men ikke blir vist for tog som stasjonen skal være ubetjent for, eller hvis signal 30 vises for tog som stasjonen skal være betjent for, skal toget stoppe på stasjonen og betjeningen undersøke forholdet.

3. Kommer tog til ubetjent stasjon hvor innkjørhovedsignal og/eller utkjørhovedsignal viser «Stopp» til toget eller intet signal når signal for kjøretillatelse etter bestemmelsene skal vises, skal toget i henhold til § 213 stoppe foran signalstedet. Togbetjeningen skal i tilfelle undersøke togveien og om stasjonen er betjent. Hvis det ikke er betjening til stede og togveien er klar, kan toget fortsette med største hastighet 20 km pr. time over stasjonsområdet. Togledelsen skal underrettes gjennom betjent stasjon, og skriftlig melding skal sendes til distriktsjefen.
4. På stasjon som er utstyrt med enkelt innkjørsignalapparat eller hvor innkjørtillatelse gis med håndsignal, vises intet signal når stasjonen er ubetjent.

§ 256.

Ugyldige faste signaler.

1. Fast signal anses som ugyldig når det inntil videre ikke skal vise noe signal, og når signal som måtte vises med dette, i hvert fall ikke skal respekteres.
2. Distriktsjefen skal på forhånd underrette vedkommende personale når **hovedsignal, forsignal og enkelt innkjørsignalapparat** skal anses som ugyldige, om hvilke signalmidler og signalsteder som skal brukes i den tid slikt signal er ugyldig, og når signalet igjen skal tas i bruk.
3. Hovedsignal, forsignal og enkelt innkjørsignalapparat som ikke er tatt i bruk, eller som skal anses som ugyldige, skal være påsatt «**Ugyldighetsmerke**» (se § 293).

Andre faste lyssignaler som ikke er tatt i bruk, eller som skal anses som ugyldige, skal ikke være påsatt ugyldighetsmerke.

Hovedsignal, forsignal og enkelt innkjørsignalapparat som er slokt på grunn av strømutkopling, skal ikke påsettes ugyldighetsmerke med mindre distriktsjefen bestemmer at signalene skal anses som ugyldige.

4. Kommer tog til et hovedsignal eller enkelt innkjørsignalapparat som er påsatt ugyldighetsmerke uten at togbetjeningen har fått underretning om dette, skal toget stoppe foran signalet inntil det får ordre om å kjøre videre i samsvar med reglene i § 257, henholdsvis § 252.

Det samme skal gjøres hvis togbetjeningen har fått melding om at signalet skal anses som ugyldig, men ugyldighetsmerke ikke er påsatt. Hovedsignal ved ubetjent stasjon kan dog unntaksvis settes ut av bruk uten påsetting av ugyldighetsmerke når ordre om dette foreligger fra distriktsjefen.

5. Alle faste lyssignaler som ikke er tatt i bruk, eller som er gjort ugyldige, skal være slokt hvis ikke distriktsjefen bestemmer at signalet skal være tent, f. eks. for prøving av signalanlegget. I så tilfelle skal personalet underrettes om dette på forhånd.

§ 257.

Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand.

1. Et hovedsignal sies å være i ustand når det ikke kan vise alle de signalbilder det er bygget for, eller når det viser et annet signal enn det stilles til.
2. Når et **innkjørhovedsignal** er i ustand slik at det ikke kan vise «Kjør», skal det om mulig være tent og vise «Stopp». Ordre om innkjøring skal gis på en av følgende måter:

a. Ved hjelpesignal (se § 259).

Hjelpesignal brukes ikke på strekning med automatisk linjeblokk.

b. Ved muntlig ordre gjennom telefon.

Ved stasjoner hvor det er satt opp telefon ved innkjørhovedsignalet, kan togekspeditøren gi muntlig innkjørordre pr. telefon. Ordningen skal gjøres kjent for vedkommende personale ved distriktsjefens forføyning.

Når toget er stoppet foran innkjørhovedsignalet, skal togekspeditørens forholdsordre innhentes gjennom telefonen.

Har lokomotivet 2-manns betjening, skal lokomotivføreren eller lokomotivfyrbøteren gjøre dette. Er lokomotivet en-mannsbetjent, skal togføreren innhente forholdsordren. Etter ordre fra togføreren kan også en annen tjenestemann av togbetjeningen som er godkjent til sikkerhetstjeneste, innhente forholdsordren.

Vedkommende skal oppgi stilling og navn, sted og tognummer.

Hvis det er klart for innkjøring, skal togekspeditøren gi følgende innkjørordre:

«Klart for innkjøring av tog til
spor nr. i (stasjonsnavn)».

.....

N. N., t xp.

Notering skal foretas i togmeldingsboka.

c. Ved forhåndsunderretning og håndsignal ved ytterste sporveksel.

Forhåndsunderretning skal gis ved telegram til togbetjening ved en foranliggende stasjon. Telegrammet sendes som TBD og skal ha følgende tekst (blankett 669 pkt. b):

«Innkjørhovedsignal ved stasjon er i ustand. Håndsignal vises ved ytterste sporveksel.»

Toget kan på denne ordre kjøre forbi hovedsignalet og fortsette innkjøringen hvis innkjørsignal blir vist ved ytterste sporveksel. Hvis stasjonen ikke har alt klart for togets innkjøring, skal det vises «Stopp» ved ytterste sporveksel.

Når forannevnte telegram er sendt, er stasjonsgrensen midlertidig flyttet til ytterste sporveksel. Togekspeditøren skal underrette alt vedkommende personale om dette.

Hvis stasjonen ikke har innkjørsporveksel, fastsetter distriktsjefen bestemt sted hvor signal skal vises.

Bestemmelsene i pkt. c tillates ikke brukt på strekning med automatisk linjeblokk.

d. Ved skriftlig kjøreordre (blankett 669 pkt. a) som leveres lokomotivføreren ved innkjørhovedsignalet.

Kjøreordren skal underskrives av togekspeditøren personlig. For nærmere bestemt hovedsignal kan distriktsjefen gi tillatelse til at kjøreordren underskrives av annen tjenestemann (f. eks. stillverksbetjeningen) etter ordre fra togekspeditør i hvert enkelt tilfelle, og slik ordning skal være bekjentgjort for alt vedkommende personale.

3. Ordre om innkjøring av tog som omhandlet i pkt. 2a —d, kan også brukes når det for tog etter forholdene må nyttes togvei som innkjørhovedsignalet ikke kan vise kjør til.

Om sikring av togvei, se pkt. 7.

Om største tillatte kjørehastighet, se pkt. 9.

4. Er et innkjørhovedsignal i ustand slik at det ikke kan vise «Stopp», er manglende signal å betrakte som stoppsignal. Se dog pkt. 2 c foran. Det er ikke nødvendig å sette opp stoppsignal med håndsignal ved innkjørhovedsignalets mast unntatt i de tilfelle skifting må dekkes med stoppsignal etter bestemmelsene i § 111.

5. Når et **utkjørhovedsignal** er i ustand slik at det ikke kan vise «Kjør», skal det om mulig være tent og vise «Stopp», og tog som er stoppet på stasjonen, skal kjøre ut på skriftlig kjøreordre fra togekspeditøren (blankett 669 pkt. a).

På samme måte skal det forholdes når det ikke er anordnet sikring av vedkommende togvei, og utkjørhovedsignalet av denne grunn ikke kan vise «Kjør».

For tog som etter sin rute skal passere stasjonen, eventuelt stoppe på signal, kan togekspeditøren gi togbetjeningen underretning gjennom en foranliggende stasjon ved telegram (TBD) med følgende tekst (blankett 669 pkt. d):

«Utkjørhovedsignal ved
stasjon er i ustand. Håndsignal vises.»

Togekspeditøren viser i så tilfelle håndsignal på plattformen til toget enten stoppsignal eller passérsignal.

Underretning gjennom foranliggende stasjon som omhandlet i dette punkt tillates ikke brukt på strekning med linjeblokk.

Om sikring av togvei, se pkt. 7.

Om største tillatte kjørehastighet, se pkt. 9.

6. Når et utkjørhovedsignal er i ustand, slik at det ikke viser noe signal når det stilles i «Stopp», skal det forholdes på følgende måte:

Mot tog som etter sin rute skal passere stasjonen eller stoppe på signal, men som for tilfellet må stoppes, skal det vises stoppsignal på plattformen.

7. Innkjør- resp. utkjørtillatelse som nevnt i pkt. 2 og 5 må ikke gis før den ansvarshavende tjenestemann har forvissnet seg om at togveien er klar. Om mulig skal dvergtogvei som inngår i vedkommende togvei, være sikret.
8. Innkjør- resp. utkjørtillatelse som gis etter bestemmelsene i denne paragraf, kan i tilfelle også gjelde forbi dvergsignal som viser «Skifting forbudt» eller intet signalbilde (se § 273 pkt. 8).
9. Når kjøretillatelse gis som nevnt i pkt. 2 og 5, skal største hastighet over sporveksler være 30 km pr. time.

Finner togekspeditøren det nødvendig at kjørehastigheten settes ytterligere ned, skal han gi ordre om dette (se § 117).

§ 258.

Sikring av togvei på stasjon med sikringsanlegg som er strømløst.

1. Distriktsjefen kan bekjentgjøre de regelmessige strømutfokplinger ved utsendelse av sirkulære til alt vedkommende personale. Stasjonsmesterne skal derfor holde distriktsjefen å jour med de bekjentgjøringer som sendes ut av de forskjellige elektrisitetsverk om tider for strømutfokplinger.

2. Når det foretas utkoplinger som ikke er bekjentgjort for personalet i samsvar med pkt. 1, skal togekspeditøren ved vedkommende stasjon gi togbetjeningen i de tog som berøres av utkoplingen, tilsvarende underretning i telegram. Telegrammet sendes fortrinnsvis til den nærmeste, foranliggende stasjon hvor vedkommende tog har fast stopp — eventuelt til annen beleilig stasjon. Hvis det er ønskelig, kan distriktsjefen foreskrive faste underretningstasjoner hvor slike telegram skal overleveres togbetjeningen. Telegrammet gis signal TPS og leveres tog- og lokomotivfører mot kvittering.
3. Hoved- og forsignaler som er slokt på grunn av strømutkopling, skal ikke påsettes ugyldighetsmerke med mindre distriktsjefen bestemmer at signalene skal anses som ugyldige (se § 256).
4. På stasjon som ikke er gjennomkoplet og som har elektrisk sentralstilte sporveksler, skal hovedbryteren til sikringsanlegget koples ut straks strømstans er inntrådt.
5. Når tog skal framføres over betjent stasjon forbi signal som er slokt på grunn av strømutkopling og som ikke er påsatt ugyldighetsmerke, skal det forholdes etter reglene i § 257.
6. Når tog skal framføres over ubetjent stasjon forbi signal som er slokt på grunn av strømutkopling og som ikke er påsatt ugyldighetsmerke, skal det forholdes på følgende måte:
 - a. Stasjonens sikringsanlegg skal om mulig gjennomkoples før tjenestens slutt etter bestemmelser i vedkommende instruks. Sporveksler i gjennomkjørspor som ikke er sikret med kontrollås, skal sikres med klave og hengelås. Nøklene skal av togekspeditøren bringes på plass i stasjonens jernskap eller et annet låst og godkjent oppbevaringssted på kontoret — se trykk 404.1.

Deretter sendes melding til de nærmeste betjente stasjoner som foreskrevet i trykk 405.1.
 - b. Hvis gjennomkopling ikke kan foretas, skal sikringsanleggets stillere i den utstrekning det er mulig, stå i normalstilling. For øvrig forholdes som under pkt. a foreskrevet.

Sporvekslenes stilling på de ubetjente stasjoner vil da ikke kunne kontrolleres gjennom signaltelegraf (A-signalet). Under forutsetning av at det er mottatt melding fra de ubetjente stasjoner om at gjennomkjørtogveien er sikret (se pkt. a ovenfor) trenger toget ikke stoppe foran sporvekslene.

- c. Over stasjon skal kjørehastigheten ikke overstige 30 km pr. time.
7. Kommer tog til ubetjent stasjon hvor strømutførelse er foretatt, og togbetjeningen ikke har mottatt slik underretning som nevnt under pkt. 1 og 2, skal toget framføres over stasjonsområdet i samsvar med § 255 pkt. 3. Togledelsen skal underrettes gjennom betjent stasjon, og skriftlig melding skal sendes til distriktsjefen.

§ 259.

Hjelpesignal.

Hjelpesignal kan anordnes på innkjørhovedsignals mast til bruk når innkjørhovedsignal ikke kan vise «Kjør» (se § 257). På strekning med automatisk linjeblokk brukes ikke hjelpesignal.

Hjelpesignalet er et lyssignal med egen strømkilde (batteri) og står i k k e i avhengighet til sporveksler.

Bryteren for hjelpesignal er som regel satt opp ved stillverks- eller stillerapparat. Bryteren er utført enten som alminnelig dreiebryter eller som nøkkelbryter. Nøkkelen for nøkkelbryter skal normalt være plombert, og dreiebryter skal normalt være plombert eller låst med hengelås i utkoplest stilling.

Over bryteren er det for hvert hjelpesignal montert en kontroll-lampe, som lyser når hjelpesignalet er tent.

Med hjelpesignal gis følgende signal:

Signal 31 «Kjør».



I grønt fast lys.

1. Bryter for hjelpesignal skal betjenes av togekspeditøren personlig eller av tjenestemann som er godkjent til å betjene sikringsanlegg, og som i hvert enkelt tilfelle av togekspeditøren er bemyndiget til å vise innkjørsignal, og som således har ansvaret for togveien og for kontroll av denne.
2. Bryting av plombe eller opplåsing av bryter må ikke foretas uten tillatelse fra togekspeditøren, og merknad om dette skal gjøres i rapportprotokollen for hvert tog som det nyttes hjelpesignal for.
3. Før hjelpesignal stilles, skal dvergtogveier som inngår i innkjørtogveien, om mulig være sikret.
4. Signal 31 kan vises bare for ett tog ad gangen.
5. Når tog nærmer seg innkjørhovedsignal hvor signal «Kjør» for tilfellet vises med hjelpesignal, skal kjørehastigheten settes ned. Når lokomotivføreren har forvisset seg om at det blir vist signal 31, kan toget kjøre inn på stasjonen (se § 113 pkt. 1) med største hastighet 30 km pr. time over sporveksler i innkjørtogveien (se § 257 pkt. 9).
6. Den som betjener bryteren for hjelpesignalet, er ansvarlig for at signalet blir slokket straks toget er kommet inn på stasjonen. Togekspeditøren skal så vidt mulig påse at det blir forholdt etter bestemmelsene.
7. Når innkjørhovedsignal igjen er i orden, skal bryteren for hjelpesignalet snarest mulig plomberes eller låses med hengelås.

§ 260.

Signal „Vanskelig togvei“.

Signal «Vanskelig togvei» er et lyssignal og plasseres som regel på innkjørhovedsignals mast. Signalet brukes for å tilkjenne at toget skal kjøre inn i et særlig kort togspor (avkortet togvei eller buttspor).

Signalet kan også brukes for å angi en trafikkmessig vanskelig togvei, hvor det må vises særlig forsiktighet under innkjøring.

Signalet vises samtidig med signal 21.

Følgende signal gis:

Signal 32 «Vanskelig togvei».



Lysende hvitt kors på
mørk bunn.

Signal 32 betyr at kjøring inn på vedkommende togspor skal foregå med særlig varsomhet.

§ 261—262. (Reservennummer.)

§ 263.

Spornummersignal.

Spornummersignal er et lyssignal, som med arabiske tall kan vise nummeret på det spor på stasjonen som toget føres inn i eller ut fra.

For innkjørtogvei er signalet satt opp på egen, ca. 4,5 meter høy mast 50—100 meter utenfor ytterste sporveksel, og for utkjørtogvei er det satt opp på utkjørhovedsignals mast eller på egen mast.

For innkjørtogvei er tallet synlig i begge retninger, mens det for utkjørtogvei kan ses bare fra stasjonen.

Med spornummersignal gis følgende signal:

Signal 34 «Spornummersignal».



Lysende tall på mørk bunn.

Spornummer for vedkommende tog kommer til syne i spornummersignalet når hovedsignalet stilles til signal 21 eller 22, og det skal iakttas av togbetjeningen.

§ 264.

Hovedlinjesignal.

Hovedlinjesignal er et lyssignal, som viser en stor bokstav, som regel første bokstav i navnet på den linjestrekning som signal «Kjør» for tilfellet vises for.

Hovedlinjesignal brukes på forgreningsstasjoner og settes opp på utkjørhovedsignals mast.

Med hovedlinjesignal gis følgende signal:

Signal 35 «Hovedlinjesignal».



Lysende stor bokstav
på mørk bunn.

Den fastsatte bokstav for vedkommende linjestrekning kommer til syne i hovedlinjesignalet når togveien er lagt ferdig og utkjørhovedsignalet stilles til «Kjør» for vedkommende tog.

§ 265.

Togsporsignal.

Togsporsignal er et lyssignal, som brukes på stasjon hvor felles utkjørhovedsignal kan vise signal 21 for 2 eller flere togspor (se § 248). Togsporsignal kan også i annet tilfelle brukes som repetersignal for utkjørhovedsignal.

Signalet settes i alminnelighet opp på ca. 1—2 meter høy stolpe til høyre for vedkommende togspor.

Togsporsignal gis nummer og bokstav etter det togspor og det utkjørhovedsignal som det tilhører.

Signalet holdes tent bare når utkjørhovedsignalet viser «Kjør».

Med togsporsignal gis følgende signal:

Signal 36 «Togsporsignal».



**2 hvite faste lys på
loddrett linje.**

Signal 36 betyr at utkjørhovedsignal er stilt i «Kjør» fra vedkommende togspor.

§ 266.

Lyssignal for bremseprøving.

Lyssignal for signalering ved prøving av gjennomgående bremse brukes på stasjoner hvor det anses påkrevet.

Signalapparatet plasseres på hensiktsmessig sted, lett synlig fra lokomotiv i tog.

Bryter for betjening av signalapparatet settes opp på beleilig plass for bremseprøveren.

Signalbildene vises i den ene eller i begge retninger.

Med lyssignal for bremseprøving gis følgende signaler:

Signal 37 «Tilsett bremsen».

Lysende bokstav T.

Signal 38 «L ø s b r e m s e n».**Lysende bokstav L.**

§ 267.

Avgangsignal som lyssignal, „A-signal“.

Istedenfor med håndsignal (se § 229) kan avgangsignal gis med lyssignal, «A-signal», som settes opp på hensiktsmessig plass ved utkjørtogvei på stasjoner hvor lokomotivføreren har vanskelig for å se vanlig avgangsignal.

Signalbildet vises som regel i begge retninger.

Sammen med A-signal kan monteres varselklokke eller signalthorn, som lyder når signalet er tent.

Trykknapp for betjening av A-signalet monteres i kasse på stasjonsveggen eller annet hensiktsmessig sted. Kassen skal være låst med konduktørnøkkel.

Med A-signal gis følgende signal:

Signal 39 «A v g a n g».**Lysende bokstav A.****Bruksbestemmelser til A-signal.**

1. Signal 39 brukes når det trengs, og tennes av togføreren etter at han har fått avgangsordre fra togekspeditøren.

Kjøres toget med lokomotivfører som togfører, skal togekspeditøren i tilfelle betjene trykknappen.

2. Som tegn på at lokomotivføreren har oppfattet signalet, skal han svare med 1 kort støt i lokomotivfløyten, hvoretter han venter ca. $\frac{1}{2}$ minutt før han setter toget i gang, for at togføreren skal kunne komme på.

§ 268—271. (Reservennummer.)

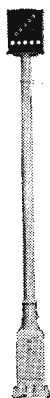
§ 272.

Høyt skiftesignal.

Høyt skiftesignal settes opp på utkjørhovedsignals mast, på egen mast eller i åk, som regel i 4—5 meters høyde. Det står *ikke* i avhengighet til sporveksler.

Signalet skal normalt være tent, og kan vise signal i den ene eller begge retninger.

Med høyt skiftesignal gis følgende signaler:

Signal 41 «Skifting forbudt».

**En rekke hvite faste lys
på vannrett linje.**

Signal 42 «Skifting tillatt».

**En rekke hvite faste lys
på skrå oppad til høyre.**

Bruksbestemmelser til høyt skiftesignal.

1. Signal 42 opphever stoppsignal i vedkommende utkjørhovedsignal, slik at uttrekk tillates i togspor inntil 20 meter innenfor innkjørhovedsignal, eventuelt til oppsatt sort- og hvitmalt stolpe (se § 111 pkt. 2).
2. Når togekspeditøren under togs innkjøring gir signal 8 for framkjøring forbi middel (se §§ 114 og 231), skal høyt skiftesignal vise signal 41.

Hvor høyt skiftesignal er satt opp, skal skifting ellers ikke foregå uten at signal 42 vises.

3. Signal 42 gjelder for «den hele skiftebevegelse» hvor ikke annen særlig instruks foreligger. Med dette forstås uttrekk med etterfølgende innkjøring i samme eller annet spor som skiftesignalet gjelder for.

Når en skiftebevegelse er påbegynt ved signal 42, må signalet ikke tas tilbake og signal 41 ikke vises igjen før den påbegynte skiftebevegelse er fullført.

Skiftesignal som gjelder for skifting på et sporområde med sentralstilte sporveksler eller sporsperrer, skal dog stilles til signal 41 når vedkommende sporveksel eller sporsperre skal omlegges fra stillverket. Signal 42 må da ikke vises igjen før sporvekselen (sporsperren) er kommet i riktig stilling og man har kontroll på dette.

4. Er det på stasjon med flere høye skiftesignaler under skifting trukket ut fra én sporgruppe, skal det ikke skiftes inn i en annen gruppe før sistnevnte gruppes skiftesignal viser signal 42. Begge skiftesignaler skal da stilles samtidig så de viser signal 42.

§ 273.

Dvergsignal.

Dvergsignal (lavt skiftesignal) settes som regel opp på egen, 1—2 meter høy stolpe til høyre for vedkommende spor. Blir det unntaksvis satt opp til venstre for sporet, skal det på signalstolpen settes en pil som viser mot det spor som signalet gjelder for (se § 244).

Dvergsignal skal så vidt mulig plasseres ved isolert skinneskjøl. Kan det på grunn av profilet ikke settes opp ved isolert skinneskjøl, f. eks. mellom spor og plattform, skal stedet hvor

dvergsignalet skulle ha stått, markeres med en $\frac{1}{2}$ meter høy stolpe med **sorte** og **hvite felter** (se § 299 pkt. 3).

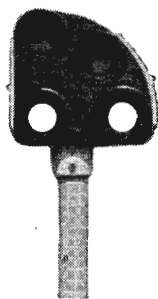
Dvergsignal står i avhengighet til de sentralstilte sporveksler. Skifting over slike sporveksler skal foregå på signal 44 eller 45. Sporvekselsignal sløyfes som regel ved slike sporveksler.

På skifteområde hvor sentralstilte sporveksler er frigitt for *lokal* skifting, skal dvergsignal vise signal 46.

Dvergsignal skal normalt være tent, og viser signal bare i den retning som signalet gjelder for.

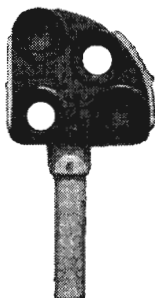
Med dvergsignal gis følgende signaler:

Signal 43 «Skifting for budt».



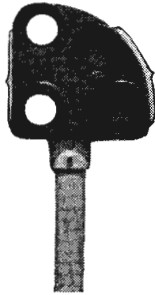
2 hvite faste lys
på vannrett linje.

Signal 44 «Varsom skifting tillatt».



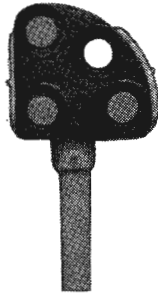
2 hvite faste lys på skrå
oppad til høyre.

Signal 45 «Skifting tillatt».



2 hvite faste lys på loddrett linje.

Signal 46 «Frigitt for lokal skifting».



1 hvitt fast lys.

Bruksbestemmelser til dvergsignal.

1. Signal 44 eller 45 i vedkommende dvergsignal opphever stoppsignal i utkjørhovedsignal, slik at uttrekk i tilfelle kan tillates i togspor inntil 20 meter innenfor innkjørhovedsignal, eventuelt til oppsatt sort- og hvitmalt stolpe (se § 111 pkt. 2).

Om framkjøring av tog forbi middel under innkjøring på stasjon, se § 114.

For øvrig gjelder signal 44 for skifting inn i spor som er besatt med materiell, inn i buttspor eller fram til neste dvergsignal, som da viser signal 43.

2. Når signal 45 vises for skift, viser neste dvergsignal i dvergtogveien signal 44 eller 45.

Ved kjøring forbi dvergsignal forandres signal 45 automatisk til signal 44, i visse tilfeller til signal 43.

3. I forbindelse med virksom linjeblokk kan kipptog som skal skifte utenfor stasjonsgrensen, etter særlig instruks fra distriktjefen tillates å kjøre ut fra stasjonen på signal 45.
4. Når innkjørtogvei eller utkjørtogvei er lagt ferdig for tog, viser som regel alle dvergsignaler i togveien signal 45.
5. Når dvergsignal brukes som signal for kjøring ut fra et spor, kan det bare vise signal 45 når det felles utkjørhovedsignal viser signal 21 eller 22 (se § 248). For skifting vises da bare signal 44.
6. Tog som får signal 44 istedenfor signal 45, skal ikke av den grunn stoppe, men kan fortsette med varsomhet over den strekning som signalet gjelder for.
7. Tog som får signal 43 eller intet signal i dvergsignal i togveien, skal stoppe, men kan fortsette etter ordre fra togekspeditøren eller den tjenestemann (stillverksbetjening) som er ansvarlig for togveien. Ordren kan gis muntlig.
8. Når innkjørhovedsignal og/eller utkjørhovedsignal er i ustand, kan innkjør-, respektive utkjørtillatelse som gis etter bestemmelsene i § 257, i tilfelle også gjelde for kjøring forbi dvergsignal som viser signal 43 eller intet signalbilde (se § 257 pkt. 8).

§ 274—275. (Reservennummer.)

§ 276.

Signalering med lys- og lydsignalapparat under skifting.

For signalering under skifting kan brukes fast signalapparat med lyssignal og/eller lydsignal, satt opp på hensiktsmessige steder på skiftetomten.

Med lys- og lydsignalapparat gis følgende signaler:

Lysignal (hvitt lys): | **Lydsignal** (signalhorn):

Signal 48 «S t o p p».

48 a: 3 korte lysblink. | **48 b: 3 korte støt.**

Signal 49 «K j ø r f r a m».

49 a: 1 langt lysblink. | **49 b: 1 langt støt.**

Signal 50 «B a k k».

50 a: 2 korte lysblink. | **50 b: 2 korte støt.**

Signalene 48, 49 og 50 besvares med 1 kort støt i lokomotivfløyten.

§ 277.

Sporvekselsignal.

Sporvekselsignal er en 4-sidet dreibar, sortmalt kasse med lampe. Signalet står på egen, 1—2 meter høy stolpe, som settes opp ved sporveksler. Kassens sideflater har signalbilder for på avstand å kunne vise sporvekselens stilling.

Signalet skal være tent i mørke og usiktbart vær når sporvekselen fører inn i en togvei som inn- eller utkjørsignal er stilt til kjøør for, eller når skifting foregår.

Under enklere forhold kan sporvekselsignaler utføres uten lamper og med lysreflekterende stoff.

Sporvekselsignal sløyfes som regel hvor dvergsignal står i avhengighet til sentralstilte sporveksler i dvergtogveien (se § 273).

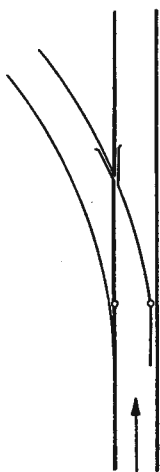
Signal 51 a viser samme signalbilde i begge kjøreretninger.

Signal 51 a brukes også når sporvekselen ligger i krumt (kurvet) spor og største tillatte kjørehastighet over sporvekselen ifølge trykk 402 er 60 km pr. time eller mer.

Når signal 51 b vises (for kjøring fra avvikende spor), vises i motsatt kjøreretning signal 51 c eller 51 d.

Med sporvekselsignal gis følgende signaler:

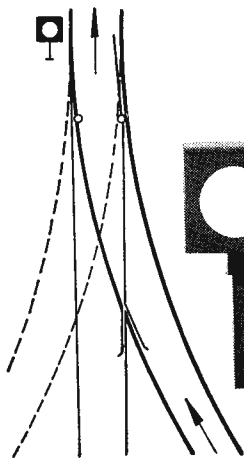
Signal 51 a «Rett fram».



Hvit rektangulær firkant med den lengste side loddrett.

Signalet betegner at sporvekselen for kjøreretning både med og mot tungespissen ligger til rett fram gående spor — ikke avvikende sporveksel.

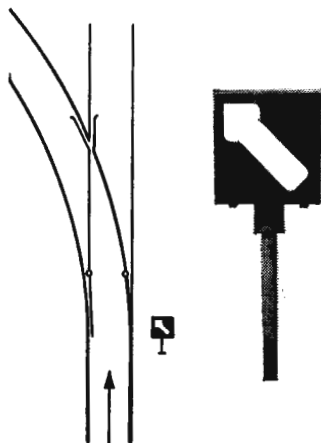
Signal 51 b «Fra avvikende».



Hvit sirkelflate.

Signalet betegner at sporvekselen for kjøreretning med tungespissen ligger for kjøring fra avvikende spor.

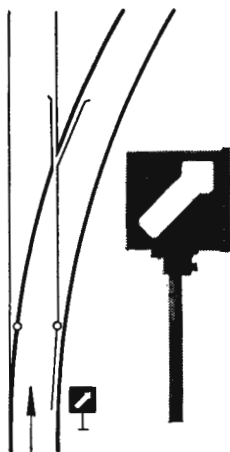
Signal 51 c «Til venstre».



Hvit pil som peker oppad til venstre.

Signalet betegner at sporvekselen for kjøreretning mot tungen spissen ligger til spor som avviker til venstre.

Signal 51 d «Til høyre».



Hvit pil som peker oppad til høyre.

Signalet betegner at sporvekselen for kjøreretning mot tungen spissen ligger til spor som avviker til høyre.

§ 278.

Sporvekselsignal for kryssveksel.

Som sporvekselsignal for enkel og dobbelt kryssveksel brukes fortrinnsvis signal 52. I stedet kan dog brukes signal 51 (se § 277).

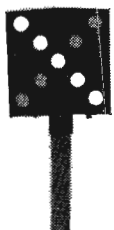
Med hensyn til sløyfing av sporvekselsignal hvor dvergsignal står i avhengighet til sentralstilte sporveksler, gjelder de samme regler som for signal 51 (se § 277).

Med sporvekselsignal for kryssveksel gis følgende signaler:

Signal 52 a «Fra venstre til høyre».

2 hvite langaktige felter eller flere hvite faste lys på skrå oppad til høyre.

Signalet betegner at sporvekselen ligger for krysskjøring fra venstre til høyre.

Signal 52 b «Fra høyre til venstre».

2 hvite langaktige felter eller flere hvite faste lys på skrå oppad til venstre.

Signalet betegner at sporvekselen ligger for krysskjøring fra høyre til venstre.

Signal 52 c «Fra venstre til venstre».



2 hvite langaktige felter eller flere hvite faste lys i vinkel og med vinkelåpningen til venstre.

Signalet betegner at sporvekselen ligger for kjøring i kurve fra venstre til venstre.

Signal 52 d «Fra høyre til høyre».



2 hvite langaktige felter eller flere hvite faste lys i vinkel og med vinkelåpningen til høyre.

Signalet betegner at sporvekselen ligger for kjøring i kurve fra høyre til høyre.

§ 279.

Sporsperresignal.

Sporsperresignal har samme form som sporvekselsignal og settes opp ved sporsperrer for på avstand å kunne vise om sporsperren er lagt av eller ligger på skinnen.

Signalet skal være tent i mørke og usiktbart vær når skifting foregår.

Sporsperresignaler kan under enklere forhold utføres uten lamper og med lysreflekterende stoff.

Sporsperresignal brukes også ved svingskivespor, enden av buttspor og traversspor, ved avsporingsveksler og ellers hvor det gjelder å vise om et spor er sperret eller fritt.

Ved buttspor kan dog signalet sløyfes hvis det er slik avhengighet mellom sporsperre og sporveksel at sporsperren er låst i avlagt stilling når sporvekselen ligger i stilling for kjøring til buttsporet, og buttsporet ikke nyttes for hensetting av lokomotiv eller annet trekkraftmateriell.

Sporsperresignal viser samme signalbilde i begge kjøreretninger.

Med sporsperresignal gis følgende signaler:

Signal 53 «Sporet sperret».



2 hvite sirkelsegmenter atskilt ved en sort vannrett sperrebom.

Signal 54 «Sporet fritt».



Hvit rektangulær firkant med den lengste side loddrett.

§ 280—281. (Reservennummer.)

§ 282.

Planovergangssignal og forsignal for planovergangssignal.

Planovergangssignal er et lyssignal på ca. 2 meter høy stolpe, som settes opp ved planoverganger med automatiske veisignaler eller automatiske veibommer.

Signalet kan utføres som 2-sidig signal og settes da opp bare på den ene side av planovergangen og umiddelbart ved denne.

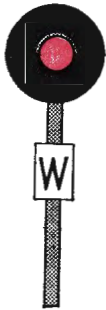
Hvis de stedlige forhold gjør det ønskelig, kan signal settes opp på begge sider av planovergangen og i tilfelle noe foran denne, ett signal for hver kjøreretning.

Signalet skal normalt være tent.

Signalstolpen er merket med sort W på hvitt skilt.

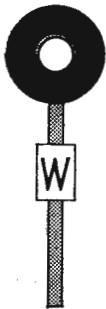
Planovergangsignal viser følgende signaler:

Signal 55 «Stopp foran planovergang».



Rødt blinklys (langsomme blink).

Signal 56 «Planovergang kan passeres».



Hvitt blinklys (hurtige blink).

Forsignal for planovergangssignal er et lyssignal på ca. 2 meter høy stolpe, som settes opp når planovergangssignalet ikke kan ses fra tog på ca. 500 meters avstand.

Når forsignal settes opp, skal det være plassert slik at det er synlig fra tog senest når dette er 500 meter foran planovergangen.

Signalstolpen er merket med sort W på hvitt skilt.

Forsignalet skal vise fiolett blinklys når planovergangssignalet viser rødt blinklys, og hvitt blinklys når planovergangssignalet viser hvitt blinklys.

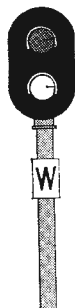
Forsignal for planovergangssignal viser følgende signaler:

Signal 57 «Tilhørende planovergangssignal viser stopp».



Fiolett blinklys (langsomme blink).

Signal 58 «Tilhørende planovergangssignal viser at planovergang kan passeres».



Hvitt blinklys (hurtige blink).

Om planovergangsmerke, se § 294.

§ 283.

Rasvarslingsignal.

Rasvarslingsignal er et lyssignal på ca. 2,5 meter høy mast, som settes opp til høyre i begge kjøreretninger ca. 800 meter foran strekning hvor rasvarslingsanlegg er satt opp.

Signalet skal normalt være tent.

Signalmasten skal være utstyrt med et **rasvarslingsmerke**, se § 295.

Rasvarslingssignalet står i ledningsforbindelse med et rasvarslingsanlegg, som settes opp på strekning hvor det er fare for ras. Hver ende av slik strekning skal markeres med en 2 meter høy **stolpe med gule og hvite felter**, se § 299 pkt. 5.

Når slikt anlegg blir utsatt for ras, endres signalbildet i rasvarslingssignalet automatisk til «Rasfare».

Rasvarslingssignal viser følgende signaler:

Signal 59 «R a s f a r e».



2 gule blinklys på loddrett linje.

Signal 60 «Tog kan passere rasfare-
strekningen».



1 hvitt blinklys.

Bruksbestemmelser til rasvarslingsignal.

Vises signal 59, eller er signalet slokt, skal toget stoppe foran markeringstolpen og forholdet undersøkes. Togføreren skal i tilfelle snarest underrette toglederen og innhente forholdsordre.

Toget kan dog straks fortsette med en største hastighet av 10 km pr. time langs rasvarslingsanlegget hvis togbetjeningen ser at linjen er farbar.

§ 284.

Vannstendersignal.

Frittstående vannstendere skal være utstyrt med vannstendersignal.

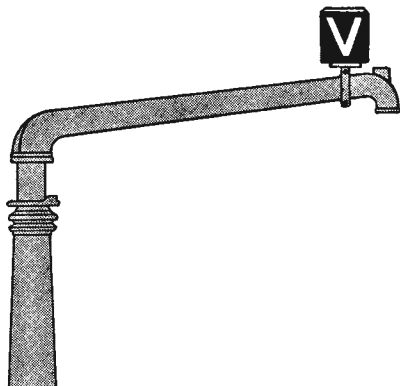
Vannstendersignal består av en 4-sidet sortmalt kasse med lampe, satt opp på vannstenders utliggerør. Kassens sideflater har signalbilder for på avstand å kunne vise utliggerørrets stilling.

Signalet skal være tent i mørke og usiktbart vær.

Signalet kan være utført med lysreflekterende stoff.

Med vannstendersignal gis følgende signaler:

Signal 61 «Sporet sperret».



Hvit bokstav V på utsvingt utliggerrør.

Signal 62 «Sporet fritt».



Hvit rektangulær firkant med den lengste side loddrett på innsvingt utliggerrør.

SIGNALSKIVER OG SIGNALMERKER M. M.

§ 286.

Liste over signalskiver og -merker m. m.

Kontaktlednings signaler
 «Togvei slutt»
 Orienterings signaler
 Hastighetssignaler
 Avstandsmerker
 Ugyldighetsmerke
 Planovergangsmerke
 Rasvarslingsmerke
 Fallviser og stigningsviser
 Kurveviser
 Skive for vognvekter
 Orienteringstolper.

§ 287.

Kontaktlednings signaler.

For å angi spenningsløs seksjon eller for å angi grensen mellom spor med kontaktledning og spor uten kontaktledning, eller grensen mot spor med kontaktledning som elektrisk lokomotiv (motorvogn) ikke kan kjøre på, skal brukes nedennevnte kontaktlednings signaler 65 a—65 g. **Disse gjelder bare for lokomotiver (motorvogn) med strømvaktaker (kontaktbøyle)** og settes opp etter Hovedstyrets bestemmelse. Midlertidig kontaktlednings signal kan settes opp etter distriktsjefens bestemmelse.

Når alt vedkommende personale på forhånd er gjort kjent med hvor spenningsløse seksjoner i kontaktledningen kan bli anordnet, og hvor de tilhørende signaler vil bli satt opp, kan anordning av «død seksjon» (normalt spenningsløs, men ikke jordet) kunngjøres bare ved signalene 65 b, c og d.

Med «jordet seksjon» forstås at seksjonen er **spenningsløs og jordet.**

Med «død seksjon» forstås at seksjonen er **spenningsløs, men ikke jordet.**

Med «utkoplek lokomotiv» forstås at **høyspenningsbryteren** på lokomotivet er **utkoplek**, eller hvis lokomotivet ikke har høyspenningsbryter, at **hovedmotorene er utkoplek**.

Kontaktledningsignalene plasseres enten på kontaktledningsmast eller på egen stolpe i ca. 4 meters høyde. Signal 65 a og 65 g kan også settes opp i åk, bæreline eller på vegg.

Signal 65 a og 65 g plasseres til høyre for sporet i kjøreretningen.

På enkeltsporet strekning plasseres signal 65 b, 65 c og 65 e normalt til høyre og signal 65 d og 65 f til venstre for sporet.

På dobbeltsporet strekning plasseres signal 65 b — 65 f til høyre for tog på riktig spor og til venstre for tog på uriktig spor.

Signalene utføres med lysreflekterende stoff.

Kontaktledningsignalene har følgende utførelse:

Signal 65 a «Jordet seksjon».



Hvitt vannrett felt
på sort firkantet skive.

Signal 65 a plasseres slik:

Ved buttspor:

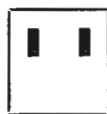
Ved sporvekselen.

Ved gjennomgående sidespor: Ved hver ende av sporet.

Hvor den «jordete seksjon» ligger langt fra sporvekselen, kan signalet plasseres i tilstrekkelig avstand foran den «jordete seksjon» istedenfor ved sporvekselen.

Lokomotiv (motorvogn) med strømavtaker (kontaktbøyle) skal ikke kjøre inn på spor som er dekket av signal 65 a uten etter tillatelse av skifteleder. Før slik tillatelse gis, skal skiftelederen ha koplet inn kontaktledningens jordingsbryter for vedkommende spor, eller ha forvisset seg om at denne er innkoplet. For øvrig skal sikkerhetsbestemmelsene i forbindelse med betjening av jordingsbrytere iakttas (se trykk 411.1).

Signal 65 b «Varselsignal for signal 65 c og 65 e».



2 sorte loddrette streker
på hvit kvadratisk skive.

Signal 65 b settes opp 200—300 meter foran signal 65 c og eventuelt 65 e.

Om lampe m. v. se under signal 65 c.

Signal 65 c «Utkoplingsignal foran død seksjon».



2 sorte loddrette streker og under 1 sort vannrett strek på hvit kvadratisk skive.

Signal 65 c settes opp i tilstrekkelig avstand foran den «døde seksjon».

Lokomotiv (motorvogn) med strømavtaker (kontaktbøyle) skal være utkoplet **før** signalet passerer.

Signal 65 b og 65 c kan være utstyrt med en **lampe**, plassert mellom de 2 loddrette streker. Lampen viser **hvitt fast lys**.

Anordningen bekjentgjøres av distriktsjefen.

Når lampen lyser, betyr dette at seksjonen for tilfellet er spenningsførende, og at det derfor ikke er nødvendig å utkople lokomotivet (motorvognen).

Signal 65 d «Innkoplingsignal etter død seksjon».



Sort U
på hvit kvadratisk skive.

Signal 65 d settes opp i tilstrekkelig avstand etter den «døde seksjon».

Lokomotiv (motorvogn) med strømvaktaker (kontaktbøyle) tillates innkoplet etter at signal 65 d er passert.

Ved kjøring av lokomotiver (motorvogner) i fellesstyring skal innkopling først skje når bakerste lokomotiv (motorvogn) har passert signalet.

Signal 65 e «Senking av strømvaktaker».



Sort vannrett strek
på hvit kvadratisk skive.

Signal 65 e settes opp i tilstrekkelig avstand foran strekning som på grunn av ledningskade eller annen årsak ikke kan passeres med hevet strømvaktaker.

Lokomotivets (motorvognens) strømvaktaker (kontaktbøyle) skal være senket **før** signal 65 e passeres.

Mellom signal 65 e og det etterfølgende signal 65 f skal kjørehastigheten ikke overstige 50 km pr. time hvis ikke lavere hastighetsgrense for tilfellet er bestemt.

Hvis varselsignal for signal 65 e er nødvendig, skal signal 65 b uten lampe brukes.

Signal 65 f «Heving av strømvaktaker».



Sort loddrett strek
på hvit kvadratisk skive.

Signal 65 f settes opp i tilstrekkelig avstand etter slik strekning som er nevnt under signal 65 e.

Lokomotivets (motorvognens) strømvaktaker (kontaktbøyle) tillates hevet etter at signal 65 f er passert. Ved kjøring av lokomotiver (motorvogner) i fellesstyring skal heving av strømvaktakere først skje når bakerste lokomotiv (motorvogn) har passert signalet.

Signal 65 g «Kontaktledning slutt»
eller «Strømbrudd».

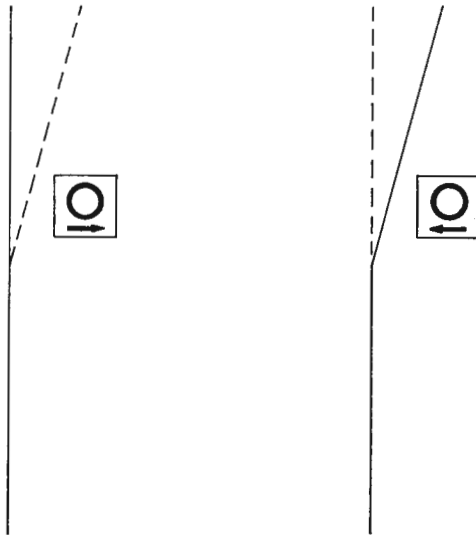


Sort ring
på hvit kvadratisk skive.

Signal 65 g settes opp ved og angir grensen mellom spor **med** og **uten** kontaktledning, eller grensen mot spor med kontaktledning som elektrisk lokomotiv (motorvogn) ikke kan kjøre inn på.

Lokomotiv (motorvogn) med strømvaktaker (kontaktbøyle) skal stoppe foran signal 65 g.

Hvis signal 65 g ved sporforgrening må plasseres slik at det kan være tvil om hvilket spor det gjelder for, skal signalet utstyres med en *pil* som viser hvilket av sporene som ikke har kontaktledning etter sporforgreningen, slik:



§ 288.

Signal „Togvei slutt“.

Signal «Togvei slutt» er en hvit tavle med sort bokstav S og settes opp på egen stolpe til høyre for vedkommende togspor for å betegne at innkjørtogvei er slutt. På elektrifisert strekning kan signalet unntaksvis henges opp under åk.

Signalet skal bare brukes til å forkorte en togvei.

Tavlesignalet kan være utført med lysreflekterende stoff.

Tavlens bakside og stolpen er grå.

Tavlesignalet viser følgende signal:

Signal 66 «Togvei slutt».

Sort bokstav S på hvit tavle.

Signal 66 må ikke passeres med forreste *hjulpar* i tog som skal stoppe foran innkjørtogveiens slutt. Kjøring videre i sporet foregår enten på signal eller etter spesiell ordre.

§ 289.

Orienterings signaler.

Orienteringssignalene er gule kvadratiske skiver med sort kant og med eller uten sorte streker. Skivene er plassert på ca. 3 meter høy stolpe med den ene spiss ned. Signalene settes opp til høyre for linjen i togs kjøreretning på de steder hvor tog skal gi signal 83, 1 langt støt i lokomotivfløyten.

Signalene er utført med lysreflekterende stoff.

Signalskivens bakside og stolpen er grå.

Orienteringsignalene plasseres 250—500 meter foran vedkommende planovergang, holdeplass m.v.

Om «Planovergangsmerke» på orienteringssignals stolpe, se § 294.

Stolpen til signal 67 c og 67 d kan bære skilt med navnet på vedkommende holdeplass.

Om oppsetting av orienteringsignal for planoverganger (veikryss), se for øvrig trykk 426.1.

Signal 67 a skal brukes når signal 67 b, c eller d i henhold til den anførte betydning ikke passer for tilfellet.

Orienteringsignalene har følgende utførelse:

Signal 67 a «Orienteringsignal».



Gul kvadratisk skive med sort kant.

Signal 67 b «Orienteringsignal for planovergang».



Gul kvadratisk skive med sort vannrett strek og sort kant.

Signal 67 c «Orienteringsignal for holdeplass».



Gul kvadratisk skive med sort loddrett strek og sort kant.

Signal 67 d «Orienteringsignal for både planovergang og holdeplass».



Gul kvadratisk skive med sort vannrett og loddrett strek og sort kant.

Når tog stopper på stasjon, stoppested, holdeplass eller annet sted som ligger mellom orienteringssignalet og vedkommende planovergang, skal lokomotivføreren gi 1 langt støt i lokomotivfløyten ved igangsetting på vedkommende sted.

§ 290.

Hastighetssignaler.

1. Hastighetssignal **68 a** og **68 b** er gule signalskiver, formet som likesidet triangel, med sort kant og med eller uten sorte tall. Det gule felt er utført med lysreflekterende stoff. Skivene er plassert på ca. 3 meter høy stolpe, men kan også settes opp i hovedsignals- eller kontaktledningsmast. Skivenes bakside og stolpen er grå.
2. Tallene angir største tillatte kjørehastighet. Stort 6-tall betyr største hastighet 60 km pr. time, stort 7-tall 70 km pr. time osv. Er det ved siden av det store tall anført et lite 5-tall, betyr dette 5 km pr. time større hastighet, f. eks. 65 km pr. time, 75 km pr. time osv.
Signal med spissen **ned** betyr at kjørehastigheten skal **settes ned**. Signal med spissen **opp** betyr at kjørehastigheten kan **økes**.
3. Signal 68 b uten tall betyr at hastighetsreduksjonen kan opphøre, og at tog igjen kan kjøre med opp til den for strekningen tillatte største kjørehastighet. Lokomotivets og togets største tillatte kjørehastighet og mulige andre hastighetsbegrensninger må dog ikke overskrides.
4. Signal 68 a og 68 b skal normalt settes opp til høyre i den kjøreretning som signalet gjelder for. Oppsatt foran stasjon, gjelder hastighetssignalet normalt bare for kjøring gjennom stasjonens hovedtogspor.

5. Signal 68 a skal settes opp så langt foran det punkt som hastighetsreduksjonen gjelder fra, at den påbudte nedsettelse av kjørehastigheten kan gjennomføres. Hvor hastighetsreduksjonen er 25 km pr. time eller mindre, skal signal 68 a plasseres minst 250 meter foran vedkommende strekning med nedsatt kjørehastighet. Er den påbudte hastighetsreduksjon 30 km pr. time eller større, skal signalet plasseres ca. 500 meter foran vedkommende strekning.
6. Signal 68 b skal settes opp på det punkt hvorfra kjørehastigheten kan økes, men hele toget skal ha passert signalet før hastigheten settes opp.
7. Gjelder endring i kjørehastighet ved innkjøring eller ved gjennomkjøring i en stasjons hovedtogspor, skal hastighetssignal settes opp enten på innkjørsignals mast eller på egen stolpe i tilstrekkelig avstand foran innkjørsignalstedet.
8. Er det påbudt hastighetsreduksjon for strekningen på den ene eller på begge sider av en stasjon, skal det i alle tilfelle settes opp hastighetssignal ved utkjørtogveien.
9. Hastighetssignalene skal også omfatte nedsatt kjørehastighet over sporveksler på linjen.
10. Hastighetssignal **68 a** og **68 b** har følgende utførelse:

Signal 68 a «Nedsatt kjørehastighet».

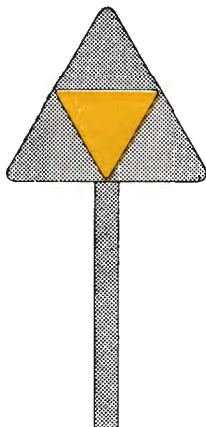


Gul trekantet skive med spissen ned, sort kant og sorte tall.

Signal 68 b «Økt kjørehastighet».



Gul trekantet skive med spissen opp, sort kant, uten tall eller med sorte tall.



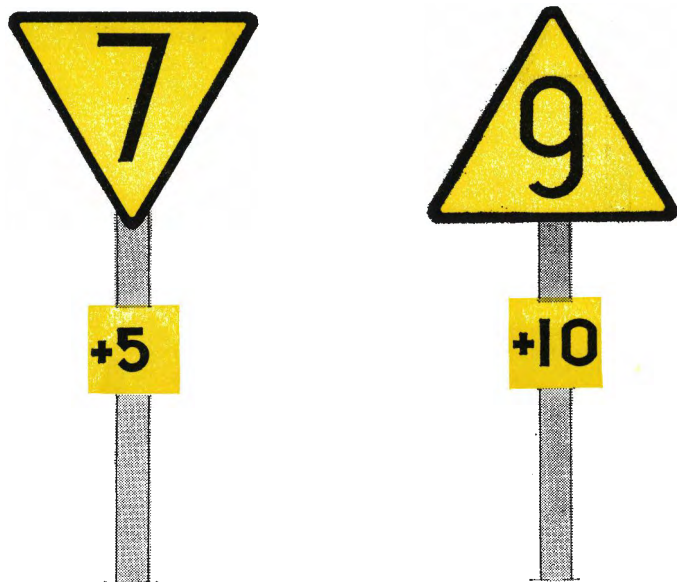
Baksiden av signal 68 b er på *enkeltsporet strekning* utstyrt med et **gult markeringsmerke** med form av et likesidet mindre **triangel** med **spissen ned**. Se vedstående figur. Markeringsmerket ses normalt til venstre i kjøreretningen og markerer det punkt hvorfra hastighetsreduksjonen etter signal 68 a skal være effektiv.

På *dobbeltsporet strekning* settes slikt markeringsmerke opp på egen stolpe til høyre for vedkommende hovedspor i kjøreretningen.

11. De hastighetsgrenser som er anført på signal 68 a og 68 b, gjelder for persontog og tog med lavere kjørehastighet.

For *ekspresstog* (persontog med materiell innrettet for store kjørehastigheter) tillates som regel noe større kjørehastighet (se trykk 402 og Dhb.).

Forskjellen mellom den kjørehastighet som er angitt på signal 68 a eller 68 b, og den kjørehastighet som tillates for ekspress tog skal angis med pluss tegn foran på en særskilt, firkantet skive på hastighetssignalet stolpe, se nedenstående figur.



§ 291.

Midlertidig hastighetssignal.

1. For midlertidige hastighetsreduksjoner (f. eks. på grunn av vedlikeholdsarbeider på linje eller stasjon brukes signal **69 a** og **69 b** (se § 76).
2. Signal 69 a og 69 b er gule signalskiver, femkantet med sort kant og henholdsvis med og uten sorte tall. Skivene settes opp på ca. 3 meter høy stolpe. Skivenes bakside og stolpen er grå.
3. Signal 69 a og 69 b skal både på linje og stasjon plasseres etter de regler som er angitt i § 290 for signal 68 a og 68 b.

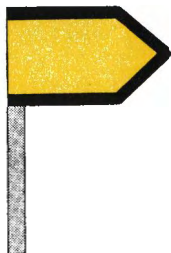
4. Den største tillatte kjørehastighet som er anført på signal 69 a, gjelder for alle tog, også ekspressstog, og selv om det for vedkommende strekning er satt opp signal 68 a og 68 b. (Se § 211.)
5. Midlertidig hastighetssignal **69 a** og **69 b** har følgende utførelse:

Signal 69 a «Midlertidig kjørehastighet».



Gul femkantet skive
med **spissen inn** mot linjen,
sort kant og sorte tall.

Signal 69 b «Midlertidig kjørehastighet
opp hører».



Gul femkantet skive
med **spissen ut** fra linjen
og sort kant.

Gult markeringsmerke på baksiden av signal 69 b på enkeltsporet strekning og på egen stolpe på dobbeltsporet strekning skal brukes etter reglene på side 159 for å angi fra hvilket punkt på linjen hastighetsreduksjonen etter signal 69 a skal være effektiv.

§ 292.

Avstandsmærker.

Merke 1



Merke 2



Merke 3

**Sorte rektangulære skiver
med gule skråstriper.**

Avstandsmærker som vist ovenfor skal settes opp foran stasjoner og blokkposter til orientering for togbetjeningen. Merkene settes opp på 3 meter høy stolpe eller på hoved/forsignals- eller kontaktledningsmast på høyre side av linjen i kjøreretningen i følgende avstander foran stasjonsgrenser og blokk signaler:

Merke 1: 1000 meter.

Merke 2: 800 meter.

Merke 3: 400 meter.

Avstandsmærke 1 settes opp foran alle stasjoner og blokkposter.

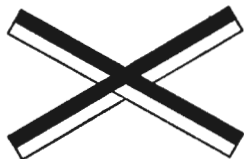
Avstandsmærke 2 settes opp foran stasjoner med enkelt innkjørsignalapparat og foran stasjoner hvor innkjørsignal vises med vanlige håndsignaler.

Avstandsmærke 3 settes opp foran stasjoner hvor innkjørsignal vises med vanlige håndsignaler.

Annen oppsetting av avstandsmærker enn anført ovenfor, tillates bare etter Hovedstyrets godkjenning.

I de tilfelle det er nødvendig å avvike fra de avstander som er angitt ovenfor, skal avstandsmærket være påmalt avstanden nederst.

§ 293.

Ugyldighetsmerke.

«Ugyldighetsmerke» er et **sort- og hvitmalt kryss**, som i henhold til § 256 pkt. 3 skal være satt opp på hovedsignals, forsignals og enkelt innkjørsignalapparats mast når signalene ikke er tatt i bruk, eller når de skal anses som ugyldige. De hvite felter kan utføres med lysreflekterende stoff.

§ 294.

Planovergangsmerke.

«Planovergangsmerke» er en **hvit trekantet skive** med den **spisseste vinkel ned** og med sort kant på de 2 like sider.

Planovergangsmerket skal brukes foran planoverganger som er automatisk sikret, og plasseres på stolpen til orienteringsignal 67 b eller 67 d eller eventuelt på egen stolpe, ca. 500 meter foran vedkommende planovergangssignal.

Planovergangssignalet eller forsignalet for dette (se § 282) skal kunne ses fra planovergangsmerket.

Vises rødt lys fra planovergangssignal, eventuelt fiolett lys fra forsignal eller intet signal fra disse når tog kommer til planovergangsmerke, skal lokomotivføreren hurtigst bremse toget for om mulig å bringe det til stopp foran planovergangen.

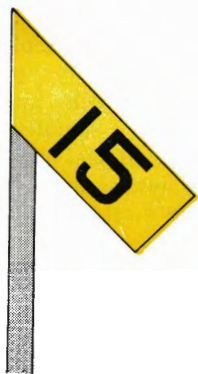
§ 295.

Rasvarslingsmerke.

«Rasvarslingsmerke» er en **hvit kvadratisk skive** med **sort bokstav R i sort ring**, som settes opp på rasvarslingssignals mast (se § 283), men kan etter Hovedstyrets nærmere bestemmelse og særlig instruks settes opp på hovedsignals eller forsignals mast.

Skivens hvite felt utføres med lysreflekterende stoff.

§ 296.

Fallviser og stigningsviser.

«Fallviser» og «Stigningsviser» er **gule skiver, firkantet**, med **sorte tall**, som settes opp i skråstilling **ned**, respektive **opp**, for henholdsvis fall eller stigning.



Viserne skal settes opp til høyre i kjøretningen ved brytningspunktet for fall eller stigning på $5 \frac{0}{100}$

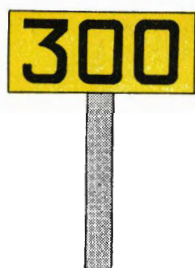
eller mer. Hvor det anses nødvendig, kan viser settes opp også ved mindre fall eller stigning.

Viserne utføres med lysreflekterende stoff. Tallene angir fall eller stigning i $\frac{0}{100}$.

Hvor det er naturlig, kan én fall- eller stigningsviser gjelde for flere forskjellige fall eller stigninger. I så tilfelle skal største fall- eller stigning på vedkommende seksjon angis på viseren.

Hvor fall ligger separat og tilsammenlagt ikke utgjør over 10 meter i høyde, og deretter går over i vannrett linje eller stigning, kan fallviser sløyfes. Under tilsvarende forhold kan stigningsviser sløyfes.

§ 297.

Kurveviser.

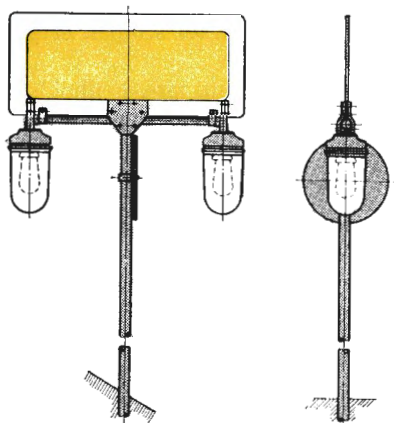
«Kurveviser» er en **gul rektangulær skive** med **sorte tall**, som settes opp til høyre i kjøretningen ved kurvens begynnelse hvor kjørehastigheten i henhold til bestemmelsene (se trykk 402 § 4 og Dhb) skal settes ned.

Viseren utføres med lysreflekterende stoff. Tallene angir kurvens radius i meter.

I tilfelle en kurveviser gjelder for flere kurver, angir tallene den skarpeste kurves radius.

På strekning hvor hastighetssignal 68 a og 68 b brukes (se § 290), sløyfes kurvevisere.

§ 298.

Skive for vognvekker.

«Skive for vognvekker» er en **gul rektangulær skive** med **hvit kant**, satt opp på vognvekts tak. Under hvert av skivens nedre hjørner er det plassert en elektrisk lampe.

Skiven skal kunne inn- ta 2 forskjellige stillin- ger.

Når skiven står på tvers av vognvektsporet (i mørke 2 hvite lys på vannrett linje), er vogn- vekten innstilt for vei-

ing. Tog må da ikke kjøre over vognvekten.

Når skiven står parallelt med vognvektsporet (i mørke 1 hvitt lys), er vognvekten ikke innstilt for veiing. Kjøring kan da foregå over vognvekten. For at bare den ene lampe skal være synlig fra vognvektsporet ved denne stilling av skiven, er det på vogn- vektskivens stang festet en gråmalt sirkelformet skive på tvers av vognvektskivens plan og under denne.

§ 299.

Orienteringstolper.

Følgende orienteringstolper brukes:

1. a. For markering av begrenset skiftelengde utenfor ytterste sporveksel hvor slik anordning er påkrevet.
Stolpen skal settes opp på den ene eller på begge sider av sporet ved det punkt utenfor ytterste sporveksel som skifting kan foregå til i henhold til § 111 pkt. 2,
- b. for markering av innkoplingsfelt for automatisk veibom- og veisignalanlegg samt,
- c. for markering av grenser for lokomotivstall- og verksted- områder.

2 meter høy **stolpe** med **sorte** og **hvite felter** av 0,2 meters lengde og med sort toppfelt.

2. For markering av seksjonsfelt ved innkjørhovedsignal.

2 meter høy **stolpe** med **røde** og **hvite felter** av 0,5 meters lengde og med rødt toppfelt på den side som vender ut fra seksjonsfeltet. Resten av stolpen er grå.

Stolpen skal settes opp til høyre for innkjør-, henholdsvis utkjørsporet, ved seksjonsfeltets ytre utliggermaster for å markere seksjonsfeltet ved innkjørhovedsignal. Hvis nødvendig settes stolpe opp på begge sider av sporet.

Om nødvendig kan stolpen plasseres noe utenfor seksjonsfeltets ytre utliggermaster, men aldri mellom disse og aldri nærmere signalet enn 20 meter.

I tilfelle seksjonsfeltet ikke kan plasseres ved innkjørhovedsignal, skal markeringstolpene settes opp slik at strømvaktakeren ikke blir stående mellom seksjonsfeltets ytre utliggermaster når tog eller skift stopper.

Ved stopp foran slik stolpe må lokomotivets (motorvogrens) forkant ikke ha passert stolpen.

3. For markering av plass hvor dvergsignal normalt skulle ha stått (se § 273).

$\frac{1}{2}$ meter høy **stolpe** med **sorte** og **hvite felter** av 0,1 meters lengde og med sort toppfelt.

Når dvergsignal på grunn av profilet ikke kan settes opp ved isolert skinneskjøt, f. eks. mellom spor og plattform, skal stedet hvor dvergsignalet skulle ha stått, markeres med slik stolpe. Stolpens høyde kan variere noe etter profilet.

4. For markering av sted for stopping ved holdeplass.

2 meter høy **stolpe** med **sorte** og **hvite felter** av 0,5 meters lengde og med sort toppfelt.

Stolpen kan settes opp ved holdeplasser for å markere hvor langt fram lokomotiv skal kjøre når tog skal stoppe ved holdeplassen.

Stolpen settes opp i passende avstand, f. eks. 30 meter, fra midten av plattformen til hver side av holdeplassen, minst 2,65 meter fra spormidte.

5. For markering av rasvarslingsanlegg (se § 283).

2 meter høy **stolpe** med **gule** og **hvite felter** av 0,2 meters lengde og med gult toppfelt.

Stolpen skal settes opp ved hver ende av rasvarslingsanlegg.

Orienteringstolpenes røde, gule og hvite felter kan utføres med lysreflekterende stoff.

§ 300—302. (Reservennummer.)

Togsignaler.

§ 303.

Hva det forstås med togsignaler.

Med togsignaler forstås så vel signaler som gis av togets betjening, som signaler festet på togmateriellet.

Togsignaler tjener dels til ordregivning, dels til på forskjellige måter å kjennetegne tog og materiell.

Tog, herunder lokomotiv, motorvogn, skinnetraktor og tung motortralle, skal være forsynt med de foreskrevne signalmidler.

§ 304.

Signalmidler.

Signalflagg
 Håndsignallampe
 Signalføyte
 Signalgiverens armer
 Lokomotivføyte
 Lokomotiv- og toglamper
 Lokomotiv- og togsignalskiver
 Knallkapsler (se § 238)

Med lokomotivføyte forstås foruten dampføyte, også sirene, horn eller lignende anbrakt på lokomotiv, motorvogn og skinnetraktor.

Signaler fra tog.

§ 305.

Signal 76 „Stopp“.

Dagsignal:

76 a. Rødt signalflagg som holdes stille rett ut fra togsiden.

76 c. Signalgiverens begge armer som holdes **vannrett** på tvers av linjen,

eller

signalgiverens **ene arm** som holdes **vannrett** ut fra togsiden.

Nattsignal:

76 b. Rødt lys fra signallampe som holdes stille rett ut fra togsiden med lyset mot lokomotivet.

76 d. Lys av hvilken som helst farge som beveges **hurtig flere ganger fram og tilbake** på tvers av linjen.

Besvares med 1 kort støt i lokomotivfløyten.

1. Signal 76 skal brukes når togføreren i samsvar med § 173 skal gi stoppsignal for avstigning samt når tog i henhold til § 182 hurtigst mulig skal stoppes.

Når tog må stoppes hurtigst mulig, skal togføreren om mulig ved siden av signalgivning bruke konduktørbremsekranen.

Ved ankomst til stasjon m. v. hvor toget etter ruten har fast stopp, skal togføreren normalt ikke gi stoppsignal medmindre det er av betydning å få stoppet toget på bestemt plass, f. eks. for av- eller opplasting, og stoppsignal for tilfellet ikke blir gitt av togekspeditøren.

2. Signal 76 c gitt med den *ene* arm, er bare tillatt når signalet gis fra materiell, og skal bare brukes når signalgiveren ikke hurtig nok kan skaffe til veie rødt signalflagg.

§ 306.

Signal 77 „Varsom“.

Dagsignal:

77 a. Grønt signalflegg som holdes stille rett ut fra togsiden.

77 c. Signalgiverens ene arm som holdes utstrakt rett ut fra togsiden og bevegges **vedholdende opp og ned.**

Nattsignal:

77 b. Grønt lys fra signallampe som holdes stille rett ut fra togsiden med lyset mot lokomotivet.

77 d. Lysblink med hvitt lys fra signallampe.

Besvares med 1 kort støt i lokomotivfløyten.

Signal 77 betyr at tog skal kjøre med nedsatt hastighet, høyst 30 km pr. time.

§ 307.

Signal 78 „Ingen avstigning“.

Dagsignal:

78 a. Hvitt signalflegg som holdes stille rett ut fra togsiden.

Nattsignal:

78 b. Hvitt lys fra signallampe som holdes stille rett ut fra togsiden med lyset mot lokomotivet.

Besvares med 1 kort støt i lokomotivfløyten.

Signal 78 brukes som bestemt i § 173.

§ 308—309. (Reservennummer.)

Signaler fra lokomotiv.

§ 310.

Signaler gitt med lokomotivfløyten.

Med lokomotivfløyten gis etterfølgende signaler 80—86.

Med **kort støt** forstås lyd av $1-1\frac{1}{2}$ sekunds varighet.

Med **langt støt** forstås lyd av 3—5 sekunders varighet.

Signal 80 «G i a k t» og «B e m e r k e t».**1 kort støt.**

Signal 80 gis i følgende tilfelle:

1. For å påkalle oppmerksomhet hos signalgiver eller vaktmannskap.
2. Ved igangsetting av tog etter tilfeldig stopp og etter stopp for vannfylling.
3. Ved igangsetting av tog som har 2 forspannlokomotiver. 2net lokomotiv besvarer signalet med 1 kort støt.
4. Som svar på signal 1, 48 og 76 «Stopp» (se §§ 224, 232, 235, 236, 276 og 305).
5. Som svar på signal 20 b «Stopp» i utkjørhovedsignal når toget etter ruten skal passere eller stoppe på signal (se § 248 pkt. 2).
6. Som svar på signal 3 «Passer» (se § 227).
7. Som svar på signal 2 og 77 «Varsom», gitt av signalmann (se §§ 225, 233, 237 og 306).
8. Som svar på signal 8 «Kjør fram forbi middel» (se § 231).
9. Som svar på signal 9 og 49 «Kjør fram» og signal 10 og 50 «Bakk», (se §§ 234, 235 og 276).
10. Som svar på signal 39 «Avgang» («A-signal», se § 267) og som svar på avgangsignal som ikke straks kan lystres (se § 229 pkt. 3).
11. Som svar på signal 78 «Ingen avstigning» (se § 307).

Signal 81 «Bremser på».**2 korte støt.**

Signal 81 gis når lokomotivføreren finner det nødvendig å be om hjelp fra den øvrige togbetjening til bremsing. Hvis signalet gjentas, skal det bremses sterkere.

Signal 82 «Stopp».**3 korte støt.**

Signal 82 gis når tog skal stoppes hurtigst mulig.

Signal 83 «Tog kommer».**1 langt støt.**

Signal 83 gis i følgende tilfelle:

1. Når tog nærmer seg stasjon og stoppested som er betjent eller hvor man må regne med at det er folk på plattformen.
2. Ved Orienteringssignalene (se § 289).

Når tog stopper på sted som ligger mellom orienteringssignalet og vedkommende planovergang, skal lokomotivføreren gi signal 83 ved igangsetting på nevnte sted (se § 289).

3. Foran tunnel og snøoverbygg og ellers på steder som er lite oversiktlige.
4. Ved igangsetting av tog som har hjelpelokomotiv. Hjelpelokomotivet skal svare med samme signal. Må hjelpelokomotivet kjøre etter toget og slutte seg til dette under fart, skal hjelpelokomotivet gi signal 83 så snart det har sluttet seg til toget og er i arbeid. Forspannlokomotivet skal svare med samme signal.
5. I de tilfelle som er nevnt i §§ 184 og 186, og ellers når lokomotivføreren finner det nødvendig.

Signal 84 «Brems av».**1 langt og 1 kort støt.**

Signal 84 gis når bremsene skal slakkes. Gjentas signalet, skal bremsene slakkes helt ut.

Signal 85 «Beredt».**1 langt og 2 korte støt.**

Signal 85 gis i følgende tilfelle:

Når tog nærmer seg innkjørhovedsignal eller enkelt innkjør-signalapparat som viser «Stopp» etter at det er signalert «Tog kommer», kan lokomotivføreren gi signal 85, som betyr «Jeg er beredt på sporendring, kryssing og/eller andre forhold som gjør det nødvendig med forsiktig innkjøring».

Hvis årsaken til at det vises stoppsignal, er at togbetjeningen ikke er underrettet om endret sporbruk, kryssing og/eller andre forhold som gjør det nødvendig med forsiktig innkjøring, kan tog-ekspeditøren når han har oppfattet signal 85 og alt er klart til å gå imot toget, stille innkjørsignal for toget (se § 49, § 103 pkt. 5, § 117 og § 136 pkt. 2 a).

Innkjøringen skal foregå under skjerpet oppmerksomhet fra lokomotivbetjeningen, og kjørehastigheten skal ikke overstige 30 km pr. time over ytterste spurveksel og videre inn på stasjonen.

Signal 86 «Alarm, faresignal».**En rekke korte støt.**

Signal 86 gis når det er nødvendig å tilkalle hjelp eller å gjøre merksam på fare.

Signaler på lokomotiv og tog.

§ 311.

Forlamper og baklamper.

Lokomotiv (se § 18) skal være utstyrt med «Forlamper» og «Baklamper» som bestemt nedenfor:

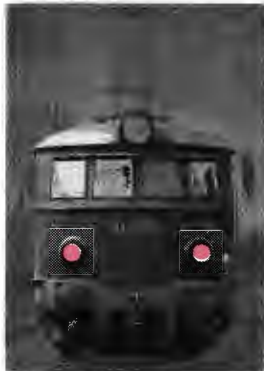
Signal 90 «Forlamper».

Bare nattsignal.

1 stor lampe og/eller 2 mindre lamper som viser hvitt lys framover i kjøreretningen.

**Signal 91 «Baklamper».**

Både dag- og nattsignal.



2 lamper
som viser rødt lys bakover.

1. **Signal 90** skal føres i følgende tilfelle:

- a. På lokomotiv som går forrest i tog.
- b. På lokomotiv som går alene.
- c. Når lokomotiv skyver vognene, skal signal 90 føres på forreste vogn.

Hvis toget for tilfellet ikke har lamper som kan vise hvitt lys framover i kjøreretningen når lokomotivet skyver vognene, skal toget isteden føre signal 95 b «Sluttsignal» på forreste ende av forreste vogn, slik at det vises rødt lys framover i kjøreretningen.

2. **Signal 91** skal føres i følgende tilfelle:

- a. På lokomotiv som går alene.

Hvis motorvogn ikke er utstyrt med baklamper, skal den isteden føre signal 95 b «Sluttsignal».

- b. På lokomotiv som skyver vognene. Signalet føres i den ende av lokomotivet som slutter toget.

3. Under bevegelser som foretas på stasjon eller under dekning av stoppsignal på linjen, byttes ikke lampene om etter som bevegelsesretningen skifter.

4. Skiftelokomotiv skal under skifting på stasjon føre signal 90, lamper med hvitt lys, både foran og bak.

5. Om demping av frontlys på lokomotiv, se trykk 405.5.

Om signal for kjøring på uriktig spor, se § 315.

§ 312—313. (Reservennummer.)

§ 314.

Sluttsignal.

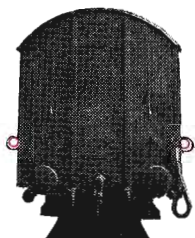
Siste vogn i tog skal føre «Sluttsignal», satt opp på vognens bakre ende, ett signal på hver av vognens langsider, som bestemt nedenfor:

Signal 95 a «Sluttsignal».

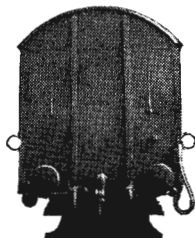
Dagsignal.

2 sirkelformete skiver som viser **hvit flate med rød kant-ring bakover** og **hvit flate framover** i togets kjøreretning.

Bakfra:



Forfra:



Signal 95 b «Sluttsignal».

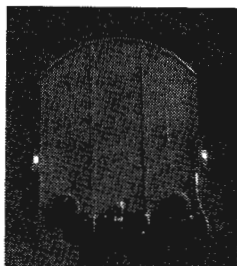
Nattsignal.

2 lamper som viser **rødt lys bakover** og **hvitt lys framover** i togets kjøreretning. I stedet for fast lys kan brukes blinklys.

Bakfra:



Forfra:



1. Sluttsignallamper som er malt med gul og rød farge, kan brukes som dagsignal istedenfor sluttsignalskiver.

Nattsignal tillates brukt som dagsignal hvis sluttsignallampen har elektrisk lys og er godkjent av Hovedstyret til bruk som sluttsignal også om dagen.

Sluttsignallamper som er malt med nøytral farge, f. eks. vognens farge, kan være varig festet til vogn uansett dennes plass i toget. Lampene skal være tent når de skal virke som sluttsignal.

For de tog hvor distriktsjefen anser det forsvarlig, kan det med Hovedstyrets godkjenning også som nattsignal nyttes sluttsignalskiver utført med lysreflekterende stoff.

2. Motorvogntog kan istedenfor sluttsignal føre signal 91 «Baklamper».
3. Sluttsignal skal føres på togets siste vogn også når toget har hjelpelokomotiv.

Hvis hjelpelokomotivet av en eller annen grunn skulle forlate toget på en tidligere blokkstrekning enn bestemt, skal togføreren straks fjerne togets sluttsignal inntil han har gitt beskjed til fremadliggende stasjon om løselokomotiv på linjen. Denne stasjon skal straks underrette begge nabostasjoner om forholdet.

4. Om signaler på tog når lokomotivet går bakerst og skyver vognene, se § 311.
5. Når motorvogn går bakerst i tog og i henhold til § 18 ikke betraktes som lokomotiv, skal togets sluttsignaler føres på denne.

På samme måte skal forholdes når uvirksomt lokomotiv eller skinnetraktor tillates framført etterhengt i tog.

§ 315.

Signal på lokomotiv (tog) ved kjøring på uriktig spor.

Når kjøring må foregå på uriktig spor (se §§ 32, 34, 35 og 141), skal det foran på lokomotivet (toget) føres signal som bestemt nedenfor:

Signal 96 a «Kjøring på uriktig spor».

Dagsignal.



Rød sirkelformet skive med gul kantring, plassert på venstre side av lokomotivet (toget) foran i kjøreretningen.

Signal 96 b «Kjøring på uriktig spor».

Nattsignal.



Lampe som viser rødt lys framover, plassert på venstre side, og

lampe som viser hvitt lys framover, plassert på høyre side av lokomotivet (toget) foran i kjøreretningen.

§ 316.

Ekstratogsignaler.

1. Følgende ekstratogsignaler skal brukes:

Signal 97 «Ekstratog følger i samme retning».

Dagsignal:

97 a. Rød sirkelformet skive med gul kantring.



Nattsignal:

97 b. Lampe som viser rødt lys.



Signal 98 «Ekstratog kommer i motsatt retning».

Dagsignal:

98 a. Grønn sirkelformet skive med hvitt kors.



Nattsignal:

98 b. Lampe som viser grønt lys.



Istedenfor fast lys kan brukes blinklys.

Nattsignal tillates brukt som dagsignal hvis ekstratogsignal-lampen er godkjent av Hovedstyret til bruk også om dagen.

2. Ekstratogsignal føres på bakre ende av togets siste vogn, eller i tilfelle toget har hjelpelokomotiv, bak på dette. På løse-lokomotiv føres signalet på den bakre ende i kjøreretningen.
3. En del diesel- og elektriske lokomotiver er utstyrt med elektriske ekstratogsignallamper, montert på hver side av lokomotivet. Lampene tennes og slokkes fra lokomotivførers plass og kan vise rødt, henholdsvis grønt blinklys.

Når ekstratogsignal blir vist med slike lamper på hver side av lokomotivet, bortfaller føring av ekstratogsignal på siste vogn.

4. Ekstratog som vedkommende linjepersonale ikke er underrettet om, skal bekjentgjøres ved ekstratogsignal. Signalet skal føres av det tog som går nærmest forut over vedkommende strekning.

Togekspeditøren på stasjon hvorfra ekstratogsignal skal føres, skal gi togføreren ordre om hvilket signal og på hvilken strekning det skal føres (se § 120 pkt. 1).

Togføreren har ansvaret for oppsetting/tenning og nedtaing/slokking av ekstratogsignal (se § 165).

5. På samme måte skal ekstratogsignal føres når tog på grunn av omlagt togkryssing eller forbikjøring mister sin plass i togordningen. Ansvaret for at signalet blir ført, påligger i dette tilfelle togføreren. Togekspeditøren skal kontrollere at signalet er satt opp (tent) før han gir avgangsordre (se § 120 pkt. 1).
6. Når toget er utstyrt med ekstratogsignallamper som tennes og slokkes fra lokomotivførerens plass skal togføreren gi lokomotivførereren ordre om hvilket signal og på hvilken strekning ekstratogsignal skal føres. Lokomotivførereren har i så fall ansvaret for tenning og slokking av ekstratogsignallampene.
7. I tidsrommet fra kl. 18.00 til kl. 6.00 føres ikke ekstratogsignal, unntatt på strekning hvor linjepersonalet utfører arbeid eller visitasjon på linjen i nevnte tidsrom.

Ansvarshavende linjetjenestemann skal sørge for at det blir gitt beskjed til vedkommende underretningstasjon om slik tjenstgjøring.

8. På dobbeltsporet strekning føres ikke ekstratogsignal ved endring av rekkefølgen for tog som kjører i samme retning, og heller ikke ved endring av kryssingstasjon under enkeltsporet drift.

Ekstratogsignal skal dog også på dobbeltsporet strekning føres for ekstratog som linjepersonalet ikke på annen måte har fått underretning om.

§ 319.

Signaler på skinnetraktor og tung motortralle.

Skinnetraktor og tung motortralle skal føre signaler som for lokomotiv bestemt (se §§ 311, 315 og 316).

Om sluttsignaler på skinnetraktor når den tillates etterhengt i godstog, se § 314 pkt. 5.

§ 320—324. (Reservennummer.)

§ 325.

Signaler på lett persontralle og på arbeidstralle.

Lett persontralle samt **arbeidstralle** (se § 82) skal føre følgende signaler:

1. På **enkeltsporet** strekning.

Dagsignal: **Rødt signalflegg.**

Nattsignal: **Signallampe** som viser **rødt lys** både **framover** og **bakover**. (Dessuten om det trengs, en lampe som viser hvitt kjørelys framover.)

2. På **dobbeltporet** strekning.a. Ved kjøring på **riktig** spor.

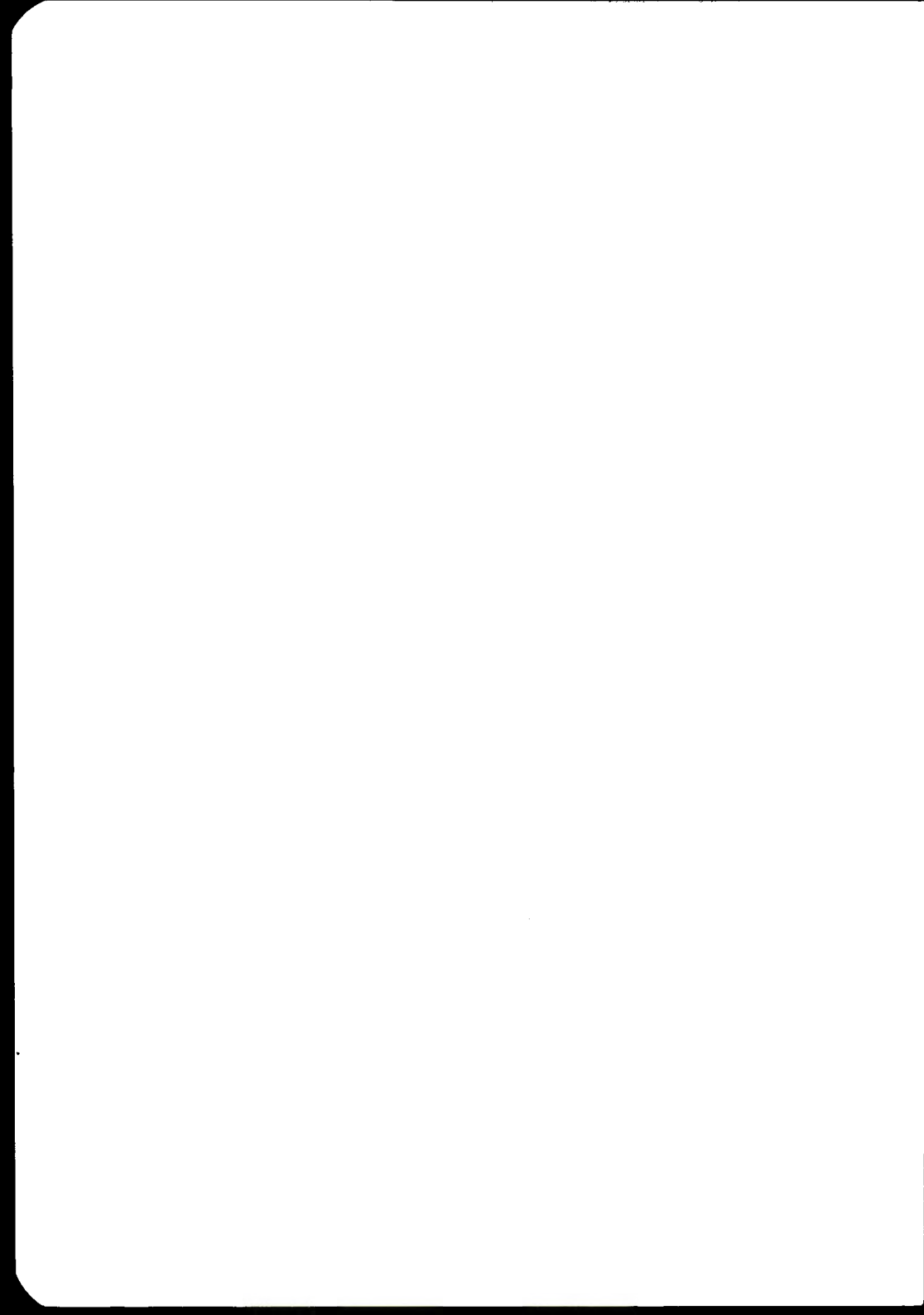
Dagsignal: **Rødt signalflegg** på høyre side av trallen.

Nattsignal: **Signallampe** som viser **hvitt lys framover** og **rødt lys bakover**.

b. Ved kjøring på **uriktig** spor.

Samme signaler som på enkeltsporet strekning (se pkt. 1).

3. Når arbeidstralle på linjen ikke kan bli brakt ut av sporet i rett tid (se trykk 370.6), skal den linjestrekning som arbeidstrallen skal befare og eventuelt gjøre opphold på, være dekket med stoppsignaler som bestemt i § 236.



401

Trykk nr. 401

Bilag nr. 1

Trykt i september 1964

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedstyret



SIKKERHETSBESTEMMELSER

for

FJERNSTYRING

(FJS)

Gjelder fra og med 1. november 1964.

Liste over rettelsesblad.

Rettelsesbladet skal etter foretatt komplettering av trykket registreres her.

Rettelsesblad				Rettelsesblad			
nr.	Innført		Merknad	nr.	Innført		Merknad
	den	av			den	av	
1				19			
2				20			
3				21			
4				22			
5				23			
6				24			
7				25			
8				26			
9				27			
10				28			
11				29			
12				30			
13				31			
14				32			
15				33			
16				34			
17				35			
18				36			

Bilaget deles ut i samme utstrekning som trykk nr. 401, og settes inn bak dette trykk..

I N N H O L D

	Art. nr.
<i>I. Begrepsforklaringer.</i>	
Fjernstyring	1
Fjernstyrt strekning	2
Fjernstyringssentral	3
Fjernstyringsoperatør	4
Fjernstyrt stasjon	5
Grensestasjon	6
Stillverksvakt	7
Stasjonsmanøvrering	8
Gjennomgangsdrift	9
 <i>II. Anlegg og teknisk utrustning i forbindelse med fjernstyringen.</i>	
Anlegg i forbindelse med fjernstyringen	16
Isolert skjøt og isolert sporfelt	17
Relésikringsanlegg på stasjonene	18
Automatisk linjeblokk	19
Fjernstyringssentral	20
Blokktelefoner	21—24
Markering av fjernstyrt strekning	25
 <i>III. Fjernstyring.</i>	
Hovedprinsippet ved fjernstyringen	31
Togs sikring på fjernstyrt strekning.	
Sperring ved kortslutning gjennom togs aksler	32
—»— manuell kortslutning	33
—»— ordre fra fjernstyringssentralen	34
«Stopp» fra hovedsignal ved nødbrytere	35
Anvendelse av sikringsmåter	36
Driftsformer.	
Stasjonen fjernstyrt	37
Stasjonen betjent av togekspeditør	38
Gjennomkoplet, ikke fjernstyrt stasjon	39
Togframføring.	
Bestemmelser for fjernstyringsoperatøren	41—51
—»— togpersonalet	61—68
—»— stillverksvakt	71—72
—»— linje- og elektropersonalet	76—79
Lokal omlegging av sporveksler.	
Omlegging ved lokalomstillinger	81
Omlegging ved hjelp av sveiv	82
Mekanisk frigiving av regel	83
Bestemmelser vedrørende sidespor på linjen.	
Sikring av sidespor	84
Skifting på sidespor	85
Innelåsing av tog på sidespor	86
Mekanisk frigiving av regel	87

IV. <i>Unntak fra og tillegg til sikkerhetsreglementet (Sir.)</i>	101—131
V. <i>Fjernstyringen ute av bruk.</i>	
Generelt	141—144
Bare fjernstyringen ute av bruk	145—148
Både fjernstyringen og den automatiske linjeblokken ute av bruk	149
VI. <i>Instruks for stillverksvakt.</i>	
Innkopling av stillverket	151
Utkopling av stillverket	152

I. Begrepsforklaringer.

1. *Fjernstyring* (Fjs) er en elektroteknisk anordning på strekning med automatisk linjeblokk, som bl. a. muliggjør at en eller flere stasjoners stillverk kan manøvreres ved elektriske «order» fra en fjernstyringsentral eller ved hjelp av stillverksvakt på stasjonen(e).
2. *Fjernstyrt strekning* (Fj.str) omfatter såvel de fjernstyrte stasjoner som linjen mellom disse og linjen fram til grensestasjon. (På fjernstyrt strekning må den automatiske linjeblokken være i bruk.)
3. *Fjernstyringsentral* er ekspedisjonsrom utstyrt med manøvreringsapparat for fjernstyrt strekning, indikeringstablå som viser den fjernstyrte banestrekning, samt telefonforbindelse med stasjonene, side-sporene på linjen og hovedsignalene på strekningen.
4. *Fjernstyringsoperatør* (Fjo) er den tjenestemann som etter særskilt godkjenning betjener fjernstyringsentralen.
5. *Fjernstyrt stasjon* (Fj.st) er en stasjon hvis stillverk betjenes fra fjernstyringsentralen eller gjennom stillverksvakt som utfører stasjonsmanøvrering av stillverket — se art. 7 og 8. (Til tross for at togekspeditør ikke tjenstgjør på fjernstyrt stasjon, skal stasjonen betraktes som betjent for alle tog.)
6. *Grensestasjon* (Gr.st) er en stasjon som ikke selv er fjernstyrt, men som danner grense for en eller flere fjernstyrte strekninger. Slik stasjon skal være betjent av togekspeditør. (Hovedstyret kan gjøre unntak.)
7. *Stillverksvakt* er den tjenestemann som etter telefonisk ordre fra fjernstyringsoperatøren for hver manøver, betjener stillverket på fjernstyrt stasjon. — Er vedkommende stillverksvakt godkjent til å betjene vedkommende stasjons stillverk, kan han etter ordre fra fjernstyringsoperatøren betjene det lokale stillverk under skifting på stasjonen.
8. *Stasjonsmanøvrering* vil si at stillverket på fjernstyrt stasjon blir manøvrert av stillverksvakt.
9. *Gjennomgangsdrift* vil si automatisk signalstilling i hovedtogsporet. (Blokkstasjon).
- 10—15. (Reservennummer.)

II. Anlegg og teknisk utrustning i forbindelse med fjernstyringen.

16. Fjernstyringen er i det vesentlige basert på følgende anlegg:

- Relésikringsanlegg på stasjonene.
- Automatisk linjeblokk.
- Fjernstyringssentral.
- Blokktelefoner.

Isolert skjõt og isolert sporfelt.

17. Både på stasjonene og på linjen nyttes skinnene som ledning for elektrisk strøm. Der den elektriske strøm skal føres over fra en skinne til en tilstøtende skinne, må skinneskjøtene være ledende.

Der den elektriske strøm ikke skal føres over fra en skinne til en annen, tilstøtende skinne, må det i skjõtene anvendes spesielt materiale som hindrer dette. En slik skjõt kalles en *isolert skjõt*.

De deler av spor (skinnestreg) som er avgrenset på 2 eller flere steder ved slike isolerte skjøter, kalles *isolerte sporfelt*.

Relésikringsanlegg på stasjonene.

18. Sikringsanleggene på stasjonene er utført som komplette relésikringsanlegg, som betjenes etter spesiell instruks.

Stasjonene på den fjernstyrte strekning er utstyrt med særskilt utkjørhovedsignal for hvert togspor som inngår i fjernstyringen. I enkelte tilfelle er det satt opp 2 utkjørhovedsignaler — indre/ytre — for samme togspor og kjøreretning for kort/lang togvei.

Innkjør- og utkjørhovedsignalene omstilles fra «Kjør» til «Stopp» når togets første aksel besetter sporfeltet bortenfor signalet.

Ved sikring av innkjørtogvei omlegges samtidig sentralstilte sporveksler i stasjonens andre ende i riktig stilling for tilhørende utkjørtogvei.

Når stasjonen(e)s stillverk manøvreres direkte av fjernstyringsoperatøren, sperres disse sporvekslene mot omlegging inntil et tidsrelé har gått ut en fast innstilt tid (30—90 sekunder). Tidsreléet starter idet innkjørtogveien utløses, og under kryssing vil innkjørhovedsignalet ikke kunne vise «Kjør» for det tog som skal slippes s i s t inn på stasjonen før 30—90 sekunder etter at innkjørtogveien for det første tog er utløst.

Automatisk linjeblokk.

19. Når den automatiske linjeblokken er i normalstilling (kjøreretning ikke innstilt), er blokksignalene sløkt. Linjeblokken innstilles ved at utkjørhovedsignal stilles. I tilfelle innstilt kjøreretning ikke utløses normalt ved at tog kjører over strekningen, kan linjeblokken bringes i normalstilling ved å gi ordren «kunstig togpassering» på fremadliggende stasjon.

Et blokksignal stilles om fra «Kjør» til «Stopp» når togets første aksel besetter sporfeltet bortenfor signalet.

På strekning med automatisk linjeblokk kan hovedsignalene bare vise «Kjør» hvis foranliggende blokkstrekning er fri for rullende materiell og heller ikke er sperret ved manuell kortslutning eller «ordre» fra fjernstyringsoperatøren.

Fjernstyringssentral.

20. Fjernstyringssentralen betjenes etter særskilt instruks.

Alle manøvreringer foretas ved hjelp av manøvreringsapparat, som bl. a. har trykknapper for sending av impulser, «ordrer», til stillverkene på de fjernstyrte stasjonene.

Fra fjernstyringssentralen overvåkes toggangen og sikringsanleggene på den fjernstyrte strekningen.

Normalt vises på indikeringstablået i fjernstyringssentralen bare de indikeringer som er nødvendig for å følge toggangen og for å iaktta innkjør- og utkjørhovedsignalenes og linjeblokkens stilling. En del indikeringer som dessuten finnes på spordiagrammene på de fjernstyrte stasjonene, kan tas inn på egen del i indikeringstablået i fjernstyringssentralen. Disse indikeringene tas inn for hver enkelt stasjon ad gangen ved at fjernstyringsoperatøren foretar en særskilt manøvrering (totalindikering).

Blokktelefoner.

21. Blokktelefoner er anbrakt ved innkjørhoved-, utkjørhoved- og blokksignalene, ved alle sidespor på linjen, ved stasjonenes stilleapparat og dessuten utenpå stasjonsbygningene.

Blokktelefonsystemet er bygd slik at det ved oppringing fra blokktelefonapparat til fjernstyringsoperatøren eller omvendt, ikke oppnås samtaleforbindelse før motringing har funnet sted. Mellom blokktelefonapparatene ved stasjonens hovedsignaler og blokktelefonapparatet ved stasjonens stillerapparat oppnås forbindelse uten motringing.

22. Ringing fra et blokktelefonapparat skjer ved å slå nummeret på det apparat som det ringes fra. Når fjernstyringsoperatøren blir oppringt, får han optisk markering på et nummertablå som angir nummeret på det apparat som det ringes fra. Fjernstyringsoperatøren må så slå nummeret på det apparatet som det ringes fra, for at samtaleforbindelse skal oppnås.

Når fjernstyringsoperatøren skal ringe opp et blokktelefonapparat på den fjernstyrte strekningen, gjøres dette ved å slå vedkommende apparats nummer. Etter at fjernstyringsoperatøren har kontrollert at riktig nummer er indikert på nummertablået, legges mikrofonen på, og periodisk ringing starter. På vedkommende blokktelefonapparat må så slås eget apparats nummer. Deretter må fjernstyringsoperatøren påny slå vedkommende apparats nummer for at samtaleforbindelse skal oppnås.

Hensikten med motringingen er at fjernstyringsoperatøren alltid skal ha fullstendig kontroll på hvilket blokktelefonapparat han har forbindelse med.

23. Blokktelefonapparatene må betjenes i nøye overensstemmelse med instruks, som er oppslått ved hvert enkelt apparat.

Blokktelefonen skal i første rekke benyttes av togpersonalet for ringing til fjernstyringsoperatøren eller togekspeditøren på grensestasjon, men kan også benyttes av stasjons- og linjepersonalet når det er tvingende nødvendig.

Den som ringer skal oppgi:

Tittel og navn.

Tognummer.

Signalets eller telefonapparatets nummer.

24. Omstillingen av blokktelefonene på stasjon foregår med egen stiller i stillerapparatet når fjernstyringsnøkkelen i stasjonens stillerapparat er uttatt.

Blokktelefonforbindelsene ved de forskjellige driftsformer skal være følgende:

Driftsform:	Telefonforbindelse:
1. Fjernstyringen i bruk.	
a) Fjernstyrt stasjon	Alle telefoner til fjernstyringsoperatøren.
b) Fjernstyrt stasjon under stasjonsmanøvrering (stillverkswakt)	Alle telefoner til fjernstyringsoperatøren.

- c) Grensestasjon til fjernstyrt strekning Telefon ved innkjørhovedsignal til togekspeditøren.
Telefon ved utkjørhovedsignal til fjernstyringsoperatøren.
2. Fjernstyringen ute av bruk over en strekning.
- a) Stasjon betjent av togekspeditør når linjeblokken er virksom Alle telefoner på stasjonen til togekspeditøren.
- b) Stasjon betjent av togekspeditør når linjeblokken ikke er virksom.. Alle telefoner på stasjonen til togekspeditøren.
- c) Stasjon ubetjent (blokkstasjon) ... Alle telefoner til fjernstyringsoperatøren.

Blokktelefonene ved blokksignalene og sidesporene på linjen går alltid til fjernstyringsoperatøren.

Markering av fjernstyrt strekning.

25. Den normalt fjernstyrte streknings begynnelse og slutt skal være markert med skilter som har følgende tekst: «FJS begynner» henholdsvis «FJS slutter».

Skiltene settes opp på utkjørhovedsignalenes — respektive innkjørhovedsignalenes master og skal ha gul tekst på blå bunn. Bokstavene skal være utført med lysreflekterende stoff.

26—30. (Reservennummer.)

III. Fjernstyring.

Hovedprinsippet ved fjernstyringen.

31. Hovedprinsippet ved fjernstyringen er at stillverkene på de fjernstyrte stasjonene betjenes fra en fjernstyringssentral og at betjeningen ved stasjonene normalt ikke deltar i den sikkerhetsmessige avvikling av toggangen. Togene framføres på signaler, og et tog som får signal for kjøretillatelse fra et hovedsignal, skal kjøre videre dersom det for øvrig er klart for toget.

Når tog får «Stopp» eller intet signal fra et hovedsignal, skal det forholdes i samsvar med bestemmelsene i art. 62.

Togs sikring på fjernstyrt strekning.

Sperring ved kortslutning gjennom togs aksler.

32. På den fjernstyrte strekning sikres togenes framføring ved automatisk linjeblokkering i forbindelse med fullstendig sporisolering.

Sperring ved manuell kortslutning.

33. Hovedsignalene kan stilles til «Stopp» ved at begge skinnene forbindes med hverandre med annen ledende forbindelse enn akslene på rullende materiell. Til dette skal benyttes kontaktmagneter av godkjent type.

Til ett sett hører 2 slike magneter som har ledende forbindelse med hverandre og som skal plasseres på hvert sitt skinnehode, etter at rust og annet belegg er skrapt bort. Det må påses at det blir god kontakt mellom magnetene og skinnene.

Så lenge skinnene på denne måte er kortsluttet, vil hovedsignalene for vedkommende blokkstrekning (eller togspor) ikke kunne vise «Kjør».

For å få sikker kortslutning skal skinnene forbindes med hverandre med 2 sett kontaktmagneter.

Alle stasjoner og alt linje- og elektropersonale skal være utstyrt med kontaktmagneter.

Sperring ved ordre fra fjernstyringssentralen.

34. Hovedsignalene på fjernstyrt strekning kan sperres av fjernstyringsoperatøren, slik at «Kjør» ikke kan vises i de signaler som gjelder for kjøring inn på sperret spor eller blokkstrekning.

«Stopp» fra hovedsignal ved nødbrytere.

35. Innkjør- og utkjørhovedsignalene på fjernstyrt stasjon kan også stilles til «Stopp» ved hjelp av nødbrytere som er plassert ved telefonene i hver ende av stasjonen og på stasjonsbygningen. Nødbryterne benyttes når en faresituasjon oppstår, slik at tog hurtigst må stoppes (se art. 107).

Anvendelse av sikringsmåter.

36. De sikringsmåter som er omhandlet i art. 32—35 skal anvendes slik:

Tog.

Automatisk kortslutning av skinnestrengene. Art. 32.

Skift.

Automatisk kortslutning av skinnestrengene. Art. 32, 45.

Frigiving for lokal omlegging, som normalt sperrer alle hovedsignalene på stasjonen i «Stopp».

Arbeider på linjen.

Tillatelse fra fjernstyringsoperatøren som sperrer strekningen. Art. 33-34, 44, 76, 108.

Manuell kortslutning av skinnestrengene ved hjelp av kontaktmagneter.
Stoppsignalering med håndsignal.

Arbeider på stasjon.

Tillatelse fra fjernstyringsoperatøren som sperrer vedkommende togspor. Art. 33-34, 44, 76, 108.

Manuell kortslutning av skinnestrengene ved hjelp av kontaktmagneter.
Stoppsignalering med håndsignal.

Vogn på linjen.

Skriftlig tillatelse fra fjernstyringsoperatøren som sperrer strekningen. Art. 32, 34, 44, 109.

Automatisk kortslutning av skinnestrengene.
Stoppsignalering med håndsignal.

Hånddrevne traller og mindre motor-traller.

Den som fører trallen skal forespørre om toggangen. Art. 77-87, 111.

Driftsformer.

Stasjonen fjernstyrt.

37. På fjernstyrt stasjon betjenes stillverket av fjernstyringsoperatøren. Når fjernstyringen er ute av bruk, skal bestemmelsene om fjernstyring brukes når fjernstyringsoperatøren betjener stillverket indirekte gjennom stillverksvakt, som på stasjonen utfører manøvreringen etter ordre fra fjernstyringsoperatøren. — Se art. 7 og 8.

Når stillverket manøvreres direkte av fjernstyringsoperatøren, skal fjernstyringsnøkkelen sitte omvridd i nøkkelfeltet merket «Fj.styrt».

Når stillverket skal manøvreres av stillverksvakt på stasjonen, skal fjernstyringsnøkkelen tas ut av stillverket og oppbevares på bestemt sted. Om frigiving av nøkkel, se art. 38.

Stillverksvakten må nøye følge «Instruks for stillverksvakt», som skal være tildelt alle som kan utføre slik tjeneste, og som også skal være oppslått ved stasjonens stillerapparat. Stilleren for blokktelefonen skal stå i normalstilling (rett ut) — alle telefoner til fjernstyringsoperatøren.

Stasjonen betjent av togekspeditør.

38. Når stasjonen skal være betjent av togekspeditør, skal fjernstyringsnøkkelen tas ut av stillverket og oppbevares på bestemt sted.

Nøkkelen frigis elektrisk ved spesiell «ordre» fra fjernstyringssentralen. Frigivingen varer i ca. 10 sekunder. Samtidig må togekspeditøren (stillverksvakten) trykke inn en trykknapp under nøkkelfeltet. Over vedkommende nøkkelfelt er plassert en plombert trykknapp som kan benyttes når nøkkelen på grunn av feil ikke kan frigis elektrisk. Stilleren for blokktelefonen legges opp (telefon ved innkjørhovedsignal til togekspeditør). Er fjernstyringen på tilstøtende strekning ute av bruk, legges stilleren ned (alle telefoner til togekspeditør). Se forøvrig bestemmelsene i avsnitt V.

Gjennomkoplet ikke fjernstyrt stasjon.

39. Hvis stasjonen etter å ha vært betjent av togekspeditør, skal gjøres ubetjent (ikke betjent av togekspeditør og ikke fjernstyrt), betjenes stiller med trykknapp for automatisk gjennomgangsdriфт til «Aut.», stilleren for blokktelefonen legges i normalstilling og fjernstyringsnøkkelen settes inn i nøkkelfeltet og vris om. Stasjonen har ved slik gjennomkopling automatisk signalstilling i hovedtogsporet, og gjennomkoplingen kan oppheves på vanlig måte fra fjernstyringssentralen når fjernstyringen igjen er i orden.

Etter at togekspeditøren har foretatt gjennomkoplingen, skal han påse at hovedsignalene viser riktig signalbilde og konferere med fjernstyringsoperatøren om det has riktig indikering på tablået i fjernstyringssentralen.

I stasjonens togmeldingsbok skal det i merknadsrubrikken angis når en stasjon koples ut av fjernstyringen, og når den igjen gis over til fjernstyringssentralen for manøvrerering derfra. Fjernstyringsoperatørens og vedkommende togekspeditørs signatur skal angis.

40. (Reservennummer.)

Togframføring.

Bestemmelser for fjernstyringsoperatøren.

41. Fjernstyringsoperatøren skal betjene manøvreringsapparatet i fjernstyringssentralen etter spesiell instruks.

42. For de fjernstyrte stasjoner skal fjernstyringsoperatøren overta de gjøremål som normalt er pålagt togekspeditøren for så vidt angår toggangen.

Fjernstyringsoperatøren kan på eget ansvar foreta nødvendige endringer i togenes rekkefølge, anordne kjøring av ekstra forspannlokomotiv, hjelpelokomotiv i tog, løselokomotiv og kiptog, samt utsetting og henting av vogn på linjen på den fjernstyrte strekning.

43. Fjernstyringsoperatøren skal konferere med togekspeditøren på grensestasjon til den fjernstyrte strekning om disposisjoner som har innvirkning på toggangen, og han skal alltid underrette togekspeditøren om kryssingsforandringer og endringer i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning mellom grensestasjon og nærmeste fjernstyrte stasjon ved å lese opp tognumrene i den rekkefølge togene skal kjøre.

Togekspeditøren skal notere tognumrene i togmeldingsboka og repetere togrekkefølgen for fjernstyringsoperatøren.

Dessuten skal fjernstyringsoperatøren — umiddelbart før iverksettelsen — underrette togekspeditøren på grensestasjon om alle spesielle forføyninger som arbeid på linjen (herunder linjebrudd og strømbrudd) og vogn på linjen på strekningen mellom grensestasjon og nærmeste fjernstyrte stasjon. Togekspeditøren skal notere disse underretninger i togmeldingsboka.

44. Fjernstyringsoperatøren skal sperre berørt blokkstrekning/togspor som foreskrevet i art. 34, før han gir tillatelse til iverksettelse av arbeid på linjen, arbeider på stasjon og vogn på linjen.

Dessuten skal fjernstyringsoperatøren sperre berørt blokkstrekning/togspor når han mottar underretning om at linjen eller togspor på stasjon er ufarbart eller i slik tilstand at kjørehastigheten må nedsettes, og når tog har stoppet på linjen.

Sperringen skal ikke tas tilbake før fjernstyringsoperatøren har mottatt melding om at linjen/togsporet igjen er klar(t) for tog.

45. Når fjernstyringsoperatøren gir tillatelse til skifting på fjernstyrt stasjon, frigir han samtidig for lokal omlegging av sporvekslene — se art. 81. Ved slik frigiving sperres alle hovedsignaler på stasjonen i «Stopp», eventuelle høye skiftesignaler viser signal 42 («Skifting tillatt»), og eventuelle dvergsignaler viser signal 46 («Frigitt for lokal skifting»). Fjernstyringsoperatøren skal kontrollere at alle hovedsignalene viser «Stopp». Hvis et innkjørhovedsignal på grunn av feil ikke viser «Stopp», skal skifting ikke finne sted.

Fjernstyringsoperatøren skal konferere med skiftelederen før frigivingen tas tilbake.

46. Fjernstyringsoperatøren skal føre inn alle ekstratog og andre spesielle forføyninger i en egen bok og tegne inn nye togruter på den grafiske rutetabell. Disse anførsler må gjøres nøyaktig, slik at fjernstyringsoperatøren til enhver tid har fullstendig overblikk over toggangen.

47. Når fjernstyringsoperatøren mottar beskjed om at tog har stoppet på den fjernstyrte strekning foran hovedsignal som ikke viser «Kjør», skal han forsøke å finne årsaken til feilen ved å gå fram på følgende måte:

a) Kontrollere på indikeringsstablået at de foretatte manøvreringene er riktig utført.

- b) Undersøke om tog, skift eller manuell kortslutning bevirker at signalet ikke viser «Kjør».
- c) Kople inn «totalindikering» for om mulig å lokalisere feilen.

48. Før fjernstyringsoperatøren gir tillatelse til at tog kjører forbi et hovedsignal (herunder blokksignal) som ikke viser «Kjør», skal han forvisse seg om hvor det tog som uansett kjørerretning, sist kjørte over strekningen, og hvor det første tog i motsatt kjørerretning befinner seg. Fjernstyringsoperatøren må under slike undersøkelser være spesielt oppmerksom på eventuelle kryssingsforandringer eller endringer i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning.

Fjernstyringsoperatøren kan i slike tilfelle ikke stole på indikerin-gene på indikeringstablået, men skal forvisse seg om hvor togene be-finner seg ved å stoppe de berørte tog for samtale med lokomotiv-føreren.

Antar fjernstyringsoperatøren at nærmest forangående tog i samme kjørerretning har forlatt den fjernstyrte strekning eller at tog i mot-satt kjørerretning ikke har kommet inn på denne, skal han innhente bekreftelse på dette fra togekspeditøren på grensestasjonen.

Lokomotivføreren eller togføreren, eventuelt togekspeditøren, skal gi opplysning om at toget medfører alle vognene, slik at ingen del av toget er etterlatt på linjen.

49. Etter at fjernstyringsoperatøren har forvissnet seg om at det ikke er noe til hinder for at tog kan kjøre forbi hovedsignal som ikke viser «Kjør», gir han tillatelse til at toget kjører forbi signalet, og toget kan da kjøre fram til neste hovedsignal, hvor ny kjøretillatelse skal inn-hentes dersom heller ikke dette signal viser «Kjør». Fjernstyringsopera-tøren skal notere hvilke tog og signaler han gir tillatelse for, slik at han til enhver tid har nøye kontroll med hvor de enkelte tog befinner seg.

Om ordrenes ordlyd, se art. 62.

50. Når det oppstår feil ved sikringsanlegg, linjeblokk eller fjernstyring, skal fjernstyringsoperatøren snarest underrette stillverksmesteren.

Hvis innkjør- eller utkjørhovedsignalene er i ustand, eller fjernsty-ringsoperatøren ikke kan manøvrere stillverket på fjernstyrt stasjon på grunn av feil, kan fjernstyringsoperatøren beordre stillverksvakt til å utføre manøvreringen av stillverket på den fjernstyrte stasjon etter fjernstyringsoperatørens ordre.

Når linjeblokken ikke er virksom eller fjernstyringsoperatøren av annen grunn finner det nødvendig, kan han — i samsvar med distrikt-sjefens instruks — eventuelt beordre togekspeditør til å betjene sta-sjonen(e). Se avsnitt V.

51—62

51. Foruten de orienteringer m. v. som etter foranstående skal gis til togekspeditøren ved grensestasjon, skal fjernstyringsoperatøren i nødvendig utstrekning konferere med fjernstyringssentral/togledelse for tilstøtende strekning, angående toggangen, spesielle forføyninger og andre spørsmål av betydning for trafikkavviklingen.

52—60. (Reservennummer.)

Bestemmelser for togpersonalet.

61. Et tog som får signal for kjøretillatelse fra hovedsignal, skal kjøre videre dersom det for øvrig er klart for toget.

62. Når et tog ikke får «Kjør» fra hovedsignal, skal toget stoppe foran signalet, og lokomotivføreren eller togføreren skal ringe fjernstyringsoperatøren og innhente forholdsordre. Denne oppringing skal foretas etter høyst 2 minutter ved innkjørhoved- og blokksignalene, og etter ca. 5 minutter ved utkjørhovedsignalene. Hvis fjernstyringsoperatøren ikke kjenner til noe hinder, gir han tillatelse til at toget kjører forbi signalet — se art 49.

Ordren om kjøring forbi innkjørhovedsignal som ikke viser «Kjør», skal ha følgende ordlyd:

«Kontroll av innkjørtogveien ikke i orden. Forsiktig innkjøring av tog til spor nr. i stasjon

N. N. Fjo.»

Ordren om kjøring forbi utkjørhovedsignal og blokksignal som ikke viser «Kjør», skal ha følgende ordlyd:

«Klart for tog til innkjørhovedsignal/blokksignal ved Forsiktig kjøring. N. N. Fjo.»

Om hvordan det skal forholdes ved kjøring forbi hovedsignal som ikke viser «Kjør», når fjernstyringen er satt ut av bruk, se trykk 405.1 art. 249 og 257.

Hvis lokomotivføreren eventuelt togføreren ikke får svar i telefonen, kan toget etter togførerens ordre kjøre forbi innkjørhoved- og blokksignal etter 15 minutter. Toget må derimot ikke kjøre forbi et utkjørhovedsignal som ikke viser «Kjør», uten at tillatelse er mottatt fra fjernstyringsoperatøren.

63. Når tog har kjørt forbi innkjørhovedsignal som ikke viser «Kjør» på fjernstyrt stasjon, skal lokomotivføreren stoppe toget foran første sporveksel og besørge visitasjon av innkjørtogveien. Hvis denne er klar, kan han fortsette kjøringen inn på stasjonen med en kjørehastighet av høyst 10 km pr. time.

Når fjernstyringsoperatøren har gitt tillatelse til at toget kjører forbi utkjørhovedsignal på fjernstyrt stasjon som ikke viser «Kjør», skal lokomotivføreren besørge inspeksjon av utkjørtogveien. Hvis denne er klar, kan han kjøre ut av stasjonen med en kjørehastighet av høyst 10 km pr. time.

64. Tog som har kjørt forbi hovedsignal som ikke viser «Kjør», kan på linjen kjøre videre med en kjørehastighet som ikke er større enn at toget kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktige del av sporet, dog høyst 30 km pr. time. Toget må framføres med skjerpet oppmerksomhet fra togbetjeningens side, særlig over uoversiktige strekninger, foran sporveksler, foran faste signaler og foran ekspedisjonssted, for i tilfelle å kunne stoppe hurtigst mulig.

65. Når tog som har kjørt forbi hovedsignal som ikke viser «Kjør», er kommet inn på fjernstyrt stasjon, skal lokomotivføreren eventuelt togføreren melde fra til fjernstyringsoperatøren at toget i sin helhet er kommet inn på stasjonen. Når toget er kommet inn på grensestasjon, er det togekspeditøren som skal gi denne meldingen til fjernstyringsoperatøren.

66. Når tog må stoppe på den fjernstyrte strekningen på grunn av lokomotivskade eller andre årsaker, skal togføreren snarest mulig underrette fjernstyringsoperatøren om hvor lang tid oppholdet antas å ville vare, og om hvilken assistanse som anses påkrevd. Under oppholdet skal en av togbetjeningen så vidt mulig ha vakt ved telefon. Ellers følges bestemmelsene i trykk 427, sidene 30—32.

67. Togføreren skal snarest underrette fjernstyringsoperatøren dersom togets opphold på fjernstyrt stasjon må overskrides med mer enn 5 minutter på grunn av ekspedisjon til toget.

68. Lokomotivføreren eller togføreren kan unntaksvis beordre en annen av togbetjeningen til å foreta de oppringingene som er foreskrevet foran, og motta forholdsordre eller gi underretning.

69—70. (Reservennummer.)

Bestemmelser for stillverksvakt.

71. Stillverksvakten er direkte underordnet fjernstyringsoperatøren og skal bare utføre de manøvreringene som fjernstyringsoperatøren gir ordre om. — Se art. 7 og 8.

72. Stillverksvakten må under betjening av stillerapparatet på stasjonen nøye følge «Instruks for stillverksvakt». I tilfelle alle signalene ikke viser «Stopp» når fjernstyringsnøkkelen tas ut av stillerapparatet, skal stillverksvakten kontakte fjernstyringsoperatøren og avtale hvordan det skal forholdes.

73—75. (Reservennummer.)

Bestemmelser for linje- og elektropersonalet.

76. Linje- og elektropersonalet skal under oppholdet på linjen alltid være utstyrt med kontaktmagneter for å sikre arbeider på linje/stasjon og linjebrudd eller annen fare. (Se art 33 og 36 og Sir. § 8 pkt. 2.)

77. Disse tjenestemenn skal skaffe seg opplysning om toggangen ved å forespørre fjernstyringsoperatøren. Slik opplysning om toggangen, som blir innhentet fra fjernstyringsoperatøren, gjelder for høyst en time ad gangen, dersom fjernstyringsoperatøren ikke uttrykkelig gir beskjed om at underretningen gjelder for lengere tid.

78. Uavhengig av ovenstående bestemmelser skal personale som skal kjøre over noen del av strekningen med arbeidstralle, persontralle o. l. alltid innhente opplysninger om toggangen umiddelbart før slik kjøring påbegynnes.

79. Den alminnelige inspeksjon av stasjonenes spor, sporveksler og sikkerhetsanordninger, skal på fjernstyrte stasjoner utføres av linjepersonalet. Hvis distriktsjefen ikke har bestemt annet, foretas inspeksjonen i forbindelse med visitasjon av linjen.

80. (Reservennummer.)

Lokal omlegging av sporveksler.

Omlegging ved lokalomstillere.

81. Alle sentralstilte sporveksler (sporvekslene i togspor) kan legges om lokalt med stillere som er plassert ved sporvekslene. Lokal omlegging krever at sporvekslene frigis fra fjernstyringscentralen eller fra stasjonens stillerapparat. Se art. 45.

Når det fra fjernstyringscentralen frigis for lokal omlegging, frigis vanligvis alle lokalt omleggbare sporveksler samtidig. Frigiving vises ved at en lampe på lokalomstilleren tennes.

Vekselsperringen er ikke virksom når sporvekselen er frigitt for lokal omlegging, og det er da teknisk mulig å legge om sporvekselen selv om rullende materiell befinner seg på det isolerte felt som sporvekselen inngår i. Skiftebetjeningen må være oppmerksom på dette forhold og vise aktsomhet slik at avsporing ikke finner sted.

Lokal omlegging skjer ved å trykke inn trykknappene på lokalomstilleren (trykknappen ÷ for omlegging til ÷stilling og trykknappen + for omlegging til +stilling). Lampen på lokalomstilleren er sløkt under omleggingen — den lyser bare når sporvekselen er i endestilling. Det skal kontrolleres at sporvekseltungen slutter godt til stokkskinnen, og at lampen på lokalomstilleren lyser, før rullende materiell kjører over sporvekselen.

Merk: Etter omlegging skal iakttas at trykknappene går tilbake til normalstilling. Hvis dette ikke skjer, skal de trekkes ut til normalstilling, og fjernstyringsoperatøren og stillverksmesteren skal straks underrettes. Når en trykknapp står inntrykt, er sporvekselen sperret mot omlegging til motsatt stilling.

Når frigiving for lokalomlegging tas tilbake, slokker lampen på lokalomstilleren.

Omlegging ved hjelp av sveiv.

82. Når de sentralstilte sporveksler på grunn av feil eller strømtans ikke kan legges om på vanlig måte, skal omlegging av sporveksel foregå ved hjelp av sveiv. Sveiven oppbevares i spesielle holdere i skap utenpå stasjonsbygningen, eller ved stillerapparatet på stasjonen.

Fjernstyringsoperatøren skal underrettes før bruk av sveiven.

Når sveiven tas ut av holderen, sperres sporvekseldrivmaskinene for omlegging samtidig som alle hovedsignalene blir sperret i «Stopp». Sveiven settes inn i en åpning i sporvekseldrivmaskinen og sporvekselen sveives over. Når sporvekseltungen har kommet helt over i endestilling, høres et knepp i drivmaskinen.

Etter bruken skal sveiven settes på plass i holderen. Det må iakttas at sveiven plasseres ordentlig i holderen, slik at god kontakt oppnås. Deretter forespørres fjernstyringsoperatøren om han har kontroll på sveiven.

Mekanisk frigiving av rigel.

83. Når en rigel på grunn av feil eller strømstans ikke kan frigis elektrisk, skal frigiving av rigelen foregå mekanisk ved hjelp av en frikoplingsnøkkel. Frikoplingsnøkkelen oppbevares i spesiell holder i skap utenpå stasjonsbygningen, eller ved stillerapparatet på stasjonen.

Fjernstyringsoperatøren skal underrettes før bruk av frikoplingsnøkkelen.

Når frikoplingsnøkkelen tas ut av holderen, blir alle hovedsignaler sperret i «Stopp». Frikoplingsnøkkelen settes inn i en åpning i rigelen og vris om 90°.

Etter bruken skal frikoplingsnøkkelen settes på plass i holderen. Det må iakttas at den plasseres ordentlig i holderen, slik at god kontakt oppnås. Deretter forespørres fjernstyringsoperatøren om han har kontroll på frikoplingsnøkkelen.

Bestemmelser vedrørende sidespor på linjen.

Sikring av sidespor.

84. Sidesporene på linjen er sikret med elektrisk rigel, som er i avhengighet til linjeblokken på strekningen. Umiddelbart foran sporvekselen til vedkommende sidespor er det i hovedsporet innlagt et kort sporfelt som må være belagt for at man skal kunne få friggitt riglene for skifting på sidesporet. Ved gjennomgående sidespor ligger sporfeltet foran den sporvekselen hvor apparatskapet er plassert.

Frigiving av riglene er dessuten avhengig av frigivingsmanøver fra fjernstyringssentralen og at en trykknapp plassert i skapet ved sporvekselen trykkes inn. Skapet er låst med spesiallås.

Skifting på sidespor.

85. Togføreren skal ved ankomst til sidesporet ringe opp fjernstyringsoperatøren og anmode om frigiving av rignene slik:

«Dette er togføreren i tog Kan rignene for N. N. sidespor frigis for skifting?»

Fjernstyringsoperatøren svarer: «Rignene frigis nå», og sender «ordre» for frigiving.

Togføreren trykker samtidig inn trykknappen, og rignene blir der-ved frigitt.

Merk: Sporsperren må alltid legges av før sporvekslen kan legges til sidesporet (÷stilling). Sporvekselen må legges til hovedsporet før sporsperren kan legges på sporet (+stilling) og frigiving tas tilbake.

Etter endt skifting skal togføreren ringe opp fjernstyringsoperatøren og gi følgende melding:

«Dette er togføreren i tog Sporsperren(e) og sporvekselen(e) ved N. N. sidespor ligger i normalstilling. Frigiving kan tas tilbake.»

Fjernstyringsoperatøren sender så «ordre» om tilbaketaing av frigiving. Når fjernstyringsoperatøren har kontroll på at frigivingen er tatt tilbake, svarer han: «Rett».

Innelåsing av tog på sidespor.

86. Ved enkelte sidespor er det adgang til innelåsing av tog. Det forholder som nevnt i art. 85. Når toget er kjørt inn på sidesporet, legges sporveksel og sporsperre i normalstilling og fjernstyringsoperatøren underrettes. Det foretas «kunstig togpassering» for å få linjeblokken i normalstilling.

Betingelsen for frigiving ved utkjøring fra sidesporet er at linjeblokken står i normalstilling og at blokkstrekningen(e) mellom tilliggende stasjoner er fri(e). Dessuten må den stasjon som sidesporet tilhører ikke være koplet på gjennomgangdrift.

Når utkjøring skal finne sted, skal togføreren ringe fjernstyringsoperatøren og anmode om frigiving av rignene som nevnt for skifting inn på sidesporet.

Mekanisk frigiving av rigel.

87. Hvis det er nødvendig å frigi riglene ved strømstans eller feil, kan dette skje mekanisk ved hjelp av en spesiell nøkkel (frikoplingsnøkkel).

Nøkkelen oppbevares i samme skap som trykknapp for frigiving. Frikoplingsnøkkelen skal bare brukes etter innhentet tillatelse fra fjernstyringsoperatøren for hvert enkelt tilfelle.

Når nøkkelen tas ut av holderen i skapet, brytes strømmen for kontrollen av riglene, og de signaler som gjelder for vedkommende blokkstrekning kan ikke vise «Kjør» så lenge nøkkelen er uttatt. Frikoplingsnøkkelen settes inn i en åpning i rigelen og vris om 90°.

Etter bruk skal frikoplingsnøkkelen settes på plass i holderen i skapet. Det må iakttas at frikoplingsnøkkelen plasseres ordentlig i holderen, slik at god kontakt oppnås. Melding om at sporsperren og sporvekslen ligger i normalstilling og at frikoplingsnøkkelen er satt på plass i skapet, skal gis til fjernstyringsoperatøren, som kontrollerer indikeringen på tablået og svarer: «Rett».

88—100. (Reservennummer.)

IV. Unntak fra og tillegg til sikkerhetsreglementet (Sir.).

På fjernstyrte strekninger gjelder følgende endringer i bestemmelsene i trykk 401, Sikkerhetsreglementet, og de tilhørende bestemmelser i trykk 405.1.

101. (Tillegg til Sir. § 3.)

Fjernstyrt stasjon er en stasjon hvis stillverk betjenes fra fjernstyringssentralen eller gjennom stillverksvakt som utfører stasjonsmanøvrering av stillverket. (Til tross for at togekspeditør ikke tjenstgjør på fjernstyrt stasjon, skal stasjonen betraktes som betjent for alle tog.)

102. (Tillegg til Sir. § 23.)

Fjernstyringsoperatør er den tjenestemann som etter særskilt godkjenning betjener fjernstyringssentralen.

103. (Unntak fra Sir. § 40.)

Alle ordrer som angår toggangen på noen del av fjernstyrt strekning, skal fordeles til fjernstyringssentralen.

Ordre om kjøring eller innstilling av tog skal fordeles til togbetjeningen i det tog som ordren gjelder for, og til linje- og elektropersonalet på den strekning toget skal kjøres eller innstilles.

Underretning til togbetjening i andre tog om innstilling av tog og kjøring av ekstratog foretas ikke.

De fjernstyrte stasjoner tilstilles ordrer om kjøring eller innstilling av tog bare i den utstrekning som det har betydning for disse av hensyn til eventuell ekspedisjon.

For andre ordrer som vedrører toggangen (linjebrudd, strømbrudd, vogn på linjen m. v.), gjelder bestemmelsene i art. 108, 109 og 127.

104. (Unntak fra Sir. § 49 pkt. 5.)

Fjernstyringsoperatøren skal underrette togekspeditøren på grensestasjonen(e) om tog som kjører uten rute.

105. (Tillegg til Sir. § 72.)

Sporvekslene til sidespor på linjen er sikret ved elektrisk rigel, som er i avhengighet til den automatiske linjeblokken på strekningen.

106. (Tillegg til Sir. § 75.)

Den som oppdager linjebrudd eller annen fare slik at tog ikke kan kjøre sikkert, skal straks kortslutte begge skinnestrengene ved å anbringe kontaktmagneter på skinnene, hvis slikt utstyr has for hånden. Dessuten skal vedkommende sette opp stoppsignaler som bestemt i Sir. § 236. Hvis det has visshet for at intet tog har passert nærmest foranliggende hovedsignal, kan avstanden til stoppsignal reduseres til 300 m dersom kontaktmagneter er anbrakt på skinnene.

Melding om at stoppsignal er satt opp og at kontaktmagneter eventuelt er anbrakt på skinnene, skal snarest gis i telefon til fjernstyringsoperatøren, som sperrer vedkommende strekning. Se art. 34.

Ligger det farlige sted innenfor en fjernstyrt stasjons grenser, skal den som oppdager faren, stille innkjørhovedsignalene til «Stopp» ved å benytte nødbryter, som er plassert i hver ende av stasjonen og på stasjonsbygningen. Deretter gis underretning til fjernstyringsoperatøren slik som nevnt foran.

Likeså skal det meldes til fjernstyringsoperatøren når stoppsignalene og kontaktmagnetene er fjernet etter at linjen igjen er klar for tog.

107. (Endringer i Sir. § 77.)

Distriktsjefen bestemmer i hvilken utstrekning stasjoner og togbe-
tjening skal tilstilles ordrer om linjebrudd og strømbrudd.

Før vedlikeholdsarbeider og andre arbeider som kan bli til hinder for at tog kan kjøres, settes i verk, skal vedkommende ansvarshavende tjenestemann innhente tillatelse fra fjernstyringsoperatøren.

Han skal bl. a. oppgi:

- a) Tittel og navn.
- b) Etter hvilken ordre arbeidet skal iverksettes.
- c) Arbeidets art.
- d) Stedsbetegnelse i km.
- e) Arbeidets varighet.

Før tillatelse til iverksettelse av slike arbeider gis, skal fjernstyringsoperatøren underrette eventuell(e) grensestasjon(er) om til hvilken bestemt tid arbeidet skal utføres. Videre skal fjernstyringsoperatøren, før slik tillatelse gis, sperre i stoppstilling de hovedsignaler som gjelder for kjøring inn på den strekning hvor arbeidet skal iverksettes.

Når den ansvarshavende tjenestemann har mottatt melding fra fjernstyringsoperatøren om at signalene er sperret, skal han på begge sider av arbeidsstedet:

- a) Kortslette skinnestrengene med kontaktmagneter.
- b) Sette opp stoppsignal på minst 300 m avstand.

Når arbeidet er avsluttet og linjen igjen er klar for tog, skal den ansvarshavende tjenestemann:

- a) Fjerne stoppsignalene.
- b) Fjerne kontaktmagnetene.
- c) Underrette fjernstyringsoperatøren om at linjen igjen er klar for tog.

Skal omhandlede arbeid iverksettes i togspor på fjernstyrt stasjon, skal ansvarshavende tjenestemann, istedet for å oppgi stedsbetegnelse i km, oppgi til fjernstyringsoperatøren på hvilken stasjon og hvilket spor arbeidet skal finne sted.

Etter at den ansvarshavende tjenestemann har mottatt melding fra fjernstyringsoperatøren om at vedkommende togspor er sperret, skal han på begge sider av arbeidsstedet:

- a) Kortslette skinnestrengene i vedkommende togspor med kontaktmagneter.
- b) Sette opp stoppsignal mellom skinnene i vedkommende togspor ved middel mot annet togspor.

Når arbeidet er avsluttet og sporet igjen er klart for tog, skal den ansvarshavende tjenestemann:

- a) Fjerne stoppsignalene.
- b) Fjerne kontaktmagnetene.
- c) Underrette fjernstyringsoperatøren om at sporet igjen er klart for tog.

For ethvert arbeid gjelder at linjen skal være meldt klar til det klokkeslett som er fastsatt i ordren og som er avtalt mellom fjernstyringsoperatøren og ansvarshavende tjenestemann.

Hvis dette av en eller annen grunn ikke kan etterkommes, skal fjernstyringsoperatøren snarest mulig underrettes om årsaken til dette.

Den som leder mindre arbeider som ikke hindrer toggangen, skal umiddelbart før arbeidet settes i verk forespørre fjernstyringsoperatøren om toggangen og underrette fjernstyringsoperatøren om arbeidet.

Sir. § 77 pkt. 1 f—g og 2 f gjelder ikke på fjernstyrt strekning

108. (Unntak fra Sir. § 78 pkt. 1, 3, 7 og 10.)

Ad pkt. 1. Vogn(er) kan føres ut på linjen etter tillatelse (ordre) fra fjernstyringsoperatøren. Se art. 42.

Ad pkt. 3. Ordren skal skrives ned på bestemt blankett av ansvarshavende tjenestemann eller eventuell stasjonsbetjening, som viderefordeler den mottatte ordre til togbetjeningen i det tog som eventuelt skal føre vognen(e) ut på linjen.

Eventuell(e) grensestasjon(er) som berøres av vognen(e)s opphold på linjen, skal underrettes av fjernstyringsoperatøren.

Øvrige stasjoner og togbetjening i andre tog skal ikke tilstilles ordren eller underrettes på annen måte.

Ad pkt. 7. Vogn som gjør opphold på linjen, skal dekkes med stoppsignal på minst 300 m avstand.

Når vogn skal føres ut på linjen med håndkraft — skal det dessuten forholdes slik:

Fjernstyringsoperatøren skal sperre i stoppstilling de signaler som gjelder for kjøring inn på den strekning hvor vogn føres ut. Etter at ansvarshavende tjenestemann har mottatt beskjed om at signalene er sperret, kan vognen(e) føres ut på linjen.

Når vogn føres ut fra og inn på stasjon med tog — skal det dessuten forholdes slik:

Når toget er kommet inn på den blokkstrekning hvor vognen(e) skal koples fra toget, sperrer fjernstyringsoperatøren de signaler som gjelder for kjøring inn på vedkommende strekning.

Ad pkt. 10. Når vogn(er) som er ført ut på linjen, skal skyves eller hentes inn til stasjon med tog (løslok.), skal togbetjeningen på vedkommende tog (løslok.) underrettes av fjernstyringsoperatøren om hvorfra vognen(e) skal skyves eller hentes og hvortil de(n) skal bringes.

Fjernstyringsoperatøren skal gi togbetjeningen underretning gjennom stasjon eller blokktelefon. I slike tilfelle skal fjernstyringsoperatøren gi tillatelse til at toget kjører ut på vedkommende strekning mot «Stopp» i utkjørhovedsignalet og eventuelle blokk signaler. Bestemmelsene i art. 64 om største kjørehastighet 30 km pr. time skal følges.

Linjetjenestemannen skal avbremse vognen(e) forsvarlig og bevokte stoppsignalet når dette tog ventes.

Når vogn er brakt inn til stasjon, skal ansvarshavende tjenestemann melde linjen klar til fjernstyringsoperatøren.

Sir. § 78 pkt. 5 og 12 gjelder ikke på fjernstyrt strekning.

109. (Unntak fra Sir. § 79.)

Hvis vogn har skilt seg fra tog på linjen, eller det oppdages andre uregelmessigheter ved tog, skal fjernstyringsoperatøren hurtigst mulig underrettes om forholdet. Fjernstyringsoperatøren treffer så avgjørelse om hvorledes det skal forholdes i hvert enkelt tilfelle.

110. (Tillegg til Sir. § 82.)

Umiddelbart før arbeidstraller, persontraller o. l. føres ut på linjen, skal vedkommende tjenestemann forespørre fjernstyringsoperatøren om toggangen på den strekning som skal benyttes. Se art. 77—78.

Når kjøringen starter på linjen, kan kjøring fram til nærmeste telefon foretas uten å forespørre. I slike tilfelle må spesiell forsiktighet utvises.

Når flere traller kjøres etter hverandre, er det tilstrekkelig at en av tjenestemennene forespør. Den tjenestemann som forespør, skal i slike tilfelle meddele de andre tjenestemenn den mottatte underretning.

111. (Tillegg til Sir. § 90.)

Til tross for at togekspeditør ikke tjenstgjør på fjernstyrt stasjon, skal stasjonen betraktes som betjent for ethvert tog.

112. (Tillegg til Sir. § 95.)

Ved avløsning i fjernstyringsoperatørtjenesten gjelder de samme regler som er foreskrevet for avløsning i togekspeditørtjenesten.

113. (Unntak fra Sir. § 97.)

Den daglige inspeksjon av stasjonsområdet skal på fjernstyrt strekning utføres av linjepersonalet. Hvis distriktsjefen ikke har bestemt annet, foretas inspeksjonen i forbindelse med visitasjon av linjen.

114. (Unntak fra Sir. § 98.)

Spesiell visitasjon av stasjonens togspor og sporveksler foretas ikke på fjernstyrte stasjoner hvis ikke distriktsjefen på grunn av stedlige forhold bestemmer at slik visitasjon skal foretas.

115. (Unntak fra Sir. § 103.)

På fjernstyrt stasjon kan fjernstyringsoperatøren endre den sporbruk som er fastsatt av distriktsjefen, uten at underretning gis til togbetjeningen og eventuell stasjonsbetjening.

116. (Unntak fra Sir. § 104.)

For de fjernstyrte stasjonene utarbeides togoppgavene av stasjonsmesteren ved nærmere bestemt stasjon, og oppgavene oppbevares på bestemt sted til bruk for togekspeditør når stasjonen ikke er fjernstyrt.

117. (Tillegg til Sir. § 111.)

Når skifting skal finne sted på fjernstyrt stasjon, skal bestemmelsene i art. 45 følges.

118. (Unntak fra Sir. § 115.)

Fra innkjørhovedsignalene ved de fjernstyrte stasjonene kan det vises innkjørsignal ubegrenset tid før tog ventes.

Alle innkjør- og utkjørhovedsignaler på fjernstyrt strekning omstilles fra «Kjør» til «Stopp» samtidig med at togets første aksel besetter sporfeltet bortenfor signalet.

119. (Tillegg til Sir. § 118.)

Når stasjonsbetjening tjenstgjør på fjernstyrt stasjon, skal betjeningen ha oppmerksomheten rettet mot toget under innkjøring og påse at det ikke er noe som kan hindre togets sikre gang.

120. (Unntak fra Sir. § 120.)

Ad pkt. 1. Det som er foreskrevet for togekspeditøren i pkt. 1 faller bort. *Togføreren* skal forvise seg om at togets avgangstid etter ruten er inne.

Ad pkt. 2. Når stasjonsbetjening tjenstgjør på fjernstyrt stasjon, skal betjeningen ha oppmerksomheten rettet mot toget under utkjøring og påse at det ikke er noe som kan hindre togets sikre gang.

121. (Unntak fra Sir. § 122.)

Togekspeditørens avgangsordre faller bort.

122. (Tillegg til Sir. § 131.)

Fjernstyringsoperatøren kan gi tillatelse til innelåsing av tog på sidespor som er sikret på den måte som nevnt i art. 84. Etter at fjernstyringsoperatøren er underrettet om at toget er låst inne på sidesporet, kan han frigi strekningen for andre tog.

123. (Unntak fra Sir. § 135.)

Enhver som mottar melding om at linjen ikke er klar, skal snarest underrette fjernstyringsoperatøren om forholdet.

124. (Unntak fra Sir. §§ 136 og 137.)

Fjernstyringsoperatøren kan bestemme annen kryssingsstasjon enn den som er fastsatt i togenes ruter, og endre rekkefølgen for tog som kjører i samme retning. Han leder togene med signaler, og tog som får signal for kjøretillatelse (signal 21 eller 22) fra det utkjørhovedsignal som gjelder for vedkommende togspor, kan kjøre fra stasjonen. *Togføreren* skal påse at togets avgangstid etter ruten er inne (se art. 121) og at det for øvrig er klart før avgangssignal gis.

125. (Unntak fra Sir. § 139.)

På fjernstyrt strekning kan fjernstyringsoperatøren anordne kjøring av hjelpelokomotiv og kippetog.

126. (Unntak fra Sir. § 149.)

Ad pkt. 3. Distriktsjefen bestemmer i hvilken utstrekning ordren skal tilstilles stasjonene på strekningen og togbetjening utenom togbetjeningen i arbeidstoget.

Ad pkt. 5. På fjernstyrt strekning sløyfes kjøreseddel for arbeidstog som disponerer en strekning når kjøringen begynner og/eller slutter på fjernstyrt stasjon.

Ad pkt. 6. Etter hver disponering som slutter på fjernstyrt stasjon, skal togføreren i arbeidstoget gi melding til *fjernstyringsoperatøren* om at arbeidstoget i sin helhet er kommet inn fra linjen. Først etter at fjernstyringsoperatøren har mottatt denne melding kan disponeringen av strekningen oppheves.

127. (Unntak fra Sir. § 182 pkt. 2—4.)

På fjernstyrt strekning skal toget snarest stoppes og underretning gis til fjernstyringsoperatøren gjennom første blokktelefonapparat.

128. (Unntak fra Sir. § 183 pkt. 4.)

Før tilbakekjøring forbi hovedsignal kan finne sted, skal togføreren ha fått tillatelse til tilbakekjøringen fra fjernstyringsoperatøren eller togekspeditøren ved den nærmeste bakenforliggende stasjon.

129. (Unntak fra Sir. § 184.)

Når tog har stoppet på linjen, skal togføreren snarest underrette fjernstyringsoperatøren om forholdet.

130. (Tillegg til Sir. § 185.)

Togføreren skal gi underretning til fjernstyringsoperatøren om igjensetting av vogner på linjen når toget kommer fram til første blokktelefonapparat.

131. (Unntak fra Sir. § 316.)

Ekstratogsignal føres ikke på fjernstyrt strekning.

132—140. (Reservenummer.)

V. Fjernstyringen ute av bruk.

Generelt.

141. Fjernstyringsoperatøren kan på grunn av feil eller når han ellers finner det nødvendig, i samsvar med distriktsjefens instruks, sette fjernstyringen ut av bruk. Når fjernstyringen settes ut av bruk, skal fjernstyringsoperatøren sende ordre til de berørte tog om dette. I ordren må angis om også linjeblokken er virksom eller ikke.

142. Før uten det som er bestemt i dette avsnitt, gjelder også bestemmelsene i avsnitt IV art. 105, 106 og 132 når fjernstyringen er ute av bruk.

143. Distriktsjefen bestemmer hvorledes ordrer om toggangen skal fordeles når fjernstyringen settes ut av bruk.

144. Før fjernstyringsdrift gjenopptas, skal fjernstyringsoperatøren orientere seg om den aktuelle situasjon m.h.t. trafikkavviklingen over den strekning hvor fjernstyringen har vært ute av bruk og straks gi underretning i samsvar med distriktsjefens instruks.

Bare fjernstyringen ute av bruk.

145. Når det oppstår feil ved fjernstyringen eller ved sikringsanlegget på en fjernstyrt stasjon og feilen er av en slik art at fjernstyringsoperatøren finner å måtte kople stasjonen ut av fjernstyringen, skal han, i samsvar med distriktsjefens instruks, beordre togekspeditør til å betjene stasjonen.

146. Når en stasjon koples ut av fjernstyringen og den ene eller begge nabostasjonene fortsatt er fjernstyrt, blir denne stasjon grensestasjon til de(n) fjernstyrte strekning(er).

147. Settes fjernstyringen ut av bruk over en *strekning* og den automatiske linjeblokken fortsatt er virksom, skal togframføringen over vedkommende strekning foregå etter de vanlige bestemmelser for strekning med automatisk linjeblokk.

148. Før stasjonen(e)s stillverk koples inn for betjening av togekspeditør (se art. 38), skal togekspeditøren(e) ved henvendelse til fjernstyringsoperatøren orientere seg om toggangen.

*Både fjernstyringen og den automatiske linjeblokk
ute av bruk.*

149. Når det oppstår feil ved den automatiske linjeblokken, skal fjernstyringsoperatøren, i samsvar med distriktsjefens instruks, sette fjernstyringen og den automatiske linjeblokken ut av bruk og beordre tog-ekspeditør(er) til å betjene stasjonen(e) på den berørte strekning.

Togframføringen skal i slike tilfelle skje etter de vanlige bestemmelser for strekning hvor den automatiske linjeblokken ikke er virksom. Det vises spesielt til trykk 404.1 og trykk 405.1 art. 249 og 257.

150. (Reservennummer.)

VI. Instruks for stillverksvakt.

Innkopling av stillverket.

151. Når stasjonens stillverk skal koples inn for stasjonsmanøvrering, skal stillverksvakten gå fram på følgende måte:

1. Stilleren merket «Kontrolllamper» legges opp.
(Indikeringslampene i spordiagrammet blir tent.)
2. Stillverksvakten ringer fjernstyringsoperatøren og anmoder om frigiving av fjernstyringsnøkkelen slik:
«Dette er (stilling og navn.) Kan fjernstyringsnøkkelen for stasjon frigis for stasjonsmanøvrering?»
3. Etter å ha mottatt melding fra fjernstyringsoperatøren om at fjernstyringsnøkkelen frigis, (frigivingen varer ca. 10 sekunder), iakttar stillverksvakten om den hvite kontrollampen for «St.styrt» begynner å blinke. Deretter tas fjernstyringsnøkkelen ut ved at trykknappen under nøkkelfeltet trykkes inn samtidig med at nøkkelen vris om. Kontrollampen «St.styrt» skal da skifte fra hvitt blinklys til hvitt fast lys, og kontrollampen for «Fj.styrt» slokker. (Hvis nøkkelen på grunn av teil ikke kan frigis fra fjernstyringssentralen, skal stillverksvakten — etter konferanse med fjernstyringsoperatøren — benytte den plomberte trykknappen over nøkkelfeltet for frigiving.)
4. Stillverksvakten kontrollerer at alle signalene på stasjonen viser riktig signalbilde. I tilfelle alle hovedsignalene ikke viser «Stopp», skal stillverksvakten kontakte fjernstyringsoperatøren og avtale hvordan det skal forholdes.
5. Stillverksvakten, som er direkte underordnet fjernstyringsoperatøren, skal bare utføre de manøvreringene som fjernstyringsoperatøren gir ordre om for hvert enkelt tilfelle. Stilleren for blokktelefonen skal stå i normalstilling (rett ut) — alle telefoner til fjernstyringsoperatøren.

Utkopling av stillverket.

152. Når stasjonens stillverk igjen skal manøvreres fra fjernstyringssentralen, skal stillverksvakten — etter å ha konferert med fjernstyringsoperatøren — gå fram på følgende måte:

1. Stillverksvakten skal påse at det has kontroll på alle sporveksler og rigler, og at eventuelle skiftesignaler viser «Skifting forbudt».

2. Fjernstyringsnøkkelen settes inn og vris om i nøkkelfeltet merket «Fj.styrt». Kontrollampen for «St.styrt» slokker, og kontrollampen for «Fj.styrt» tennes og viser hvitt fast lys.
3. Stillverksvaktten skal kontrollere at hovedsignalene viser riktig signalbilde og konferere med fjernstyringsoperatøren om det har riktig indikering på indikeringstablået i fjernstyringscentralen.
4. Stilleren merket «Kontrollamper» legges ned.
(Indikeringslampene i spordiagrammet slokker.)

