

401

Trykk nr. 401

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedadministrasjonen



SIKKERHETSBESTEMMELSER
for
FJERNSTYRING
(FJS)

rettelseblad



401

Trykk nr. 401

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedadministrasjonen



SIKKERHETSBESTEMMELSER
for
FJERNSTYRING
(FJS)

Rettelsesblad nr. 1

Mar 1966



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. Om toget er forutsatt kjørt håndbremset.
5. Togets største tillatte akselantall og kjørehastighet.
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. Tegn for innkjørhovedsignal/blokksignal, som angir det signalbilde som ordinært skal vises for toget ved innkjøring på stasjon og ved blokkpost, samt tegn for enkelt innkjør-signalapparat ved betjent stasjon.
12. Nummer på det spor på stasjon som toget ordinært skal kjøre.
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 behovsopphold for kryssing/forbikjøring, for signalstopp ved betjent stasjon og stoppested og for «stopp om det trengs» ved stasjon der betjening ikke er tilstede, ved stoppested og ved holdeplass.
15. Tegn for utkjørhovedsignal, som angir det signalbilde som ordinært skal vises 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 pkt. 2a, 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 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 pkt. 2 a, annet avsnitt.

I disse tilfelle foregår 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 ekstratog rute skal inneholde.

En rute for ekstratog som sendes ut som rutesirkulære eller ekstratog rute, 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 kjøres med lokomotivfører som togfører.
8. Togets største tillatte akselantall og kjørehastighet.
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 kjøre.
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. Ukedag og dato for togets kjøring.
2. Togslag og togets nummer og/eller bokstav.
3. Avgangstid fra utgangsstasjon og eventuelt i hvilken utstrekning toget skal stoppe underveis.
4. Kryssinger og forbikjøringer.
5. Ankomstid til bestemmelsesstasjon.
6. For å angi i hvilken rekkefølge ekstratog 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 ekstratog skal kjøre, eventuelt «mellom» hvilke tog.
7. Hvilke stasjoner som i tilfelle ikke er betjent for ekstratog. Dette gjelder også rute for ekstratog som kjøres istedenfor innstilt tog.
8. Om toget kjøres med lokomotivfører som togfører.

§ 46—48. (Reservennummer.)

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 kontaktledningen 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 ledningsnettlet 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 kontaktledningen 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.

Oppdages det mangler ved skinnegangen eller tilsier andre forhold 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 distriktsjefen (toglederen) straks underrettes.

Ved hastighetsnedsettelse til 50 km pr. time og lavere skal togbetjeningen underrettes på forhånd.

Er hastighetsnedsettelsen 25 km pr. time eller større, skal toget om nødvendig stoppes på stedet og underrettes.

**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 ansvars-havende tjenestemann (stilling og navn), bestemt tid for arbeidet og stedsbetegnelse — regnet etter linjens opp-merking 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 nær-meste 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 vedkom-mende 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 utbytting 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 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-

4. Selv om stoppsignal vises mot 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.
5. 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 for innkjøring, skal innkjørsignal vises fra dette. Hvis stasjonen ikke har fast signalapparat for innkjøring, skal innkjørsignal vises med bevoktet håndsignal ved ytterste sporveksel, hvis 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 bli 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.

Framkjøring 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».
- b. På stasjon som ikke er utstyrt med dvergsignal, kan tog kjøre forbi middel ved at togekspeditøren gir signal 8 «Kjør fram forbi middel».

Ved slik signalgiving får det innkjørende tog ordre til uten stopp å trekke fram i nødvendig utstrekning til det gis stoppsignal fra stasjons- eller togbetjening.

Når kryssing skal finne sted på stasjon hvor innkjørtillatelse gis med håndsignaler, er det forbudt å foreta framkjøring forbi middel i de siste 15 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 på dobbeltsporet strekning 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.

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 togetjeningen 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 og 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 ruten 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, erkjennes toglederens ordre ved å besvare den slik:

«Tog holdes tilbake her inntil tog er kommet».

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:

— Togekspeditøren 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.

Signal 21 «Kjør».



1 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 kryssing eller forbikjøring 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 fra enkelt innkjørsignalapparat er ikke hastighetsangiver.

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

For enkelt innkjørsignalapparat i **ustand** gjelder bestemmelse i § 257 pkt. 1, 2, 2b, 2c, 2d og 4.

§ 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.

§ 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 «Rasfare».

2 gule blinklys på loddrett linje.

Signal 60 «Tog kan passere rasfare-
strekningen».



I hvitt blinklys.

Bruksbestemmelser til rasvarslingsignal.

Vises signal 59, eller er signalet slokt, skal toget stoppe foran markeringstolpen og forholdet undersøkes. I tilfelle linjen er ufarbar, skal togføreren snarest underrette toglederen og innhente forholdsordre.

Toget kan 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.

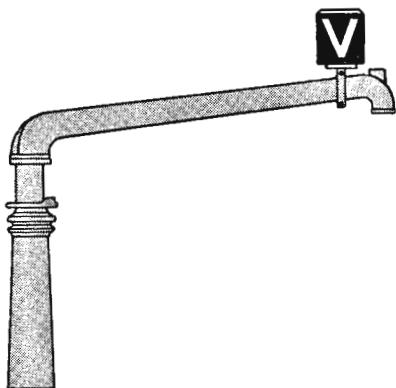
Vannstendersignal består av en 4-sidet sortmalt kasse med lampe, satt opp på vannstenders utliggerør. Kassens sideflater har signalbilder for på avstand å kunne vise utliggerørets stilling.

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.

§ 285. (Reservennummer.)

SIGNALSKIVER OG SIGNALMERKER M. M.

§ 286.

Liste over signalskiver og -merker m. m.

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

Distriktsjefen bekjentgjør oppsetting og fjerning av signalskiver og signalmerker for alt vedkommende personale.

§ 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, brukes kontaktlednings signalene 65a—65g. Disse gjelder bare for lokomotiver (motorvogner) med strømavtaker (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.

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 passerer.

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 «Stopp for elektrisk lokomotiv (motorvogn)».

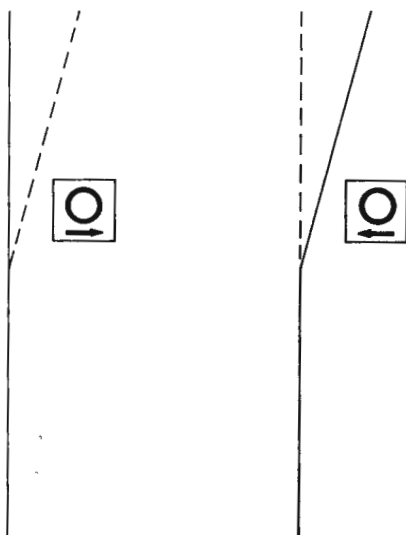


Sort ring
på hvit kvadratisk skive.

Signal 65 g settes opp ved og angir grensen mellom spor med og uten kontaktledning, eller hvor spor bak signalet ikke har kjørbær kontaktledning.

Lokomotiv (motorvogn) med hevet 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:



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 sporfelt 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 og 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 det 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. Videre skal det iakttas at beskyttelsesdekslet over trykknappene faller tilbake på plass.

Når frigiving for lokalomlegging tas tilbake, sluker lampen på lokalomstilleren.

Omlegging ved hjelp av sveiv.

82. Når de sentralstilte sporveksler på grunn av feil eller strømstans ikke kan legges om på vanlig måte, skal omlegging av sporveksel foregå ved hjelp av sveiv. Sveiven oppbevares i spesiell holder 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 og samlelås.

83. Når rigel eller samlelås på grunn av feil eller strømstans ikke kan frigis elektrisk, kan frigiving foregå mekanisk.

Mekanisk frigiving av rigel foretas ved hjelp av en spesiell nøkkel, frikoplingsnøkkel, som oppbevares i spesiell holder i skap utenpå stasjonsbygningen, eller ved stillerapparatet på stasjonen.

Når frikoplingsnøkkelen tas ut av holderen, blir alle hovedsignaler sperret i «Stopp». Frigivingen skjer ved at frikoplingsnøkkelen settes inn i en åpning i rigelen og vris om 90°.

Frikoplingsnøkkelen skal bare brukes etter innhentet tillatelse fra fjernstyringsoperatøren.

Etter bruken skal frikoplingsnøkkelen vris tilbake slik at rigelen inntar sperret stilling, tas ut og settes på plass i holderen. Det må iakttas at den plasseres ordentlig i holderen slik at god kontakt oppnås.

Mekanisk frigiving av samlelås foretas ved hjelp av konduktørnøkkel. I samlelåsen er det et nøkkelfelt med deksel merket «Hjelpeutløsning». Dekset er plombert og

plomberingen skal bare brytes etter innhentet tillatelse fra fjernstyringsoperatøren.

Frigivingen skjer ved at konduktørnøkkelen settes inn i nøkkelfeltet og vris om 90°. Når kontrollåsnøkkelen er tatt ut av samlelåsen, skal konduktørnøkkelen vris tilbake og tas ut av nøkkelfeltet og dekslet vris tilbake på plass.

Etter bruken settes kontrollåsnøkkelen tilbake på plass i samlelåsen.

Stillverksmesteren skal straks underrettes om bryting av plomberingen.

Melding om at sporsperren/sporvekselen ligger i normalstilling og at frikoplingsnøkkelen/kontrollåsnøkkelen er satt på plass i skapet, skal gis til fjernstyringsoperatøren, som kontrollerer indikeringen på indikeringstablået og svarer: «Rett».

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 «Kontrollamper» 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» slokner. (Hvis nøkkelen på grunn av feil 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 ringe 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».

152—155

2. Fjernstyringsnøkkelen settes inn og vris om i nøkkelfeltet merket «Fj.styrt». Kontrollampen for «St.styrt» slokner, og kontrollampen for «Fj.styrt» tennes og viser hvitt fast lys.
3. Stillverksvaktens 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 slokner.)

153—155. (Reservennummer.)



401

Trykk nr. 401

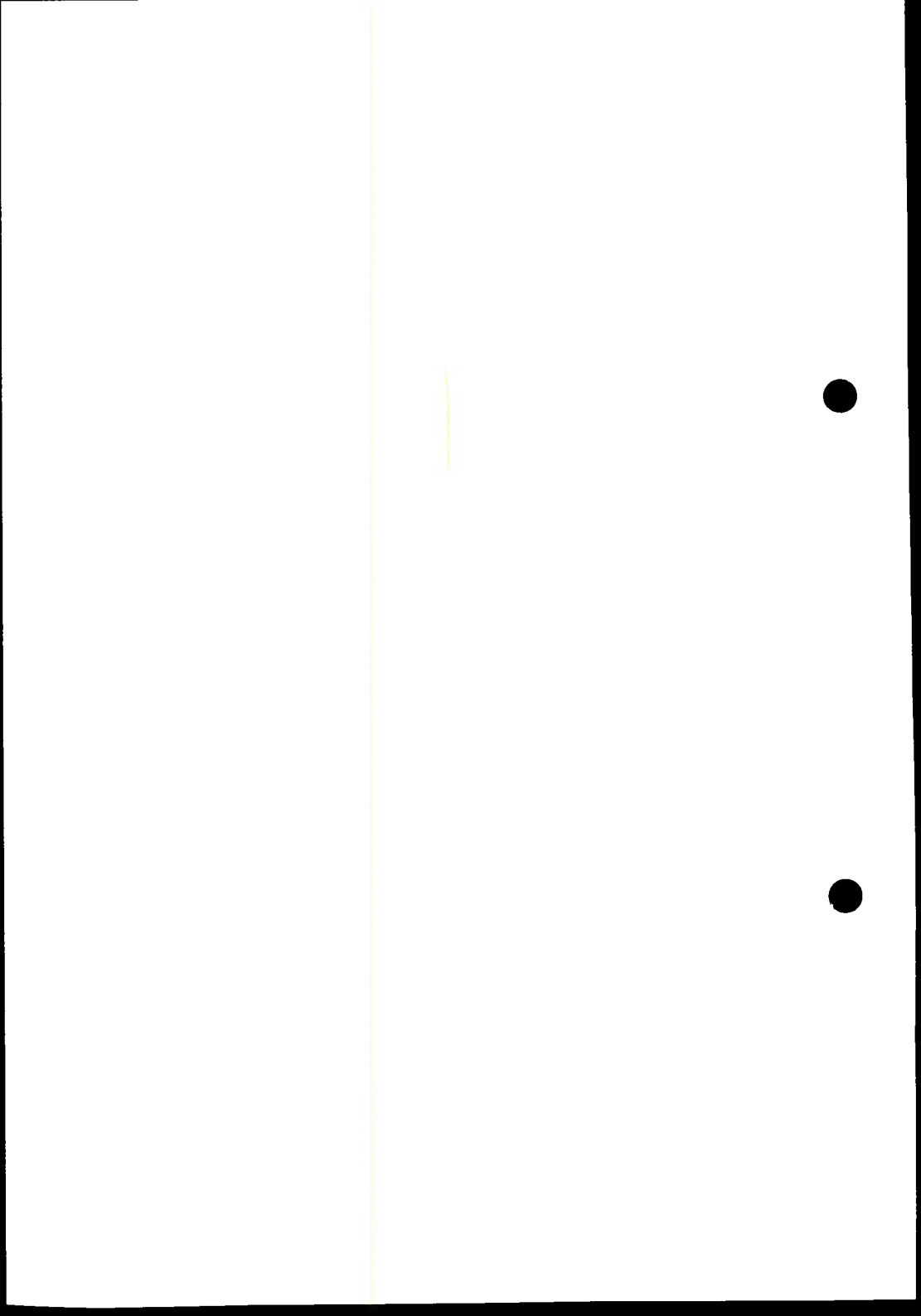
Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedadministrasjonen



SIKKERHETSBESTEMMELSER
for
FJERNSTYRING
(FJS)

Rettelsesblad nr. 2

Februar 1972



	Side
§ 277. Sporvekselsignal	139
§ 278. Sporvekselsignal for kryssveksel	142
§ 279. Sporsperresignal	143
§ 280—281. (Reservennummer)	
§ 282. Planovergangssignal og forsignal for planovergangssignal ..	144
§ 283. Rasvarslingsignal	147
§ 284. Vannstendersignal	148
§ 285. (Reservennummer)	

Signalskiver og signalmerker m. m.

§ 286. Liste over signalskiver og -merker m.m.	150
§ 287. Kontaktlednings signaler	150
§ 288. Signal «Togvei slutt»	155
§ 289. Orienterings signaler	155
§ 290. Hastighetssignaler	157
§ 291. Midlertidig hastighetssignal	160
§ 292. Avstandsmerker	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. (Reservennummer)	
§ 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 «Bremsér på»	170
Signal 82 «Stopp»	171
Signal 83 «Tog kommer»	171
Signal 84 «Bremsér av»	171
Signal 85 «Beredt»	172
Signal 86 «Alarm, faresignal»	172
Signal 87 «Kjøretillatelse mottatt»	172

	Side
§ 311. Forlamper og baklamper	173
§ 312—313. (Reservennummer)	
§ 314. Sluttsignal	175
§ 315—318. (Reservennummer)	
§ 319. Signaler på skinnetraktor og tung motortralle	176
§ 320—324. (Reservennummer)	
§ 325. Signaler på persontralle og på arbeidstralle	176

§ 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 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
 - 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 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 elektrisk lokomotiv og diesel-lokomotiv.

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, postvogn og konduktørvogn.

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.

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 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 (se § 141).

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

§ 36—38. (Reservennummer.)

§ 39.

Togrute er en ordre.

En rute 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) Rutebok.
 - 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 rutetermin. Nummeret fastsettes av Hovedadministrasjonen.
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 rutetermin 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 (f. 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. Rutesirkulærer nummeres fortløpende for hver rutetermin med henvisning til rutebokas nummer, f. eks.: «Rutesirkulære nr. 1/112», hvor tallet etter skråstreken angir rutebokas nummer.
5. **Ekstratogroute.** Ordre om kjøring av ekstratog eller innstilling av tog m. v. en enkelt bestemt dag (dato) eller enkelte bestemte dager (datoer) sendes ut som ekstratogroute. Ekstratogruter nummereres fortløpende i kalenderåret.
6. **Rutetelegram.** Telegrafisk ordre om kjøring av ekstratog, innstilling av tog 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. Rutetelegram skal for øvrig i enhver henseende betraktes som telegrafisk ordre.
7. **Telegrafisk ordre.** Ordre om kjøring av ekstratog, innstilling av tog, anordning av linjebrydd 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. Tillegg til rutebok, rutesirkulære, ekstratogroute og rutetelegram skal trykkes på rødt papir.

tildelt de instruksjoner 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 Hovedadministrasjonen, 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 Hovedadministrasjonen om slik ordre med nødvendig opplysning og begrunnelse.

Oppstår det uforutsette situasjoner i sikkerhetstjenesten som ikke kan ses å være dekket av bestemmelsene i dette reglement eller i andre bestemmelser fra Hovedadministrasjonen eller distriktsjefen, skal vedkommende tjenestemann forelegge saken, eventuelt gjennom nærmeste foresatte, for distriktsjefen (toglederen), som treffer avgjørelse om hvordan det skal forholdes.

§ 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 største hastighet som er tillatt for strekningen.
2. Det rom som over og til siden av hvert spor og mellom skinne 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. På elektrifiserte strekninger må avstanden være minst 2,5 meter (se trykk 411.1).
Disse bestemmelser gjelder 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 370.5).

§ 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 uten etter ordre fra distriktsjefen.
Innlegging/uttaking av sporveksler skal bekjentgjøres for alt vedkommende personale. Når det gjelder innlegging av sporveksel til nytt sidespor, skal det gis opplysning om

nutter før tog ventes å passere vedkommende arbeidssted.

- f. Når linjebrudd som er foretatt etter pkt. 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.

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 hindre 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 kan sløyfes, hvis det ikke kan skje ulykker eller uhell hvis rullende materiell, heri innbefattet traller o. l., kommer inn på strekningen. Som stoppsignal nyttes i tilfelle signal 1 a, 1 b eller 65 a.
- 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 distrikt-sjefen når strømbruddet ikke hindrer toggangen. Anordning av strømbrudd på betjent stasjon må ikke foretas før ansvarshavende for strømbruddet har fått togekspeditørens samtykke til dette. Skal det foretas utkopling mellom 2 betjente stasjoner, må samtykke fra togekspeditøren på begge stasjoner innhentes.
- e. Når ordre eller melding om strømbrudd er gitt, har togekspeditøren på vedkommende stasjoner ansvaret for at elektriske lokomotiver og elektriske motorvogner ikke kjører inn på spenningsløs strekning.

§ 78. (Reservenummer.)

(Ledig.)

(Ledig.)



§ 79.

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

Hvis vogn har skilt seg fra tog på linjen, skal den (de) avbremses og det skal uten opphold settes opp stoppsignaler til begge sider som bestemt i § 236, og for øvrig forholdes som bestemt for linjebrudd.

Kan vognen(e) uten vanskelighet eller fare føres 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 må antas at den (de) vil fortsette fram til stasjon, må denne hurtigst mulig underrettes hvis det er anledning til det.

Oppdages det brann i tog, varmgang eller hjulslag, eller annen fare for tog som passerer, skal toget forsøkes stoppet snarest mulig. Oppdages det at vogndør står åpen, skal nærmeste stasjon varsles.

§ 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. For bruk av persontralle og arbeidstralle gjelder særlig instruks (trykk 370.6).
2. Tung motortralle (se § 20) skal kjøres som tog, enten etter rute eller etter § 49. Tung motortralle skal føre signaler som bestemt for lokomotiv (se § 319).
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.

§ 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 trafikk-uregelmessigheter.

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, tjenesteskifter og ordrer. Han skal føre tilsyn med at sikkerhetstjenesten blir utført forsvarlig, korrekt og med nøyaktighet.

§ 97.

Inspeksjon av stasjonsområdet. Ansvar for stasjonens spor, sporveksler og sikkerhetsanordninger.

1. Stasjonsmesteren skal daglig inspisere stasjonsområdet og forvisse 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 spor- del, slik at bare denne blir avsperrret.
Sporvekslene skal enten være betjent, låst, forriglet i stilling til farbart spor eller sikret mot omlegging ved hovedsignal eller dvergsignal som viser signal for kjøretillatelse 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 som stasjonen er betjent til etter å ha vært ubetjent.
Togekspeditøren skal herunder særlig forvise seg om at stasjonens togspor er klare.
- b. Etter siste tog før stasjonen gjøres ubetjent.
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 og er påsatt bremses eller faststengt på annen betryggende måte.

Stasjoner som har sikringsanlegg med sporisolering i alle togspor, er unntatt fra disse bestemmelser om visitasjon 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 sporveksler på stasjon, skal sporvekselen være lagt i riktig stilling for toget.

Motliggende sporveksler skal være 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 bremses 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 plogets 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. 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 togopp-gaven, se § 104.
2. Distriktsjefen fastsetter sporbruken også for ekstratog som kjøres etter rutesirkulære eller ekstratog-rute. 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 tog, og stasjonen ikke har sikringsanlegg med forsignaler som kan vise signal 24, samt virksom sporisolering i alle togspor, skal han sende forhåndsunderretning om sporendringen.

Har det ikke vært mulig å sende forhåndsunderretning, skal toget stoppes ved innkjøringsstedet 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 tog-ekspeditøren.
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 kipptog (se § 139).

Skifting innenfor stasjonsgrensen kan foretas under dekning av stoppsignal fra fast signalapparat for innkjøring. Hvis slikt stoppsignal ikke kan vises, skal stasjonen være dekket med bevoktet stoppsignal (håndsignal) vist ved innkjørsignalets mast når skifting må foretas de siste 15 minutter før tog tidligst kan ventes, se § 257 pkt. 4.

Skift må under uttrekk ikke kjøre nærmere fast signalapparat for innkjøring enn 20 meter, eventuelt til oppsatt sort- og hvitmalt stolpe for markering av begrenset skiftelengde, se § 299 pkt. 1 a.

Ved stasjon som har enkelt innkjørsignalapparat, skal betjeningsanordningen være låst eller under bevoktning når skifting foregår i togvei i de siste 15 minutter før tog tidligst kan ventes.

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 15 minutter før tog tidligst kan ventes.

Hvis det i samme tidsrom er påkrevet å utføre skifting innenfor stasjonens grenser, skal togekspeditørens tillatelse innhentes og stasjonen være dekket med bevoktet stoppsignal ved innkjørsignalstedet mot kommende tog.

4. For alle stasjoner gjelder at ved skifting, som utføres på en slik måte at materiell kan komme i drift ut på linjen, skal ytterste vogn i skiftets kjøreretning ha betjent bremse, eller betjent lokomotiv (skinnetraktor), skal befinne seg utenfor ytterste vogn.

§ 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 stillverk eller på annen måte, godkjent av Hovedadministrasjonen.
2. Mot kommende tog som i henhold til pkt. 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.
Signalet skal være bevoktet når det på vedkommende spor står materiell eller utføres arbeid slik at togveien for kommende tog ikke er klar.
3. For bevoktning av stoppsignal under skifting gjelder bestemmelsene i § 111.

- 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 foranstående pkt. 3 c og § 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.

Kryssing 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 hovedsporet, mens annet tog er låst inne på sidesporet. For hvert slikt tilfelle skal det foreligge instruks som er godkjent av Hovedadministrasjonen.

§ 132.

Midlertidig togmeldingstasjon på sted som ikke har kryssingspor.

Opprettes midlertidig stasjon ved sidespor, med bare én sporveksel i hovedsporet f. eks. ved stoppested, 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 for a n signalet, slik at fremadliggende blokkstrekning ikke blir belagt.

Forespørsel om klar linje.

1. Før avgangsmelding sendes, skal togekspeditøren i følgende tilfelle spørre nærmeste betjente stasjon i togets kjøreretning 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 satt igjen 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 linje blokk skal forespørsel om klar linje brukes bare i de tilfeller som er nevnt i pkt. d og e foran.

I de tilfeller som er nevnt i pkt. b og c skal hver betjent stasjon på strekninger med virksom linje-blokk umiddelbart før togets avgang (passering) underrette nærmeste fremadliggende 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»

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

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

2. På den stasjon hvor den endrete rekkefølge begynner, erkjennes toglederens ordre ved å besvare den slik:

«Tog kjører etter tog(ene) fra til». Togekspeditøren på den stasjon hvor den endrete rekkefølge begynner, skal levere gjenpart 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 ved virksom linjeblokk og under enkeltsporet drift på dobbeltsporet strekning, sløyfes fordeling av ordren til togbetjeningen.

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. Togekspeditøren 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 kjøres 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 ekstratog må kjøre fra betjent stasjon (eller fra betjent nabostasjon), tidligere enn 1 time etter at ordren om kjøringen er mottatt, skal lokomotivføreren i ekstratog gis melding om at linje-/elektropersonalet på vedkommende strekning ikke er kjent med kjøringen, før toget kjører inn på strekningen. Togekekspeditøren på vedkommende stasjon 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 ruten stopper. Slik melding til lokomotivføreren skal alltid gis skriftlig, og lokomotivføreren skal kvittere for denne. Når slik melding er mottatt skal toget, på vedkommende strekning, ikke kjøre med større hastighet enn at det kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet, høyst 30 km pr. time. Toget må framføres med skjerpet oppmerksomhet fra lokomotivbetjeningens side, særlig over uoversiktlige strekninger, for i tilfelle å kunne stoppe hurtigst mulig. På hverdager i tidsrommet fra kl. 18.00 til kl. 6.00, og på helligdager, bortfaller ovennevnte melding til lokomotivføreren, unntatt på strekning hvor det utføres arbeid eller visitasjon på linjen i nevnte tidsrom. Ansvarshavende tjenestemann skal sørge for at det blir gitt beskjed til vedkommende stasjoner om slik tjenstgjøring. Om hyppig bruk av lokomotivfløyten, se § 186.

§ 139.

Kjøring av hjelpelokomotiv og kiptog.

1. Tilbakekjørende h j e l p e l o k o m o t i v e r 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. Den siste vogn i toget skal enten ha virksom trykkluftbremse eller betjent skrubremse.
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.

§ 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 Hovedadministrasjonen 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 tilfeller 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.

*Rettelsesblad nr. 2.
Februar 1972.*

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 ruten overholdes, at gjeldende sikkerhetsbestemmelser følges, 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, mottatte 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 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.

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 art. 164.

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 konduktør(er) får eller har fått beskjed om møtende ekstratog, ekstra kryssinger og forbikjøringer, om ekstraordinær stopp og andre ordrer eller forhold av betydning for deres tjeneste. Lokomotivføreren skal sørge for eller forvise seg om det samme overfor lokomotivførerassistent.

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

Skal toget passere kryssingstasjonen og det kryssende tog er skiftet bort eller kjørt fra stasjonen, eller forholdene er slik at togbetjeningen vanskelig med sikkerhet vil kunne avgjøre om det kryssende tog er kommet, skal togekspeditøren vise signal 9 «Kryssende tog er kommet» når alt er klart for passering.

Vises ikke signal 9 for passerende tog og togbetjeningen ikke med sikkerhet kan avgjøre om det kryssende tog er kommet, skal toget stoppe og forholdet undersøkes.

Unntak: Har den blokkstrekning som toget skal kjøre ut på 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 eller er satt ut av bruk.

§ 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.

Togførersens 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 iakttas ordinære og mulige tilfældige signaler.

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

§ 172.

Togbetjeningens plikt til å iakttas 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 lokomotivførerassistenten. Lokomotivførerassistenten skal innrette sitt øvrige arbeid slik at han kan være behjelpelig med å holde utkik på de vanskeligste steder, i kurver, foran uoversiktlige planoverganger og hvor signaler ellers kan ventes. På tomannsbetjente lokomotiver skal signalgivningen meddeles muntlig og gjentas mellom lokomotivfører og lokomotivførerassistent.
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 passerer 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 ordrer 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 83 «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 ruten er anført tegnet x eller ax (se trykk 405.1 art. 41) skal det også forholdes etter reglene i pkt. 1 og 2, men vising av stoppsignal kan sløyfes når lokomotivføreren er gitt beskjed om eventuelt stopp på forhånd.

§ 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 andre årsaker ved linjen eller toget, eller værforholdene, 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 a n d r e

Signal 7 « L ø s b r e m s e n » .

Dagsignal:

- 7 a. Signalgiverens ene arm som føres rett opp og bevegtes 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 trykkluftbremsen skal tilsettes, henholdsvis løses, ved bremseprøve.

Om signalering med fast signalapparat ved prøving av trykkluftbremsen, se § 266.

§ 231.

Signal 8 «Kjør fram forbi middel».

Dagsignal:

8 a. Togekspeditørens ene arm som føres gjentatte ganger rett opp og ned.



Nattsignal:

8 b. Hvitt lys fra signallampe som føres gjentatte ganger rett opp og ned.



Signal 8 gir tillatelse til kjøring forbi utkjørhovedsignal som viser «Stopp» og i tilfelle også forbi høyt skiftesignal som viser «Skifting forbudt» (se § 114).

Signal 8 skal etterfølges av signal 1 «Stopp».

Signal 9 «Kryssende tog er kommet».

Dag- og nattsignal:



Hvit sirkelformet skive med grønt kors vist på tvers av linjen.

Signal 9 skal gis til tog som passerer kryssingstasjonen i de tilfelle togbetjeningen p.g.a. forholdene ikke på annen måte vil kunne forvise seg om at kryssende tog er kommet (se § 169).

Signal 9 kan også brukes for tog som stopper, når dette anses hensiktsmessig.

Signal 8 og 9 skal gis av togekspeditøren personlig og skal besvares med 1 kort støt i lokomotivflyeten.

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 bevegges **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 bevegelse.

Signal 2 «Varsom».

Dagsignal:

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



Nattsignal:

- 2 f. Lysblink med hvitt lys fra signallampe.

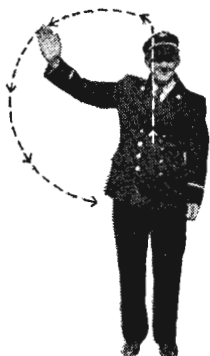


Signal 2 betyr at skiftets hastighet skal settes ned.

Signal 10 «Kjør fram».

Dagsignal:

- 10 a. Signalgiverens ene arm som føres rett opp, hvor-etter hånden beskriver en bue utad og nedad på tvers av linjen i retning fra toget.



Nattsignal:

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



Signal 11 «Bakk».

Dagsignal:

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



Nattsignal:

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



1. Signal 10 og 11 gjelder i forhold til signalgiverens plass. Etter signal 10 skal skiftet kjøre i retning fra signalet og etter signal 11 i retning mot signalet.
2. Ved signalering for renn gis signal 11 med en hurtig bevegelse med armen.

Signalering med signalfløyte.

§ 235.

Signal 1 h «Stopp»: 3 støt i signalfløyte.

Signal 10 c «Kjør fram»: 1 støt i signalfløyte.

Signal 11 c «Bakk»: 2 støt i signalfløyte.

Signal 1 h, 10 c og 11 c brukes hvor de stedlige forhold tilsier det, og ellers om nødvendig som forsterkning av håndsignal.

Håndsignaler på linjen.

§ 236.

Signal 1 «Stopp».

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 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).

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.

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.

På strekning med a u t o m a t i s k linjeblokk skal det, i de tilfelle som er nevnt i pkt. 1 og 4 og ved arbeider på linjen forøvrig når stoppsignal er foreskrevet, i tillegg til stoppsignal nyttes kontaktmagneter av godkjent type (se trykk 405.1).

Ved a n o r d n e t linjebrydd kan avstanden til stoppsignal reduseres til 300 meter når kontaktmagneter er anbrakt på skinnene.

I de øvrige tilfelle kan avstanden til stoppsignal reduseres b a r e hvis det has visshet for at tog ikke har passert nærmest foranliggende hovedsignal.

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».

Når det er anledning til det, skal varsomsignal 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.

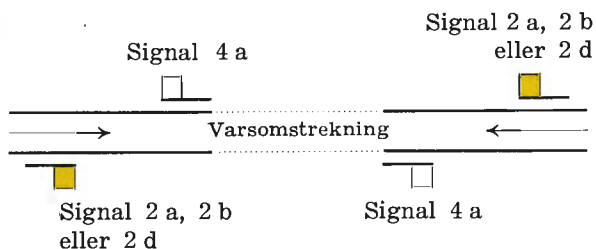
Når signal 2 gis av signalmann, skal det besvares med 1 kort støt i lokomotivfløyten.

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—242. (Reservennummer.)

(Ledig.)

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
Togsporsignal
Lyssignal for bremseprøve
A-signal (avgangsignal)
Høyt skiftesignal
Dvergsignal
Lys- og lydsignal for signalgiving under skifting
Spurvekselsignal
Sporsperresignal
Planovergangsignal
Forsignal for planovergangsignal
Rasvarslingssignal
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

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 «Stopp» når betingelsene for skifting for øvrig er til stede, men skiftet (materiellet) må ikke kjøre nærmere signalet enn 20 meter (se § 111 pkt. 2).

Signal 21 « K j ø r ».

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.
3. Signal 21 skal også brukes for trafikkmessig vanskelig togvei, selv om togveien ikke har avvikende sporveksel.

Rettelsesblad nr. 2.

Februar 1972.

4. Signal 21 skal også brukes hvis sporveksler i innkjørtogveien ikke står i avhengighet til signalet.
5. Om særlig signal for innkjøring i vanskelig togvei, se § 260 (signal 32).

Signal 22 « K j ø r ».

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 for togvei uten avvikende sporveksel og tillater normalt en større kjørehastighet enn signal 21.

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 vært betjent for, skal toget stoppe på stasjonen og betjeningen undersøke forholdet.

3. Kommer tog til ubetjent stasjon hvor innkjørhovedsignal og/eller utkjørhovedsignal ikke viser «Kjør» når signal «Kjør» etter bestemmelsene skal vises, skal toget i henhold til § 213 stoppe foran signalstedet. Ved stopp foran innkjørhovedsignal skal, hvis telefon finnes, denne nyttes for å undersøke om stasjonen er betjent. Finnes ikke telefon, eller det ikke fås svar i denne, kan toget fortsette innkjøringen til ytterste sporveksel hvis ingen fare antas å foreligge. Togbetjeningen skal undersøke togveien og om stasjonen er betjent. Hvis det ikke er betjening til stede og togveien er klar, kan toget fortsette med største hastighet 30 km pr. time over stasjonsområdet. Toglederen 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 ikke signal når stasjonen er ubetjent.

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 ugyldig, 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 ugyldig, 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 strømutføring, skal ikke påsettes ugyldighetsmerke med mindre distriktsjefen bestemmer at signalene skal anses som ugyldige.

4. Kommer tog til 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 og ved blokkpost kan unntaksvis gjøres ugyldig 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.

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. (Reservenummer.)

§ 263.

Spornummersignal.

Spornummersignal er et lyssignal, som med arabiske tall viser nummeret på det spor på stasjonen som innkjør-/utkjørhovedsignal viser signal «Kjør» til/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:

*Rettelsesblad nr. 2.
Februar 1972.*

Signal 34 « Spornummersignal ».

**Lysende tall
på mørk bunn.**

Spornummer for vedkommende tog kommer til syne i spornummersignalet når hovedsignal stilles til «Kjør».

§ 264.

Hovedlinjesignal.

Hovedlinjesignal er et lyssignal, som viser en stor bokstav, som regel første bokstav i navnet på den linjestrekning som itkjørhovedsignal viser «Kjør» til.

Hovedlinjesignal brukes på forgreningsstasjoner og settes opp på utkjørhovedsignals mast.

Hovedlinjesignal kan også brukes i forbindelse med innkjørhovedsignal for å tilkjenne at signal «Kjør» gjelder til bestemt del/sporområde på stasjonen.

Med hovedlinjesignal gis følgende signal:

Signal 35 « Hovedlinjesignal ».

**Lysende stor bokstav
på mørk bunn.**

Den fastsatte bokstav kommer til syne i hovedlinjesignalet når hovedsignalet 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 repeterersignal 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 er tent bare når utkjørhovedsignalet viser «Kjør».

Med togsporsignal gis følgende signaler:

Signal 36 a «Togsporsignal».



2 hvite faste lys på
loddrett linje.

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

Signal 36 b «Togsporsignal».

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

Signal 36 b betyr at utkjørhovedsignal er stilt til «Kjør» fra hovedtogsporet.

Signal 36 b nyttes ikke i de tilfelle utkjørhovedsignalet bare kan vise signal 21. Signalet nyttes heller ikke på dobbeltsporet strekning eller når vedkommende togsporsignal gjelder felles for hovedtogspor og avviketogspor.

§ 266.

Lyssignal for bremseprøving.

Lyssignal for signalering ved prøving av trykkluftbremse 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 signalhorn, 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, hvorefter 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 normalt i k k e i avhengighet til sporveksler.

Signalet kan vise signal i den ene eller begge retninger.

Når høyt skiftesignal settes opp i forbindelse med utkjørhovedsignal (for å oppheve signal «Stopp» i vedkommende utkjørhovedsignal), kan signal 41 sløyfes.

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 signal «Stopp» i vedkommende utkjørhovedsignal, slik at uttrekk tillates i togspor inntil 20 meter innenfor innkjørhovedsignal, eventuelt til oppsatt sort- og hvitmalt stolpe.
2. Når togekspeditøren under togs innkjøring gir signal 8 for framkjøring forbi middel (se §§ 114 og 231), skal høyt skiftesignal ikke vise signal 42.
Hvor høyt skiftesignal er satt opp, skal skifting, i det området signalet gjelder for, ikke foregå uten at signal 42 vises.
3. Signal 42 gjelder for «hele skiftebevegelsen» 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 før den påbegynte skiftebevegelse er fullført.
Skiftesignal som gjelder for skifting på et sporområde med sentralstilte sporveksler eller sporsperrer, må ikke vise signal 42 når vedkommende sporveksel eller sporsperre omlegges fra stillerapparatet. Signal 42 må ikke vises før sporvekselen (sporsperren) er kommet i riktig stilling og det has 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. Bli 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 skinneskjot. Kan det på grunn av profilet ikke settes opp ved isolert skinneskjot, 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).

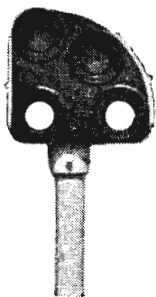
Dvergsignal står i avhengighet til de sentralstilte sporveksler. Skifting over slike sporveksler skal foregå på signal 44 eller 45. Sporvekselsignal sløyfes som regel ved slike sporveksler.

På skifteområde hvor sentralstilte sporveksler er friggitt for lokal skifting, viser dvergsignal 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 forbudt ».



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

Signal 44 « Varsom skifting tillatt ».



**2 hvite faste lys på skrå
oppad til høyre.**

Med lys- og lydsignalapparat gis følgende signaler:

Lyssignal (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.

§ 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 inngår i togvei som innkjørsignal eller utkjørhovedsignal er stilt til «Kjør» for, eller når skifting foregår.

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

Ved sentralstilte sporveksler som står i avhengighet til dvergsignal, sløyfes som regel sporvekselsignal.

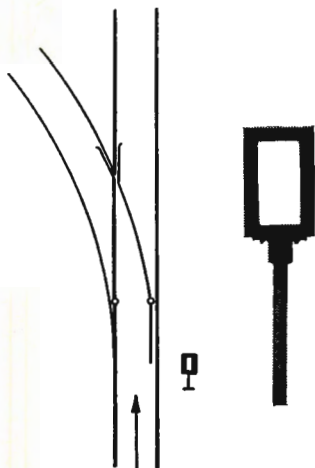
Signal 51 a viser samme signalbilde i begge kjøreretninger.

Når signal 51 b vises, vises i motsatt kjøreretning signal 51 c eller 51 d.

*Rettelsesblad nr. 2.
Februar 1972.*

Med sporvekselsignal gis følgende signaler:

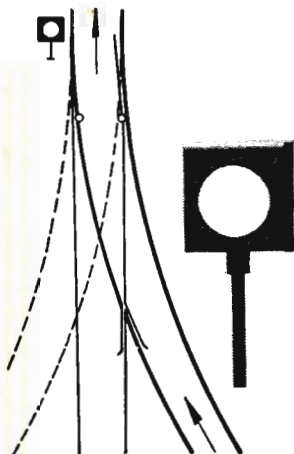
Signal 51 a « Rett fram ».



Hvit rektangulær firkant med den lengste side loddrett.

Signalet betegner at sporvekse-
len 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 sporvekse-
len for kjøreretning med tun-
gspissen ligger for kjøring fra
avvikende spor.

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.

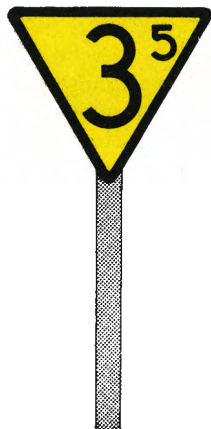
Hastighetssignaler.

1. Hastighetssignal **68 a** og **68 b** er gule signalskiver, formet som likesidet triangel, med sort kant og sorte tall. Det gule felt er utført med lysreflekterende stoff. Skivene settes opp på ca. 3 meter høy stolpe, men kan også settes opp i lyssignals- eller kontaktledningsmast eller i åk. 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.
3. Signal med spissen **ned** betyr at kjørehastigheten skal **settes ned**. Signal med spissen **opp** betyr at kjørehastigheten kan **økes**. Lokomotivets og togets største tillatte kjørehastighet og mulige andre hastighetsbegrensninger må ikke overskrides.
4. Signal 68a 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.

*Rettelsesblad nr. 2.
Februar 1972.*

5. Signal 68 a skal settes opp så langt foran det punkt som hastighetsnedsettelsen gjelder fra, at den påbudte nedsettelse av kjørehastigheten kan gjennomføres. Hvor hastighetsnedsettelsen er 25 km pr. time eller mindre, skal signal 68 a settes opp minst 250 meter foran vedkommende strekning med nedsatt kjørehastighet. Er den påbudte hastighetsnedsettelse 30 km pr. time eller større, skal signalet settes opp 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 hastighets-signal settes opp enten på innkjørsignals mast eller på egen stolpe i tilstrekkelig avstand foran innkjørsignalstedet.
8. Gjelder samme kjørehastighet ved kjøring ut fra stasjon som ved kjøring inn på stasjon, skal hastigheten repeteres ved oppsetting av hastighetssignal ved utkjørtogveien. Spissen på dette signal skal peke samme vei som det hastighets-signal som blir repetert.
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 ».



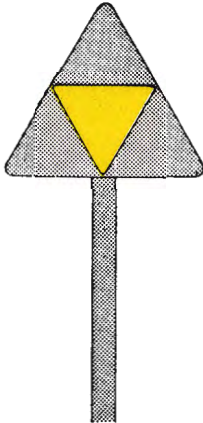
Gul trekantet skive med spissen ned, sort kant og sorte tall.

Signal 68 b « Økt kjørehastighet ».



Gul trekantet skive med spissen opp, sort kant og sorte tall.

Baksiden av signal 68 b (unntatt på repetersignal, se pkt. 8) er på *enkeltsporet strekning* utstyrt med et



gult markeringsmerke med form av et likesidet mindre **triangel med spissen ned.**

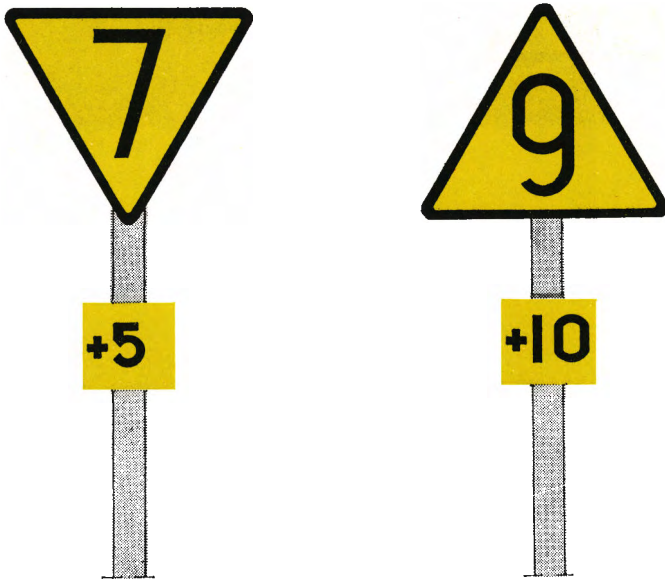
Markeringsmerket ses normalt til venstre i kjøreretningen og markerer det punkt som hastighetsnedsettelsen etter signal 68 a gjelder fra.

På *dobbeltsporet strekning* settes slikt markeringsmerke opp på egen stolpe til høyre for vedkommende hovedspor i kjøreretningen.

For tog som kjøres med materiell innrettet for store kjørehastigheter kan tillates noe større kjørehastighet enn for andre tog.

Rettelsesblad nr. 2.
Februar 1972.

Den tilleggshastighet som tillates for slike tog skal angis med plusstegn foran på en særskilt, firkantet, gul skive på hastighetssignalets stolpe.



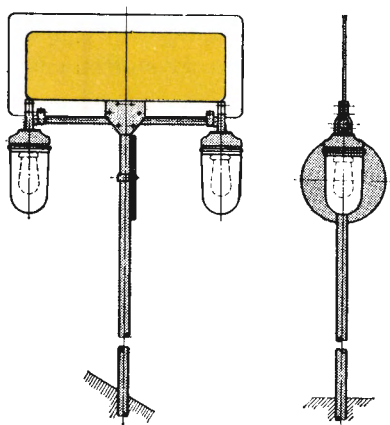
§ 291.

Midlertidig hastighetssignal.

1. For midlertidige hastighetsnedsettelsler (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 settes opp etter de regler som er angitt i § 290 for signal 68 a og 68 b.

§ 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 kan innta 2 forskjellige stillinger.

Når skiven står på tvers av vognvektsporet (i mørke 2 hvite lys på vannrett linje), er vognvekten innstilt for

veiling. Tog må da ikke kjøre over vognvekten.

Når skiven står parallelt med vognvektsporet (i mørke 1 hvitt lys), er vognvekten ikke innstilt for veiling. 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 vognvektskivens 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 dette er påkrevet.

Stolpen skal settes opp på den ene eller 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 verkstedområder.

2 meter høy stolpe med sorte og hvite felter av 0,2 meters lengde og med sort toppfelt.

2. For markering av kontaktledningens seksjonering ved innkjørhovedsignal og blokksignal.

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 seksjoneringen. Resten av stolpen er grå.

Stolpen skal settes opp til høyre for sporet i begge kjøre-retninger, i en avstand av minst 20 meter foran seksjonsisolator eller ved seksjoneringens ytre utliggermaster (men aldri mellom disse), men ikke nærmere signalet enn 20 meter. Om nødvendig settes stolpe opp også på venstre side av sporet.

Stolpen(e) kan om nødvendig plasseres noe lengre ut fra seksjoneringen.

I de tilfelle seksjoneringen ikke kan plasseres ved signalet, skal markeringstolpene settes opp slik at strømvaktakeren ikke kommer inn i det området av seksjoneringen hvor de elektrisk adskilte deler av kontaktledningen vil bli forbundet med hverandre, når tog eller skift stopper.

Ved stopp foran slik stolpe må forkant av lokomotiv (motorvogn), med hevet strømvaktaker, 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 ordregiving, 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
Signalfløyte
Signalgiverens armer
Lokomotivfløyte
Lokomotiv- og toglamper

Med lokomotivfløyte forstås sirene, horn eller lignende anbrakt på lokomotiv, motorvogn og skinnetraktor.

*Rettelsesblad nr. 2.
Februar 1972.*

Signaler fra tog.

§ 305.

Signal 76 «Stopp».

Dagsignal:

76 a. Rødt signalflegg 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 lokomotivflyten.

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 en arm, er bare tillatt når signalet gis fra materiell, og skal bare brukes når signalgiveren ikke hurtig nok kan skaffe til veie rødt signalflegg.

§ 306. (Reservennummer.)

§ 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—87.

Med **kort støt** forstås lyd av 1—1½ sekunds varighet.

Med **langt støt** forstås lyd av 3—5 sekunders varighet.

Signal 80 « Gi akt » 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 og 76 «Stopp» (se §§ 224, 236 og 305).
5. Som svar på signal 20 b «Stopp» i utkjørhovedsignal når toget etter ruten skal passere eller stoppe på signal (se § 248).
6. Som svar på signal 3 «Passer» (se § 227).
7. Som svar på signal 2 «Varsom», gitt til tog av signalmann (se §§ 225 og 237).
8. Som svar på signal 8 «Kjør fram forbi middel» og signal 9 «Kryssende tog er kommet» (se § 231).
9. Som svar på signal 39 «Avgang» («A-signal», se § 267) og som svar på signal som ikke straks kan lystres.
10. Som svar på signal 78 «Ingen avstigning» (se § 307).

Signal 81 « B r e m s e r p å » .**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 « S t o p p » .**3 korte støt.**

Signal 82 gis når tog skal stoppes hurtigst mulig.

Signal 83 « T o g k o m m e r » .**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 Orienteringsignalene (se § 289).

Når tog stopper på sted som ligger mellom orienteringssignalet og vedkommende planovergang, skal signal 83 gis ved igangsetting på nevnte sted (se § 289).

Ved signal 67 c «Orienteringsignal for holdeplass», skal signal 83 gis bare når toget har stopp ved vedkommende holdeplass.

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 « B r e m s e r a v » .**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 fast innkjørsignalapparat som ikke viser «Kjør» 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 ikke vises kjørsignal, er at togbetjeningen ikke er underrettet om endret sporbruk, kryssing og/eller andre forhold som gjør det nødvendig med forsiktig innkjøring, kan togekspeditøren når han har oppfattet signal 85 og alt er klart til å ta 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 sporveksel 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.

Signal 87 « Kjøretillatelse mottatt ».**2 lange støt.**

Signal 87 gis for å tilkjennegi overfor togføreren at tillatelse til kjøring forbi utkjørhovedsignal som ikke viser «Kjør» er mottatt, i de tilfelle dette er foreskrevet.

Signaler på lokomotiv og tog.

§ 311.

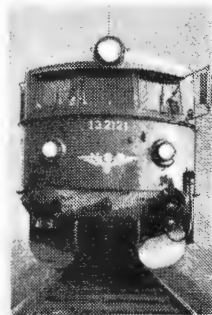
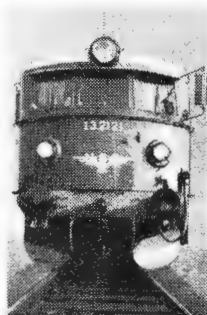
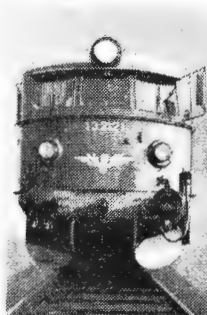
Forlamper og baklamper.

Lokomotiv (se § 18) skal være utstyrt med «Forlamper» og «Baklamper» som bestemt nedenfor:

Signal 90 « Forlamper ».

Både dag- og 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 «Slutt-signal» 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 som tog.

Hvis motorvogn ikke er utstyrt med baklamper, skal den isteden føre signal 95 b «Slutt-signal».
 - 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. Lokomotiv 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.

§ 312—313. (Reservennummer.)

Automatisk linjeblokk.

19. Når den automatiske linjeblokken er i normalstilling (kjøreretning ikke innstilt), er blokksignalene sløkt. Linjeblokken innstilles ved at utkjørhovedsignal stilles til «Kjør». I tilfelle innstilt kjøreretning ikke utløses normalt ved at tog kjører over strekningen, kan linjeblokken bringes i normalstilling ved å sende ordre for «Kunstig togpassering» til fremadliggende stasjon.

På strekning med automatisk linjeblokk kan hovedsignalene vise «Kjør» bare 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 elektriske impulser, «ordrer», til stillverkene på de fjernstyrte stasjonene.

Fra fjernstyringssentralen overvåkes toggangen og stillverkene 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 stasjonene, kan tas inn på egen del i indikeringstablået i fjernstyringssentralen. Disse indikeringene tas inn for hver enkelt stasjon ad gangen ved at fjernstyringsoperatøren sender ordre for «Totalindikering» til vedkommende stasjon.

Blokktelefoner.

21. Blokktelefoner er anbrakt ved innkjørhoved-, utkjørhoved- og blokksignalene, ved alle sidespor på linjen, ved stasjonenes stillerapparat og dessuten utenpå stasjonsbygningene.

Blokktelefonsystemet er bygd slik at det ved oppringing fra blokktelefon til fjernstyringsoperatøren eller omvendt, ikke oppnås samtaleforbindelse før motringing har funnet sted. Mellom blokktelefonene ved stasjonens hovedsignaler og blokktelefonen ved stasjonens stillerapparat oppnås forbindelse uten motringing.

22. Ringing fra blokktelefon skjer ved å slå det apparats nummer som det ringes fra. Enkelte strekninger er utstyrt med blokktelefoner hvor oppringing skjer automatisk når mikrotelefonen tas ut.

Når fjernstyringsoperatøren blir oppringt, får han optisk merking på et nummertablå som angir det apparats nummer som det ringes fra. Fjernstyringsoperatøren må så slå vedkommende apparats nummer for at samtaleforbindelse skal oppnås.

Når fjernstyringsoperatøren skal ringe en blokktelefon, gjøres dette ved å slå vedkommende apparats nummer. Etter at fjernstyringsoperatøren har kontrollert at riktig nummer er indikert på nummertablået, legges mikrotelefonen på, og periodisk ringing starter. På vedkommende blokktelefon må så slås eget apparats nummer. Deretter må fjernstyringsoperatøren påny slå vedkommende apparats nummer for at samtaleforbindelse skal oppnås. Fra blokktelefoner hvor oppringing skjer automatisk, skjer også motringing automatisk når mikrotelefonen tas ut.

Hensikten med motringingen er at fjernstyringsoperatøren alltid skal ha fullstendig kontroll på hvilken blokktelefon han har forbindelse med.

Distriktsjefen skal bekjentgjøre for alt vedkommende personale hvilke strekninger som er utstyrt med blokktelefoner hvor oppringing/motringing skjer automatisk.

23. Blokktelefonene 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:

« 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. 106).

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/stasjon.

Tillatelse fra fjernstyringsoperatøren som sperrer strekningen/vedkommende togspor. Art. 33-34, 44, 76, 107.
Manuell kortslutning av skinnestrengene ved hjelp av kontaktmagneter.
Stoppsignalering med håndsignal.

Hånddrevne traller og mindre motortraller.

Den som fører trallen skal forespørre om toggangen. Art. 77.

Driftsformer.

Stasjonen fjernstyrt.

37. På fjernstyrt stasjon betjenes stillverket av fjernstyringsoperatøren. Når fjernstyringsoperatøren på grunn av feil ikke kan manøvrere stillverket, skal bestemmelsene om fjernstyring også brukes når fjernstyringsoperatøren betjener stillverket gjennom stillverksvakt, som på stasjonen utfører manøvreringen etter ordre fra fjernstyringsoperatøren. — Se art. 7 og 8.

Når stillverket manøvreres av fjernstyringsoperatøren, skal fjernstyringsnøkkelen sitte omvridd i nøkkelfeltet merket «Fj.styrt».

Når stillverket skal manøvreres av stillverksvakt på stasjonen, skal fjernstyringsnøkkelen tas ut av stillerapparatet 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 stillerapparatet 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.

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 rignene skal kunne frigis for skifting på sidesporet.

Ved gjennomgående sidespor ligger sporfeltet foran den sporvekselen hvor apparatskapet er plassert. I enkelte tilfelle er sporfeltet forlenget, slik at dette dekker begge (alle) sporvekslene ved sidesporet.

Frigiving av rignene er dessuten avhengig av ordre for frigiving fra fjernstyringsentralen og at en trykknapp plassert i apparatskapet trykkes inn. Skapet er låst med spesiallås.

Skifting på sidespor.

85. Togføreren skal ved ankomst til sidesporet ringe 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 derved frigitt.

Merk: Sporsperren må alltid legges av før sporvekselen 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 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».

For mekanisk frigiving av regel, se art. 87.

Innelåsing av tog på sidespor.

86. Ved enkelte sidespor er det adgang til innelåsing av tog. Det forholderes som nevnt i art. 85. Når toget er kjørt inn på sidesporet, legges sporveksel og sporsperre i normalstilling og fjernstyringsoperatøren underrettes. Deretter sender fjernstyringsoperatøren ordre for «Kunstig togpassering» for å få linjeblokken i normalstilling.

Når utkjøring skal finne sted, skal togføreren ringe fjernstyringsoperatøren og anmode om frigiving av reglene som nevnt for skifting inn på sidesporet.

Betingelsen for frigiving ved utkjøring fra sidesporet er at linjeblokken er i normalstilling og at blokkstrekningen(e) mellom tilliggende stasjoner er fri(e). Dessuten må den stasjon, som sidesporet er underlagt med hensyn til ordresending, ikke være koplet på gjennomgangsdrift.

Grener sidesporet ut fra blokkstrekning som er begrenset av blokkpost, må i tillegg tilliggende sporfelt mellom innkjørhovedsignal og utkjørhovedsignal(er) på den stasjon sidesporet er underlagt, være fri(e). Videre må vedkommende utkjørhovedsignaler på de tilliggende stasjoner vise «Stopp».

Ved frigiving for utkjøring fra slike sidespor, innstilles linjeblokken (automatisk) og blokksignalene tennes samtidig med at sidesporet frigis. Hvis toget etter utkjøring ikke skal kjøre forbi blokkposten, skal fjernstyringsoperatøren sperre strekningen før sidesporet frigis slik at linjeblokken ikke innstilles.

Mekanisk frigiving av regel på sidespor.

87. Når regel på grunn av feil eller strømstans ikke kan frigis elektrisk, kan frigiving foregå mekanisk ved hjelp av en spesiell nøkkel, frikoplingsnøkkel.

Frikoplingsnøkkelen oppbevares i spesiell holder i samme skap som trykknapp for frigiving.

Frikoplingsnøkkelen skal bare brukes etter innhentet tillatelse fra fjernstyringsoperatøren.

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 slike has for hånden. Dessuten skal vedkommende sette opp stoppsignaler som bestemt i Sir. § 236. Hvis det has visshet for at tog ikke 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, sperre hovedsignalene i «Stopp» ved å benytte nødbryter, som er plassert i hver ende av stasjonen og på stasjonsbygningen. Deretter gis underretning til fjernstyringsoperatøren 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 togbetjening 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/stasjonsnavn og spornummer.
- 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 den strekning/det togspor hvor arbeidet skal iverksettes.

Når den ansvarshavende tjenestemann har mottatt melding fra fjernstyringsoperatøren om at strekningen/sporet er sperret, skal han på begge sider av arbeidsstedet:

- a) Kortslutte skinnestrengene med kontaktmagneter.
- b) Sette opp stoppsignal på minst 300 m avstand, eventuelt mellom skinnene i vedkommende togspor ved middel mot annet togspor.

Når arbeidet er avsluttet og linjen/sporet igjen er klar(t) for tog, skal den ansvarshavende tjenestemann:

- a) Fjerne stoppsignalene.
- b) Fjerne kontaktmagnetene.
- c) Underrette fjernstyringsoperatøren om at linjen/sporet igjen er klar(t) for tog.

For ethvert arbeid gjelder at linjen/sporet skal være meldt klar(t) 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 gjelder ikke på fjernstyrt strekning.

108. (Reservennummer.)

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 satt ut av bruk eller ikke.

142. Distriktsjefen bestemmer hvorledes ordrer om toggangen skal fordeles når fjernstyringen settes ut av bruk.

143. 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.

144. Når det oppstår feil ved fjernstyringen eller ved stillverket på fjernstyrt stasjon og feilen er av en slik art at fjernstyringsoperatøren finner å måtte sette fjernstyringen ut av bruk på stasjonen, skal han, i samsvar med distriktsjefens instruks, beordre togekspeditør til å betjene stasjonen.

145. Før stasjonens stillverk koples inn for betjening av togekspeditør (se art. 38), skal togekspeditøren ved henvendelse til fjernstyringsoperatøren orientere seg om toggangen.

146. Når fjernstyringen settes ut av bruk på en stasjon, og den ene eller begge nabostrekningene 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 i bruk, skal togframføringen over vedkommende strekning foregå etter de vanlige bestemmelser for strekning med automatisk linjeblokk.

148. Når fjernstyringen er satt ut av bruk, går blokktelefonene ved ubetjente stasjoner, ved blokkposter og ved sidespor på linjen, fortsatt til fjernstyringsoperatøren. (Se art. 24.)

Ved oppringing fra togbetjeningen i tog som har stoppet foran hovedsignal som ikke viser «Kjør» ved ubetjent stasjon eller blokkpost (se trykk 405.1 art. 249), skal togbetjeningens henvendelse og vedkommende togekspeditørs forholdsordre formidles av fjernstyringsoperatøren.

149. Ved skifting på sidespor skal det forholdes som bestemt i art. 85. Før fjernstyringsoperatøren frigir sidesporet eller gir tillatelse til bruk av frikoplingsnøkkelen (se art. 87), skal han konferere med togekspeditøren på nærmeste betjente stasjon på hver side av sidesporet om skifting kan foretas.

Når fjernstyringsoperatøren etter endt skifting har tatt tilbake frigivningen og det has kontroll på rigelen(e), skal han meddele togekspeditørene dette, eventuelt at sporsperren(e) og sporvekselen(e) ved sidesporet er lagt tilbake i normalstilling og frikoplingsnøkkelen er satt tilbake på plass.

*Både fjernstyringen og den automatiske linjeblokk
ute av bruk.*

150. Når det oppstår feil ved den automatiske linjeblokken og feilen er av en slik art at fjernstyringsoperatøren finner å måtte sette fjernstyringen og den automatiske linjeblokken ut av bruk, skal han beordre togekspeditør(er) til å betjene stasjonen(e) på den berørte strekning i den utstrekning dette er nødvendig.

Togframføringen skal i slike tilfelle skje etter de vanlige bestemmelser for strekning u t e n linjeblokk.

Ved skifting på sidespor forholdes som foreskrevet i art. 149.



Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedadministrasjonen



SIKKERHETSBESTEMMELSER
for
FJERNSTYRING
(FJS)

Rettelsesblad nr. 3.

Gjelder f. o. m. 28. mai 1978.

Følgende rettelsers foretas:

Innholdsfortegnelsen og sidene merket 1—15/16—18, 24—30/31—34, 39—42/43—46, 47—50/51—60, 61—63/64—65, 65—70/71—80, 84—85/85—87, 87—100/101—105, 109—116/117—120, 121—127/127—140 og 156—157/— tas ut og erstattes med vedlagte nye innholdsfortegnelse og sidene merket 1—15/16—18, 24—30/31—34, 39—42/43—47, 47—50/51—60, 61—63/63—65, 65—70/71—80, 84—85/85—87, 87—100/101—105, 109—115/116—120, 121—127/127—140 og 156—157/—.



INNHold

	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
II. <i>Anlegg og teknisk utrustning i forbindelse med fjernstyringen.</i>	
Anlegg i forbindelse med fjernstyringen	16
Isolert skjøt og isolert sporfelt	17
Stillverk på stasjonene	18
Automatisk linjeblokk	19
Fjernstyringssentral	20
Blokktelefoner	21-24
Markering av fjernstyrt strekning	25
III. <i>Fjernstyring.</i>	
Hovedprinsippet ved fjernstyringen	31
Togs sikring på fjernstyrt strekning.	
Sperring gjennom togs aksler	32
Sperring ved kontaktmagneter	33
Sperring fra fjernstyringssentralen	34
«Stopp» fra hovedsignal ved nødbryter	35
Anvendelse av sikringsmåter	36
Driftsformer.	
Stasjonen fjernstyrt	37
Stasjonen betjent av togekspeditør	38
Gjennomkoplet, ikke fjernstyrt stasjon	39
Togframføring.	
Særlige bestemmelser for fjernstyringsoperatøren	41-48
Særlige bestemmelser for togpersonalet	51-56
Bestemmelser for kjøring forbi hovedsignal som ikke viser «Kjør» ..	61-69
Særlige bestemmelser for stillverksvakt	71-73
Særlige bestemmelser for linje- og elektropersonalet	76-78
Lokal omlegging av sporveksler.	
Omlegging ved lokalomstiller	81
Omlegging ved hjelp av sveiv	82
Mekanisk frigiving av rigel og samlelås	83

Bestemmelser vedrørende sidespor på linjen.	
Sikring av sidespor	84
Skifting på sidespor	85
Innelåsing av tog på sidespor	86
Mekanisk frigiving av rigel på sidespor	87
IV. <i>Unntak fra og tillegg til Sikkerhetsreglementet (Sir.)</i>	101-133
V. <i>Fjernstyringen ute av bruk.</i>	
Generelt	141-143
Bare fjernstyringen ute av bruk	144-149
Både fjernstyringen og den automatiske linjeblokken ute av bruk	150
VI. <i>Instruks for stillverksvakt.</i>	
Innkopling av stillverket	151
Utkopling av stillverket	152
VII. <i>Feil og uregelmessigheter.</i>	
Melding om feil	156
Reparasjons- og vedlikeholdsarbeider	157

I. Begrepsforklaringer.

1. *Fjernstyring* (Fjs) er en elektroteknisk anordning som muliggjør at bestemte gjøremål i forbindelse med togenes framføring, som ellers er pålagt togekspeditør, kan utføres fra en fjernstyringssentral.

2. *Fjernstyrt strekning* (Fj.str) omfatter de fjernstyrte stasjoner, linjen mellom disse og linjen fram til grensestasjon.

3. *Fjernstyringssentral* har manøvreringsapparat og indikeringstablå for den fjernstyrte strekning, samt telefonforbindelse med stasjonene, sidesporene på linjen og hovedsignalene på strekningen.

4. *Fjernstyringsoperatør* (Fjo) er den som etter særskilt godkjenning betjener fjernstyringssentralen.

5. *Fjernstyrt stasjon* (Fj.st) er betjent stasjon hvor fjernstyringsoperatøren utfører gjøremål som ellers er pålagt togekspeditøren.

På fjernstyrt stasjon betjenes stillverket av fjernstyringsoperatøren, og manøvreres ved elektriske «ordrer» fra fjernstyringssentralen eller av stillverksvakt.

6. *Grensestasjon* (Gr.st) er stasjon som ikke er fjernstyrt, men som grenser til fjernstyrt(e) strekning(er).

Når togekspeditør ikke tjenstgjør på grensestasjon, betraktes stasjonen som fjernstyrt for tog som kjører på fjernstyrt strekning.

7. *Stillverksvakt* er den som etter telefonisk ordre fra fjernstyringsoperatøren manøvrerer stillverket på fjernstyrt stasjon. Er vedkommende godkjent til å betjene stillverket, kan han, etter ordre fra fjernstyringsoperatøren, manøvrere stillverket selvstendig i den utstrekning fjernstyringsoperatøren bestemmer.

8. *Stasjonsmanøvrering* vil si at stillverket på fjernstyrt stasjon manøvreres av stillverksvakt.

9. *Gjennomgangsdrift* vil si automatisk signalstilling i stasjonens hovedtogspor.

10—15. (Reservenummer.)

II. Anlegg og teknisk utrustning i forbindelse med fjernstyringen.

16. Fjernstyringen er i det vesentlige basert på

- stillverk på stasjonene,
- automatisk linjeblokk,
- fjernstyringssentral,
- blokktelefoner.

Isolert skjøt og isolert sporfelt.

17. På stasjonene og 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 skjøtene anvendes materiale som hindrer dette. En slik skjøt kalles isolert skjøt.

Deler av spor (skinnestreg) som er avgrenset på 2 eller flere steder ved isolerte skjøter, kalles isolerte sporfelt.

Stillverk på stasjonene.

18. Stillverket på stasjonene betjenes etter særskilt instruks.

Ved sikring av innkjørtogvei på stasjon på enkeltsporet strekning, med stillverk som er utført for manøvrering fra fjernstyringssentralen, gis samtidig ytterste sentralstilte sporveksel i stasjonens andre ende impuls for omlegging til stilling til annet togspor («avledende stilling»).

Når stillverket manøvreres fra fjernstyringssentralen, vil det, når innkjørtogvei er sikret, ikke kunne sikres innkjørtogvei for motsatt kjøreretning, eller utkjørtogvei fra annet spor for samme kjøreretning, før et tidsrelé har gått ut en fast innstilt tid (30—90 sekunder). Tidsreléet starter idet innkjørtogveien utløses. (Under kryssing vil derfor innkjørhovedsignalet ikke kunne vise «Kjør» for det tog som skal kjøre sist inn på stasjonen før 30—90 sekunder etter at innkjørtogveien for det første tog er utløst.)

Høye: skiftesignaler, oppsatt i forbindelse med utkjørhovedsignal, kan bare vise signal 42 «Skifting tillatt». Når signal 42 ikke skal vises, er signalene slokt.

Driftsform:

Telefonforbindelse:

1. Fjernstyringen i bruk.

- a. Fjernstyrt stasjon (herunder fjernstyrt stasjon under stasjonsmanøvrering samt grensestasjon hvor togekspeditør ikke tjenstgjør)

Alle telefoner til fjernstyringsoperatøren.

- b. Grensestasjon hvor togekspeditør tjenstgjør

Telefon ved innkjørhovedsignal til togekspeditøren.
Telefon ved utkjørhovedsignal til fjernstyringsoperatøren.

2. Fjernstyringen ute av bruk over en strekning.

- a. Betjent stasjon

Alle telefoner på stasjonen til togekspeditøren.

- b. Ikke betjent stasjon

Alle telefoner til fjernstyringsoperatøren.

Blokktelefonene ved blokksignalene og sidesporene på linjen har alltid forbindelse til fjernstyringsoperatøren.

Markering av fjernstyrt strekning.

25. Den strekning som vanligvis er fjernstyrt, er markert med skilter med tekst «FJS begynner» henholdsvis «FJS slutter». Skiltene har blå bunn. Teksten er gul og lysreflekterende.

Skiltene settes opp på utkjørhovedsignalenes, henholdsvis innkjørhovedsignalenes master til/fra fjernstyrt strekning.

26—30. (Reservennummer.)

*Rettelsesblad nr. 3.
Gjelder f.o.m. 28. mai 1978.*

III. Fjernstyring.

Hovedprinsippet ved fjernstyringen.

31. Hovedprinsippet ved fjernstyringen er at togene framføres på signaler, og at betjening ved stasjonene vanligvis ikke deltar i den sikkerhetsmessige avvikling av toggangen.

Når hovedsignal som gjelder for vedkommende spor/blokkstrekning viser «Kjør», skal toget kjøre dersom alt for øvrig er klart.

Når hovedsignal ikke viser «Kjør», skal det forholdes som bestemt i art. 61—69.

Togs sikring på fjernstyrt strekning.

Sperring gjennom togs aksler.

32. Togenes framføring sikres ved automatisk linjeblokk, slik at hovedsignal ikke kan vise «Kjør» når skinnene er elektrisk forbundet med hverandre gjennom akslene på rullende materiell.

Sperring ved kontaktmagneter.

33. Hovedsignalene kan sperres ved hjelp av kontaktmagneter (se trykk 405.1), slik at signal, som gjelder til spor/blokkstrekning hvor kontaktmagneter er påsatt, ikke kan vise «Kjør».

Alle stasjoner, og linje- og elektropersonale under arbeid på linje/stasjon, skal være utstyrt med kontaktmagneter.

Når kontaktmagneter nyttes, skal fjernstyringsoperatøren underrettes.

Sperring fra fjernstyringssentralen.

34. Hovedsignalene kan sperres fra fjernstyringssentralen, slik at signal som gjelder til sperret spor/blokkstrekning ikke kan vise «Kjør».

Gjennomkoplet ikke fjernstyrt stasjon.

39. Hvis stasjonen ikke skal være betjent og den ikke skal fjernstyres, betjenes stiller med trykknapp for gjennomgangsdrift til «Aut.», stilleren for blokktelefon legges i normalstilling og fjernstyringsnøkkelen settes inn i nøkkelfeltet og vris om. Ved slik gjennomkopling stilles signalene automatisk i stasjonens hovedtogspor, og gjennomkoplingen kan oppheves 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 vises riktig indikering på indikeringstablået i fjernstyringssentralen.

I togmeldingsboka skal det i merknadsrubrikken angis når fjernstyringen settes ut av bruk og når stasjonen igjen gis over til fjernstyringssentralen. Fjernstyringsoperatørens og togekspeditørens signatur skal angis.

40. (Reservennummer.)

Togframføring.

Særlige bestemmelser for fjernstyringsoperatøren.

41. Fjernstyringsoperatøren skal betjene manøvreringsapparatet i fjernstyringssentralen etter spesiell instruks.

42. For de fjernstyrte stasjoner skal fjernstyringsoperatøren overta de gjøremål som ellers er pålagt togekspeditøren for så vidt angår toggangen.

Fjernstyringsoperatøren kan på eget ansvar foreta nødvendige endringer i togenes rekkefølge, iverksette kjøring av ekstra forspannlokomotiv, hjelpelokomotiv, løslokomotiv og kipptog og avvike fra dobbeltsporet drift på den fjernstyrte strekning.

43. Fjernstyringsoperatøren skal underrette togekspeditøren på grensestasjon før iverksettelse av forføyninger som har innvirkning på toggangen på strekningen mellom grensestasjon og nærmeste fjernstyrte stasjon (kryssingsforandringer og endringer i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning, arbeid på linjen (herunder linjebrudd og strømbuud) o. l.). Tokekspeditøren skal notere disse underretninger i togmeldingsboka.

Ved kryssingsforandringer og endringer i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning, skal fjernstyringsoperatøren lese opp tognumrene i den rekkefølge togene skal kjøre. Tokekspeditøren skal notere tognnumrene i togmeldingsboka og gjenta rekkefølgen.

44. Fjernstyringsoperatøren skal sperre berørt blokkstrekning/togspor som bestemt i art. 34

- før han gir tillatelse til iverksettelse av arbeider på linjen og på stasjon,
- når han mottar underretning om at linjen/togspor er ufarbar(t),
- 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 frigir for skifting på fjernstyrt stasjon, frigir han samtidig for lokal omlegging av sporvekslene (se art. 81). Ved slik frigiving sperres hovedsignalene på stasjonen slik at disse ikke kan vise «Kjør», høye skiftesignaler viser signal 42 «Skifting tillatt», og dvergsignaler viser signal 46 «Frigitt for lokal skifting». Fjernstyringsoperatøren skal kontrollere at alle hovedsignalene viser «Stopp». Hvis innkjørhovedsignal ikke viser «Stopp», skal skifting ikke foretas.

Fjernstyringsoperatøren skal ikke frigi for skifting uten etter anmodning fra skiftebetjeningen fra vedkommende stasjon, og han skal konferere med skiftebetjeningen før frigivingen tas tilbake.

46. Fjernstyringsoperatøren skal føre inn ekstratog og andre spesielle forføyninger i egen bok og tegne inn nye ruter på den grafiske rutetabell. Disse anførsler må gjøres nøyaktig, slik at fjernstyringsoperatøren til enhver tid har full oversikt over toggangen.

47. Når det oppstår feil ved fjernstyring, sikringsanlegg, linjeblokk eller veisignal-/veibomanlegg, skal fjernstyringsoperatøren straks underrette stillverksmesteren og fylle ut blankett 001.430.04, «Melding om feil ved sikringsanlegg» (se art. 156).

Når fjernstyringsoperatøren ikke kan manøvrere stillverket på fjernstyrt stasjon på grunn av feil, kan han beordre stillverksvakt til å utføre manøvreringen (se art. 7 og 8).

Når det er feil ved linjeblokken, eller fjernstyringsoperatøren av annen grunn finner det nødvendig, kan han, i samsvar med distriktsjefens instruks, beordre togekspeditør til å tjenstgjøre på stasjonen(e). Se avsnitt V.

48. Fjernstyringsoperatøren skal konferere med fjernstyringssentral/togledelse for tilstøtende strekning angående toggangen, spesielle forføyninger og andre spørsmål av betydning for trafikkavviklingen.

49—50. (Reservennummer.)

51—60

Særlige bestemmelser for togpersonalet.

51. Når hovedsignal som gjelder til vedkommende spor/blokkstrekning viser «Kjør», skal toget kjøre dersom alt for øvrig er klart.

52. Når tog har stoppet på grunn av lokomotivskade eller andre årsaker, skal togføreren snarest mulig underrette fjernstyringsoperatøren om hvor lenge oppholdet antas å ville vare, og om hvilken assistanse som anses påkrevd. Under oppholdet skal en av togpersonalet så vidt mulig ha vakt ved telefon. Ellers følges bestemmelsene i trykk 427.

53. TOgføreren skal snarest underrette fjernstyringsoperatøren dersom togets opphold på fjernstyrt stasjon må overskrides med mer enn 5 minutter på grunn av ekspedisjon til toget.

54. TOgføreren kan unntaksvis beordre en annen av togpersonalet til å underrette fjernstyringsoperatøren, og motta forholdsordre.

55. Når tog skifter på fjernstyrt stasjon, skal togføreren være skifteleder hvis ikke distriktsjefen har bestemt noe annet.

Hvis praktiske grunner tilsier det, kan togføreren beordre en av togets konduktører til å være skifteleder.

56. BliR en sporveksel kjørt opp, skal dette straks meldes til fjernstyringsoperatøren, og skriftlig rapport sendes distriktsjefen.

Inntil sporvekselen er undersøkt av stillverks- og baneavdelingen, skal togene stoppe og togbetjeningen skal kontrollere sporvekselen.

57—60. (Reservennummer.)

Bestemmelser for kjøring forbi hovedsignal som ikke viser «Kjør».

61. Når hovedsignal på fjernstyrt stasjon og ved blokkpost ikke viser «Kjør», skal toget stoppe foran signalet, og lokomotivføreren eller togføreren skal, etter høyst 2 minutter ved innkjørhoved- og blokksignalene, og etter ca. 5 minutter ved utkjørhovedsignalene, ringe fjernstyringsoperatøren og innhente forholdsordre. Lokomotivføreren og togføreren skal på forhånd konferere om hvem som skal ringe.

Den som ringer skal oppgi

- tittel og navn,
- tognummer,
- signalets eller telefonapparatets nummer.

Når lokomotivføreren ringer ved utkjørhovedsignal, skal han meddele togføreren fjernstyringsoperatørens kjøreordre, enten muntlig eller ved signal 87. Når ordren meddeles muntlig, skal togføreren gjenta denne.

Når togføreren ringer, skal han alltid meddele lokomotivføreren fjernstyringsoperatørens kjøreordre. Lokomotivføreren skal gjenta denne.

Avgangsignal må ikke gis før fjernstyringsoperatørens kjøreordre er mottatt.

62. Når fjernstyringsoperatøren mottar beskjed om at hovedsignal ikke viser «Kjør», skal han forsøke å finne årsaken ved å

- kontrollere på indikeringstablået at de foretatte manøvreringene er riktig utført,
- undersøke om tog, skift eller annet bevirker at signalet ikke viser «Kjør»,
- kople inn «totalindikering».

63. Før fjernstyringsoperatøren gir ordre om å kjøre forbi innkjørhovedsignal som ikke viser «Kjør», skal han forvise seg om at det ikke er noe til hinder for at toget kjører inn på stasjonen.

Ordren skal ha slik ordlyd:

«Kontroll av innkjørtogveien ikke i orden. Forsiktig innkjøring av tog til spor nr. i stasjon.

N. N. Fjo».

Toget skal stoppe foran første sporveksel og innkjørtogveien kontrolleres. Er innkjørtogveien klar, kan toget kjøre videre inn på stasjonen. Kjørehastigheten skal ikke overstige 10 km pr. time.

Ordre om kjøring forbi innkjørhovedsignal gjelder fram til utkjørhovedsignalet, hvor ny kjøretillatelse skal innhentes dersom heller ikke dette signal viser «Kjør».

64. Før fjernstyringsoperatøren gir ordre om å kjøre forbi utkjørhovedsignal eller blokksignal som ikke viser «Kjør», skal han forvisse seg om at strekningen fram til nærmeste fremadliggende stasjon er klar ved å bringe på det rene hvor det tog som uansett kjøreretning, sist kjørte over strekningen, og hvor det første tog i motsatt kjøreretning befinner seg. Fjernstyringsoperatøren må under slike undersøkelser være spesielt oppmerksom på kryssingsforandringer eller endringer i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning.

Fjernstyringsoperatøren kan i slike tilfelle ikke stole på indikeringene på indikeringstablået, men skal forvisse seg om hvor togene befinner seg ved samtale med lokomotivfører eller togfører i vedkommende tog.

Antar fjernstyringsoperatøren at nærmest forangående tog i samme kjøreretning har forlatt den fjernstyrte strekning eller at tog i motsatt kjøreretning ikke har kommet inn på denne, skal han innhente bekreftelse på dette fra togekspeditøren på grensestasjonen.

Lokomotivføreren eller togføreren, eller togekspeditøren, skal gi opplysning om toget medfører alle vognene.

Ordren om kjøring forbi utkjørhovedsignal og blokksignal som ikke viser «Kjør», gjelder fram til innkjørhovedsignalet ved nærmeste fremadliggende stasjon og skal ha slik ordlyd:

«Klart for tog til innkjørhovedsignal ved
Forsiktig kjøring

N. N. Fjo»,

eller:

«Klart for tog til innkjørhovedsignal ved
forbi blokksignal.. ved blokkpost. Forsiktig kjøring.

N. N. Fjo».

Utkjørtogveien skal kontrolleres. Er utkjørtogveien klar, kan toget kjøre ut fra stasjonen. Kjørehastigheten skal ikke overstige 10 km pr. time.

65. Når innkjørhovedsignal på grensestasjon ikke kan vise «Kjør», skal det forholdes som bestemt i trykk 401.

Kan utkjørhovedsignal som gjelder til fjernstyrt strekning, ikke vise «Kjør», skal togekspeditøren ringe fjernstyringsoperatøren og innhente forholdsordre.

Etter at fjernstyringsoperatøren har foretatt den kontroll som er foreskrevet i art. 64, mottar togekspeditøren fjernstyringsoperatørens kjøreordre, som meddeles togbetjeningen på blankett 001.551. 25 pkt. c, påført fjernstyringsoperatørens navn. Videre skal togekspeditøren fylle ut blankettens pkt. a og underskrive denne.

Har utkjørhovedsignal vært stilt til «Kjør» for vedkommende tog, men allikevel ikke viser «Kjør» når toget kommer til signalet, skal det forholdes som bestemt i art. 61—62 og 64. Oppringing skal i slike tilfelle foretas uten opphold. Før fjernstyringsoperatøren gir ordre om å kjøre forbi signalet, skal han konferere med togekspeditøren for om mulig å få brakt på det rene årsaken til at signalet ikke viser «Kjør».

66. Tog, som har fått ordre om kjøring forbi utkjørhovedsignal eller blokksignal som ikke viser «Kjør», skal på linjen, fram til første hovedsignal som viser «Kjør», ikke kjøre med større hastighet enn at det kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktige del av sporet, høyst 30 km pr. time. Toget må framføres med skjerpet oppmerksomhet fra togbetjeningens side, særlig over uoversiktige strekninger og foran sporveksler, for i tilfelle å kunne stoppe hurtigst mulig.

67. Når tog har stoppet foran hovedsignal som ikke viser «Kjør» og det ikke fås svar i telefonen, kan toget etter togførers ordre kjøre forbi innkjørhoved- og blokksignal etter 20 minutter. Toget må derimot ikke kjøre forbi et utkjørhovedsignal som ikke viser «Kjør», uten at kjøreordre er mottatt fra fjernstyringsoperatøren.

68. Fjernstyringsoperatøren skal notere hvilke tog og signaler han gir kjøreordre for, slik at han til enhver tid har kontroll med hvor de enkelte tog befinner seg.

69. Når fjernstyringen er satt ut av bruk, skal det forholdes som bestemt i art. 147—148 og 150 når hovedsignal ikke viser «Kjør».

70. (Reservennummer.)

71—80

Særlige bestemmelser for stillverksvakt.

71. Stillverksvakten er direkte underordnet fjernstyringsoperatøren og skal manøvrere stillverket slik fjernstyringsoperatøren gir ordre om (se art. 7).

72. Stillverksvakten må under manøvrering av stillverket nøye følge «Instruks for stillverksvakt». Hvis alle hovedsignaler ikke viser «Stopp» når fjernstyringsnøkkelen tas ut av stillerapparatet, skal stillverksvakten ringe fjernstyringsoperatøren og avtale hvordan det skal forholdes.

73. Stillverksvakten bestemmer, etter konferanse med skiftebetjeningen, om sporvekslene under skifting skal legges om med lokalomstiller eller fra stillerapparatet. (Se art. 81.)

Frigriving for lokal omlegging skal ikke tas tilbake før etter konferanse med skiftebetjeningen.

74—75. (Reservennummer.)

Særlige bestemmelser for linje- og elektropersonalet.

76. Linje- og elektropersonalet skal, under arbeid på linje/stasjon, alltid være utstyrt med kontaktmagneter for å sikre arbeider og linjebrudd eller annen fare. (Se art. 33 og 36.)

Når kontaktmagneter nyttes, skal fjernstyringsoperatøren underrettes.

77. Linje- og elektropersonalet skal skaffe seg opplysning om toggangen ved å forespørre fjernstyringsoperatøren.

78. Inspeksjon av spor, sporveksler og sikkerhetsanordninger på fjernstyrte stasjoner, skal utføres av linjepersonalet (se art. 112).

79—80. (Reservennummer.)

Bestemmelser vedrørende sidespor på linjen.

Sikring av sidespor.

84. Sidesporene på linjen er sikret med elektrisk rigel, som er i avhengighet til linjeblokken.

Umiddelbart foran sporvekselen til sidesporet er det i hovedsporet innlagt et kort, isolert sporfelt som må være belagt for at rignene skal kunne frigis for skifting på sidesporet. Ved gjennomgående sidespor ligger sporfeltet foran den sporvekselen hvor apparatskapet er plassert. I enkelte tilfelle er sporfeltet forlenget, slik at dette dekker begge (alle) sporvekslene ved sidesporet.

Frigiving av rignene er dessuten avhengig av ordre for frigiving fra fjernstyringsentralen og at en trykknapp i apparatskapet trykkes inn. Skapet er låst med spesiallås.

Skifting på sidespor.

85. Når toget kommer til sidesporet, skal togføreren ringe fjernstyringsoperatøren og be om frigiving av rignene slik:

«Dette er togføreren i tog Kan rignene for sidespor frigis for skifting?»

Fjernstyringsoperatøren svarer:

«Rignene frigis nå»,

og sender ordre for frigiving.

Togføreren trykker samtidig inn trykknappen, og rignene blir frigitt.

Merk: Sporsperren må alltid legges av før sporvekselen 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 fjernstyringsoperatøren og gi slik melding:

«Dette er togføreren i tog Sporsperren(e) og sporvekselen(e) ved sidespor ligger i normalstilling. Frigiving kan tas tilbake.»

Fjernstyringsoperatøren sender så ordre for tilbaketaing av frigiving. Når fjernstyringsoperatøren har kontroll på at frigivingen er tatt tilbake, svarer han:

«Rett».

Om frigiving av rigel med frikoplingsnøkkel, se art. 87.

Innelåsing av tog på sidespor.

86. Ved enkelte sidespor kan tog låses inne mens andre tog kjører i hovedsporet. For kjøring inn på sidesporet forholdes som bestemt i art. 85.

Når toget er kjørt inn på sidesporet, legges sporveksel og sporsperre i normalstilling og fjernstyringsoperatøren underrettes. Deretter sender fjernstyringsoperatøren ordre for «Kunstig togpassering» for å få linjeblokken i normalstilling.

Når toget skal kjøre ut fra sidesporet, skal togføreren ringe fjernstyringsoperatøren og be om frigiving av riglene som bestemt for skifting på sidesporet.

For at riglene skal kunne frigis før kjøring ut fra sidesporet, må linjeblokken ikke være innstilt og blokkstrekningen(e) mellom tilliggende stasjoner være fri(e). Dessuten må den stasjon, som sidesporet er underlagt med hensyn til ordresending, ikke være koplet på gjennomgangsdrift.

Grener sidesporet ut fra blokkstrekning som er begrenset av blokkpost, må i tillegg tilliggende sporfelt mellom innkjørhovedsignal og utkjørhovedsignal(er) på den stasjon sidesporet er underlagt, være fri(e). Videre må vedkommende utkjørhovedsignaler på de tilliggende stasjoner vise «Stopp».

Ved frigiving for utkjøring fra slike sidespor innstilles linjeblokken, og blokk-signalene tennes, samtidig med at sidesporet frigis. Hvis toget etter utkjøring ikke skal kjøre forbi blokkposten, skal fjernstyringsoperatøren sperre strekningen etter at sidesporet er frigitt. Ordre om sperring må sendes til den stasjon som ligger på motsatt side av blokkposten, sett i forhold til sidesporet.

Mekanisk frigiving av rigel på sidespor.

87. Når rigel på grunn av feil eller strømstans ikke kan frigis fra fjernstyrings-sentralen, kan den frigis med frikoplingsnøkkel.

Frikoplingsnøkkelen oppbevares i spesiell holder i samme skap som trykkknapp for frigiving.

Frikoplingsnøkkelen skal bare brukes etter tillatelse fra fjernstyringsoperatøren.

Når frikoplingsnøkkelen tas ut av holderen, brytes strømmen for kontrollen av riglene, og hovedsignaler som gjelder til vedkommende blokkstrekning blir sperret, slik at disse ikke kan vise «Kjør».

Frigivingen skjer ved at 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 sporvekselen ligger i normalstilling og at frikoplingsnøkkelen er satt på plass i skapet, skal gis til fjernstyringsoperatøren, som kontrollerer indikeringen på indikeringstablået og svarer:

«Rett».

88—100. (Reservenummer.)

101—105

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. (Unntak fra Sir. § 3.)

På fjernstyrt stasjon tjenstgjør ikke togekspeditør.

102. (Reservennummer.)

103. (Unntak fra Sir. §§ 34, 35 og 141.)

Fjernstyringsoperatøren kan avvike fra dobbeltsporet drift uten særlig ordre.

Han leder togene med signaler, og når hovedsignal som gjelder til vedkommende blokkstrekning viser «Kjør», skal toget kjøre dersom alt for øvrig er klart.

104. (Unntak fra Sir. § 40.)

Alle ordrer som angår toggangen på noen del av fjernstyrt strekning, skal fordeles til fjernstyringssentralen.

De fjernstyrte stasjoner tilstilles ordre om innstilling av tog og kjøring av ekstratog bare i den utstrekning det har betydning for mulig ekspedisjon.

For andre ordrer som vedrører toggangen (linjebrudd, strømbrydd, m. v.), gjelder bestemmelsene i art. 107 og 127.

Ved telegramerkjennelse for trykte ordre om toggangen (rutebok, tillegg til rutebok, rutesirkulære, ekstratogrute og rutetelegram) og ved erkjennelse for telegrafiske ordre, skal vedkommende tjenestemann oppgi eget navn og signatur.

Linje- og elektropersonalet skal skaffe seg opplysning om toggangen ved å forespørre fjernstyringsoperatøren.

105. (Unntak fra Sir. § 49 pkt. 5.)

Fjernstyringsoperatøren skal underrette togekspeditøren på grensestasjon om tog som kjøres uten rute.

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. (Reservennummer.)

111. (Tillegg til Sir. § 95.)

Ved avløsning i fjernstyringsoperatørtjenesten gjelder de samme regler som for avløsning i togekspeditørtjenesten.

112. (Unntak fra Sir. § 97.)

Inspeksjon av stasjonsområdet skal, på stasjon hvor godkjent stasjonspersonale ikke er stasjonert, utføres av linjepersonalet. Hvis distriktsjefen ikke har bestemt annet, utføres inspeksjonen i forbindelse med visitasjonen av linjen for øvrig, selv om slik visitasjon ikke foretas daglig.

113. (Tillegg til Sir. § 101.)

Rullende materiell som hensettes på stasjon, skal være satt innenfor sporsperre/avledende sporveksel.

Dette gjelder ikke når materiell hensettes under skifting eller når materiellet er under stadig tilsyn.

114. (Unntak fra Sir. § 104.)

For fjernstyrt stasjon utarbeides togoppgeben av nærmere bestemt stasjon.

115. (Tillegg til Sir. § 111.)

Når skifting skal foretas på fjernstyrt stasjon, skal skiftebetjeningen ringe fjernstyringsoperatøren fra vedkommende stasjon og be om frigiving av stasjonen for skifting.

For øvrig skal det forholdes som bestemt i art. 45 (se også art. 73).

116—120

116. (Unntak fra Sir. § 114.)

Når dvergsignal, oppsatt i forbindelse med indre utkjørhovedsignal, viser signal 44 «Varsom skifting tillatt», kan toget kjøre fram til det ytre utkjørhovedsignal.

117. (Unntak fra Sir. § 115.)

Innkjørhovedsignal på fjernstyrt stasjon kan vise signal «Kjør» ubegrenset tid før tog ventes.

118. (Tillegg til Sir. § 118.)

Når stasjonsbetjening tjenstgjør på fjernstyrt stasjon, skal betjeningen, i den utstrekning den øvrige tjeneste tillater det, ha oppmerksomheten rettet mot toget under inn-/utkjøring og påse at det ikke er noe som kan hindre togets sikre gang.

119. (Unntak fra Sir. § 120.)

Det som er foreskrevet for togekspeditøren faller bort. Togføreren skal forvise seg om at togets avgangstid etter ruten er inne og at vedkommende utkjørhovedsignal viser «Kjør», i tilfelle at fjernstyringsoperatørens kjøreordre (se art. 61, 64—65) er mottatt, før avgangsignal gis.

120. (Unntak fra Sir. § 121 pkt. 2.)

Når det er av vesentlig betydning for togenes rutemessige framføring, kan fjernstyringsoperatøren bestemme at tog, unntatt tog som har stopp for av/påstigning og/eller utlevering/mottaking av gods på vedkommende stasjon, skal kjøre fra (passere) stasjon og komme til neste stasjon (herunder grensestasjon) inntil 15 minutter før rutetid uten at dette er angitt i ruten.

Bestemmelsen kommer ikke til anvendelse på hverdager i tidsrommet kl. 6.00 til kl. 18.00, heller ikke på strekning hvor det utføres arbeid/visitasjon på linjen utenom nevnte tidsrom. Ansvarshavende tjenestemann skal sørge for at fjernstyringsoperatøren blir underrettet om slik ekstraordinær tjeneste.

Ordre om kjøring før rutetid gis togbetjeningen ved signal «Kjør» fra utkjørhovedsignal for vedkommende togspor (se art. 31, 51 og 124). (På grensestasjon i tilfelle også avgangsordre (avgangsignal) fra togekspeditøren.)

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 nevnt i art. 86. 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.)

Den 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 kryssingstasjon enn den som er fastsatt i ruten, og endre rekkefølgen for tog som kjører i samme retning. Han leder togene med signaler, og når utkjørhovedsignal som gjelder for vedkommende spor viser «Kjør», skal toget kjøre fra stasjonen. Togføreren skal påse at togets avgangstid etter ruten er inne og at det for øvrig er klart før avgangssignal gis (se art. 119 og 120).

Når kryssing blir lagt fra stasjon på fjernstyrt strekning til stasjon på ikke fjernstyrt strekning, skal grensestasjonen betraktes som den opprinnelige kryssingstasjon.

Når kryssing blir lagt fra stasjon på ikke fjernstyrt strekning til stasjon på fjernstyrt strekning, skal grensestasjonen betraktes som ny kryssingstasjon.

Når rekkefølgen mellom tog som kjører i samme retning blir endret, og endringen vedrører både fjernstyrt og ikke fjernstyrt strekning, skal ordren bare angi endringen over ikke fjernstyrt strekning.

125. (Unntak fra Sir. § 139.)

Fjernstyringsoperatøren kan iverksette kjøring av hjelpelokomotiv og kipp-tog.

126. (Unntak fra Sir. § 141.)

Se art. 103.

127. (Unntak fra Sir. § 149.)

Ad pkt. 2. Distriktsjefen bestemmer i hvilken utstrekning ordren skal tilstilles stasjonene på strekningen og togbetjening utenom togbetjeningen i arbeidstogget.

127—140

Ad pkt. 5. 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.

128. (Unntak fra Sir. § 181 pkt. 8 og § 182 pkt. 2.)

Togføreren skal melde fra til fjernstyringsoperatøren gjennom første blokktelefon.

129. (Unntak fra Sir. § 183 pkt. 4.)

Tog må ikke kjøre tilbake forbi hovedsignal før togføreren har fått tillatelse til tilbakekjøringen fra fjernstyringsoperatøren eller togekspeditøren på nærmest bakenforliggende stasjon.

130. (Unntak fra Sir. § 184.)

Når tog har stoppet på linjen, skal togføreren snarest underrette fjernstyringsoperatøren om forholdet.

131. (Tillegg til Sir. § 185.)

Togføreren skal underrette fjernstyringsoperatøren om igjensetting av vogner på linjen fra første blokktelefon.

132. (Unntak fra Sir. § 248.)

Godstog, unntatt tog som har stopp for ekspedisjon, som for tilfellet har stoppet foran utkjørhovedsignal, kan, uten nærmere ordre, kjøre fra stasjonen når signalet omstilles til «Kjør». Lokomotivføreren har ansvaret for at bestemmelsene om avgangs-/passeringstid overholdes.

Togføreren og lokomotivføreren skal på forhånd konferere om hvordan det skal forholdes.

133. (Unntak fra Sir. § 273.)

Dvergsignaler, som er satt opp for å angi kort/lang togvei i togspor med indre/ytte utkjørhovedsignaler, står ikke i avhengighet til sentralstilte sporveksler under skifting og kan heller ikke vise signal 44 eller 45 under skifting.

Det samme gjelder dvergsignaler som er satt opp for å angi hvilket spor utkjørsignalet gjelder for, i de tilfelle togspor, som ikke inngår i fjernstyringen, har felles utkjørhovedsignal med togspor som inngår i fjernstyringen.

134—140. (Reservennummer.)

VII. Feil og uregelmessigheter.

Melding om feil.

156. Alle feil i tekniske anlegg på fjernstyrt strekning skal meldes fjernstyringsoperatøren.

Når det oppstår feil ved fjernstyring, sikringsanlegg, linjeblokk eller veisignal-/veibomanlegg, skal fjernstyringsoperatøren straks underrette stillverksmesteren og fylle ut blankett 001.430.04, «Melding om feil ved sikringsanlegg». Det skal fylles ut en melding for hver feil, selv om det er samme feil som gjentar seg.

Meldingen består av 3 deler (del A, B og C). Del A og B sendes stillverksmesteren omgående, mens del C beholdes som gjenskap.

Reparasjons- og vedlikeholdsarbeider.

157. Reparasjons- og vedlikeholdsarbeider ved sikringsanlegg m. m. som kan ha betydning for toggangen, må ikke påbegynnes før stillverksmontøren har avtalt med fjernstyringsoperatøren om tidspunktet når arbeidet kan ta til. Stillverksmontøren skal dessuten fylle ut melding, blankett 001.460.01, med opplysning om hva som skal koples ut og hva fjernstyringsoperatøren har å iakttå. Dette kan dikteres til fjernstyringsoperatøren som i tilfelle skal fylle ut blankett 001.460.01. Navn utveksles og påføres blankettene.

Hvis avløsning av fjernstyringsoperatører skal foregå før feilen er rettet, skal tiltredende fjernstyringsoperatør kvittere på blankett 001.460.01.

Er togekspeditør (stillverkssvakt) tilsatt, skal også han tildeles blankett 001.460.01 mot kvittering.

Når arbeidet er utført, skal stillverksmontøren underrette fjernstyringsoperatøren om hva som er utført og at arbeidet er avsluttet.

Stillverksmontøren skal sende et eksemplar av meldingen til distriktsjefen, gjennom stillverksmesteren.





401

Trykk nr. 401

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedadministrasjonen



SIKKERHETSBESTEMMELSER
for
FJERNSTYRING
(FJS)

Rettelsesblad nr. 4

Desember 1973



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 signaltbilder.

§ 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 Hovedadministrasjonens 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 Hovedadministrasjonens 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.

Når det anses påkrevet kan det settes opp et indre og et ytre innkjørhovedsignal.

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».

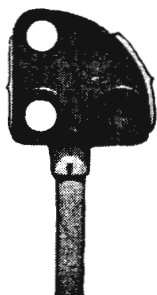


1 rødt blinklys.

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.

Signal 45 «Skifting tillatt».



2 hvite faste lys på
loddrett linje.

Signal 46 «Frigitt for lokal skifting».



1 hvitt fast lys.

Bruksbestemmelser til dvergsignal.

Signal 44, 45 eller 46 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 dvergtoerveien signal 44 eller 45.

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

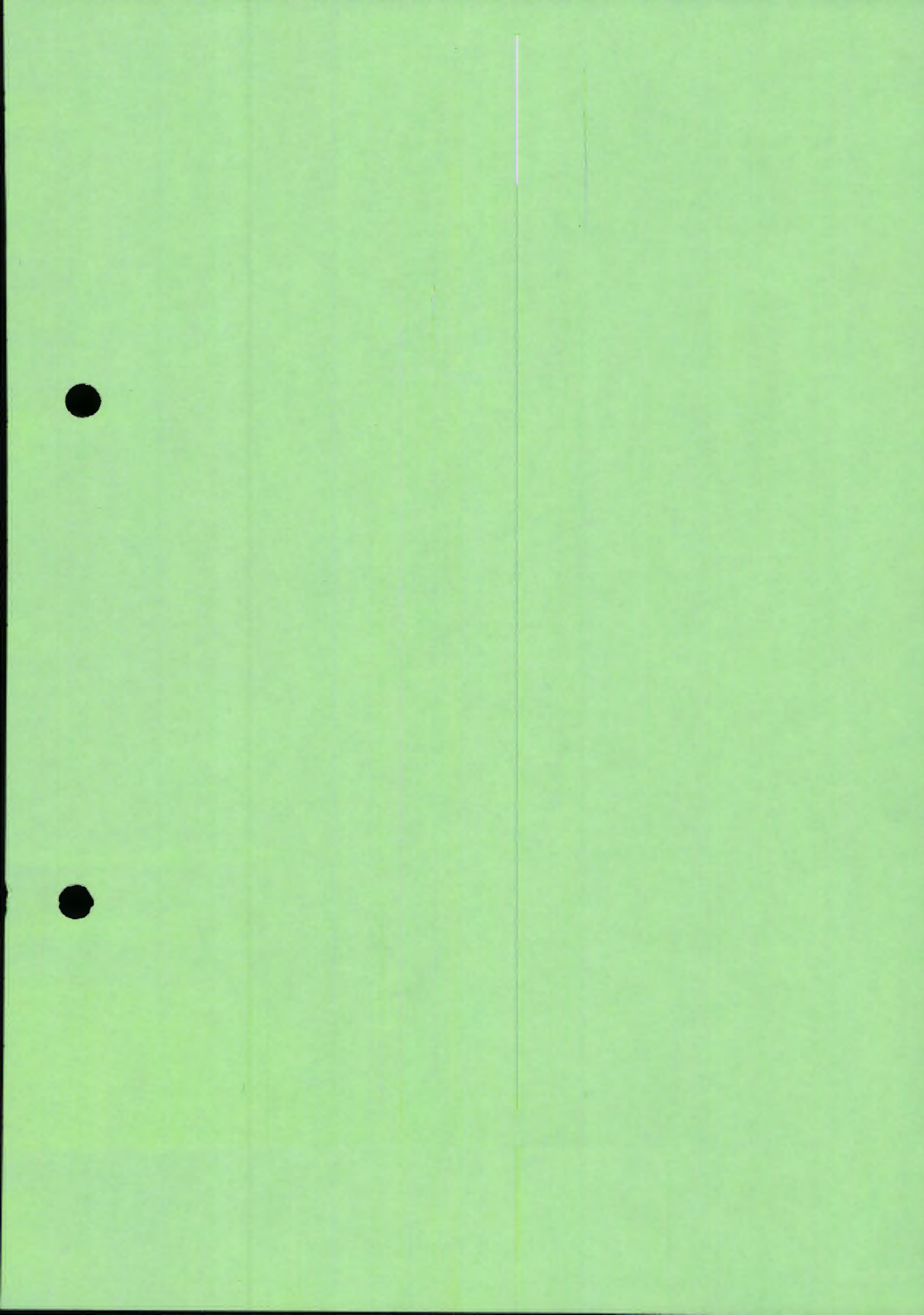
3. I forbindelse med virksom linjeblokk kan kiptog som skal skifte utenfor stasjonsgrensen, etter særlig instruks fra distriktsjefen tillates å kjøre ut fra stasjonen på signal 45.
4. Når innkjørtogvei eller utkjørtogvei er lagt ferdig for tog, viser som regel alle dvergsignaler i togveien signal 45.
5. Når dvergsignal brukes som signal for kjøring ut fra et togspor, skal det vises signal 45 når det felles utkjørhovedsignal viser signal 21 eller 22 (se § 248), selv om det for skifting bare kan vise signal 44 (se pkt. 2).
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. 10).
9. Dvergsignal satt opp på indre innkjørhovedsignals mast og viser signal 44 eller 45, opphever stoppsignal i hovedsignalet, slik at tog/skift kan kjøre inn på stasjonen (se § 257 pkt. 5).

§ 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.



Trykk 401

Bilag nr. 1

Trykt i september 1964

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedadministrasjonen



SIKKERHETSBESTEMMELSER

for

FJERNSTYRING

(FJS)

Gjelder fra og med 1. desember 1964.

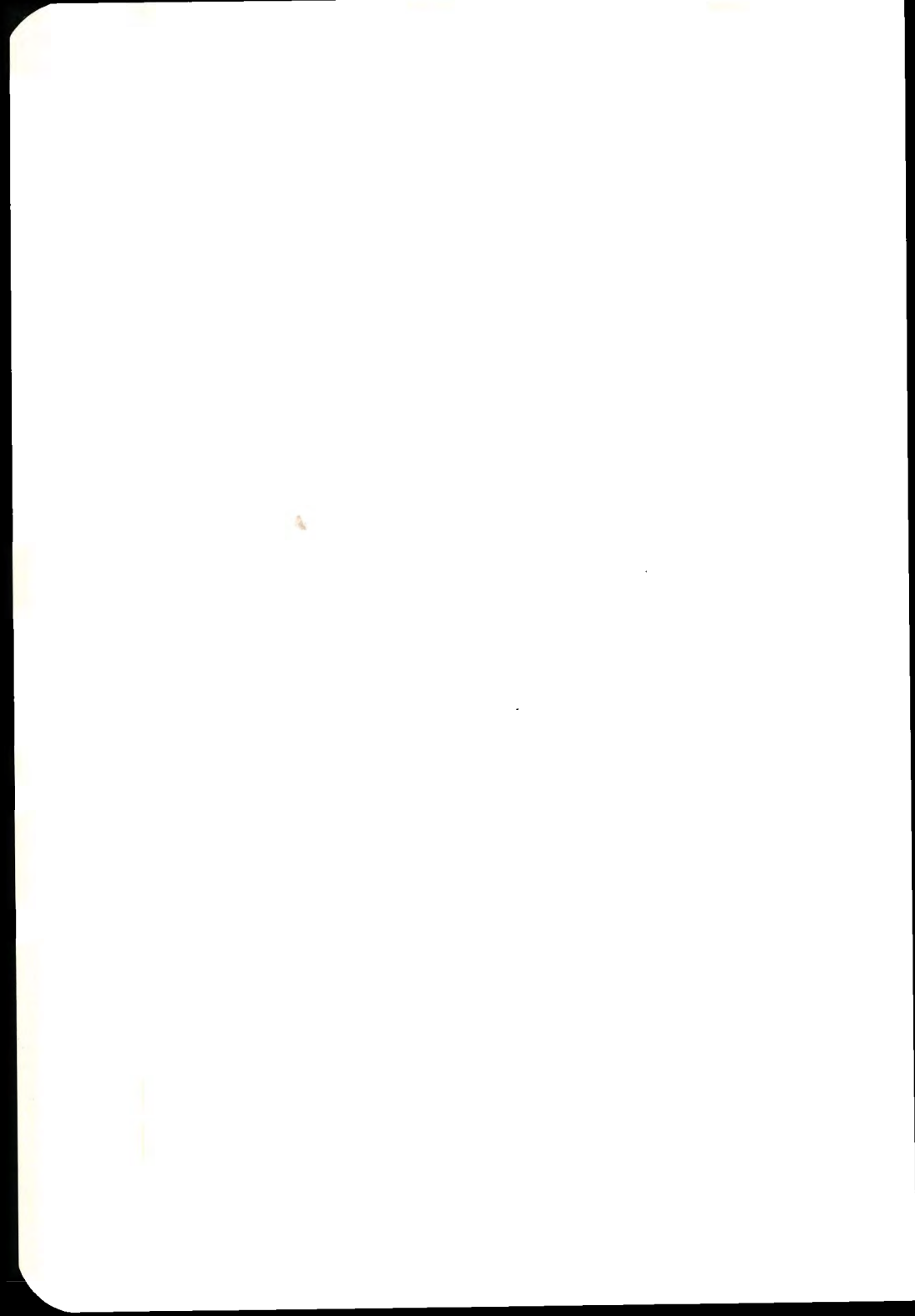
Rettelsesblad nr. 4

Gjelder f.o.m. 1. november 1981.

Følgende rettelser foretas:

Side 65-70 art. 66, rettes i 4. linje «30 km» til «40 km».

Sidene merket 1-15/16-18, 61-63/63-65 og 106-107/107-108 byttes med vedlagte tilsvarende nye sider.



I. Begrepsforklaringer.

1. *Fjernstyring* (Fjs) er en elektroteknisk anordning som muliggjør at bestemte gjøremål i forbindelse med togenes framføring, som ellers er pålagt togekspeditør, kan utføres fra en fjernstyringssentral.
2. *Fjernstyrt strekning* (Fj.str) omfatter de fjernstyrte stasjoner, linjen mellom disse og linjen fram til grensestasjonen.
3. *Fjernstyringssentral* har manøvreringsapparat og indikeringstablå for den fjernstyrte strekning, samt telefonforbindelse med stasjonene, sidesporene på linjen og hovedsignalene på strekningen.
4. *Fjernstyringsoperatør* (Fjo) er togleder som etter særskilt godkjenning betjener fjernstyringssentralen.
5. *Fjernstyrt stasjon* (Fj.st) er betjent stasjon hvor fjernstyringsoperatøren utfører gjøremål som ellers er pålagt togekspeditøren. På fjernstyrt stasjon betjenes stillverket av fjernstyringsoperatøren, og manøvreres ved elektriske «ordrer» fra fjernstyringssentralen eller av stillverksvakt.
6. *Grensestasjon* (Gr.st) er stasjon som ikke er fjernstyrt, men som grenser til fjernstyrt(e) strekning(er). Når togekspeditør ikke tjenstgjør på grensestasjon, betraktes stasjonen som fjernstyrt for tog som kjører på fjernstyrt strekning.
7. *Stillverksvakt* er den som etter telefonisk ordre fra fjernstyringsoperatøren manøvrerer stillverket på fjernstyrt stasjon. Er vedkommende godkjent til å betjene stillverket, kan han, etter ordre fra fjernstyringsoperatøren, manøvrere stillverket selvstendig i den utstrekning fjernstyringsoperatøren bestemmer.
8. *Stasjonsmanøvrering* vil si at stillverket på fjernstyrt stasjon manøvreres av stillverksvakt.
9. *Gjennomgangsdrift* vil si automatisk signalstilling i stasjonens hovedtogs-
por.
- 10-15. (Reservennummer.)

II. Anlegg og teknisk utrustning i forbindelse med fjernstyringen.

16. Fjernstyringen er i det vesentlige basert på

- stillverk på stasjonene,
- automatisk linjeblokk,
- fjernstyringssentral,
- blokktelefoner.

Isolert skjøt og isolert sporfelt.

17. På stasjonene og 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 skjøtene anvendes materiale som hindrer dette. En slik skjøt kalles isolert skjøt.

Deler av spor (skinnestreng) som er avgrenset på 2 eller flere steder ved isolerte skjøter, kalles isolerte sporfelt.

Stillverk på stasjonene.

18. Stillverket på stasjonene betjenes etter særskilt instruks.

Ved sikring av innkjørtogvei på stasjon på enkeltsporet strekning, med stillverk som er utført for manøvrering fra fjernstyringssentralen, gis samtidig ytterste sentralstilte sporveksel i stasjonens andre ende impuls for omlegging til stilling til annet togspor («avledende stilling»).

Når stillverket manøvreres fra fjernstyringssentralen, vil det, når innkjørtogvei er sikret, ikke kunne sikres innkjørtogvei for motsatt kjøreretning, eller utkjørtogvei fra annet spor for samme kjøreretning, før et tidsrelé har gått ut en fast innstilt tid (30-90 sekunder). Tidsreléet starter idet innkjørtogveien utløses. (Under kryssing vil derfor innkjørhovedsignalet ikke kunne vise «Kjør» for det tog som skal kjøre sist inn på stasjonen før 30-90 sekunder etter at innkjørtogveien for det første tog er utløst.)

Høye skiftesignaler, oppsatt i forbindelse med utkjørhovedsignal, kan bare vise signal 42 «Skifting tillatt». Når signal 42 ikke skal vises, er signalene sløkt.

Bestemmelser for kjøring forbi hovedsignal som ikke viser
«Kjør».

61. Når hovedsignal på fjernstyrt stasjon og ved blokkpost ikke viser «Kjør», skal toget stoppe foran signalet, og lokomotivføreren eller togføreren skal, etter høyst 2 minutter ved innkjørhoved- og blokksignalene, og etter ca. 5 minutter ved utkjørhovedsignalene, ringe fjernstyringsoperatøren og innhente forholdsordre. Lokomotivføreren og togføreren skal på forhånd konferere om hvem som skal ringe.

Den som ringer skal oppgi

- tittel og navn,
- tognummer,
- signalets eller telefonapparatets nummer.

Når lokomotivføreren ringer ved utkjørhovedsignal, skal han meddele togføreren fjernstyringsoperatørens kjøreordre, enten muntlig eller ved signal 87. Når ordren meddeles muntlig, skal togføreren gjenta denne.

Når togføreren ringer, skal han alltid meddele lokomotivføreren fjernstyringsoperatørens kjøreordre. Lokomotivføreren skal gjenta denne.

Avgangsignal må ikke gis før fjernstyringsoperatørens kjøreordre er mottatt.

62. Når fjernstyringsoperatøren mottar beskjed om at hovedsignal ikke viser «Kjør», skal han forsøke å finne årsaken ved å

- kontrollere på indikeringstablået at de foretatte manøvreringene er riktig utført,
- undersøke om tog, skift eller annet bevirker at signalet ikke viser «Kjør»,
- kople inn «totalindikering».

63. Før fjernstyringsoperatøren gir ordre om å kjøre forbi innkjøringshovedsignal som ikke viser «Kjør», skal han forvise seg om at det ikke er noe til hinder for at toget kjører inn på stasjonen.

Ordren skal ha slik ordlyd:

«Kontroll av innkjørtogveien ikke i orden. Forsiktig innkjøring av tog til spor nr. i stasjon.

N. N. Fjø».

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

Ordre om kjøring forbi innkjørhovedsignal gjelder fram til utkjørhovedsignalet, hvor ny kjøretillatelse skal innhentes dersom heller ikke dette signal viser «Kjør».

64. Før fjernstyringsoperatøren gir ordre om å kjøre forbi utkjørhovedsignal eller blokksignal som ikke viser «Kjør», skal han forvisse seg om at strekningen fram til nærmeste fremadliggende stasjon er klar ved å bringe på det rene hvor det tog som uansett kjøreretning, sist kjørte over strekningen, og hvor det første tog i motsatt kjøreretning befinner seg. Fjernstyringsoperatøren må under slike undersøkelser være spesielt oppmerksom på kryssingsforandringer eller endringer i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning.

Fjernstyringsoperatøren kan i slike tilfelle ikke stole på indikeringene på indikeringstablået, men skal forvisse seg om hvor togene befinner seg ved samtale med lokomotivfører eller togfører i vedkommende tog.

Antar fjernstyringsoperatøren at nærmest forangående tog i samme kjøreretning har forlatt den fjernstyrte strekning eller at tog i motsatt kjøreretning ikke har kommet inn på denne, skal han innhente bekreftelse på dette fra togekspeditøren på grensestasjonen.

Lokomotivføreren eller togføreren, eller togekspeditøren, skal gi opplysning om toget medfører alle vognene.

Ordren om kjøring forbi utkjørhovedsignal og blokksignal som ikke viser «Kjør», gjelder fram til innkjørhovedsignalet ved nærmeste fremadliggende stasjon og skal ha slik ordlyd:

«Klart for tog til innkjørhovedsignal ved
Forsiktig kjøring

N. N. Fjø»,

eller:

«Klart for tog til innkjørhovedsignal ved
forbi blokksignal ved blokkpost. Forsiktig kjøring.

N. N. Fjø».

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

65. Når innkjørhovedsignal på grensestasjon ikke kan vise «Kjør», skal det forholdes som bestemt i trykk 401.

106. (Tillegg til Sir. § 75.)

Den som oppdager linjebrudd eller annerledes fare slik at tog ikke kan kjøre sikkert, skal straks kortslutte begge skinnestrengene ved å anbringe kontaktmagneter på skinnene, hvis slike has for hånden. Dessuten skal vedkommende sette opp stoppsignaler som bestemt i Sir. § 236. Hvis det has visshet for at tog ikke 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, sperre hovedsignalene i «Stopp» ved å benytte nødbryter, som er plassert i hver ende av stasjonen og på stasjonsbygningen. Deretter gis underretning til fjernstyringsoperatøren 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 togbetjening skal tilstilles ordre om linjebrudd og strømbrudd.

Før vedlikeholds- og andre arbeider 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, eller om det er mindre arbeider som det ikke foreligger ordre om.
- c) Arbeidets art.
- d) Stedsbetegnelse i km/stasjonsnavn og spornummer.
- 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 den strekning/-det togspor hvor arbeidet skal iverksettes.

107—108

Når den ansvarshavende tjenestemann har mottatt melding fra fjernstyringsoperatøren om at strekningen/sporet er sperret, skal han på begge sider av arbeidsstedet:

- a) Kortslutte skinnestrengene med kontaktmagneter.
- b) Sette opp stoppsignal på minst 300 m avstand, eventuelt mellom skinnene i vedkommende togspor ved middel mot annet togspor.

Når arbeidet er avsluttet og linjen/sporet igjen er klar(t) for tog, skal den ansvarshavende tjenestemann:

- a) Fjerne stoppsignalene.
- b) Fjerne kontaktmagnetene.
- c) Underrette fjernstyringsoperatøren om at linjen/sporet igjen er klar(t) for tog.

For ethvert arbeid gjelder at linjen/sporet skal være meldt klar(t) 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.

108. (Reservennummer.)



Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedadministrasjonen



SIKKERHETSREGLEMENT

(Sir.)

Rettelsesblad nr. 5

Gjelder f.o.m. 28. mai 1978.

Følgende rettelser foretas:

I innholdsfortegnelsen (side 12) rettes sideangivelsen for §§ 319 og 325 til «176».

Side 71, § 162 pkt. 2, strykes siste linje.

» 83, § 203, strykes «Togsignalskiver» (siste linje).

» 138, § 273 pkt 8, rettes i parentesen i siste linje «pkt. 8» til «pkt. 10».

» 156, § 289, rettes i 8. linje «trykk 426.1» til «trykk 426».

» 167, § 304, strykes «Togsignalskiver» (7. tekstlinje).

» 169, § 310, rettes i 1. tekstlinje «80—86» til «80—87».

» 170, § 310, under signal 80 pkt. 5, strykes i parentesen i siste linje «pkt. 2».

» 174, § 311 pkt. 2 a, rettes «signal 95a» til «signal 95».

Sidene merket—/6,9/10,—/14, 27/28, 29/30, 33/34, 53/54, 55/56, 67/68, 69/70, 77/78, 79/80, 81/82, 85/86, 93/94, 111/112, 113/114, 119/120, 123/124, 125/126, 127/128, 175/176 og 177— byttes med vedlagte nye sider merket —/6, 9/10, —/14, 27/28, 29/30, 33/34, 53/54, 55/56, 67/68, 69/70, 77/78, 79/80, 81/82, 85/86, 93/94, 111/112, 113/114, 119/120, 123/124, 125/126, 127/128 og 175/176.



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, tunge-sikret, 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 skinneraktor	17
§ 22. (Reservennummer)	
§ 23. Hva det forstås med togleder, togekspeditør, togfører og lokomotiv-fører	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. Togrute 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	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 sporveksel m. v.	32
§ 73. Planoverganger	33
§ 74. (Reservennummer)	
§ 75. Linjebrudd eller annen fare for togs sikkerhet	34
§ 76. Ujevnheter ved skinnegangen og andre forhold som gjør det nød- vendig å sette ned kjørehastigheten	35
§ 77. Vedlikeholds- og andre arbeider på linje, stasjon og kontaktledning	36
§ 78. (Reservennummer)	
§ 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. 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. (Reservenummer)	
§ 111. Skifting i togspor på stasjon	49
§ 112. Rekkefølgen for togs inn- og utkjøring på stasjon.....	50
§ 113. Innkjørsignal	51
§ 114. Framkjøring av tog forbi middel under innkjøring på stasjon	51
§ 115. Innkjørsignal og utkjørsignal fra fast signalapparat....	52
§ 116. (Reservenummer)	
§ 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. Avgangsordre til togføreren. Signalering for passering og for stopp	54
§ 123. Ekspedisjon av tog ved stoppested.....	55
§ 124—129. (Reservenummer)	
§ 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 ekstrapog.....	63
§ 139. Kjøring av hjelpelokomotiv og kippog.....	64
§ 140. Fullmakt for stasjon til å iverksette kjøring (innstilling) av hjelpelokomotiv, løselokomotiv og kippog.....	66
§ 141. Enkeltsporet drift på dobbeltsporet strekning. Ordre om framføring av tog på uriktig spor.....	67
§ 142—148. (Reservenummer)	
§ 149. Disponering av strekning for kjøring av arbeidstog....	68
§ 150. Telegrammer om toggangen.....	69
§ 151—155. (Reservenummer)	

Bestemmelser vedrørende tog og togtjenesten.

§ 156. Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne....	70
§ 157. Største tillatte akseltrykk.....	70
§ 158. Togs sammensetning og bremsekraft	70
§ 159—161. (Reservenummer)	
§ 162. Bemannning 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 iakttå 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. Signalgivning	84
§ 211. Lystring av signaler	85
§ 212. Forbud mot å kjøre forbi stoppsignal	85
§ 213. Når signal for kjøretillatelse mangler	86
§ 214. Solrefleks i lyssignal	86
§ 215. Innkjøringsignal for tog i motsatt kjøretretning	86
§ 216—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	96
§ 231. Signal 8 «Kjør fram forbi middel» og signal 9 «Kryssende tog er kommet»	98

Håndsignaler for skiftebevegelser.

§ 232. Signal 1 «Stopp»	99
§ 233. Signal 2 «Varsom»	100
§ 234. Signal 10 «Kjør fram» og signal 11 «Bakk»	101

Signalering med signalfløyte.

§ 235. Signal 1 «Stopp», signal 10 «Kjør fram» og signal 11 «Bakk»	102
--	-----

Håndsignaler på linjen.

§ 236. Signal 1 «Stopp»	102
§ 237. Signal 2 «Varsom»	103
§ 238—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	108
§ 248. Utkjørhovedsignal	111
§ 249. Blokksignal	112
§ 250. Signaler for kjøring på uriktig spor	113
§ 251. Forsignal for innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og blokksignal	114
§ 252. Enkelt innkjørsignalapparat	116
§ 253. Brusignal og forsignal for brusignal	118
§ 254. (Reservennummer)	
§ 255. Signalering på stasjon som ikke er betjent	120
§ 256. Ugyldige faste signaler	122
§ 257. Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand	123
§ 258. Sikring av togvei på stasjon med sikringsanlegg som er strømløst	126
§ 259. Hjelpesignal	127
§ 260. Signal «Vanskelig togvei»	128
§ 261—262. (Reservennummer)	
§ 263. Spornummersignal	129
§ 264. Hovedlinjesignal	130
§ 265. Togsposignal	131
§ 266. Lyssignal for bremseprøving	132
§ 267. Avgangsignal som lyssignal, «A-signal»	133
§ 268—271. (Reservennummer)	
§ 272. Høyt skiftesignal	134
§ 273. Dvergsignal	135
§ 274—275. (Reservennummer)	
§ 276. Signalering med lys- og lydsignalapparat under skifting	138

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 sted på banestrekningen hvor det sendes og mottas togmeldinger. Som togmelding regnes også signal «Kjør» fra utkjørhovedsignal som står i avhengighet til linjeblokk.

En stasjon er betjent i sikkerhetsmessig betydning når stasjonen skal ekspedere togmeldinger for vedkommende tog (se §§ 90 og 130).

På betjent stasjon tjenstgjør togekspeditør (se § 23).

En stasjon er ikke betjent i sikkerhetsmessig betydning når stasjonen ikke skal ekspedere togmeldinger for vedkommende tog.

§ 4.

Hva det forstås med stoppested.

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

§ 5.

Hva det forstås med holdeplass.

Holdeplass er 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 spor på linjen som forbinder to stasjoner med hverandre og som er beregnet for kjøring av tog.

Alle andre spor på linjen er sidespor.

§ 7.

Hva det forstås med stasjonsgrense, innkjørsignalsted og stasjonsområde.

Stasjonsgrensen er innkjørsignalstedene.

Innkjørsignalstedene er de bestemte steder der det vises innkjørsignal for tog.

Alle spor som grener ut fra spor innenfor stasjonsgrensen, 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 som skal sikre at hovedsignal kan vise signal «Kjør» til en blokkstrekning bare for ett tog av gangen.
2. Automatisk linjeblokk frigis og stilles automatisk, og signal «Kjør» fra hovedsignal skal (gjennom fullstendig sporisolering) kontrollere at fremadliggende blokkstrekning er fri for rullende materiell.
3. Håndbetjent linjeblokk frigis og stilles for hånd, og hovedsignal skal ikke kunne vise signal «Kjør» til blokkstrekning som er belagt av tog som har kjørt ut på blokkstrekningen på signal «Kjør» fra hovedsignal.
4. Blokkpost er sted på linjen som er utstyrt med blokksignal.
5. Blokkstasjon er stasjon (betjent eller ikke betjent) på strekning med automatisk linjeblokk med automatisk signalstilling i stasjonens hovedtogspor.

§ 9.

Hva det forstås med blokkstrekning.

1. Vanlig blokkstrekning er strekningen mellom 2 nabostasjoner, mellom stasjon og naboblokkpost eller mellom 2 naboblokkposter. På baner med dobbeltspor eller flere hovedspor regnes hvert hovedspor som særskilt strekning.
2. Forlenget blokkstrekning omfatter 2 eller flere vanlige blokkstrekninger.

§ 49.

Tog uten rute.

1. Tog som det vanskelig kan settes opp rute for på forhånd, f. eks. sporrensertog og andre arbeidstog, løsløkomotiv, inspeksjonstog, tung motortralle og visse kiptog, kan etter ordre fra distriktsjefen (toglederen) kjøres uten rute.

Tog som kjøres uten rute, kan ikke ta med reisende. Unntak kan gjøres av distriktsjefen under spesielle forhold (se § 138 og § 140 pkt. 3).

2. Ordren skal inneholde:
 - a. Ukedag og dato for togets kjøring.
 - b. Togslag og togets nummer og/eller bokstav.
 - c. Hvilken strekning toget skal kjøre, samt avgangstid fra utgangstasjonen.
 - d. At kjøringen foregår etter Sir. § 49.
 - e. Hvilke stasjoner som i tilfelle ikke er betjent.
 - f. Om toget 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 art. 40).
4. På strekning uten virksom linjeblokk skal togekspeditøren, før avgangsmelding sendes, sende forespørsel om klar linje (se § 133). Videre skal han fylle ut kjøreseddel (blankett 001.551.20), som leveres togføreren og lokomotivføreren (i tilfelle gjennom togføreren). Kjøreseddelen må ikke leveres før alt er klart for togets avgang, og innebærer ikke tillatelse til å kjøre fra stasjonen før avgangsordre og/eller avgangssignal er gitt.
5. På strekning med virksom linjeblokk skal togekspeditøren, umiddelbart før togets avgang (passering), underrette nærmeste fremadliggende betjente stasjon ved slik melding:
«Toggår franå.»
Togekspeditøren skal også underrette nærmeste fremadliggende betjente stasjon når tog uten rute, som kjøres fast (etter ordre i rutebok eller rutesirkulære) blir forsinket, slik at togets plass i togrekkefølgen endres (for at vedkommende stasjon på forhånd kan bli orientert av hensyn til sporbruken).

6. Kryssing- og forbi kjøringstasjoner for tog som kjøres uten rute, fastsettes av togekspeditørene på vedkommende stasjoner.

Ved kryssing på strekning uten virksom linjeblokk skal det forholdes slik:

- a. Har det kryssende tog fast stopp eller stopp på signal fra stasjonen, eller det kjøres uten rute, skal togekspeditøren gi togbetjeningen i togene ordre om kryssingen, som kan gis muntlig etter at toget er kommet inn på stasjonen. Hvis det er grunn til å iaktta særlig forsiktighet, kan det forholdes etter bestemmelsene i pkt. b.

- b. Har det kryssende tog etter ruten ikke fast stopp eller stopp på signal fra stasjonen, skal togbetjeningen på forhånd underrettes om kryssingen.

Togekspeditøren på kryssingstasjonen sender da ordre til togekspeditøren og togbetjeningen på en foranliggende stasjon (underretningstasjon) ved slikt telegram (TSX):

«Tog skal i dag krysse ekstras tog uten rute i»

Underretningstasjonen skal levere ordren til togbetjeningen, og togføreren skal kvittere for mottakelsen. Togekspeditøren sender deretter slikt telegram til kryssingstasjonen:

«Togbetjeningen i tog har fått ordre om kryssing med ekstras tog uten rute i»

Har kryssingstasjonen faste signalapparater for innkjøring, og det ikke har vært mulig å underrette togbetjeningen på forhånd, eller det ikke er mottatt telegram fra underretningstasjonen om at togbetjeningen har fått ordren, skal det ikke vises innkjørsignal for dette tog før det tog som kjøres uten rute er kommet og har stoppet på stasjonen, hvis ikke lokomotivføreren gir signal 85 «Beredt», og det blir forholdt etter bestemmelsene for dette signal i § 310.

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

§ 51.

Middelmerke.

Ved alle spor som møter eller krysser hverandre, skal middelmerke være påmalt (påsatt) for å markere det punkt (middel) som rullende materiell kan føres 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.

§ 54.

Master og andre faste gjenstander i nærheten av spor.

1. Master og andre faste gjenstander skal som regel settes opp 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 unntaksvis må settes opp 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, eller utstyres med mastevarsler (fjærende stropper).
3. Også faste gjenstander som midlertidig settes opp innenfor det minste tverrsnitt som gjelder for vedkommende strekning, skal merkes og varsles som bestemt i pkt. 2. 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 tjenesten. Vedkommende må ha fylt 18 år og ha erklæring fra en lege, godkjent av Hovedadministrasjonen, om at han tilfredsstiller 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 bruk av medikamenter,
 - d) lider av visse andre sykdommer, f. eks. hjertekarsykdommer,
 må ikke brukes i sikkerhetstjeneste uten etter uttalelse fra spesialist og med bedriftslegens og Hovedadministrasjonens godkjennelse.
2. Enhver foresatt skal forvise seg om at de tjenestemenn som er underordnet ham og som skal utføre sikkerhetstjeneste, er

hvordan sidesporet grener ut fra hovedsporet, om sikringsmåte, og om hvilken stasjon sidesporet er underlagt.

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

§ 73.

Planoverganger.

1. Planovergang over spor for vei (gate) skal være utstyrt med grunder, 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 planovergangens 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. Er snøforholdene slik at grunder 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.
4. Om varselskilter og offentlige trafikkskilter ved planoverganger og om forskrifter for planoverganger forøvrig, se trykk 426.

*Rettelsesblad nr. 5.
Gjelder f.o.m. 28. mai 1978.*

§ 74. (Reservennummer.)

§ 75.

Linjebrudd eller annen fare for togs sikkerhet.

1. Oppdages linjebrudd 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 mulig bevoktes.
3. Hvis skaden kan utbedres før tog skal komme, skal dette gjøres hurtigst mulig, men først etter at stoppsignaler er satt opp.
4. Hvis skaden ikke kan utbedres før tog skal komme, og etter at stoppsignaler er satt opp, skal melding straks sendes til den stasjon som i tilfelle gjennom telefon hurtigst kan nås, som snarest underretter toglederen og nærmeste stasjon på hver side av bruddstedet. 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

§ 118.

Togekspeditørens nærvær på plattform eller ved innkjørspørveksel.

Togekspeditøren skal være til stede på plattformen eller i tilfelle ved innkjørspørveksel når tog kommer, og skal forvise seg om at toget er kommet inn på stasjonen.

Togekspeditøren skal være til stede på plattformen eller annet hensiktsmessig sted ved utkjørtogveien når tog kjører fra eller passerer stasjonen, og skal ha oppmerksomheten henvendt på toget til det har kjørt forbi ham og har forlatt plattformen. Han skal i mørke være utstyrt med signallampe.

Unntak: På strekning med virksom linjeblokk fritas togekspeditøren for å være til stede på plattformen når tog kommer, og for passerende tog som ikke kjøres med lokomotivfører som togfører. (Om avsperring eller bevoctning av spor, se § 102.)

§ 119.

Togekspeditørens befaling over toget.

Togekspeditøren har befaling over toget så lenge det er innen stasjonsområdet.

§ 120.

Hva som må iakttas før tog sendes.

Togekspeditøren må ikke la tog kjøre fra/passere stasjonen før han har forvisset seg om:

- a) at togets avgangstid etter ruten er inne (unntak, se § 121),
- b) at fremadliggende blokkstrekning er klar,
- c) at utkjørtogveien er klar, og at spørvekslene ligger i riktig stilling og i tilfelle er sikret,

- d) at avgangsmelding, og i tilfelle forespørsel om klar linje, er sendt og besvart som bestemt. Utkjørhovedsignal skal ikke stilles til «Kjør» før avgangsmelding er besvart,
- e) at togrekkefølgen etter ruten blir overholdt. Uten ordre fra toglederen må togekspeditøren ikke la toget kjøre før kryssende tog er kommet, eller foran tog som det skal kjøre etter,
- f) at kryssing, som oppstår uten å være angitt i ruten, blir overholdt og underretning gitt togbetjeningen som bestemt i trykk 405.1 art. 42.

§ 121.

Kjøring av tog før rutetid.

1. Alle tog tillates å komme 2 minutter før rutetid.
Tog som skal passere, unntatt tog som etter ruten har stopp på signal for påstigning, tillates å passere inntil 2 minutter før rutetid.
2. Når det er av vesentlig betydning kan distriktsjefen ved tilføyelse i ruten 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 klart for togets avgang, gir han togføreren (i tilfelle konduktøren, se § 170) muntlig avgangsordre:
«Klart for tog(nr./litra)».
Når lokomotivfører er togfører, kan togekspeditøren gi avgangssignal. Avgangsordre faller bort i så tilfelle.
2. For tog, som etter ruten ikke har fast stopp på stasjonen, skal signal for passering vises når alt er klart for passering (se §§ 227 og 248).
3. Hvis det for tog, som etter ruten ikke har fast stopp på stasjonen, er klart for innkjøring, men ikke for passering, skal stoppsignal vises mot toget slik:

- a. På stasjon som har utkjørhovedsignaler:
Signal «Stopp» vises fra utkjørhovedsignalet.

Når utkjørhovedsignal ikke kan vise «Stopp», skal det forholdes som bestemt i § 257.

- b. På stasjon som ikke har utkjørhovedsignaler:
Signal «Stopp» (signal 1 a eller 1 b) vises fra samme sted som bestemt for signal «Passér», eller når forholdene gjør det påkrevet, fra annet sted ved innkjørsporet. Signalet skal bevoktes av togekspeditøren. Under kryssing på stasjon med enmannsbetjening, kan signalet være ubevoktet.

Signalet betyr at toget skal stoppe senest ved innkjørtogveiens slutt.

4. Når alt er klart, gir togekspeditøren avgangsordre eller avgangssignal.
5. I de tilfelle hvor kjøreseddel er påbudt, skal togføreren og lokomotivføreren også være tildelt denne før toget kan kjøre fra stasjonen.
6. Godstog som etter ruten har fast stopp på betjent stasjon, men som for tilfellet ikke har reisende eller gods til eller fra stasjonen og heller ikke skal krysse annet tog på stasjonen, kan tillates å passere på følgende vilkår:
- a. Etter innhentet muntlig tillatelse fra toglederen skal togekspeditøren underrette togbetjeningen gjennom nærmest foranliggende betjente stasjon hvor toget stopper.
- b. Signal for passering vises.

Må toget allikevel stoppes etter at underretning er gitt, skal det vises stoppsignal.

§ 123.

Ekspedisjon av tog ved stoppested.

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

2. Avgangsordre gis ikke.
Når ekspeditøren har gitt til kjenne at ekspedisjonen er avsluttet, skal togføreren forvise seg om at alt er klart før han gir avgangssignal (eller setter toget i bevegelse, hvis lokomotivfører er togfører).
3. Godstog som etter ruten har fast stopp på stoppested, men som for tilfellet ikke har reisende eller gods til eller fra stedet, kan tillates å passere på følgende vilkår:
 - a. Ekspeditøren skal underrette togbetjeningen gjennom nærmest foranliggende betjente stasjon hvor toget stopper.
 - b. Signal «Klar linje» vises.Må toget allikevel stoppes etter at underretning er gitt, skal det vises stoppsignal.

§ 124–129. (Reservennummer.)

§ 130.

Stasjon og togmeldinger.

1. Hovedadministrasjonen bestemmer hvor det i alminnelighet skal være stasjon og hvor det således skal sendes og mottas togmeldinger.
2. Distriktsjefen (toglederen) kan, ved særskilt ordre, opprette midlertidig stasjon.
Slik midlertidig stasjon skal være utstyrt med telefon med forbindelse til nabostasjonene og ha godkjent betjening.
3. Stasjoner skal være betjent som bestemt i § 90.
Distriktsjefen (toglederen) kan bestemme:
 - a. At stasjon skal være betjent bare for utveksling av ankomstmelding for tog som kjører umiddelbart foran annet tog med samme kjøreretning.
 - b. At ankomstmelding skal utveksles med annen stasjon enn den det er mottatt avgangsmelding fra.
 - c. At stasjon skal være betjent bare for utveksling av avgangsmelding for tog, selv om vedkommende tog har krysset på stasjonen.

Oppgave over de stasjoner som har slik fullmakt, og hvilket omfang denne har, er tatt inn i driftshåndboka.

2. De stasjoner som er gitt slik fullmakt, skal følge vedkommende bestemmelser i dette reglement og andre bestemmelser for kjøring og innstilling av tog som er fastsatt av Hovedadministrasjonen eller distriktsjefen.
3. I forbindelse med driftsuhell kan distriktsjefen i det enkelte tilfelle gi stasjoner fullmakt til å iverksette kjøring av kipp tog med reisende til og fra uhellstedet.
4. Telegrafisk ordre om kjøring av ekstra løsløkomotiv (herunder tilbakekjørende hjelpelokomotiv) og kipp tog skal erkjennes av alle vedkommende som bestemt for ordre om kjøring av ekstratog, til den stasjon som har sendt ordren. Togeekspeditøren skal påse og har ansvaret for at alle erkjennelser foreligger før kjøring settes i verk.
5. Telegrafisk ordre om kjøring eller innstilling av hjelpelokomotiv, løsløkomotiv og kipp tog skal også 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) sende ordre om dette (rutesirkulære, ekstratogrute eller telegrafisk ordre (rutetelegram)). 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 enkeltspore drift skal iverksettes. Hvis mulig skal det i samme ordre angis fra hvilket tidspunkt og tog dobbeltsporet drift skal gjenopptas. Hvis ikke, skal det sendes særskilt ordre om dette.
2. Distriktsjefen (toglederen) skal dessuten sende ordre om framføring av hvert enkelt tog som skal kjøre over den midlertidig enkeltspore strekning. Denne ordre skal fastlegge togenes rekkefølge over strekningen, idet kryssingstasjoner fastsettes i nødvendig utstrekning, både for tog som kjører på riktig spor og for tog som kjører på uriktig spor.

3. Togbetjeningen skal fordeles ordren om enkeltsporet drift senest på den stasjon hvor den midlertidig enkeltspore drift begynner.

Under enkeltsporet drift må togbetjeningen være forberedt på kryssing på alle stasjoner på den midlertidig enkeltspore strekning, og er fritatt for å forvise seg om at kryssende tog er kommet.

Togbetjeningen skal ikke fordeles ordre om togrekkfølgen, med mindre denne er tatt inn i ordren om iverksettelse av enkeltsporet drift.

§ 142—148. (Reservennummer.)

§ 149.

Disponering av strekning for kjøring av arbeidstog.

1. At et arbeidstog disponerer en banestrekning vil si at strekningen mellom 2 betjente stasjoner frigis for toget, slik at dette, innenfor det enkelte disponeringstidsrom etter behov kan kjøre fram og tilbake på vedkommende strekning og herunder kjøre flere ganger ut fra samme betjente stasjon på samme avgangsmelding, på strekning uten virksom linjeblokk også samme forespørsel om klar linje og kjøreseddel.
2. Distriktsjefen (toglederen) skal sende ordre om slik disponering etter følgende regler:

Ordren skal angi:

- a) ukedag, dato og den strekning som kan disponeres, angitt ved de betjente stasjoner som begrenser strekningen.
Omfatter ordren strekningen på begge sider av betjent stasjon, skal hver strekning angis særskilt,
- b) nøyaktig tidsrom for disponeringen. Det skal angis mellom hvilke tog og/eller mellom hvilke klokkeslett,
- c) ved hvilken stasjon disponeringen(e) skal begynne og slutte,
- d) at kjøringen skal foregå etter Sir. § 49,
- e) hvilke stasjoner som i tilfelle ikke er betjent.

Ordren skal sendes til alle stasjoner som berøres av disponeringen, til de nærmest betjente stasjoner for det (de) tog som først skal kjøre ut på noen del av den disponerte strekning, og til togbetjeningen i arbeidstoget.

3. Inn-/utkjøring ved stasjoner og kjøring forbi blokkposter, skal foregå på de vanlige signaler, i tilfelle ved bruk av kjøreordre.
4. I det tidsrom disponeringen varer, skal det være anbrakt kontrollmid-
del på togmeldingsapparatene.
5. Etter hver disponering skal togføreren i arbeidstoget melde fra til togekspeditøren om at arbeidstoget er kommet inn fra linjen. Først etter at togekspeditøren har mottatt denne melding, kan disponeringen av strekningen oppheves.
På strekning uten virksom linjeblokk skal togføreren, i tillegg til nevnte melding, levere kjøreseddelen til togekspeditøren.
6. Skal arbeidstoget kjøre ut fra og tilbake til samme stasjon på en tid av døgnet da det i et lengre sammenhengende tidsrom ikke skal kjøre noe annet tog på vedkommende strekning, kan distriktsjefen (toglederen) bestemme at bare denne stasjon skal være betjent for toget. Fore-spørsel 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 distriktsjefen (toglederen) om toggangen skal, hvis ikke annen særlig bestemmelse foreligger, erkjennes 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 fastsatt av Hovedadmi-nistrasjonen.

§ 151—155. (Reservennummer.)

*Rettelsesblad nr. 5.
Gjelder f.o.m. 28. mai 1978.*

Bestemmelser vedrørende tog og togtjenesten.

§ 156.

Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne.

1. Vogner som skal brukes 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 utstyret på vognene i toget er i orden og at godsvogner er forsvarlig lastet og ikke overlastet.
For øvrig må togbetjeningen føre nødvendig tilsyn med vognmateriellet i toget underveis, bl. a. med akselkasser og med lasten.
3. Konduktørbetjeningen skal sørge for at håndbetjente vognører og plattformgrinder i toget blir lukket før togavgang.
Vognører som lukkes fra førerrommet, skal lukkes før toget settes igang.
Konduktørbetjeningen skal føre tilsyn med at vognører 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.

tog, skal vedkommende melde fra til togekspeditøren på første stasjon.

Om spesielle tilfelle av hastighetsnedsettelse, se trykk 402.

§ 176—179. (Reservennummer.)

§ 180.

Skyving av vogner i tog.

Togets vogner skal som regel 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 flere lokomotiver til å føre fram et tog, skal disse om mulig kjøres som forspannlokomotiver. Er det mulighet for at toget må kjøre gjennom snøhindringer, og av den grunn må ha flere lokomotiver, skal disse alltid kjøres som forspannlokomotiver. Under slike forhold kan ekstralokomotiv kjøres som hjelpelokomotiv bare etter distriktsjefens tillatelse og skal da alltid være tilkople. Det samme gjelder når forholdene av annen grunn er slike at det underveis kan bli påkrevet å stoppe toget hurtig. Flere enn 2 forspannlokomotiver bør bare unntaksvis brukes og bare etter distriktsjefens tillatelse.
2. Føreren på forreste lokomotiv har ansvaret for kjøringen, for bremsing, iakttaing av signaler m.v. og for signalgivingen fra lokomotivet. Føreren på lokomotivet som går nærmest togstammen, har ansvaret for koplingen mellom dette og togstammen, og betjeningen på dette lokomotivet har til særlig plikt å ha oppmerksomheten rettet bakover.

¹⁾ Lokomotiver som kjøres i fellesstyring betraktes som ett lokomotiv.

3. Når tog kjøres med ekstra forspannlokomotiv, skal kjørehastigheten ikke overstige 50 km pr. time, hvis togets automatiske bremse ikke kan betjenes fra forreste lokomotiv.
4. I hvilken utstrekning de forskjellige lokomotivtyper kan kjøres sammenkoplet på de forskjellige banestrekninger, framgår av driftshåndboka.

Hjelpelokomotiv.

5. Hjelpelokomotiv skal være tilkoplet toget hvis vedkommende banestrekning har fall større enn 5⁰/₁₀₀.
Er største fall på banestrekningen 5⁰/₁₀₀ eller mindre, kan hjelpelokomotiv kjøres uten å være tilkoplet toget, hvis ikke andre forhold gjør at det bør være tilkoplet.
Hjelpelokomotivet skal om mulig slutte seg til før toget settes i gang.
Hvis stasjonens sporanlegg er slik at dette ikke kan skje uten vesentlige ulemper, kan hjelpelokomotivet slutte seg til under fart.
I tog med reisende skal det som regel ikke brukes mer enn 1 hjelpelokomotiv.
6. Føreren på forspannlokomotivet (på det forreste av forspannlokomotivene) er den ledende og ansvarlige for kjøringen.
Føreren på hjelpelokomotivet har sin del av ansvaret for at ruten holdes og at den største tillatte hastighet ikke overskrides. Han må også påse at ingen vogner er fraskilt toget når hjelpelokomotivet forlater toget.
7. Når tog kjøres med hjelpelokomotiv, skal kjørehastigheten ikke overstige 60 km pr. time. Har ikke hjelpelokomotivet virksom trykkluftbremse tilkoplet togets, skal kjørehastigheten ikke overstige 50 km pr. time.
8. Hvis hjelpelokomotiv må forlate toget på en tidligere blokkstrekning enn bestemt, skal togføreren melde fra om dette til togekspeditøren på første stasjon, som straks underretter begge nabostasjoner.
I slike tilfelle må toget ikke kjøre ut av blokkstrekningen, men stoppe slik at denne blir belagt inntil togekspeditøren er underrettet.

§ 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 eller større dyr,
 - c) hvis noen av personalet underveis oppdager mangel ved linjen som kan være til hinder for toget,
 - d) hvis det ses at toget føres inn på spor hvor det utsettes for fare,
 - e) 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,
 - f) når det oppstår brann i toget. Den vogn som er antent, skal i tilfelle skiftes fra de øvrige vogner og nødvendige signaler settes opp som bestemt i § 236.
2. Oppdages mindre brann på banens område eller i dens umiddelbare nærhet, eller noe som kan være farlig for driftens sikkerhet, skal togføreren melde fra om dette til togekspeditøren på første stasjon. I slike tilfelle må toget ikke kjøre ut av blokkstrekningen, men stoppe slik at denne blir belagt inntil togekspeditøren er underrettet.

Treffes noen av linjepersonalet før toget kommer til første stasjon, skal vedkommende underrettes.
3. Om oppsetting av stoppsignaler når tog er stoppet på linjen, se § 184.

§ 183.

Forsering av stigning og snøfonn.

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

*Rettelsesblad nr. 5.
Gjelder f.o.m. 28. mai 1978.*

2. Kan tog ikke komme gjennom snøhindring, kan det forholdes på samme måte, men da skal vognene, hvis det anses forsvarlig, settes igjen og stoppsignaler settes opp før nytt forsøk gjøres med bare lokomotivet.
3. Finner togføreren at det kan medføre fare å kjøre tilbake, skal han vise stoppsignal for å hindre dette. Det må deretter ikke kjøres tilbake før det er sørget for nødvendig signalering.
4. Det er ikke tillatt å kjøre tilbake hvis toget derved må kjøre forbi hovedsignal (uansett hvilken kjøreretning dette gjelder for) uten at togføreren først har forvissnet seg om at annet tog ikke har kjørt fra nærmest bakenforliggende betjente stasjon, og dessuten har fått stasjonens tillatelse til å kjøre tilbake.

§ 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, eller hvis oppholdet i alle fall antas å ville overstige 20 minutter, skal togføreren underrette toglederen og gi opplysning om det inntrufne og hva som anses nødvendig. Det skal oppgis hvor på linjen lokomotivet står (kilometer med en desimal) og hvor langt toget er.

Hvis det ikke straks gjennom telefon oppnås forbindelse med toglederen, skal togføreren snarest sørge for at det blir satt opp stoppsignaler som bestemt i § 236.

Hvis det antas at toget kan fortsette med egen hjelp og oppholdet ikke vil overstige 20 minutter, kan oppsetting av stoppsignaler sløyfes, men toglederen skal underrettes snarest hvis dette kan gjøres uten å forsinke toget ytterligere.

For å tilkalle togføreren kan lokomotivføreren gi signal «Tog kommer».

Hvis togtelefon eller annen telefon ikke kan nyttes, skal togføreren etter konferanse med lokomotivføreren om mulig sende bud til nærmeste stasjon med telegram til distriktsjefen.

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

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

3. Lokomotiv eller hjelpetog som er tilkalt, skal fra nærmeste stasjon til det sted toget står, ikke kjøre med større hastighet enn at det kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktige del av sporet, høyst 30 km pr. time.
4. Er tog ikke kommet til betjent stasjon senest 20 minutter etter at toget skulle ha kommet, skal togekspeditøren sperre strekningen (D-signal).

§ 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 melde fra om dette til togekspeditøren på første stasjon. I slike tilfelle må toget ikke kjøre ut av blokkstrekningen, men stoppe slik at denne blir belagt inntil togekspeditøren er underrettet.

§ 186.

Forsiktig kjøring. Hyppig bruk av lokomotivfløyten.

1. Lokomotivføreren skal vise særlig forsiktighet under kjøringen når:
 - a) han har mottatt melding om at linje-/elektropersonalet ikke er kjent med kjøringen av toget,
 - b) tog tillates å kjøre fra stasjon/stoppested inntil 15 minutter før rutetid,
 - c) tog som skal holdes tilbake utover rutetid, kan kjøre etter den opprinnelige rute fordi kryssingen/forbikjøringen er omlagt eller bortfalt (se trykk 405.1 art. 42),
 - d) tog må kjøre umeldt fra stasjon,
 - e) tog er meget forsinket,
 - f) forholdene kan gi grunn til fare.

Lokomotivføreren skal i slike tilfelle med korte mellomrom gi signal «Tog kommer». Lokomotivførerassistenten skal innrette arbeidet 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 «Tog kommer».

§ 187.

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

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

§ 188—200. (Reservenummer.)

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.

Under skifting med enmannsbetjent lokomotiv (skiftetraktor) må signalgiveren i størst mulig utstrekning ta hensyn til hvor lokomotiv(traktor)føreren har sin plass.

De fastsatte signalmidler og signaler må ikke brukes til annet formål eller på annen måte enn bestemt i dette reglement eller i særlig bestemmelse fra Hovedadministrasjonen.

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).

Mottas 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. (Rødt betyr alltid «stopp», se § 204.)

Flere signaler som er satt opp etter hverandre og gjelder for samme kjøreretning, skal iakttas og lystres i den rekkefølge de er satt opp.

Når avgangsignal og håndsignaler under skifting mottas gjennom speil, må signalet lystres bare når dette oppfattes tydelig og det ikke er tvil om hvem signalet gjelder for.

§ 212.

Forbud mot å kjøre forbi stoppsignal.

Tog må ikke kjøre forbi 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» mot skiftet, 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 vises, skal toget stoppe foran vedkommende signalsted.

Dette fritar ikke den tjenestemann, som er pålagt å vise signal, for å vise forskrevet signal i rett tid.

§ 214.

Solrefleks i lyssignal.

Når tog nærmer seg lyssignal under forhold hvor solrefleks kan ventes å ville opptre, skal toget stoppe i god avstand (ca. 50 meter) foran signalet hvis dette ikke viser tydelig kjørsignal.

§ 215.

Innkjørsignal for tog i motsatt kjøreretning.

Oppdager togbetjeningen under kjøring ut fra stasjon at det vises innkjørsignal for motsatt kjøreretning for samme hovedspor, skal toget stoppe og forholdet undersøkes, med mindre det samtidig vises signal som betegner at stasjonen ikke er betjent (se § 255).

§ 216—222. (Reservennummer.)

§ 227.

Signal 3 «Passér».

Dagsignal:		Nattsignal:
3 e. Grønt signalflagg vist på tvers av sporet.		3 f. Grønt lys fra signallampe.

1. Signal «Passér» betyr at toget kan passere stasjonen (se §§ 43 og 122).

Signalet brukes på stasjon som ikke har utkjørhovedsignaler, og vises ved innkjørsporet foran stasjonsbygningen og på samme side av sporet som denne, som regel fra stativ (stolpe). Distriktsjefen kan bestemme at stativ (stolpe) på grunn av stedlige forhold ikke skal brukes.

Hvis forholdene gjør at signalet må vise fra annet sted, treffer distriktsjefen bestemmelse om dette og kunngjør det for vedkommende personale.

Signalet skal bevoktes av togekspeditøren og må ikke fjernes før hele toget har kjørt forbi signalet.

2. Signal «Passér» besvares med 1 kort støt i lokomotivfløyten.
3. Selv om signal «Passér» blir vist, skal toget stoppe på stasjonen hvis det etter ruten eller særlig ordre skal stoppe. (Unntak, se § 122 pkt. 6.)
4. Har toget etter ruten stopp på signal for påstigning, må signal «Passér» ikke vises før avgangs-/passeringstiden er inne.
5. Signal «Passér» må ikke vises før fremadliggende blokkstrekning og utkjørtogveien er klar, og avgangsmelding er sendt og besvart som bestemt.

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

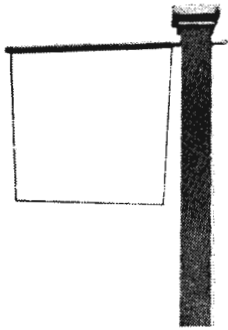
Om signalering for passering av stasjon som har utkjørhovedsignaler, se § 248.

§ 228.

Signal 4 «Klar linje».

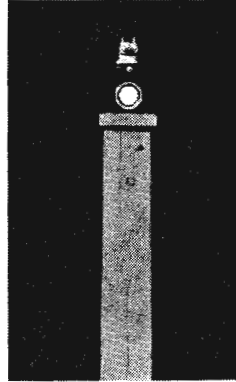
Dagsignal:

- 4 a. Hvitt signalflegg vist på tvers av linjen.**



Nattsignal:

- 4 b. Hvitt lys fra signallampe.**



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

§ 248.

Utkjørhovedsignal.

Utkjørhovedsignal brukes for signalering til tog som skal stoppe på eller kjøre fra/passere stasjon, og er som regel satt opp til høyre for det/de spor signalet gjelder for, og nærmest mulig middel mot nabospor. Det kan også settes opp på annen hensiktsmessig plass.

I stedet for å sette opp utkjørhovedsignal for hvert togspor, kan det settes opp felles utkjørhovedsignal for flere togspor.

Ved behov kan det settes opp flere utkjørhovedsignaler for samme togspor og kjøreretning.

Utkjørhovedsignal utstyres med forsignal etter behov.

Når utkjørhovedsignal er i stand, skal det forholdes som bestemt i § 257.

Med utkjørhovedsignal gis følgende signaler:

Signal 20 b «Stopp».**1 rødt fast lys.**

1. Signal 20 b betyr at tog skal stoppe senest ved innkjørtogveiens slutt.
2. Har toget etter ruten ikke fast stopp på stasjonen, besvares signal 20 b med 1 kort støt i lokomotivfløyten.

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.

1. Signal 21 og 22 betyr at tog kan kjøre ut fra/passere stasjonen.

Hvis signal 21 kan vises fra felles utkjørhovedsignal for flere spor, må tog ikke kjøre ut fra/passere i disse spor uten at togsporsignal, dverg-signal eller spornummersignal samtidig viser at signal 21 gjelder for vedkommende spor.

2. Tog som har stoppet på betjent stasjon, må ikke kjøre fra stasjonen selv om utkjørhovedsignalet viser «Kjør». For at toget kan kjøre, kreves avgangsordre fra togekspeditør til togfører og/eller avgangssignal.

Selv om utkjørhovedsignalet viser «Kjør», skal toget stoppe på stasjonen hvis det etter ruten eller særlig ordre skal stoppe. (Unntak, se § 122 pkt. 6.)

3. Utkjørhovedsignal må ikke stilles til «Kjør» før fremadliggende blokkstrekning og utkjørtogveien er klar, og avgangsmelding er sendt og besvart som bestemt.

Har toget etter ruten stopp på signal for påstigning, må utkjørhovedsignalet ikke stilles til «Kjør» før avgangs-/passeringstiden er inne.

Har stasjonen ordrefordeling til tog som etter ruten ikke har fast stopp på stasjonen, må utkjørhovedsignalet ikke stilles til «Kjør» før toget har stoppet.

4. Når tog må kjøre ut fra/passere i spor som ikke er togspor for utkjøring, skal det forholdes som bestemt i § 257.

§ 249.

Blokksignal.

Blokksignal deler mellom 2 blokkstrekninger. Signalet har alltid forsignal.

Når blokksignal brukes i forbindelse med avgreningssporveksel, settes blokksignalet i avhengighet til denne (disse).

På dobbeltsporet strekning skal blokksignal (med forsignal) være tent bare for innstilt kjøreretning.

Med blokksignal gis følgende signaler:

Signal 20 a «Stopp».

1 rødt blinklys.

1. Signal 20 a betyr at tog skal stoppe minst 20 meter foran signalet. Er orienteringsstolpe for markering av seksjonsfelt satt opp (se § 299 pkt. 2), skal tog stoppe foran denne.
2. Tog som har stoppet foran blokksignal, kan uten nærmere ordre kjøre når signalet omstilles til «Kjør».

Signal 21 «Kjør».

**Kjør med avvikelse over en eller flere
sporveksler.**

1 grønt fast lys.

Signal 22 «Kjør».

Kjør uten avvikelse over sporveksel.

2 grønne faste lys på loddrett linje.

1. Signal 21 og 22 betyr at tog kan kjøre inn på neste blokkstrekning.
2. Når blokksignal ikke viser «Kjør», skal det forholdes som bestemt i trykk 405.1.

§ 250.

Signaler for kjøring på uriktig spor.

For kjøring på uriktig spor brukes innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og blokksignal (se §§ 247, 248 og 249), som regel satt opp til **venstre** for det spor signalet gjelder for.

Signalene benevnes **U-signaler**, og har «U» foran bokstaven på bokstavmerket.

Unntak: Utkjørhovedsignal som brukes felles for kjøring både til riktig og uriktig spor benevnes ikke U-signal og har ikke «U» på bokstavmerket.

Forsignal for innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og blokksignal.

Forsignal viser om tilhørende hovedsignal viser «Stopp» eller «Kjør», og er satt opp på egen mast eller på foranstående hovedsignals mast.

Forsignal for **innkjørhovedsignal** og **blokksignal** er som regel satt opp ca. 800 meter foran hovedsignalet. Avstanden kan økes når forholdene tilsier det. Hvis linjen ligger i stigning, kan avstanden forkortes.

Forsignal for **utkjørhovedsignal** er som regel satt opp på innkjørhovedsignals mast. Er signalet satt opp på egen mast, står signalet innenfor innkjørhovedsignalet.

Forsignal som er satt opp på hovedsignals mast, er slokt når dette viser «Stopp».

Forsignal for utkjørhovedsignal viser signal 24 eller 25 bare når innkjørhovedsignalet samtidig viser «Kjør» til samme spor.

Med forsignal gis følgende signaler:

Signal 23 «Tilhørende hovedsignal viser stopp».



1 gult blinklys.

Bruksbestemmelser til signal 23.

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

Signal 27 a «Brua kan passeres».



2 grønne blinklys på vannrett linje.

Brusignal viser om bevegelig bru er forriglet i stilling for kjøring av tog.

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

Signal 27 b «Tilhørende brusignal viser signal 27 a (Brua kan passeres)».

Forsignalet viser samme signalbilde som signal 27 a.

Signal 28 «Tilhørende brusignal viser signal 26 (Stopp, brua kan ikke passeres)».



2 gule blinklys på vannrett linje.

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

*Rettelsesblad nr. 5.
Gjelder f.o.m. 28. mai 1978.*

§ 254. (Reservennummer.)

§ 255.

Signalering på stasjon som ikke er betjent.

For signalering på stasjon som ikke er betjent gjelder:

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

For å betegne at stasjon med «enkelt sikringsanlegg» ikke er betjent og at togvei er sikret for tog i begge kjøreretninger, vises:

§ 257.

Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand.

1. Et hovedsignal er i ustand når det ikke kan vise de signalbilder det er bygget for, eller når det viser et annet signal enn det stilles til.

2. Når **innkjørhovedsignal** ikke kan vise «Kjør», skal det om mulig være tent og vise «Stopp». Ordre om innkjøring gis ved:

- a. Hjelpesignal (se § 259).

Hjelpesignal skal stilles av togekspeditøren 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 er ansvarlig for togveien og for kontroll av denne.

Den som stiller hjelpesignal er ansvarlig for at signalet blir slokt straks toget er kommet inn på stasjonen.

Bryteren må ikke låses opp uten tillatelse fra togekspeditøren.

Når innkjørhovedsignal igjen kan vise «Kjør», skal bryteren for hjelpesignalet snarest mulig låses.

- b. Muntlig ordre gjennom telefon.

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

Når toget er stoppet foran innkjørhovedsignalet, skal lokomotivføreren eller togføreren, etter høyst 2 minutter, innhente togekspeditørens forholdsordre gjennom telefonen. Lokomotivføreren og togføreren skal på forhånd konferere om hvem som skal ringe.

Den som ringer skal oppgi

- tittel og navn,
- tognummer,
- signalets litra (nummer).

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

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

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

- c. Forhåndsunderretning og håndsignal ved ytterste sporveksel.

Forhåndsunderretning skal gis togbetjeningen på en foranliggende stasjon ved telegram (TBD) med følgende tekst (blankett 001.551.25 pkt. b):

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

Toget kan på denne ordre kjøre forbi innkjørhovedsignalet og fortsette innkjøringen hvis innkjørsignal blir vist ved ytterste sporveksel. Hvis det ikke er klart for innkjøring, skal det vises signal «Stopp» (signal 1a eller 1b) ved ytterste sporveksel.

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

Hvis stasjonen ikke har innkjørsporveksel, fastsetter distrikt-sjefen bestemt sted hvor signal skal vises.

Innkjørordre etter pkt. c tillates ikke brukt på strekning med automatisk linjeblokk.

- d. Skriftlig kjøreordre (blankett 001.551.25 pkt. a) som leveres lokomotivføreren ved innkjørhovedsignalet. Kjøreordren skal underskrives av togekspeditøren.

For nærmere bestemt hovedsignal kan distrikt-sjefen gi tillatelse til at kjøreordren underskrives av annen tjenestemann (f. eks. stillverksbetjeningen) etter ordre fra togekspeditør i hvert enkelt tilfelle. Slik ordning skal være bekjentgjort for alt vedkommende personale.

3. Ordre om innkjøring etter pkt. 2a—d, skal også brukes når tog må kjøre inn i spor som ikke er togspor for innkjøring.
4. Når innkjørhovedsignal ikke kan vise «Stopp», gjelder manglende signal som stoppsignal. Signal «Stopp» (signal 1 a eller 1 b) skal allikevel vises ved innkjørhovedsignalets mast når skifting må foretas og ved framkjøring forbi middel, i de siste 15 minutter før tog tidligst kan ventes.
5. Når indre innkjørhovedsignal ikke kan vise «Kjør», kan ordre om kjøring forbi signalet også gis ved at vedkommende dvergsignal stilles til signal 44 eller 45.
6. Når **utkjørhovedsignal** ikke kan vise «Kjør», skal det om mulig være tent og vise «Stopp». Til tog som er stoppet på stasjonen, gis ordre om utkjøring ved skriftlig kjøreordre (blankett 001.551.25 pkt. a).
Kjøreordren skal underskrives av togekspeditøren.

Til tog som etter ruten ikke har fast stopp på stasjonen, kan togekspeditøren sende forhåndsunderretning gjennom en foranliggende stasjon ved telegram (TBD) med følgende tekst (blankett 001.551.25 pkt. d):

Utkjørhovedsignal ved
stasjon er i ustand. Håndsignal vises.»

Togekspeditøren viser i tilfelle signal «Stopp» (signal 1 a eller 1 b) eller signal «Passér» (signal 3 e eller 3 f) på plattformen.

Forhåndsunderretning tillates ikke brukt på strekning med linjeblokk.

7. Ordre om utkjøring etter pkt. 6 skal også brukes når tog må kjøre ut fra/passere i spor som ikke er togspor for utkjøring.
8. Når utkjørhovedsignal ikke kan vise «Stopp», gjelder manglende signal som stoppsignal. Togekspeditøren skal allikevel vise signal «Stopp» (signal 1 a eller 1 b) på plattformen når tog, som etter ruten ikke har fast stopp på stasjonen, for tilfellet må stoppes.
9. Ordre om inn-/utkjøring etter pkt. 2 og 6 må ikke gis før togveien er klar. Om mulig skal sentralstilte sporveksler som inngår i vedkommende togvei, være tungsikret.
10. Ordre om inn-/utkjøring etter pkt. 2 og 6 kan i tilfelle også gjelde forbi dvergsignal som ikke viser signal for kjøretillatelse.

11. Når kjøreordre gis etter pkt. 2 og 6, skal kjørehastigheten over sporveksler ikke overstige 30 km pr. time.

Finner togekspeditøren det nødvendig at kjørehastigheten settes ytterligere ned, skal han gi ordre om dette.

§ 258.

Sikring av togvei på stasjon med sikringsanlegg som er strømløst.

1. Når fast signalapparat for inn-/utkjøring på betjent stasjon er slokt på grunn av strømutkopling, skal det forholdes som bestemt i §§ 252 og 257, med mindre signalene skal anses som ugyldige.
2. Når stasjon med hovedsignaler ikke lenger skal være betjent og strømstans er inntrådt, eller strømutkopling er bekjentgjort iverksatt mens stasjonen ikke er betjent, skal det forholdes slik:
 - a. Sikringsanlegget skal om mulig gjennomkoples etter bestemmelser i vedkommende instruks. Kan sikringsanlegget ikke gjennomkoples, skal sikringsanleggets stillere i den utstrekning det er mulig, stå i normalstilling.
 - b. Sporveksler i hovedtogspor som ikke er kontrollåst, skal låses (med klave og hengelås). Togekspeditøren skal bringe nøklene på plass i stasjonens jernskap eller annet låst og godkjent oppbevaringssted på kontoret (se trykk 404.1).
 - c. Deretter sendes melding til de nærmeste betjente stasjoner som bestemt i trykk 405.1.
 - d. Over stasjon skal kjørehastigheten ikke overstige 30 km pr. time.
3. Kommer tog til stasjon som ikke er betjent, med hovedsignal som er slokt og togbetjeningen ikke har mottatt underretning om dette, eller hvis hovedsignal viser «Stopp» og togbetjeningen har mottatt underretning om at signalene er slokt på grunn av strømutkopling, skal det forholdes som bestemt i § 255 pkt. 3.
4. Hvis det anses hensiktsmessig, kan distriktsjefen bekjentgjøre strømutkoplinger av mer regelmessig karakter ved utsendelse av sirkulære til alt vedkommende personale.

5. Om bruk av ugyldighetsmerke i forbindelse med hovedsignal og forsignal som er slokt på grunn av strømutkopling, se § 256.

§ 259.

Hjelpesignal.

Hjelpesignal kan settes opp på innkjørhovedsignals mast til bruk når innkjørhovedsignal ikke kan vise «Kjør». På strekning med automatisk linjeblokk brukes ikke hjelpesignal.

Hjelpesignalet har egen strømkilde (batteri). Det står ikke i avhengighet til sporveksler.

Betjeningsanordningen er som regel satt opp ved sikringsanleggets stillerapparat, og har dreiebryter, med kontrollampe for hvert hjelpesignal, som lyser når hjelpesignalet er tent.

Når hjelpesignalet ikke brukes, skal bryteren være låst med hengelås i utkoplet stilling.

Med hjelpesignal gis følgende signal:

Signal 31 «Kjør».



1 grønt fast lys.

1. Signal 31 kan vises bare for ett tog av gangen.
2. Når tog nærmer seg innkjørhovedsignal hvor ordre om innkjøring gis med hjelpesignal, skal kjørehastigheten settes ned. Når lokomotivføreren har forvisset seg om at det vises signal 31, kan toget kjøre inn på stasjonen.

Kjørehastigheten over sporveksler i innkjørtogveien skal ikke overstige 30 km pr. time.

§ 260.

Signal «Vanskelig togvei».

Signal «Vanskelig togvei» brukes for å varsle at toget skal kjøre inn i et særlig kort togspor (avkortet togvei eller buttspor).

Signalet kan også brukes i andre tilfelle hvor det må kjøres særlig forsiktig under innkjøring.

Signalet er som regel satt opp på innkjørhovedsignals mast.

Signal 32 vises samtidig med signal 21.

§ 314.

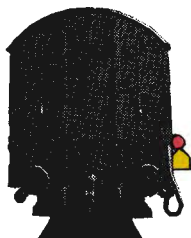
Sluttsignal.

Tog skal føre «Sluttsignal», satt opp på siste vogns bakre ende, på høyre side:

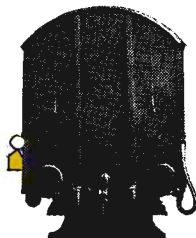
Signal 95 «Sluttsignal».

1 lampe som har gul eller gul og rød farge og som viser rødt lys bakover og hvitt lys framover i kjøretretningen. Lyset kan være fast eller blinklys.

Bakfra:



Forfra:



Lampen kan være slokt om dagen hvis den allikevel kan ses tydelig.

1. I stedet for 1 lampe på høyre side kan det nyttes 1 lampe på hver side av vognen, f. eks. hvis vognen har faste sluttsignallamper.

Faste sluttsignallamper skal ha nøytral farge (f. eks. vognens farge) og gjelder som sluttsignal bare når de er tent.

2. I stedet for sluttsignal kan toget føre signal 91 «Baklamper».
3. Sluttsignal skal føres på siste vogn, selv om toget har hjelpelokomotiv.

Når lokomotiv eller skinnetraktor framføres uvirksom bakerst i tog, skal sluttsignalet føres på dette/denne.

4. Om signaler på tog når lokomotivet går bakerst og skyver vognene, se § 311.

§ 315—318. (Reservennummer.)

*Rettelsesblad nr. 5.
Gjelder f.o.m. 28. mai 1978.*

§ 319.

Signaler på skinnetraktor og tung motortralle.

Skinnetraktor og tung motortralle skal føre signaler som bestemt for lokomotiv.

Når skinnetraktor (baneavdelingens arbeidsmaskiner) kjøres etter bestemmelsene i trykk 405.1 art. 149, skal skinnetraktoren føre signal 2 d.

Om sluttsignal på skinnetraktor når den framføres uvirksom bak-erst i tog, se § 314 pkt. 3.

§ 320—324. (Reservennummer.)

§ 325.

Signaler på persontralle og på arbeidstralle.

1. Persontralle skal (på enkeltsporet strekning) føre følgende signaler:

Dagsignal: **Rødt signalflagg.**

Nattsignal: **Signallampe** som viser **rødt lys** både **framover** og **bakover**. (Dessuten om det trengs, hvitt kjørelys framover.)

2. Arbeidstralle skal føre følgende signaler:

På **enkeltsporet** strekning.

Samme signaler som bestemt for persontralle.

På **dobbeltsporet** strekning.

a. Ved kjøring på **riktig** spor.

Dagsignal: **Rødt signalflagg** 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.

3. Når arbeidstralle på linjen ikke kan fjernes fra sporet i rett tid, skal det, for den strekning som arbeidstrallen skal kjøre på og i tilfelle gjøre opphold på, settes opp stoppsignaler som bestemt i § 236.



Trykk 401

Bilag nr. 1

Trykt i september 1964

Tjenesteskriver utgitt av Norges Statsbaner

Hovedadministrasjonen



SIKKERHETSBESTEMMELSER

for

FJERNSTYRING

(FJS)

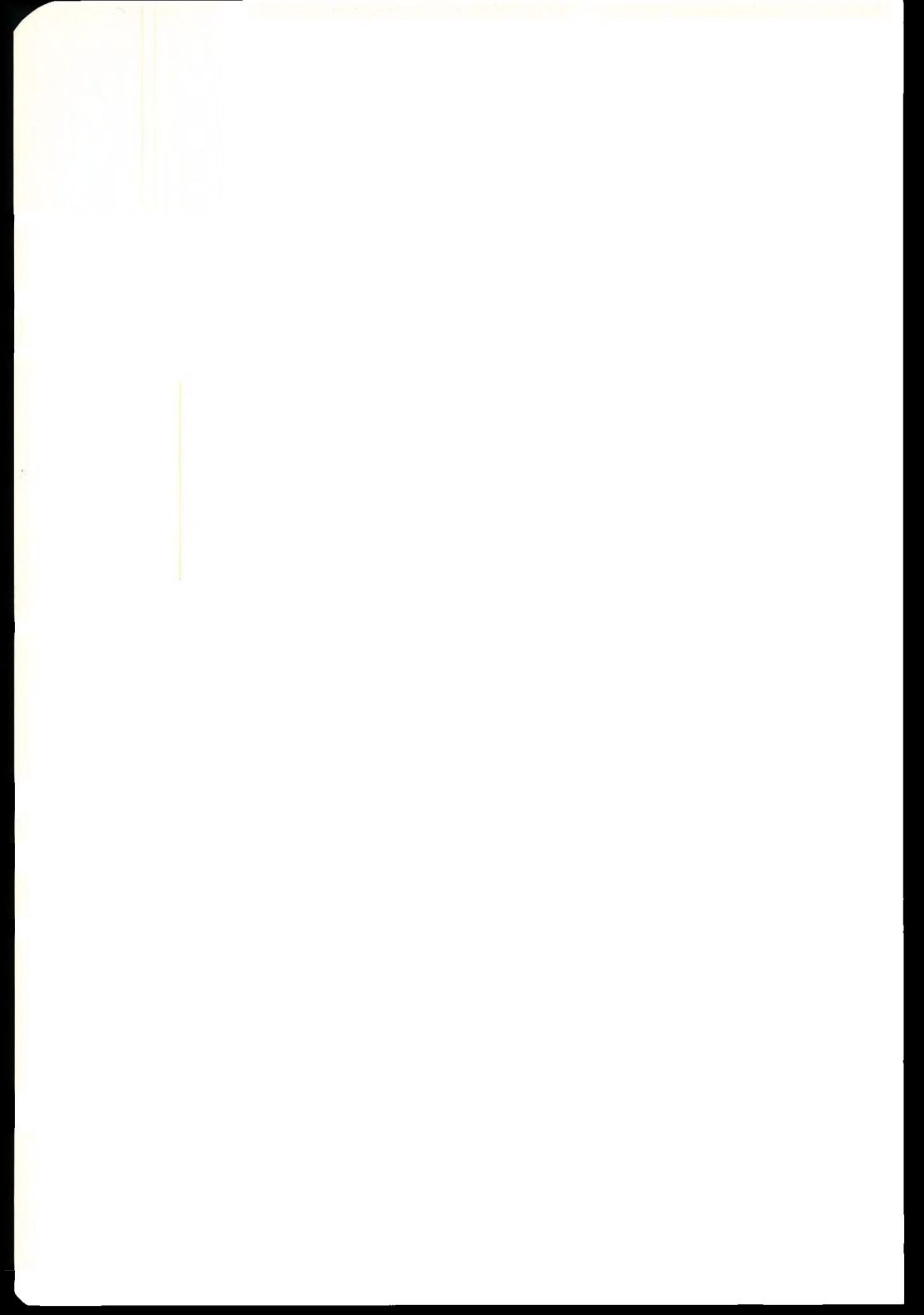
Gjelder fra og med 1. november 1964.

Rettelsesblad nr. 5

Gjelder f.o.m. 1. mars 1983.

Følgende rettelser foretas:

Sidene merket 106–107/107–108 byttes med vedlagte nye sider.



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 slike has for hånden. Dessuten skal vedkommende sette opp stoppsignaler som bestemt i Sir. § 236.

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, sperre hovedsignalene i «Stopp» ved å benytte nødbryter, som er plassert i hver ende av stasjonen og på stasjonsbygningen. Deretter gis underretning til fjernstyringsoperatøren 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 togbetjening skal tilstilles ordrer om linjebrudd og strømbrudd.

Før vedlikeholds- og andre arbeider settes i verk, skal vedkommende sikkerhetsmann innhente tillatelse fra fjernstyringsoperatøren.

Han skal bl.a. oppgi:

- a) Tittel og navn.
- b) Etter hvilken ordre arbeidet skal iverksettes, eller om det er mindre arbeider som det ikke foreligger ordre om.
- c) Arbeidets art.
- d) Stedsbetegnelse i km/stasjonsnavn og spornummer.
- 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 den strekning/det togspor hvor arbeidet skal iverksettes.

Når sikkerhetsmannen har mottatt melding fra fjernstyringsoperatøren om at strekningen/sporet er sperret, skal han på begge sider av arbeidsstedet kortslutte skinnestrengene med kontaktmagneter.

Oppsetting av stoppsignaler *kan* sløyfes når fjernstyringsoperatøren etter å ha gitt melding om at strekningen/togsporet er sperret, bekrefter at kontaktmagnetene kortslutter skinnene.

Det skal forholdes slik:

Sikkerhetsmannen skal gi slik melding til fjernstyringsoperatøren: «Kontaktmagneter settes på nå», hvoretter kontaktmagneter settes på skinnene.

Hvis magnetene gir kontakt, svarer fjernstyringsoperatøren:

«Kortslutning av sporet er i orden.»

Deretter kortsluttes skinnene på den andre siden av arbeidsstedet med kontaktmagneter, før arbeidet settes igang.

Når arbeidet er avsluttet og linjen/sporet igjen er klar(t) for tog, skal sikkerhetsmannen fjerne kontaktmagnetene og underrette fjernstyringsoperatøren ved følgende melding:

«Kontaktmagnetene er fjernet ved km . . . /spor . . . på . . . stasjon, linjen/sporet er klar(t).»

Fjernstyringsoperatøren opphever sperringen og svarer:

«Sperring av strekningen /spor på stasjon er opphevet.»

For ethvert arbeid gjelder at linjen/sporet skal være meldt klar(t) til det klokkeslett som er fastsatt i ordren og som er avtalt mellom fjernstyringsoperatøren og sikkerhetsmannen.

Hvis dette av en eller annen grunn ikke kan etterkommes, skal fjernstyringsoperatøren snarest mulig underrettes om årsaken.

108. (Reservennummer.)



Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedadministrasjonen



SIKKERHETSREGLEMENT

(Sir.)

Rettelsesblad nr. 6

Gjelder f.o.m. 1. desember 1981.

Følgende rettelser foretas:

- Side 14 § 8 pkt. 3, strykes
- » 18 § 24 pkt. 5, rettes til: «Med kiptog forstås godstog som i alminnelighet skal vende tilbake til utgangsstasjonen. Reisende osv.».
- » 45 § 97 pkt. 4, tilføyes i 4. linje etter «låst», «kontrollåst».
- » 64 § 138 pkt. 4, rettes i 14. linje «30 km» til «40 km».
- » 68 § 149 pkt. 1, rettes i siste linje «og kjøreseddel» til «og også samme kjøreseddel på strekning uten linjeblokk».
- » 78 § 181 pkt. 7, rettes i 2. linje «60 km» til «80 km».
- » 81 § 184 pkt. 3, rettes i siste linje «30 km» til «40 km».
- » 91 § 225 rettes i 3. linje nedenfra «30 km» til «40 km».
- » 126 § 257 pkt. 11, rettes i 2. linje «30 km» til «40 km».
- » 126 § 258 pkt. 2d, rettes «30 km» til «40 km».
- » 128 § 259 pkt. 2, rettes i siste linje «30 km» til «40 km».
- » 151 § 287 første avsnitt, rettes i 3. linje «at hovedmotorene er utkoplet» til «at hovedmotorene er gjort spenningsløse».

Side 150, 152, 153 og 154 § 287, strykes på 7 forskjellige steder i teksten «(kontaktbøyle)».

Sidene merket 27/28, 35/36, 37/38, 59/60, 69/70, 71/72, 99/100, 101/102, 103/104, 121/122, 131/132, 169/170 og 171/172 byttes med vedlagte tilsvarende nye sider.

§ 49.

Tog uten rute.

1. Tog som det vanskelig kan settes opp rute for på forhånd, f.eks. sporrensertog og andre arbeidstog, løsløkomotiv, inspeksjonstog, tung motortralle og visse kiptog, kan etter ordre fra toglederen kjøres uten rute.

Tog som kjøres uten rute, kan ikke ta med reisende. Unntak kan gjøres av toglederen under spesielle forhold (se § 138 og § 140 pkt. 3).

2. Ordren skal inneholde:
 - a. Ukedag og dato for togets kjøring.
 - b. Togslag og togets nummer og/eller bokstav.
 - c. Hvilken strekning toget skal kjøre, samt avgangstid fra utgangs-stasjonen.
 - d. At kjøringen foregår etter Sir. § 49.
 - e. Hvilke stasjoner som i tilfelle ikke er betjent.
 - f. Om toget 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 art. 40).
4. På strekning uten linjeblokk skal togekspeditøren fylle ut kjøreseddel (blankett 001.551.20), som leveres togføreren og lokomotivføreren (i tilfelle gjennom togføreren). Kjøreseddelen må ikke leveres før alt er klart for togets avgang, og innebærer ikke tillatelse til å kjøre fra stasjonen før avgangsordre og/eller avgangssignal er gitt.
5. På strekning uten virksom linjeblokk skal togekspeditøren, før avgangsmelding sendes, sende forespørsel om klar linje (se § 133).
6. På strekning med virksom linjeblokk skal togekspeditøren, umiddelbart før togets avgang (passering), underrette nærmeste fremadliggende betjente stasjon ved slik melding:
«Tog går fra nå.»
Togekspeditøren skal også underrette nærmeste fremadliggende betjente stasjon når tog uten rute, som kjøres fast (etter ordre i rutebok eller rutesirkulære) blir forsinket, slik at togets plass i togrekkefølgen endres (for at vedkommende stasjon på forhånd kan bli orientert av hensyn til sporbruken).

Rettelsesblad nr. 6.

Gjelder f.o.m. 1. desember 1981.

7. Kryssing- og forbikjøringstasjoner for tog som kjøres uten rute, fastsettes av togekspeditørene på vedkommende stasjoner.

Ved kryssing på strekning uten virksom linjeblokk skal det forholdes slik:

- a. Har det kryssende tog fast stopp eller stopp på signal fra stasjonen, eller det kjøres uten rute, skal togekspeditøren gi togbetjeningen i togene ordre om kryssingen. Ordren kan gis muntlig etter at toget er kommet inn på stasjonen. Hvis det er grunn til å iakttå særlig forsiktighet, kan det forholdes etter bestemmelsene i pkt. b.
- b. Har det kryssende tog etter ruten ikke fast stopp eller stopp på signal fra stasjonen, skal togbetjeningen på forhånd underrettes om kryssingen.

Togekspeditøren på kryssingstasjonen sender da 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 levere ordren til togbetjeningen, og togføreren skal kvittere for mottakelsen. Togekspeditøren sender deretter slikt telegram til kryssingstasjonen:

«Togbetjeningen i tog har fått ordre om kryssing med ekstratog uten rute i»

Har kryssingstasjonen faste signalapparater for innkjøring, og det ikke har vært mulig å underrette togbetjeningen på forhånd, eller det ikke er mottatt telegram fra underretningstasjonen om at togbetjeningen har fått ordren, skal det ikke vises innkjørsignal for dette tog før det tog som kjøres uten rute er kommet og har stoppet på stasjonen, hvis ikke lokomotivføreren gir signal 85 «Beredt», og det blir forholdt etter bestemmelsene for dette signal i § 310.

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

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 kontaktledningen 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 ledningsnettet 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 kontaktledningen 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.

Oppdages det mangler ved skinnegangen eller tilsier andre forhold at det må kjøres med særlig forsiktighet eller med nedsatt hastighet over noen del av linjen, skal signal, «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.

Når hastighetssignaler settes opp eller fjernes, skal toglederen straks underrettes.

Når signal «Midlertidig kjørehastighet» eventuelt signal «Varsom» (se trykk 405.1) settes opp skal togbetjeningen underrettes på forhånd. Er forhåndsunderretning ikke gitt, skal toget om mulig stoppes på stedet og underrettes.

**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. 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. Linjebrudd som skal settes i verk etter at et bestemt tog er passert, kan settes i verk så snart toget har passert arbeidsstedet, og den ansvarlige tjenestemann har fått telefonisk tillatelse fra tpx på nærmeste betjente stasjon.
- c. Før arbeidet tar til, skal i alle tilfelle stoppsignaler settes opp i slik avstand og på den måte som er bestemt i § 236.
- d. Arbeider som settes i verk i forbindelse med linjebrudd, skal være opphørt så tidlig at linjen er klar minst 10 minutter før toget ventes å passere vedkommende arbeidssted.
- e. Når linjebrudd som er foretatt etter pkt. 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 en stasjon før linjen er meldt klar, skal dette angis i ordren om linjebruddet.

- f. Mindre vedlikeholdsarbeider, som justering av spor og utbytting av skinner og sviller, kan foretas uten tillatelse fra distriktsjefen når arbeidet ikke vil være til hinder for toggangen.
For slike arbeider gjelder også pkt. c og d.

2. Anordning av strømbrydd. (Se trykk 411.1.)

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

Strømbrydd 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. Strømbrydd som kan hindre toggangen, må ikke settes i verk uten etter ordre fra toglederen.
Toglederen sender ordre om strømbrydd etter denne paragraf til den ansvarshavende for strømbryddet og til nærmeste betjente stasjon på hver side av bryddstrekningen samt til alle stasjoner på denne strekning.
- b. Før arbeidet tar til skal stoppsignal settes opp. Se §§ 67 og 236.
Unntak: Oppsetting av stoppsignal kan sløyfes når arbeidet er av en slik art at arbeidsstedet til enhver tid kan passerer av alle typer rullende materiell uten at uhell kan oppstå.
- c. Arbeidet skal opphøre og spenningen 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 toglederen når strømbruddet ikke hindrer toggangen.
Anordning av strømbrudd på betjent stasjon må ikke foretas før ansvarshavende for strømbruddet har fått togekspeditørens samtykke til dette. Skal det foretas utkopling mellom 2 betjente stasjoner, må samtykke fra togekspeditøren på begge stasjoner innhentes.
- e. Når ordre eller melding om strømbrudd er gitt, har togekspeditøren på vedkommende stasjoner ansvaret for at elektriske lokomotiver og elektriske motorvogner ikke kjører inn på spenningsløs strekning.

§ 78. (Reservennummer.)

- 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. 001.551.20) 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 distriktsjefen.
4. Om innkjøring på den stasjon som ikke har besvart avgangsmeldingen, se § 113 pkt. 3.

§ 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.

*Rettelsesblad nr. 6.
Gjelder f.o.m. 1. desember 1981.*

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.

Under enkeltsporet drift på dobbeltsporet strekning sløyfes fordeling av ordre til togbetjeningen også når linjeblokken ikke er virksom, eller er satt ut av bruk. Togbetjeningen må være forberedt på kryssing på alle stasjoner på slike strekninger.

Enkeltsporet strekning.

1. Når kryssingen blir lagt til en betjent stasjon hvor det tog som skal holdes tilbake, etter ruten 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, erkjennes toglederens ordre ved å besvare den slik:

«Tog holdes tilbake her inntil tog er kommet».

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:
 - Togekspeditøren på den stasjon hvor kryssingen skulle ha foregått,
 - togbetjeningen i det annet tog,
 - togekspeditør(e) på den (de) stasjon(er) som i tilfelle ligger mellom den opprinnelige og den nye kryssingstasjonen.

3. Inn-/utkjøring ved stasjoner og kjøring forbi blokkposter, skal foregå på de vanlige signaler, i tilfelle ved bruk av kjøreordre.
4. I det tidsrom disponeringen varer, skal det være anbrakt kontrollmiddel på togmeldingsapparatene.
5. Etter hver disponering skal togføreren i arbeidstoget melde fra til togekspeditøren om at arbeidstoget er kommet inn fra linjen. Først etter at togekspeditøren har mottatt denne melding, kan disponeringen av strekningen oppheves.
På strekning uten linjeblokk skal togføreren, i tillegg til nevnte melding, levere kjøreseddelen til togekspeditøren.
6. Skal arbeidstoget kjøre ut fra og tilbake til samme stasjon på en tid av døgnen da det i et lengre sammenhengende tidsrom ikke skal kjøre noe annet tog på vedkommende strekning, kan toglederen bestemme at bare denne stasjon skal være betjent for toget. Forespørsel om klar linje og togmeldinger faller bort i dette tilfelle. Tokekspeditøren 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 betingelsene i pkt. 5 er oppfylt.

§ 150.

Telegrammer om toggangen.

Telegrammer fra toglederen om toggangen skal, hvis ikke annet særlig bestemmelse foreligger, erkjennes 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 fastsatt av Hovedadministrasjonen.

§ 151–155. (Reservennummer.)

Bestemmelser vedrørende tog og togtjenesten.

§ 156.

Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne.

1. Vogner som skal brukes i tog, skal være i full driftssikker stand. Om godkjennelse 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 utstyret på vognene i toget er i orden og at godsvogner er forsvarlig lastet og ikke overlastet.
For øvrig må togbetjeningen føre nødvendig tilsyn med vognmateriellet i toget underveis, bl.a. med akselkasser og med lasten.
3. Konduktørbetjeningen skal sørge for at håndbetjente vogndører og plattformgrinder i toget blir lukket før togavgang.
Vogndører som lukkes fra førerrommet, skal lukkes før toget settes igang.
Konduktørbetjeningen skal føre tilsyn med at vogndører og plattformgrinder er forsvarlig lukket under togets gang.

§ 157.

Største tillatte aksellast.

Rullende materiell som skal kjøres i tog, må ikke ha større aksellast 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 bremsesom er foreskrevet i trykk 402.

3. Den siste vogn i toget skal enten ha virksom trykkluftbremse eller betjent skrubremse.

Unntak kan gjøres i henhold til bestemmelser i trykk 402.

§ 159–161. (Reservenummer.)

§ 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 405.1.

§ 163.

Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn.

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

- a) Tjenestgjørende 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 Hovedadministrasjonen 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 tjenestgjøre som togfører i de tilfeller som er nevnt i trykk 405.1. Hvis det i slike tilfeller er flere lokomotiver i toget, skal lokomotivføreren på forspannlokomotivet (nærmest togstammen) være togfører.
Når et tog skal kjøres med lokomotivfører som togfører, skal dette være angitt i ruten eller ordren for toget.

*Rettelsesblad nr. 6.
Gjelder f.o.m. 1. desember 1981.*

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.

Togførers 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 ruten overholdes, at gjeldende sikkerhetsbestemmelser følges, og for øvrig at nødvendige sikkerhetsforanstaltninger blir iaktatt.

§ 166.

Lokomotivførers 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, mottatte ordrer, til linjens tilstand og andre forhold som kan ha innflytelse på togets sikkerhet.

§ 167.

Ansvaret for og hvem som skal utføre koplingen.

1. Lokomotivføreren er ansvarlig for at sammenkopling mellom lokomotiv 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.

Signal 9 skal gis til tog som passerer kryssingstasjonen i de tilfelle togbetjeningen p.g.a. forholdene ikke på annen måte vil kunne forvisse seg om at kryssende tog er kommet (se § 169).

Signal 9 kan også brukes for tog som stopper, når dette anses hensiktsmessig.

Signal 8 og 9 skal gis av togekspeditøren personlig og skal besvares med 1 kort støt i lokomotivfløyten.

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 signalflagg** som holdes stille på tvers av linjen.

Nattsignal:

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



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

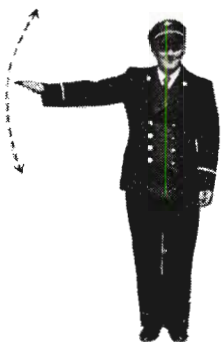
Signal 1 betyr at skift skal stoppe.

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

Signal 2 «Varsom».

Dagsignal:

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



Nattsignal:

- 2 f. Lysblink med hvitt lys fra signallampe.



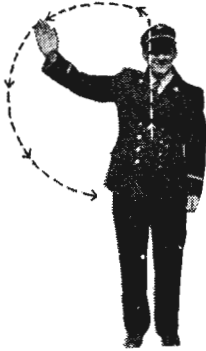
Signal 2 betyr at skiftets hastighet skal reduseres så lenge signalet gis. Når signaleringen opphører skal hastigheten være uendret til neste signal gis.

§ 234.

Signal 10 «Kjør fram».

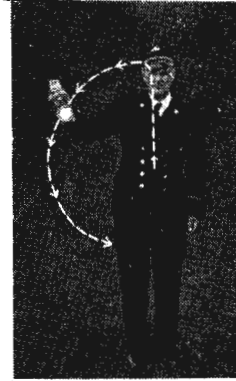
Dagsignal:

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



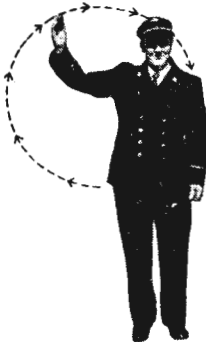
Nattsignal:

- 10 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 11 «Bakk».**

Dagsignal:

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



Nattsignal:

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



*Rettelsesblad nr. 6.
Gjelder f.o.m. 1. desember 1981.*

1. Signal 10 og 11 gjelder i forhold til signalgiverens plass. Etter signal 10 skal skiftet kjøre i retning fra signalet og etter signal 11 i retning mot signalet.
2. Ved signalisering for **renn** gis signal 11 med en hurtig bevegelse med armen.

Signalering med signalfløyte.

§ 235.

Signal 1 h «Stopp»: 3 støt i signalfløyte.

Signal 10 c «Kjør fram»: 1 støt i signalfløyte.

Signal 11 c «Bakk»: 2 støt i signalfløyte.

Signal 1 h, 10 c og 11 c brukes hvor de stedlige forhold tilsier det, og ellers om nødvendig som forstrækning av håndsignal.

Håndsignaler på linjen.

§ 236.

Signal 1 «Stopp».

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 det arbeides i eller i nærheten av sporet.
3. Når tog er stoppet på linjen og ikke kan komme i gang ved egen hjelp (se § 184).
4. Når vogn(er) er satt igjen på linjen.
5. 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).

6. 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 og 1 b kan bli oversett.

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 inntreffer etter kulde, og i alle tilfelle når skinnene er glatte, eller når stoppsignalet ikke er synlig på 150 meters avstand.

På strekning med automatisk linjeblokk skal det, i de tilfelle som er nevnt i pkt. 1 og 4 og ved arbeider på linjen forøvrig når stoppsignal er foreskrevet, i tillegg til stoppsignal nyttes kontaktmagneter av godkjent type (se trykk 405.1).

Ved anordnet linjebrydd kan avstanden til stoppsignal reduseres til 300 meter når kontaktmagneter er anbrakt på skinnene.

I de øvrige tilfelle kan avstanden til stoppsignal reduseres bare hvis det has visshet for at tog ikke har passert nærmest foranliggende hovedsignal.

Stoppsignal kan settes opp i sporet (mellom skinnene) når det på denne måten 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 tjenestemann etter konferanse med togekspektøren sette opp stoppsignal senest ved ytterste sporveksel i utkjørtogveien.

§ 237.

Signal 2 «Varsom».

Når det er anledning til det, skal varsomsignal 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.

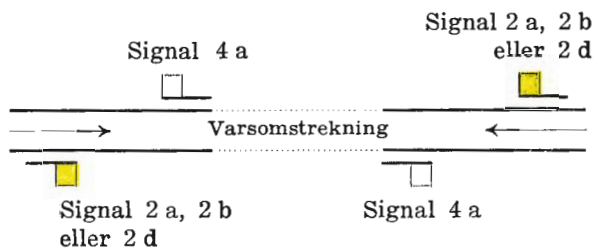
Når signal 2 gis av signalmann, skal det besvares med 1 kort støt i lokomotivfløyten.

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 40 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.

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 settes opp varsomsignal for det annet spor.

§ 238–242. (Reservennummer.)

Signal 30 «Stasjonen ikke betjent».

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 ikke skal være betjent for, eller hvis signal 30 vises for tog som stasjonen skal være betjent for, skal toget stoppe på stasjonen og togbetjeningen undersøke forholdet.

3. Kommer tog til ikke betjent stasjon hvor innkjørhovedsignal og/eller utkjørhovedsignal ikke viser «Kjør» når signal «Kjør» etter bestemmelsene skal vises, skal toget i henhold til § 213 stoppe foran signalstedet. Ved stopp foran innkjørhovedsignal skal, hvis telefon finnes, denne nyttes for å undersøke om stasjonen er betjent. Finnes ikke telefon, eller det ikke fås svar i denne, kan toget fortsette innkjøringen hvis ingen fare antas å foreligge. Togbetjeningen skal undersøke togveien og om stasjonen er betjent. Hvis det ikke er betjening til stede og togveien er klar, kan toget fortsette.

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

Toglederen skal underrettes gjennom betjent stasjon, og skriftlig melding skal sendes til distriktssjefen.

4. På stasjon som er utstyrt med enkelt innkjørsignalapparat eller hvor innkjørtillatelse gis med håndsignal, vises ikke signal når stasjonen ikke er betjent.

*Rettelsesblad nr. 6.
Gjelder f.o.m. 1. desember 1981.*

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 ugyldig, 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 ugyldig, 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 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 ikke betjent stasjon og ved blokkpost kan unntaksvis gjøres ugyldig 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 personalt underrettes om dette på forhånd.

Den fastsatte bokstav kommer til syne i hovedlinjesignalet når hovedsignalet 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 er tent bare når utkjørhovedsignalet viser «Kjør».

Med togsporsignal gis følgende signaler:

Signal 36 a «Togsporsignal».



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

Signal 36 a betyr at utkjørhovedsignal er stilt til «Kjør» fra avvike-
togspor.

*Rettelsesblad nr. 6.
Gjelder f.o.m. 1. desember 1981.*

Signal 36 b «Togsporsignal».

2 grønne faste lys på
loddrett linje.

Signal 36 b betyr at utkjørhovedsignal er stilt til «Kjør» fra hovedtogsporet.

§ 266.

Lyssignal for bremseprøving.

Lyssignal for signalering ved prøving av trykkluftbremse 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.

§ 306. (Reservennummer.)

§ 307.

Signal 78 «Ingen avstigning».

Dagsignal:	Nattsignal:
<p>78 a. Hvitt signalflegg som holdes stille rett ut fra togsiden.</p>	<p>78 b. Hvitt lys fra signallampe som holdes stille rett ut fra togsiden med lyset mot lokomotivet.</p>

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 80–87.

Med **kort støt** «  » forstås lyd av 1–1½ sekunds varighet.

Med **langt støt** «  » forstås lyd av 3–5 sekunders varighet.

Signal 80 «Gi akt» og «Bemerket».**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 vann/brennstoffylling.
3. Ved ingangsetting av tog som har 2 forspannlokomotiver. 2net lokomotiv besvarer signalet med 1 kort støt.
4. Som svar på signal 1 og 76 «Stopp» (se §§ 224, 236 og 305).
5. Som svar på signal 20 b «Stopp» i utkjørhovedsignal når toget etter ruten skal passere eller stoppe på signal (se § 248).
6. Som svar på signal 3 «Passer» (se § 227).
7. Som svar på signal 2 «Varsom», gitt til tog av signalmann (se §§ 225 og 237).
8. Som svar på signal 8 «Kjør fram forbi middel» og signal 9 «Kryssende tog er kommet» (se § 231).
9. Som svar på signal 39 «Avgang» («A-signal», se § 267) og som svar på signal som ikke straks kan lystres.
10. Som svar på signal 78 «Ingen avstigning» (se § 307).

Signal 81 «Bremses på».**2 korte støt: « — — ».**

Signal 81 gis når lokomotivføreren finner det nødvendig å be om hjelp fra den øvrige togbetjening /skiftebetjening 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 Orienteringsignalene (se § 289).
Når tog stopper på sted som ligger mellom orienteringssignalet og vedkommende planovergang, skal signal 83 gis ved igangsetting på nevnte sted (se § 289).
Ved signal 67 c «Orienteringsignal for holdeplass», skal signal 83 gis bare når toget har stopp ved vedkommende holdeplass.
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 «Bremser 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 støy: « — — — — — ».**

Signal 85 gis i følgende tilfelle:

Når tog nærmer seg fast innkjørsignalapparat som ikke viser «Kjør» 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 ikke vises kjørsignal, er at togbetjeningen ikke er underrettet om endret sporbruk, kryssing og/eller andre forhold som gjør det nødvendig med forsiktig innkjøring, kan togekspeditøren når han har oppfattet signal 85 og alt er klart til å ta 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 40 km pr. time over ytterste sporveksel og videre inn på stasjonen.

Signal 86 «Alarm, faresignal».**En rekke korte støy: « — — — — — ».**

Signal 86 gis når det er nødvendig å tilkalle hjelp eller å gjøre merksam på fare.

Signal 87 «Kjøretillatelse mottatt».**2 lange støy: « — — — — — ».**

Signal 87 gis for å tilkjennegi overfor togføreren at tillatelse til kjøring forbi utkjørhovedsignal som ikke viser «Kjør» er mottatt, i de tilfelle dette er foreskrevet.



Trykk 401
Bilag nr. 1
Trykt i september 1964

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedadministrasjonen



SIKKERHETSBESTEMMELSER

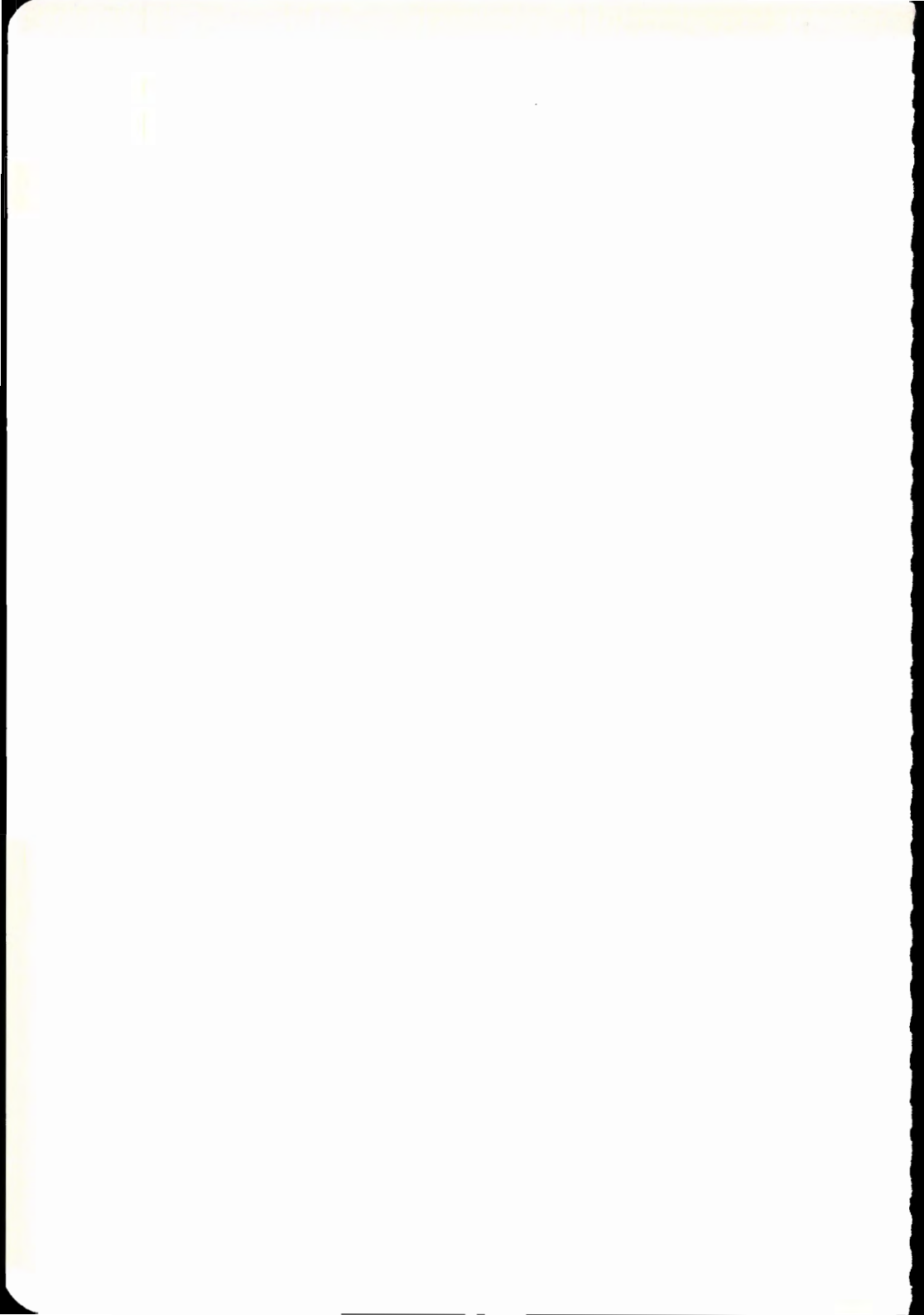
for
FJERNSTYRING
(FJS)

Rettelsesblad nr. 6

Gjelder f.o.m. 1. desember 1984

Følgende rettelser foretas:

Sidene 47-50/51-60,61-63/63-65 og 84-85/85-87 byttes med vedlagte nye sider.



Når fjernstyringsoperatøren ikke kan manøvrere stillverket på fjernstyrt stasjon, kan fjernstyringsoperatøren beordre stillverksvakt til å utføre manøvreringen (se art. 7 og 8).

Når det er feil ved linjeblokken, eller fjernstyringsoperatøren av annen grunn finner det nødvendig, kan fjernstyringsoperatøren, i samsvar med distriktsjefens instruks, beordre togekspeditør til å tjenstgjøre på stasjonen(e). Se avsnitt V.

48. Fjernstyringsoperatøren skal konferere med fjernstyringssentral/togledelse for tilstøtende strekning angående toggangen, spesielle forføyninger og andre spørsmål av betydning for trafikkavviklingen.

49-50. (Reservennummer.)

Særlige bestemmelser for togpersonalet.

51. Når hovedsignal som gjelder til vedkommende spor/blokkstrekning viser «Kjør», skal toget kjøre dersom alt for øvrig er klart.

52. Når tog har stoppet på grunn av lokomotivskade eller andre årsaker, skal togføreren snarest mulig underrette fjernstyringsoperatøren om hvor lenge oppholdet antas å ville vare, og om hvilken assistanse som anses påkrevd. Under oppholdet skal en av togpersonalet så vidt mulig ha vakt ved telefon. Ellers følges bestemmelsene i trykk 427.

53. Togføreren skal snarest underrette fjernstyringsoperatøren dersom togets opphold på fjernstyrt stasjon må overskrides med mer enn 5 minutter på grunn av ekspedisjon til toget.

54. Togføreren kan unntaksvis beordre en annen av togpersonalet til å underrette fjernstyringsoperatøren, og motta forholdsordre.

55. Når tog skifter på fjernstyrt stasjon, skal togføreren være skifteleder hvis det ikke er egen skifteleder i toget eller på stasjonen.

56. Blir en sporveksel kjørt opp, skal det straks meldes til fjernstyringsoperatøren, og skriftlig rapport sendes distriktsjefen.

Inntil sporvekselen er undersøkt av stillverks- og baneavdelingen, skal togene stoppe og togetjeningen skal kontrollere sporvekselen.

57-60. (Reservennummer.)

Bestemmelser for kjøring forbi hovedsignal som ikke viser
«Kjør».

61. Når hovedsignal på fjernstyrt stasjon og ved blokkpost ikke viser «Kjør», skal toget stoppe foran signalet, og lokomotivføreren eller togføreren/skiftelederen skal, etter høyst 2 minutter ved innkjørhoved- og blokk signaler, og etter ca. 5 minutter ved utkjørhovedsignaler, ringe fjernstyringsoperatøren og innhente forholdsordre. Lokomotivføreren og togføreren/skiftelederen skal på forhånd konferere om hvem som skal ringe.

Den som ringer skal oppgi

- tittel og navn,
- tognummer,
- signalets eller telefonapparatets nummer.

Når lokomotivføreren ringer ved utkjørhovedsignal, skal lokomotivføreren meddele togføreren fjernstyringsoperatørens kjøreordre, enten muntlig eller ved signal 87. Når ordren meddeles muntlig, skal togføreren gjenta den.

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

Avgangsignal må ikke gis før fjernstyringsoperatørens kjøreordre er mottatt.

62. Når fjernstyringsoperatøren mottar beskjed om at hovedsignal ikke viser «Kjør», skal årsaken søkes klarlagt ved å

- kontrollere på indikeringstablået at de riktige ordre er sendt,
- undersøke om tog, skift eller annet bevirker at signalet ikke viser «Kjør»,
- kople inn «Totalindikering».

63. Når det er brakt på det rene at det ikke er noe til hinder for at toget kjører inn på stasjonen, gir fjernstyringsoperatøren slik innkjørordre:

«Kontroll av innkjørtogveien ikke i orden. Forsiktig innkjøring av tog til spor nr. i stasjon.»

Fjernstyringsoperatøren skal oppgi navn og tittel.

Ordren gjelder fram til utkjørhovedsignalet, der ny kjøretillatelse skal innhentes hvis utkjørhovedsignalet ikke viser «Kjør».

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

64. Før fjernstyringsoperatøren gir ordre om å kjøre forbi utkjørhovedsignal eller blokksignal som ikke viser «Kjør», skal han forvise seg om at strekningen fram til nærmeste fremadliggende stasjon er klar ved å bringe på det rene hvor det toget som uansett kjøreretning, sist kjørte over strekningen, og hvor det første toget i motsatt kjøreretning befinner seg. Fjernstyringsoperatøren må under slike undersøkelser være særlig oppmerksom på kryssingsforandringer eller endringer i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning.

Fjernstyringsoperatøren kan i slike tilfelle ikke stole på indikeringene på indikeringstablået, men skal forvise seg om hvor togene befinner seg ved samtale med lokomotivføreren eller togføreren/skiftelederen i vedkommende tog.

Antar fjernstyringsoperatøren at nærmeste forangående tog i samme kjøreretning har forlatt den fjernstyrte strekningen eller at tog i motsatt kjøreretning ikke har kommet inn på den, skal han innhente bekreftelse på det fra togekspeditøren på grensestasjonen.

Lokomotivføreren eller togføreren/skiftelederen eller togekspeditøren, skal opplyse om toget har med alle vognene.

Når det er brakt på det rene at det ikke er noe til hinder for at toget kjører videre, gir fjernstyringsoperatøren slik kjøreordre:

«Klart for tog til innkjørhovedsignal ved»

Fjernstyringsoperatøren skal oppgi navn og tittel.

Ordren gjelder fram til innkjørhovedsignalet ved nærmeste fremadliggende stasjon, forbi det hovedsignalet som det ringes fra, og hovedsignal ved mellomliggende blokkpost(er) som ikke viser «Kjør».

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

65. Når innkjørhovedsignal på grensestasjon ikke kan vise «Kjør», skal det forholdes som bestemt i trykk 401.

Bestemmelser vedrørende sidespor på linjen.

Sikring av sidespor.

84. Sidesporene på linjen er sikret med rigel, som er i avhengighet til linjelokken.

Umiddelbart foran sporvekselen til sidesporet er det i hovedsporet innlagt et kort, isolert sporfelt som må være belagt for at riglene skal kunne frigis. Ved gjennomgående sidespor ligger sporfeltet foran den sporvekselen der apparatskapet er plassert. I enkelte tilfelle er sporfeltet forlenget, slik at det dekker begge (alle) sporvekslene ved sidesporet.

Frigiving av riglene skjer ved ordre fra fjernstyringsentralen og at en trykkknapp i apparatskapet trykkes inn. Skapet er låst.

Skifting på sidespor.

85. Når toget kommer til sidesporet, skal togføreren/skiftelederen ringe fjernstyringsoperatøren og be om frigiving av riglene slik:

«Dette er togføreren/skiftelederen i tog Kan riglene for sidespor frigis for skifting?»

Fjernstyringsoperatøren svarer:

«Riglene frigis nå»,

og sender ordre for frigiving.

Togføreren/skiftelederen trykker samtidig inn trykkknappen, og riglene blir frigitt.

Merk: Sporsperren må alltid legges av før sporvekselen 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/skiftelederen ringe fjernstyringsoperatøren og gi slik melding:

«Dette er togføreren/skiftelederen i tog Sporsperren(e) og sporvekselen(e) ved sidespor ligger i normalstilling. Frigiving kan tas tilbake.»

Fjernstyringsoperatøren sender så ordre for tilbaketaking av frigiving. Når fjernstyringsoperatøren har kontroll på at frigivingen er tatt tilbake, svarer han:

«Rett».

Om frigiving av rigel med frikoplingsnøkkel, se art. 87.

Innelåsing av tog på sidespor.

86. Ved enkelte sidespor kan tog låses inne mens andre tog kjører i hovedsporet. For kjøring inn på sidesporet forholdes som bestemt i art. 85.

Når toget er kjørt inn på sidesporet, legges sporveksel og sporsperre i normalstilling og fjernstyringsoperatøren underrettes. Deretter sender fjernstyringsoperatøren ordre for «Kunstig togpassering» for å få linjeblokken i normalstilling.

Når toget skal kjøre ut fra sidesporet, skal togføreren/skiftelederen ringe fjernstyringsoperatøren og be om frigiving av riglene som bestemt for skifting på sidesporet.

For at riglene skal kunne frigis før kjøring ut fra sidesporet, må linjeblokken ikke være innstilt og blokkstrekningen(e) mellom tilliggende stasjoner være fri(e). Dessuten må den stasjonen, som sidesporet er underlagt med hensyn til ordresending, ikke være koplet på gjennomgangsdrift.

Grener sidesporet ut fra blokkstrekning som er begrenset av blokkpost, må i tillegg tilliggende sporfelt mellom innkjørhovedsignal og utkjørhovedsignal(er) på den stasjonen sidesporet er underlagt, være fri(e). Videre må vedkommende utkjørhovedsignaler på de tilliggende stasjoner vise «Stopp».

Ved frigiving for utkjøring fra slike sidespor innstilles linjeblokken, og blokksignalene tennes, samtidig med at sidesporet frigis. Hvis toget etter utkjøring ikke skal kjøre forbi blokkposten, skal fjernstyringsoperatøren sperre strekningen etter at sidesporet er frigitt. Ordre som sperring må sendes til den stasjonen som ligger på motsatt side av blokkposten, sett i forhold til sidesporet.

Mekanisk frigiving av rigel på sidespor.

87. Når rigel ikke kan frigis fra fjernstyringssentralen, kan den frigis med frikoplingsnøkkel.

Frikoplingsnøkkelen oppbevares i spesiell holder i samme skap som trykknapp for frigiving.

Frikoplingsnøkkelen skal bare brukes etter tillatelse fra fjernstyringsoperatøren.



Trykk 401

Trykt i juli 1964

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedadministrasjonen



SIKKERHETSREGLEMENT

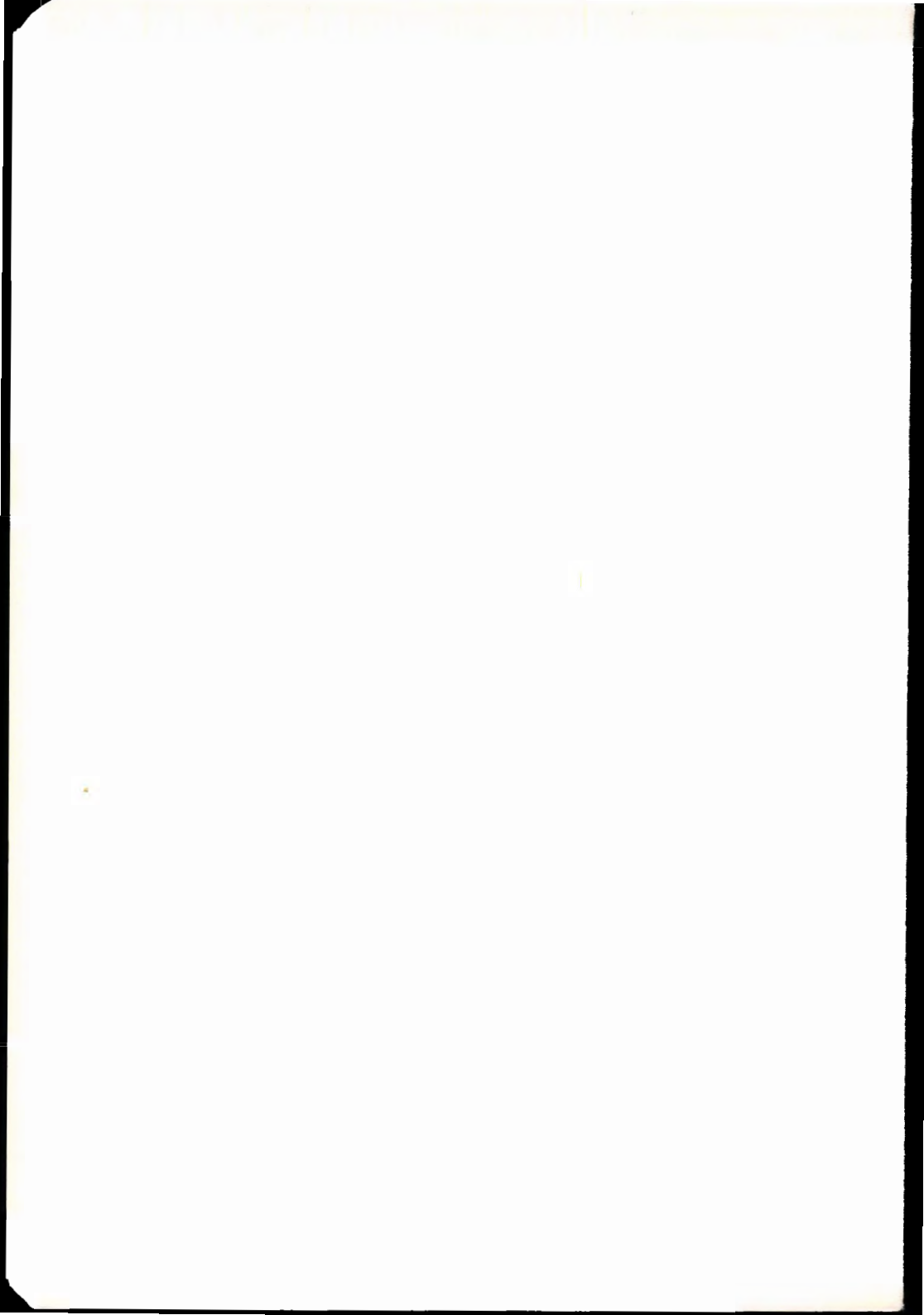
(Sir.)

Rettelsesblad nr. 7

Gjelder f.o.m. 1. mars 1983.

Følgende rettelser foretas:

Sidene 35/36, 37/38, 69/70, 71/72,
101/102 og 103/104 byttes med vedlagte nye sider.



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 kontaktledningen 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 kontaktledningen 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.

Oppdages det mangler ved skinnegangen eller tilsier andre forhold at det må kjøres med særlig forsiktighet eller med nedsatt hastighet over noen del av linjen, skal signal, «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.

Når hastighetssignaler settes opp eller fjernes, skal toglederen straks underrettes.

Når signal «Midlertidig kjørehastighet» eventuelt signal «Varsom» (se trykk 405.1) settes opp skal togbetjeningen underrettes på forhånd. Er forhåndsunderretning ikke gitt, skal toget om mulig stoppes på stedet og underrettes.

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

1. Sikkerhetsmann.

Ved vedlikeholdsarbeider og andre arbeider i/eller nær spor, hvor to eller flere tjenestemenn deltar, skal det oppnevnes en sikkerhetsmann som er hovedansvarlig for at sikkerhetsbestemmelsene blir fulgt, og at nødvendige forføyninger for å sikre personalet blir iverksatt.

Sikkerhetsmannen skal formidle alle henvendelser til og fra arbeidsstedet i forbindelse med utførelsen av sikkerhetstjenesten/togframføringen.

Se forøvrig trykk 373.2.

2. Anordning av linjebrudd.

a. Vedlikeholdsarbeider og andre arbeider som kan bli til hinder for at tog kan kjøres, må ikke settes i verk uten ordre fra toglederen (se trykk 373.2). I rekvisisjonen om linjebrudd i denne anledning skal oppgis sikkerhetsmann (stilling og navn), bestemt tid for arbeidet og stedsbetegnelse regnet etter linjens oppmerking med angivelse av tideler av kilometer, og om linjebruddet skal settes i verk etter at et bestemt tog har passert. Har banestrekningen flere spor, eller skal arbeidet foregå på en stasjon, oppgis i tilfelle hvilket eller hvilke spor som skal brytes.

Toglederen skal sende ordre om linjebruddet til vedkommende sikkerhetsmann 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. Før vedlikeholds- og andre arbeider settes i verk, skal vedkommende sikkerhetsmann innhente tillatelse fra togekspeditøren på nærmeste betjente stasjon.

Det skal bl.a. oppgis:

Tittel og navn.

Etter hvilken ordre arbeidet skal iverksettes.

Arbeidets art.

Stedsbetegnelse i km/hvilket spor.

Arbeidets varighet.

- c. Før arbeidet tar til, skal stoppsignaler settes opp som bestemt i § 236.
- d. Arbeider som settes i verk i forbindelse med linjebrudd, skal være opphørt så tidlig at linjen er klar minst 10 minutter før tog ventes å passere vedkommende arbeidssted.
- e. Når linjebrudd som er foretatt etter pkt. a, blir hevet, skal sikkerhetsmannen 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 sikkerhetsmannen stille seg på det punkt av linjen hvor stoppsignal har vært satt opp, og der vise signal «Klar linje» mot toget.
Når sikkerhetsmannen 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 en stasjon før linjen er meldt klar, skal dette angis i ordren om linjebruddet.
På strekning med automatisk linjeblokk tillates ikke tog å kjøre fra nærmeste betjente stasjon før linjen er meldt klar, når stoppsignal ikke nyttes, se § 236.
- f. Mindre vedlikeholdsarbeider, som justering av spor og utbytting av sviller, kan foretas uten ordre fra toglederen når arbeidet ikke vil være til hinder for toggangen.
For slike arbeider gjelder også bestemmelsene i pkt. c og d.
På strekning med automatisk linjeblokk må alltid tillatelse fra nærmeste betjente stasjon innhentes, før kontaktmagneter settes på skinnene.

3. Anordning av strøbrudd. (Se trykk 411.1.)

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

Strøbrudd 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. Strøbrudd som kan hindre toggangen, må ikke settes i verk uten ordre fra toglederen.

Toglederen sender ordre om strøbrudd etter denne paragraf til sikkerhetsmannen for strøbruddet og til nærmeste betjente stasjon på hver side av bruddstrekningen samt til alle stasjoner på denne strekning.

- b. Før arbeidet tar til skal stoppsignal settes opp. Se §§ 67 og 236.

Unntak: Oppsetting av stoppsignal kan sløyfes når arbeidet er av en slik art at arbeidsstedet til enhver tid kan passeres av alle typer rullende materiell uten at uhell kan oppstå.

- c. Arbeidet skal opphøre og spenningen settes på igjen i god tid før tog skal kjøre inn på vedkommende strekning. Sikkerhetsmannen 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 ordre fra toglederen når strøbruddet ikke hindrer toggangen.

Anordning av strøbrudd på betjent stasjon må ikke foretas for ansvarshavende for strøbruddet har fått togekspeditørens samtykke til dette. Skal det foretas utkopling mellom 2 betjente stasjoner, må samtykke fra togekspeditøren på begge stasjoner innhentes.

- e. Når ordre eller melding om strøbrudd er gitt, har togekspeditøren på vedkommende stasjoner ansvaret for at elektriske lokomotiver og elektriske motorvogner ikke kjører inn på spenningsløs strekning.

§ 78. (Reservennummer.)

3. Inn-/utkjøring ved stasjoner og kjøring forbi blokkposter, skal foregå på de vanlige signaler, i tilfelle ved bruk av kjøreordre.
4. I det tidsrom disponeringen varer, skal det være anbrakt kontrollmiddel på togmeldingsapparatene.
5. Etter hver disponering skal togføreren i arbeidstoget melde fra til togekspeditøren om at arbeidstoget er kommet inn fra linjen. Først etter at togekspeditøren har mottatt denne melding, kan diponeringen av strekningen oppheves.
På strekning uten linjeblokk skal togføreren, i tillegg til nevnte melding, levere kjøreseddelen til togekspeditøren.
6. Skal arbeidstoget kjøre ut fra og tilbake til samme stasjon på en tid av døgnet da det i et lengre sammenhengende tidsrom ikke skal kjøre noe annet tog på vedkommende strekning, kan 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 betingelsene i pkt. 5 er oppfylt.

§ 150.

Telegrammer om toggangen.

Telegrammer fra toglederen om toggangen skal, hvis ikke annen særlig bestemmelse foreligger, erkjennes 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 fastsatt av Hovedadministrasjonen.

§ 151–155. (Reservennummer.)

Bestemmelser vedrørende tog og togtjenesten.

§ 156.

Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne.

1. Vogner som skal brukes 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 stasjonspersonalet, og i den utstrekning det er mulig, også konduktør- og lokomotivpersonalet, å føre tilsyn med vognmateriellets tilstand (se trykk 409).
2. Togbetjeningen skal i den utstrekning det er mulig, føre tilsyn med vognmateriellet i toget underveis, bl.a. med akselkasser og lasten.
3. Konduktørbetjeningen skal sørge for at håndbetjente vogndører og plattformgrinder i toget blir lukket før togavgang.
Vogndører som lukkes fra førerrommet, skal lukkes før toget settes igang.
Konduktørbetjeningen skal føre tilsyn med at vogndører og plattformgrinder er forsvarlig lukket under togets gang.

§ 157.

Største tillatte aksellast.

Rullende materiell som skal kjøres i tog, må ikke ha større aksellast 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 trykkluftbremse eller betjent skrubremse.
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 405.1.

§ 163.

Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn.

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

- a) Tjenestgjørende 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 Hovedadministrasjonen 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 tjenestgjøre som togfører i de tilfeller som er nevnt i trykk 405.1. Hvis det i slike tilfeller er flere lokomotiver i toget, skal lokomotivføreren på forspannlokomotivet (nærmest togstammen) 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 skinnertraktor og tung motortralle m.m. på linjen, kan ved kjøring av slikt materiell samtidig være togfører.
4. Som togfører i kiptog kan distriktsjefen etter særskilt prøve godkjenne en tjenestemann som ikke er utdannet som konduktør.

§ 165.

Togførers 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 ruten overholdes, at gjeldende sikkerhetsbestemmelser følges, og for øvrig at nødvendige sikkerhetsforanstaltninger blir iaktatt.

§ 166.

Lokomotivførers 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, mottatte ordrer, til linjens tilstand og andre forhold som kan ha innflytelse på togets sikkerhet.

§ 167.

Ansvaret for og hvem som skal utføre koplingen.

1. Lokomotivføreren er ansvarlig for at sammenkopling mellom lokomotiv 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. Den som leder sammenskiftingen av tog, har ansvaret for at all sammenkopling mellom vognene blir utført.
Bremseprøveren skal kontrollere at kopling er utført.
3. Sammenkopling og frakopling skal utføres etter de særlige bestemmelser som er gitt om dette i trykk 402, 405.2, 412 og 413.

§ 234.

Signal 10 «Kjør fram».

Dagsignal:

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



Nattsignal:

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



Signal 11 «Bakk».

Dagsignal:

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



Nattsignal:

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



Rettelsesblad nr. 7
Gjelder f.o.m 1. mars 1983

1. Signal 10 og 11 gjelder i forhold til signalgiverens plass. Etter signal 10 skal skiftet kjøre i retning **fra** signalet og etter signal 11 i retning **mot** signalet.
2. Ved signalering for **renn** gis signal 11 med en hurtig bevegelse med armen.

Signalering med signalflytte.

§ 235.

Signal 1 h «Stopp»: 3 støt i signalflytte.

Signal 10 c «Kjør fram»: 1 støt i signalflytte.

Signal 11 c «Bakk»: 2 støt i signalflytte.

Signal 1 h, 10 c og 11 c brukes hvor de stedlige forhold tilsier det, og ellers om nødvendig som forsterkning av håndsignal.

Håndsignaler på linjen.

§ 236.

Signal 1 «Stopp».

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 det arbeides i eller i nærheten av sporet.
3. Når tog er stoppet på linjen og ikke kan komme i gang ved egen hjelp (se § 184).
4. Når vogn(er) er satt igjen på linjen.
5. 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 pkt. 7.

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

6. 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 og 1 b kan bli oversett.

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 inntreffer 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 måten 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 tjenestemann etter konferanse med togekspeditøren sette opp stoppsignal senest ved ytterste sporveksel i utkjørtogveien.

7. Når lokomotiv/tog må kjøre ut på strekning som etter disse bestemmelser skal dekkes med stoppsignal, f.eks. til tog som er stoppet på linjen, skal det ikke kjøres med større hastighet enn at det kan stoppes på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet, høyst 40 km/h.

Når det has full visshet for hvorfra lokomotiv/tog kommer, kan det settes opp stoppsignal bare til den side hvorfra lokomotiv/tog kommer, og avstanden til stoppsignalet kan reduseres til 200 meter.

8. På strekning med automatisk linjeblokk skal det, unntatt når tog er stoppet på linjen eller vogn(er) er satt igjen, nyttes kontaktmagneter, se forøvrig trykk 405.1.

Ved arbeider i/eller nær spor kan oppsetting av stoppsignaler sløyfes på følgende betingelser:

Sikkerhetsmannen skal gjennom nærmeste betjente stasjon innhente bekreftelse på at tog ikke kan ventes mot stedet før linjen er meldt klar av ham. (Linjeblokken må ikke være retningsinnstilt mot arbeidsstedet og de nærmeste betjente stasjoners sikringsanlegg må ikke være koplet på gjennomgangsdrift).

Kontaktmagneter settes på, og deretter meddeles:

«Kontaktmagneter er satt på skinnene, stoppsignal settes ikke opp.»

Togekspeditøren underretter togekspeditøren på nærmeste betjente

stasjon på den andre siden av arbeidsstedet og kontrollmiddel settes på signalstillerne for vedkommende utkjørhovedsignaler. Når togekspeditøren på den nærmeste betjente stasjon har fått bekrefteelse på at kontrollmiddel også er påsatt på den andre stasjonen, gis slik melding tilbake til sikkerhetsmannen: «Strekningen er sperret for tog.»

Deretter kan arbeidet settes i gang.

Når arbeidet er avsluttet, fjernes kontaktmagnetene og følgende melding gis fra sikkerhetsmannen til togekspeditøren på nærmeste betjente stasjon, som underretter den andre stasjonen: «Kontaktmagnetene er fjernet ved km . . . , linjen er klar.»

Uten slik melding er det forbudt å la tog kjøre ut på strekningen.

Meldingene noteres i togmeldingsbøkene.

§ 237.

Signal 2 «Varsom».

Når det er anledning til det, skal varsomsignal 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.

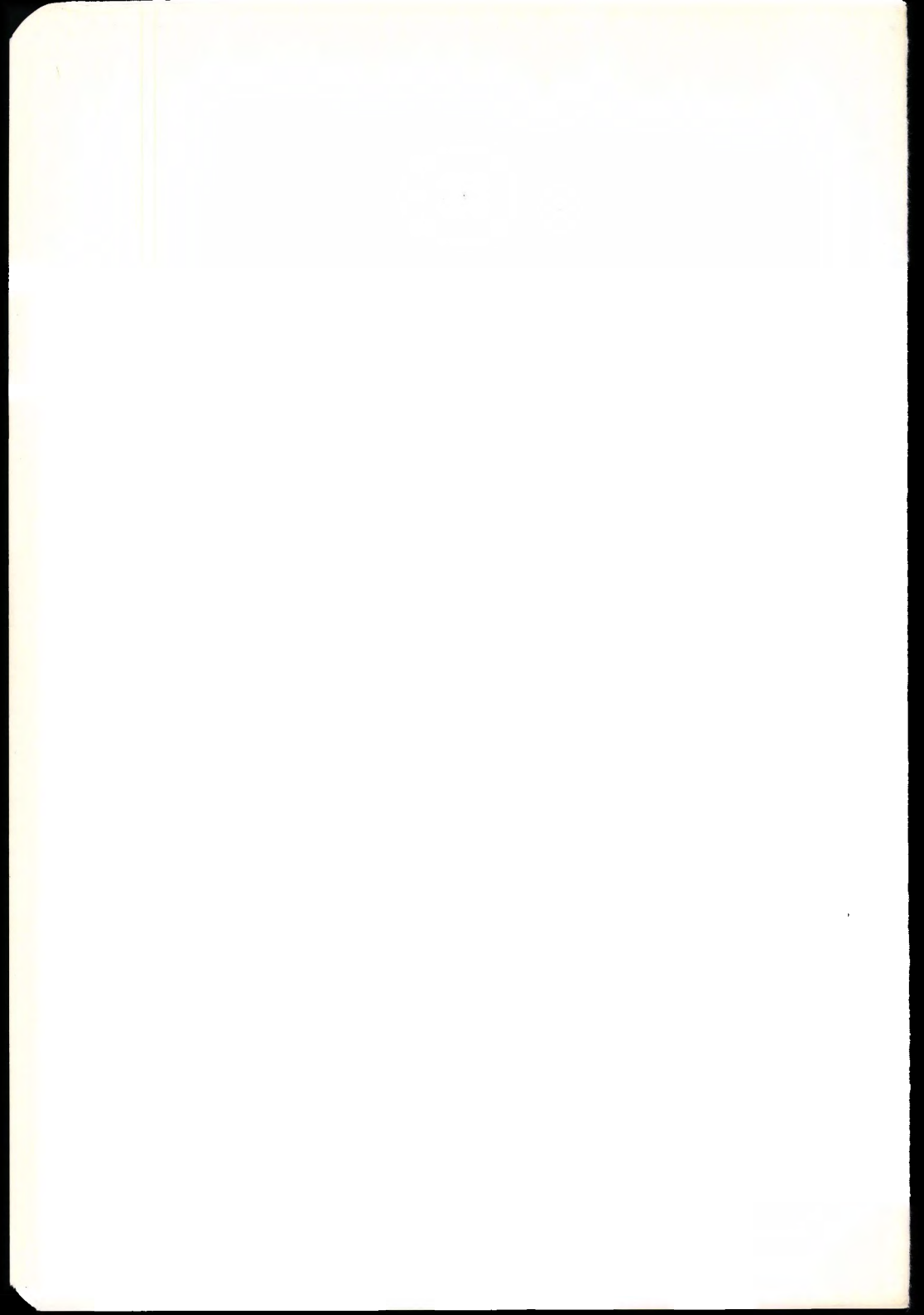
Varsomsignal settes opp til høyre i kjøreretningen for kommende tog, i stigning minst 200 meter og på vannrett linje eller i fall minst 500 meter foran det punkt hvorfra togets kjørehastighet skal være satt ned til høyst 40 km/h (se § 76). Disse avstander skal økes etter skjønn under forhold som nevnt i § 236 for stoppsignal.

Varsomsignal skal settes opp til begge sider av den strekning hvor kjørehastigheten må være satt ned.

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 nøyaktig markert for lokomotivføreren, slik: Etter å ha passert signal 2a, b eller d (varsomsignalet), får toget signal 4 (hvitt flagg) på venstre side i kjøreretningen der hastigheten skal være nedsatt, og signal 4 (hvitt flagg) på høyre side, der hastigheten kan økes når hele toget har passert signalet.

Når det settes opp stoppsignaler og/eller nyttes kontaktmagneter for det ene spor på dobbeltsporet strekning skal det settes opp varsomsignaler for kjøring på nabospor, hvis det kan oppstå fare for personalet som arbeider på stedet, eller for det passerende tog, om dette kjører med full hastighet.







Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedadministrasjonen

Sikkerhetsbestemmelser for fjernstyring (FJS)

Rettelsesblad nr. 7

Gjelder f.o.m. 1. september 1986

Følgende rettelser foretas:

I art. 76 strykes «og 36» i parentesen i siste linje i første avsnitt.

Innholdsfortengelsen og sidene merket 1-15/16-18, 35-36/37-38 og 109-115/116-120, byttes med vedlagte nye sider.

INNHOOLD

	Art. nr.
I. Begrepsforklaringer.	
Fjernstyring	1
Fjernstyrt strekning	2
Fjernstyringsentral	3
Fjernstyringsoperatør	4
Fjernstyrt stasjon	5
Grensestasjon	6
Stillverksvakt	7
Stasjonsmanøvrering	8
Gjennomgangsdrift	9
II. Anlegg og teknisk utrustning i forbindelse med fjernstyringen.	
Anlegg i forbindelse med fjernstyringen	16
Stillverk på stasjonene	18
Automatisk linjeblokk	19
Fjernstyringsentral	20
Blokktelefoner	21-24
Markering av fjernstyrt strekning	25
III. Fjernstyring.	
Hovedprinsippet ved fjernstyringen	31
Togs sikring på fjernstyrt strekning.	
Sperring gjennom togs aksler	32
Sperring ved kontaktmagneter	33
Sperring fra fjernstyringsentralen	34
Sperring ved nødbrytere	35
Driftsformer.	
Fjernstyrt stasjon	37
Ikke fjernstyrt stasjon betjent av togekspeditør	38
Gjennomkoplet ikke fjernstyrt stasjon	39
Togframføring.	
Særlige bestemmelser for fjernstyringsoperatøren	41-48
Særlige bestemmelser for togpersonalet	51-56
Bestemmelser for kjøring forbi hovedsignal som ikke viser «Kjør»	61-69
Særlige bestemmelser for stillverksvakt	71-73
Særlige bestemmelser for linje- og elektropersonalet	76-78
Lokal omlegging av sporveksler.	
Omlegging ved lokalomstiller	81
Omlegging ved hjelp av sveiv	82
Mekanisk frigiving av rigel og samlelås	83

Bestemmelser vedrørende sidespor på linjen.	
Sikring av sidespor	84
Skifting på sidespor	85
Innelåsing av tog på sidespor	86
Mekanisk frigiving av rigel på sidespor	87
IV. <i>Unntak fra og tillegg til Sikkerhetsreglementet (Sir.)</i>	101-133
V. <i>Fjernstyringen ute av bruk.</i>	
Generelt	141-143
Bare fjernstyringen ute av bruk	144-149
Både fjernstyringen og den automatiske linjeblokk ute av bruk	150
VI. <i>Instruks for stillverksvakt.</i>	
Innkopling av stillverket	151
Utkopling av stillverket	152
VII. <i>Feil og uregelmessigheter.</i>	
Melding om feil	156
Reparasjons- og vedlikeholdsarbeider	157

I. Begrepsforklaringer.

1. *Fjernstyring* (Fjs) er en elektroteknisk anordning som muliggjør at bestemte gjøremål i forbindelse med togenes framføring, som ellers er pålagt togekspeditør, kan utføres fra en fjernstyringssentral.

2. *Fjernstyrt strekning* (Fj.str) omfatter de fjernstyrte stasjoner, linjen mellom disse og linjen fram til grensestasjonen.

3. *Fjernstyringssentral* har manøvreringsapparat og indikeringstablå for den fjernstyrte strekningen, samt telefonforbindelse med stasjonene, sidesporene på linjen og hovedsignalene på strekningen.

4. *Fjernstyringsoperatør* (Fjo) er togleder som etter særskilt godkjenning betjener fjernstyringssentralen.

5. *Fjernstyrt stasjon* (Fj.st) er betjent stasjon der fjernstyringsoperatøren utfører gjøremål som ellers er pålagt togekspeditøren.

På fjernstyrt stasjon betjenes stillverket av fjernstyringsoperatøren, og manøvreres ved elektriske «ordrer» fra fjernstyringssentralen eller av stillverksvakt.

6. *Grensestasjon* (Gr.st) er stasjon som ikke er fjernstyrt, men som grenser til fjernstyrt(e) strekning(er).

Når togekspeditør ikke tjenestegjør på grensestasjon, betraktes stasjonen som fjernstyrt for tog som kjører på fjernstyrt strekning.

7. *Stillverksvakt* er den som etter telefonisk ordre fra fjernstyringsoperatøren manøvrerer stillverket på fjernstyrt stasjon. Er vedkommende godkjent til å betjene stillverket, kan stillverksvakten manøvrere stillverket selvstendig i den utstrekning fjernstyringsoperatøren bestemmer.

Er vedkommende dessuten godkjent til å utføre togekspeditørtjeneste, kan stillverksvakten utføre gjøremål som ellers er pålagt togekspeditøren, i den utstrekning fjernstyringsoperatøren bestemmer.

8. *Stasjonsmanøvrering* vil si at stillverket på fjernstyrt stasjon manøvreres av stillverksvakt.

9. *Gjennomgangsdrift* vil si automatisk signalstilling i stasjonens hovedtogspor.

10-15. (Reservennummer.)

16-18.

II. Anlegg og teknisk utrustning i forbindelse med fjernstyringen.

16. Fjernstyringen er i det vesentlige basert på

- stillverk på stasjonene,
- linjeblokk,
- fjernstyringssentral,
- blokktelefoner.

17. (Reservennummer.)

Stillverk på stasjonene.

18. Stillverket på stasjonene betjenes etter særskilt instruks.

Ved sikring av innkjørtogvei på stasjon på enkeltsporet strekning, med stillverk som er utført for manøvrering fra fjernstyringssentralen, gis samtidig ytterste sentralstille sporveksel i stasjonens andre ende impuls for omlegging til stilling til annet togspor («avledende stilling»).

Når stillverket manøvreres fra fjernstyringssentralen, vil det, når innkjørtogvei er sikret, ikke kunne sikres innkjørtogvei for motsatt kjøreretning, eller utkjørtogvei fra annet spor for samme kjøreretning, før et tidsrelé har gått ut en fast innstilt tid (30-90 sekunder). Tidsreléet starter idet innkjørtogveien utløses. (Under kryssing vil derfor innkjørhovedsignalet ikke kunne vise «Kjør» for det tog som skal kjøre sist inn på stasjonen før 30-90 sekunder etter at innkjørtogveien for det første tog er utløst.)

Høye skiftesignaler, oppsatt i forbindelse med utkjørhovedsignal, kan bare vise signal 42 «Skifting tillatt». Når signal 42 ikke skal vises, er signalene slokt.

Sperring ved nødbrytere.

35. Innkjør- og utkjørhovedsignalene kan med nødbrytere stilles til «Stopp» og sperres slik at signalene ikke kan vise «Kjør».

Nødbryterne er satt opp ved blokktelefonen ved utkjørhovedsignalene, og på stasjonsbygningen hvis ikke annet er bestemt i det enkelte tilfellet.

Nødbryterne brukes når en faresituasjon oppstår, slik at tog hurtigst må stoppe (se art. 106).

36. (Reservennummer.)

Driftsformer.

Fjernstyrt stasjon.

37. På fjernstyrt stasjon betjenes stillverket av fjernstyringsoperatøren.

Når stillverket manøvreres av fjernstyringsoperatøren, skal fjernstyringsnøkkelen være satt inn og vridd om i nøkkelfeltet merket «Fj.styrt».

Når stillverket skal manøvreres av stillverksvakt etter ordre fra fjernstyringsoperatøren (se art. 7 og 8), skal stillverksvakten kople stillverket for stasjonsmanøvrering (se art. 151). Bestemmelsene om fjernstyring gjelder også når stillverksvakt manøvrerer stillverket.

Stillverksvakten må nøye følge «Instruks for stillverksvakt» (se art. 151), som er tildelt alle som kan utføre slik tjeneste, og satt opp ved stillerapparatet.

Fjernstyringsoperatøren bestemmer når stillverket skal manøvreres av stillverksvakt, og de gjøremål stillverksvakten skal utføre (se art. 7).

Ikke fjernstyrt stasjon betjent av togekspeditør.

38. Når stasjonen ikke skal fjernstyres, men skal være betjent av togekspeditør, skal togekspeditøren kople stillverket for manøvrering fra stillerapparatet, som bestemt i instruksen for betjening av stillverket (se art. 18).

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 art. 24.)

Se forøvrig bestemmelsene i avsnitt V.

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, som bestemmer hvordan det skal forholdes.

110. (Reservennummer.)

111. (Tillegg til Sir. §95.)

For avløsning i fjernstyringsoperatørtjenesten gjelder bestemmelsene for avløsning i togekspeditørtjenesten.

112. (Unntak fra Sir. §97.)

Inspeksjon av stasjonsområdet på stasjon der det ikke er stasjonert godkjent stasjonspersonale, skal utføres av linjepersonalet. Hvis distriktsjefen ikke har bestemt annet, utføres inspeksjonen i forbindelse med visitasjonen av linjen for øvrig, selv om slik visitasjon ikke foretas daglig.

113. (Tillegg til Sir. §101.)

Rullende materiell som står på stasjon, skal være satt innenfor sporsperre/avledende sporveksel, unntatt materiell som gjensettes under skifting eller er under stadig tilsyn.

114. (Unntak fra Sir. §104.)

For fjernstyrt stasjon utarbeides togoppgaven av nærmere bestemt stasjon.

115. (Tillegg til Sir. §111.)

Når det skal skiftes på fjernstyrt stasjon, skal skiftebetjeningen ringe fjernstyringsoperatøren fra vedkommende stasjon og be om frigiving av stasjonen for skifting.

For øvrig skal det forholdes som bestemt i art. 45 (se også art. 73).

116-120

116. (Unntak fra Sir. § 114.)

Når dvergsignal, oppsatt i forbindelse med indre utkjørhovedsignal, viser signal «Varsom skifting tillatt», kan toget kjøre fram til det ytre utkjørhovedsignalet.

117. (Unntak fra Sir. § 115.)

Innkjørhovedsignal på fjernstyrt stasjon kan vise signal «Kjør» ubegrenset tid før tog ventes.

118. (Tillegg til Sir. § 118.)

Når stasjonsbetjening tjenstgjør på fjernstyrt stasjon, skal betjeningen, i den utstrekning den øvrige tjenesten tillater det, ha oppmerksomheten rettet mot toget under inn-/utkjøring og påse at det ikke er noe som kan hindre togets sikre gang.

119. (Unntak fra Sir. § 120.)

Det som gjelder for togekspeditøren faller bort. T og føreren skal forvise seg om at togets avgangstid etter ruten er inne og at vedkommende utkjørhovedsignal viser «Kjør», i tilfelle at fjernstyringsoperatørens kjøreordre (se art. 61, 64-65) er mottatt, før avgangsignal gis.

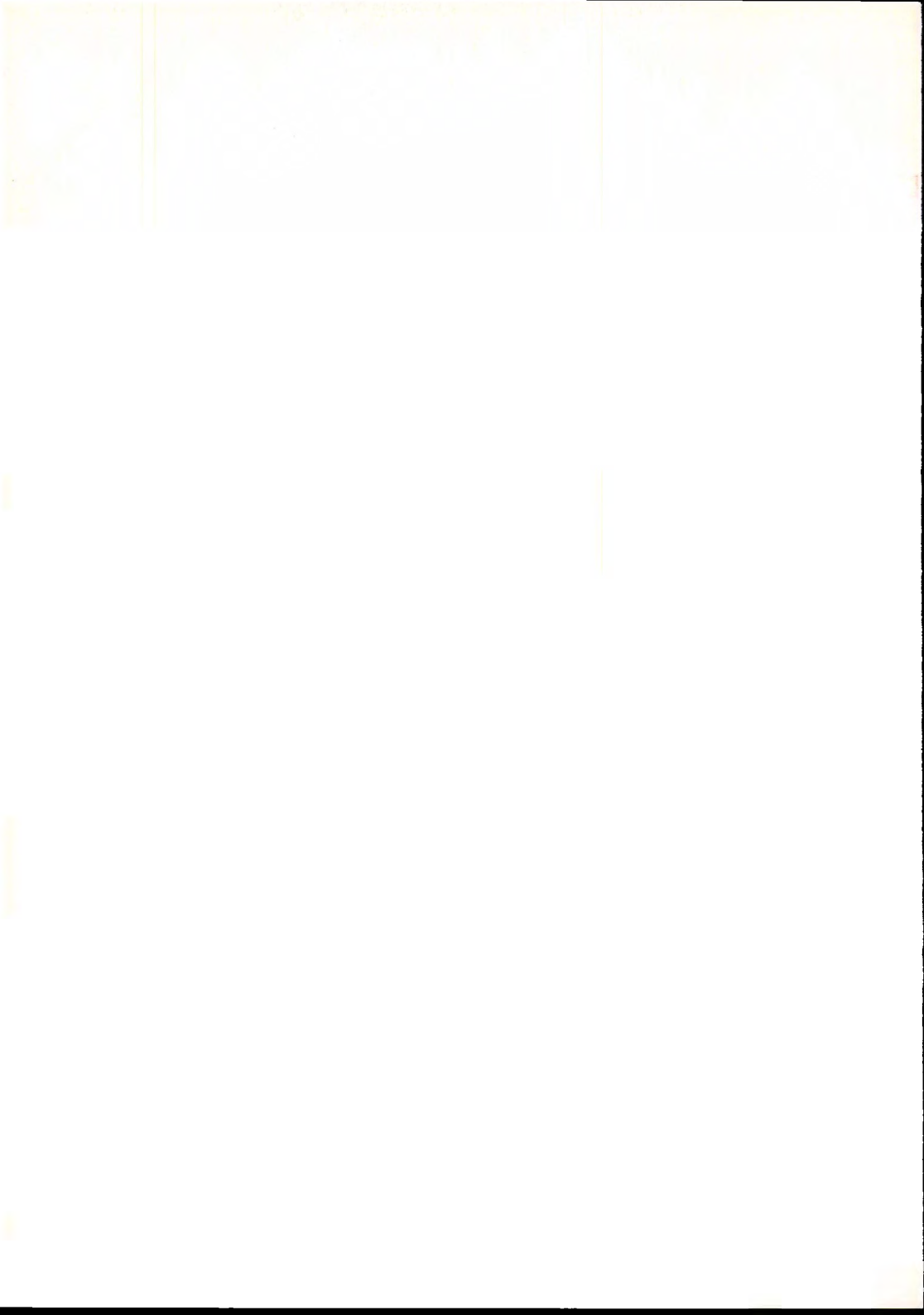
120. (Unntak fra Sir. § 121 pkt. 2.)

I tiden mellom kl. 18 og kl. 6 på hverdager (mandag-fredag), og på lørdager og helligdager (se trykk 405.1 art. 40 pkt. 10.1), kan tog, som ikke har stopp for ekspedisjon på vedkommende stasjon (av-/påstigning og/eller utlevering/mottaking av gods), kjøre fra/passere stasjon og komme til neste stasjon (herunder grensestasjon) inntil 30 minutter før rutetid uten at det er angitt i ruten.

Bestemmelsen gjelder ikke på strekning der det utføres arbeider i eller nær sporet/visitasjon i den tiden som er nevnt. Sikkerhetsmannen/den som utfører arbeidet/linjevisitøren skal underrette fjernstyringsoperatøren om slikt arbeid/visitasjon, og fjernstyringsoperatøren skal bekrefte at bestemmelsen ikke vil bli anvendt i slike tilfeller.

Ordre om kjøring før rutetid gis togbetjeningen ved signal «Kjør» fra utkjørhovedsignalet for vedkommende togspor (se art. 31, 51 og 124). (På grensestasjon i tilfelle også avgangsordre (avgangsignal) fra togekspeditøren.)







Trykk 401

Trykt i juli 1964

Tjenesteskriver utgitt av Norges Statsbaner

Hovedadministrasjonen



SIKKERHETSREGLEMENT

(Sir.)

Rettelsesblad nr. 8

Gjelder f.o.m. 1. desember 1984

Følgende rettelse foretas:

Sidene 103/104 byttes med vedlagte nye sider.



6. 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 og 1b kan bli oversett.

Stoppsignal skal settes opp til høyre i kjøreretningen for kommende tog i en avstand fra farepunkt 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 inntrer 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 måten 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 tjenestemann etter konferanse med togekspeditøren sette opp stoppsignal senest ved ytterste sporveksel i utkjørtogveien

7. Når lokomotiv/tog *må* kjøre ut på strekning der det etter bestemmelsene i pkt. 3 og 4 er satt opp stoppsignal, skal det ikke kjøres med større hastighet enn at det kan stoppes på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet, høyst 40 km/h.

Når det has full visshet for hvorfra lokomotiv/tog kommer, kan det settes opp stoppsignal bare til den side hvorfra lokomotiv/tog kommer, og avstanden til stoppsignalet kan reduseres til 200 meter.

8. På strekning med automatisk linjeblokk skal det, unntatt når tog er stoppet på linjen eller vogn(er) er satt igjen, nyttes kontaktmagneter, se forøvrig trykk 405.1.

Når kontaktmagneter nyttes, kan oppsetting av stoppsignaler sløyfes på følgende betingelser:

Sikkerhetsmannen skal gjennom nærmeste betjente stasjon innhente bekreftelse på at tog ikke kan ventes mot stedet før linjen er meldt klar av ham. (Linjeblokken må ikke være retningsinnstilt mot arbeidsstedet og de nærmeste betjente stasjoners sikringsanlegg må ikke være koplet på gjennomgangsdrift.)

Kontaktmagneter settes på , og deretter meddeles:

«Kontaktmagneter er satt på skinnene, stoppsignal settes ikke opp.»

Togekspeditøren underretter togekspeditøren på nærmeste betjente

stasjon på den andre siden av arbeidsstedet og kontrollmiddel settes på signalstillerne for vedkommende utkjørhovedsignaler. Når togekspeditøren på den nærmeste betjente stasjon har fått bekrefteelse på at kontrollmiddel også er påsatt på den andre stasjonen, gis slik melding tilbake til sikkerhetsmannen: «Strekningen er sperret for tog.»

Deretter kan arbeidet settes i gang.

Når arbeidet er avsluttet, fjernes kontaktmagnetene og følgende melding gis fra sikkerhetsmannen til togekspeditøren på nærmeste betjente stasjon, som underretter den andre stasjonen: «Kontaktmagnetene er fjernet ved km . . . , linjen er klar.»

Uten slik melding er det forbudt å la tog kjøre ut på strekningen. Meldingene noteres i togmeldingsbøkene.

§ 237

Signal 2 «Varsom».

Når det er anledning til det, skal varsomsignal 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 kjøreastighet skal være satt ned til høyst 40 km/h (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 kjøreastigheten må være satt ned.

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 nøyaktig markert for lokomotivføreren, slik: Etter å ha passert signal 2a, b eller d (varsomsignalet), får toget signal 4 (hvitt flagg) på venstre side i kjøreretningen der hastigheten skal være nedsatt, og signal 4 (hvitt flagg) på høyre side, der hastigheten kan økes når hele toget har passert signalet.

Når det settes opp stoppsignaler og/eller nyttes kontaktmagneter for det ene spor på dobbeltsporet strekning skal det settes opp varsomsignaler for kjøring på nabospor, hvis det kan oppstå fare for personalet som arbeider på stedet, eller for det passerende tog, om dette kjører med full hastighet.





Tjenesteskriver utgitt av Norges Statsbaner
Hovedkontoret

Sikkerhetsbestemmelser for fjernstyring (FJS)

Rettelsesblad nr. 8

Gjelder f.o.m. 1. oktober 1989

Følgende rettelser foretas:

På første side (tittelside) rettes "Hovedadministrasjonen" til "Hovedkontoret".

Art. 42 andre avsnitt strykes.

" 47 siste avsn. "i samsvar med distriktsjefens instruks" strykes.

" 56 siste linje "distriktsjefen" rettes til "regionsjefen".

" 107 første linje "Distriktsjefen" rettes til "Regionsjefen".

" 112 strykes. (Bestemmelsene er tatt inn i Sir. § 97).

" 116 (Unntak fra Sir. § 114) "114" rettes til "112".

" 157 siste avsn. "distriktsjefen" rettes til "regionsjefen".

Førørig rettes "fjernstyringsoperatør" til "togleder" alle steder.

Innholdsfortegnelsen og sidene merket 1-15/16-18, 19-21/22-24, 87-100/101-105, 121-127/127-140 og 141-147/148-150 byttes ut med vedlagte nye sider.

Merk:

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

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

For Ofotbanen gjelder tilsvarende for godstrafikkregionen/regionsjefen for godstrafikkregionen.



INNHold

	Art. nr.
I. Begrepsforklaringer	
Fjernstyring	1
Fjernstyrt strekning	2
Fjernstyringssentral	3
Togleder	4
Fjernstyrt stasjon	5
Grensestasjon	6
Stillverksvakt	7
Stasjonsmanøvrering	8
Gjennomgangsdrift	9
II. Anlegg og teknisk utrustning i forbindelse med fjernstyringen	
Anlegg i forbindelse med fjernstyringen	16
Stillverk på stasjonene	18
Linjeblokk	19
Fjernstyringssentral	20
Blokktelefoner	21-24
Markering av fjernstyrt strekning	25
III. Fjernstyring	
Hovedprinsippet ved fjernstyring	31
Togs sikring på fjernstyrt strekning	
Sperring gjennom togs aksler	32
Sperring ved kontaktmagneter	33
Sperring fra fjernstyringssentralen	34
Sperring ved nødbrytere	35
Driftsformer	
Fjernstyrt stasjon	37
Ikke fjernstyrt stasjon betjent av togekspediter	38
Gjennomkoplet ikke fjernstyrt stasjon	39
Togframføring	
Særlige bestemmelser for toglederen	41-48
Særlige bestemmelser for togpersonalet	51-56
Bestemmelser for kjøring forbi hovedsignal som ikke viser "Kjør"	61-69
Særlige bestemmelser for stillverksvakt	71-73
Særlige bestemmelser for linje- og elektro-personalet	76-78

Lokal omlegging av sporveksler	
Omlegging ved lokalomstillinger	81
Omlegging ved hjelp av sveiv	82
Mekanisk frigiving av rigel og samlelås	83
Bestemmelser vedrørende sidespor på linjen	
Sikring av sidespor	84
Skifting på sidespor	85
Innelåsing av tog på sidespor	86
Mekanisk frigiving av rigel på sidespor	87
IV. <i>Unntak fra og tillegg til Sikkerhetsreglementet (Sir.)</i>	101-133
V. <i>Fjernstyringen ute av bruk</i>	
Generelt	141-143
Bare fjernstyringen ute av bruk	144-149
Både fjernstyringen og linjeblokken ute av bruk	150
VI. <i>Instruks for stillverksvakt</i>	
Innkopling av stillverket	151
Utkopling av stillverket	152
VII. <i>Feil og uregelmessigheter</i>	
Melding om feil	156
Reparasjons- og vedlikeholdsarbeider	157

I. Begrepsforklaringer

1. *Fjernstyring* (Fjs) er en elektroteknisk anordning som muliggjør at bestemte gjøremål i forbindelse med togenes framføring, som ellers er pålagt togekspeditør, kan utføres fra en fjernstyringsentral.

2. *Fjernstyrt strekning* (Fj.str) omfatter de fjernstyrte stasjoner, linjen mellom disse og linjen fram til grensestasjonen.

3. *Fjernstyringsentral* har manøvreringsapparat og indikeringstablå for den fjernstyrte strekningen, samt telefonforbindelse med stasjonene, sidesporene på linjen og hovedsignalene på strekningen.

4. *Togleder* må ha særskilt godkjenning for betjening av fjernstyringsentralen.

5. *Fjernstyrt stasjon* (Fj.st) er betjent stasjon der *toglederen* utfører gjøremål som ellers er pålagt togekspeditøren. På fjernstyrt stasjon betjenes stillverket av toglederen, og manøvreres ved elektriske "ordrer" fra fjernstyringsentralen eller av stillverksvakt.

6. *Grensestasjon* (Gr.st) er stasjon som ikke er fjernstyrt, men som grenser til fjernstyrt(e) strekning(er). Når togekspeditør ikke tjenestegjør på grensestasjon, betraktes stasjonen som fjernstyrt for tog som kjører på fjernstyrt strekning.

7. *Stillverksvakt* er den som etter telefonisk ordre fra toglederen manøvrerer stillverket på fjernstyrt stasjon. Er vedkommende godkjent til å betjene stillverket, kan stillverksvakten manøvrere stillverket selvstendig i den utstrekning toglederen bestemmer.

Er vedkommende dessuten godkjent til å utføre *togekspeditørtjeneste*, kan stillverksvakten utføre gjøremål som ellers er pålagt togekspeditøren, i den utstrekning toglederen bestemmer.

8. *Stasjonsmanøvrering* vil si at stillverket på fjernstyrt stasjon manøvreres av stillverksvakt.

9. *Gjennomgangsdrift* vil si automatisk signalstilling i stasjonens hovedtogspor.

10-15. (Reservenummer.)

16-18

II. Anlegg og teknisk utrustning i forbindelse med fjernstyringen

16. Fjernstyringen er i det vesentlige basert på

- stillverk på stasjonene,
- linjeblokk,
- fjernstyringssentral,
- blokktelefoner.

17. (Reservennummer.)

Stillverk på stasjonene

18. Stillverket på stasjonene betjenes etter særskilt instruks.

Ved sikring av innkjørtogvei på stasjon på enkeltsporet strekning, med stillverk som er utført for manøvrering fra fjernstyringssentralen, gis samtidig ytteste sentralstilte sporveksel i stasjonens andre ende impuls for omlegging til stilling til annet togspor ("avledende stilling").

Når stillverket manøvreres fra fjernstyringssentralen, vil det, når innkjørtogvei er sikret, ikke kunne sikres innkjøretogvei for motsatt kjøreretning, eller utkjørtogvei fra annet spor for samme kjøreretning, før et tidsrelé har gått ut en fast innstilt tid (30-90 sekunder). Tidsreléet starter idet innkjørtogveien utløses. (Under kryssing vil derfor innkjørhovedsignalet ikke kunne vise "Kjør" for det tog som skal kjøre *sist* inn på stasjonen før 30-90 sekunder etter at innkjørtogveien for det første tog er utløst.)

Høye skiftesignaler, oppsatt i forbindelse med utkjørhovedsignal, kan bare vise signal 42 "Skifting tillatt". Når signal 42 ikke skal vises, er signalene slokt.

Linjeblokk

19. Når linjeblokken er i normalstilling (kjøreretning ikke innstilt), er blokksignalene sløkt. Linjeblokken innstilles ved at utkjørhovedsignal stilles til "Kjør". I tilfelle innstilt kjøreretning ikke utløses normalt ved at tog kjører over strekningen, kan linjeblokken bringes i normalstilling ved å sende ordre for "Kunstig togpassering" til fremadliggende stasjon.

På strekning med linjeblokk kan hovedsignalene vise "Kjør" bare hvis foranliggende blokkstrekning er fri for rullende materiell og heller ikke er sperret ved manuell kortslutning eller "ordre" fra toglederen.

Fjernstyringsentral

20. Fjernstyringsentralen betjenes etter særskilt instruks.

Alle manøvreringer foretas ved hjelp av manøvreringsapparat, som bl.a. har trykknapper for sending av elektriske impulser, "ordrer", til stillverkene på de fjernstyrte stasjonene.

Fra fjernstyringsentralen overvåkes toggangen og stillverkene på den fjernstyrte strekningen.

Normalt vises på indikeringstablået i fjernstyringsentralen bare de indikeringer som er nødvendig for å følge toggangen og for å iakttå innkjør- og utkjørhovedsignalenes og linjeblokkens stilling. En del indikeringer som dessuten finnes på spordiagrammene på stasjonene, kan tas inn på egen del i indikeringstablået i fjernstyringsentralen. Disse indikeringene tas inn for hver enkelt stasjon om gangen ved at toglederen sender ordre for "Totalindikering" til vedkommende stasjon.

Blokktelefoner

21. Blokktelefoner er anbrakt ved innkjørhoved-, utkjørhoved- og blokksignalene, ved alle sidespor på linjen, ved stasjonenes stillerapparat og dessuten utenpå stasjonsbygningene.

Blokktelefonsystemet er bygd slik at det ved oppringing fra blokktelefon til toglederen eller omvendt, ikke oppnås samtaleforbindelse før motringing har funnet sted. Mellom blokktelefonene ved stasjonens hovedsignaler og blokktelefonen ved stasjonens stillerapparat oppnås forbindelse uten motringing.

22-24

22. Ringing fra blokktelefon skjer ved å slå det apparats nummer som det ringes fra. Enkelte strekninger er utstyrt med blokktelefoner hvor oppringing skjer automatisk når mikrotelefonen tas ut.

Når toglederen blir oppringt, får han optisk markering på et nummertablå som angir det apparats nummer som det ringes fra. Toglederen må så slå vedkommende apparats nummer for at samtaleforbindelse skal oppnås.

Når toglederen skal ringe en blokktelefon, gjøres dette ved å slå vedkommende apparats nummer. Etter at fjernstyringsoperatøren har kontrollert at riktig nummer er indikert på nummertablået, legges mikrotelefonen på, og periodisk ringing starter. På vedkommende blokktelefon må så slås eget apparats nummer. Deretter må toglederen påny slå vedkommende apparats nummer for at samtaleforbindelse skal oppnås. Fra blokktelefoner hvor oppringing skjer automatisk, skjer også motringing automatisk når mikrotelefonen tas ut.

Hensikten med motringingen er at toglederen alltid skal ha fullstendig kontroll på hvilken blokktelefon han har forbindelse med.

Regionsjefen skal bekjentgjøre for alt vedkommende personale hvilke strekninger som er utstyrt med blokktelefoner hvor oppringing/motringing skjer automatisk.

23. Blokktelefonene 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 toglederen 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:

Når frikoplingsnøkkelen tas ut av holderen, brytes strømmen for kontrollen av riglene, og hovedsignaler som gjelder til vedkommende blokkstrekning blir sperret, slik at disse ikke kan vise "Kjør".

Frigivingen skjer ved at 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 sporvekselen ligger i normalstilling og at frikoplingsnøkkelen er satt på plass i skapet, skal gis til toglederen, som kontrollerer indikeringen på indikeringstablået 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. (Unntak fra Sir. § 4.)

På fjernstyrt stasjon tjenestegjør ikke togekspeditør.

102. (Reservennummer.)

103. (Unntak fra Sir. §§ 34 og 141.)

Toglederen kan iverksette kjøring på uriktig spor uten særlig ordre.

Han leder togene med signaler, og når hovedsignal som gjelder til vedkommende blokkstrekning viser "Kjør", skal toget kjøre dersom alt for øvrig er klart.

104. (Unntak fra Sir. § 40.)

Alle ordrer som angår toggangen på noen del av fjernstyrt strekning, skal fordeles til fjernstyringsentralen.

De fjernstyrte stasjoner tilstilles ordre om innstilling av tog og kjøring av ekstratog bare i den utstrekning det har betydning for mulig ekspedisjon.

For andre ordrer som vedrører toggangen (linjebrudd, strømbuidd, m.v.), gjelder bestemmelsene i art. 107 og 127.

Ved telegramerkjennelse for trykte ordrer om toggangen (rutebok, tillegg til rutebok, rutesirkulære, ekstratogrute og rutetelegram) og ved erkjennelse for telegrafiske ordrer, skal vedkommende oppgi eget navn og signatur.

Linje- og elektropersonalet skal skaffe seg opplysning om toggangen ved å forespørre toglederen.

105. (Unntak fra Sir. § 49 pkt. 5.)

Toglederen skal underrette togekspeditøren på grensestasjon om tog som kjøres uten rute.

121. (Unntak fra Sir. § 122.)

Togekspeditørens avgangsordre faller bort.

122. (Tillegg til Sir. § 131.)

Toglederen kan gi tillatelse til innelåsing av tog på sidespor som nevnt i art. 86. Etter at toglederen er underrettet om at toget er låst inne på sidesporet, kan han frigi strekningen for andre tog.

123. (Unntak fra Sir. § 135.)

Den som mottar melding om at linjen ikke er klar, skal snarest underrette toglederen om forholdet.

124. (Unntak fra Sir. §§ 136 og 137.)

Toglederen kan bestemme annen kryssingstasjon enn den som er fastsatt i ruten, og endre rekkefølgen for tog som kjører i samme retning. Han leder togene med signaler, og når utkjørhovedsignal som gjelder for vedkommende spor viser "Kjør", skal toget kjøre fra stasjonen. Togføreren skal påse at togets avgangstid etter ruten er inne og at det for øvrig er klart før avgangssignal gis (se art. 119 og 120).

Når kryssing blir lagt fra stasjon på fjernstyrt strekning til stasjon på ikke fjernstyrt strekning, skal grensestasjonen betraktes som den opprinnelige kryssingstasjon.

Når kryssing blir lagt fra stasjon på ikke fjernstyrt strekning til stasjon på fjernstyrt strekning, skal grensestasjonen betraktes som ny kryssingstasjon.

Når rekkefølgen mellom tog som kjører i samme retning blir endret, og endringen vedrører både fjernstyrt og ikke fjernstyrt strekning, skal ordren bare angi endringen over ikke fjernstyrt strekning.

125. (Reservennummer.)

126. (Unntak fra Sir. § 141.)

Se art. 103.

127. (Unntak fra Sir. § 149.)

Ad pkt. 2. Regionsjefen bestemmer i hvilken utstrekning ordren skal tilstilles stasjonene på strekningen og togbetjening utenom togbetjeningen i arbeidstoget.

Ad pkt. 3. Toglederen sperrer strekningen.

Ad pkt. 5. Etter hver disponering som slutter på fjernstyrt stasjon, skal togføreren i arbeidstoget gi melding til toglederen om at arbeidstoget i sin helhet er kommet inn fra linjen. Først etter at toglederen har mottatt denne melding, kan disponeringen av strekningen oppheves.

128. (Unntak fra Sir. § 181 pkt. 8 og § 182 pkt. 3.)

Togføreren skal melde fra til toglederen gjennom første blokktelefon.

129. (Unntak fra Sir. § 183 pkt. 4.)

Tog må ikke kjøre tilbake forbi hovedsignal før togføreren har fått tillatelse til tilbakekjøringen fra toglederen eller togekspeditøren på nærmest bakenforliggende stasjon.

130. (Unntak fra Sir. § 184.)

Når tog har stoppet på linjen, skal togføreren snarest underrette toglederen om forholdet.

131. (Tillegg til Sir. § 185.)

Togføreren skal underrette toglederen om igjensetting av vogner på linjen fra første blokktelefon.

132. (Reservenummer)

133. (Unntak fra Sir. § 273.)

Dvergsignaler, som er satt opp for å angi kort/lang togvei i togspor med indre/ytre utkjørhovedsignaler, står ikke i avhengighet til sentralstilte sporveksler under skifting og kan heller ikke vise signal 44 eller 45 under skifting.

Det samme gjelder dvergsignaler som er satt opp for å angi hvilket spor utkjørsignalet gjelder for, i de tilfelle togspor, som ikke inngår i fjernstyringen, har felles utkjørhovedsignal med togspor som inngår i fjernstyringen.

134-140. (Reservenummer.)

V. Fjernstyringen ute av bruk

Generelt

141. Toglederen kan på grunn av feil eller når han ellers finner det nødvendig, sette fjernstyringen ut av bruk. Når fjernstyringen settes ut av bruk, skal toglederen sende ordre om det i nødvendig utstrekning. I ordren må angis om også *linjeblokken* er satt ut av bruk eller ikke.

142. Regionsjefen bestemmer hvorledes ordrer om toggangen skal fordeles når fjernstyringen settes ut av bruk.

143. Før fjernstyringsdrift gjenopptas, skal toglederen orientere seg om den aktuelle situasjon m.h.t. trafikkavviklingen over den strekning hvor fjernstyringen har vært ute av bruk, og sende ordre om det i nødvendig utstrekning.

Bare fjernstyringen ute av bruk

144. Når det oppstår feil ved fjernstyringen eller ved stillverket på fjernstyrt stasjon og feilen er av en slik art at toglederen finner å måtte sette fjernstyringen ut av bruk på stasjonen, skal han beordre togekspeditør til å betjene stasjonen.

145. Før stasjonens stillverk koples inn for betjening av togekspeditør (se art. 38), skal togekspeditøren ved henvendelse til toglederen orientere seg om toggangen.

146. Når fjernstyringen settes ut av bruk på en stasjon, og den ene eller begge nabostrekningene fortsatt er fjernstyrt, blir denne stasjon grensestasjon til de(n) fjernstyrte strekning(er).

147. Settes fjernstyringen ut av bruk over en strekning og linjeblokken fortsatt er i bruk, skal togframføringen over vedkommende strekning foregå etter de vanlige bestemmelser for strekning med linjeblokk.

148-150

148. Når fjernstyringen er satt ut av bruk, går blokktelefonene ved ikke betjente stasjoner, ved blokkposter og ved sidespor på linjen, fortsatt til toglederen. (Se art. 24.)

Ved oppringing fra togbetjeningen i tog som har stoppet foran hovedsignal som ikke viser "Kjør" ved ikke betjent stasjon eller blokkpost (se trykk 405.1 art. 249), skal togbetjeningens henvendelse og vedkommende togekspeditørs forholdsordre formidles av toglederen.

149. Ved skifting på sidespor skal det forholdes som bestemt i art. 85. Før toglederen frigir sidesporet eller gir tillatelse til bruk av frikopplingsnøkkelen (se art. 87), skal han konferere med togekspeditøren på nærmeste betjente stasjon på hver side av sidesporet om skifting kan foretas.

Når toglederen etter endt skifting har tatt tilbake frigivingen og det has kontroll på rigelen(e), skal han meddele togekspeditørene dette, eventuelt at sporsperren(e) og sporvekselen(e) ved sidesporet er lagt tilbake i normalstilling og frikopplingsnøkkelen er satt tilbake på plass.

Både fjernstyringen og linjeblokken ute av bruk

150. Når det oppstår feil ved linjeblokken og feilen er av en slik art at toglederen finner å måtte sette fjernstyringen og linjeblokken ut av bruk, skal han beordre togekspeditør(er) til å betjene stasjonen(e) på den berørte strekning i den utstrekning dette er nødvendig.

Togframføringen skal i slike tilfelle skje etter de vanlige bestemmelser for strekning uten linjeblokk.

Ved skifting på sidespor forholdes som foreskrevet i art. 149.





Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedadministrasjonen

Sikkerhetsreglement

(Sir.)

Rettelsesblad nr. 9

Gjelder f.o.m. 1. mars 1987

Rettelser:

- Side 32, § 66, pkt. 2, rettes i parentesen i siste linje «402» til «302.1».
- » 59, § 134 pkt. 4, rettes i siste linje «113» til 112».
 - » 98 § 231, under signal 8, rettes i parentesen i nest siste linje «114» til «112» pkt. 3».
 - » 104 § 237, strykes i 3. linje «eller 2 d». I 3. avsnitt rettes i 2. linje «200» til «250». I 6. avsnitt rettes i 2. linje «2a, b eller d» til 2a eller b».
 - » 109, § 247 pkt. 1 under signal 21, rettes i parentesen «113 pkt. 1» til «112 pkt. 3».
 - » 110, § 247 pkt. 1 under signal 22, rettes i parentesen «113 pkt. 1» til «112 pkt. 3».
 - » 117, § 252 pkt. 2 under signal 21, rettes i parentesen «113 pkt. 1» til «112 pkt. 3».
 - » 135, § 272 pkt. 2, rettes i parentesen i 2. linje «114» til «112 pkt. 3».
 - » 137, § 273 pkt. 1, rettes i 2. avsnitt «114» til «112 pkt. 3».
 - » 150, § 286, strykes «Kurveviser».
 - » 172, § 310, under signal 85, rettes i parentesen i 3. avsnitt «§ 103 pkt. 5» til «§ 103 pkt. 3».
 - » 174, § 311 pkt. 1, rettes i siste avsnitt «95b til «95».

Sidene 7/8, 9/10, 11/12, 47/48, 49/50, 51/52, 87/88, 89/90, 91/92, 123/124, 151/152, 153/154, 155/156, 157/158, 159/160, 161/162, 163/164 og 167/168 byttes med vedlagte sider.



	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 på stasjon	49
§ 112. Togs kjøring inn på og ut fra/passering av stasjon	50
§ 113—114. (Reservennummer.)	
§ 115. Innkjørsignal og utkjørsignal fra fast signalapparat....	52
§ 116. (Reservennummer)	
§ 117. Nedsettelse av kjørehastigheten over stasjon under særlige forhold	52
§ 118. Togekspeditors nærvar på plattform eller ved innkjørsporveksel.....	53
§ 119. Togekspeditors befaling over toget.....	53
§ 120. Hva som må iakttas før tog sendes.....	53
§ 121. Kjøring av tog før rutetid.....	54
§ 122. Avgangordre 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 kipptog.....	64
§ 140. Fullmakt for stasjon til å iverksette kjøring (innstilling) av hjelpelokomotiv, løselokomotiv og kipptog.....	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 toggangen.....	69
§ 151—155. (Reservennummer)	

Bestemmelser vedrørende tog og togtjenesten.

§ 156. Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne....	70
§ 157. Største tillatte aksellast	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 iakttta 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. (Reservenummer)	
§ 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	86
§ 214. Solrefleks i lyssignal	86
§ 215. Innkjørsignal for tog i motsatt kjøreretning	86
§ 216—222. (Reservenummer)	

Linje- og stasjonssignaler.

Håndsignaler.

§ 223. Signalmidler	87
---------------------------	----

Håndsignaler for tog.

§ 224. Signal 1 «Stopp»	87
§ 225. Signal 2 «Varsom»	88
§ 226. Signal 3 «Innkjør»	89
§ 227. Signal 3 «Passér»	93
§ 228. Signal 4 «Klar linje»	94
§ 229. Signal 5 «Avgang»	95
§ 230. Håndsignaler for bremseprøving	96
§ 231. Signal 8 «Kjør fram forbi middel» og signal 9 «Kryssende tog er kommet»	98

Håndsignaler for skiftebevegelser.

§ 232. Signal 1 «Stopp»	99
§ 233. Signal 2 «Varsom»	100
§ 234. Signal 10 «Kjør fram» og signal 11 «Bakk»	101

Signalering med signalflytte.

§ 235. Signal 1 «Stopp», signal 10 «Kjør fram» og signal 11 «Bakk»	102
--	-----

Håndsignaler på linjen.

§ 236. Signal 1 «Stopp»	102
§ 237. Signal 2 «Varsom»	103
§ 238—242. Reservenummer)	

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	108
§ 248. Utkjørhovedsignal	111
§ 249. Blokksignal	112
§ 250. Signaler for kjøring på uriktig spor	113
§ 251. Forsignal for innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og blokksignal	114
§ 252. Enkelt innkjørsignalapparat	116
§ 253. Brusignal og forsignal for brusignal	118
§ 254. (Reservenummer)	
§ 255. Signalering på stasjon som ikke er betjent	120
§ 256. Ugyldige faste signaler	122
§ 257. Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand	123
§ 258. Sikring av togvei på stasjon med sikringsanlegg som er strømløst	126
§ 259. Hjelpesignal	127
§ 260. Signal «Vanskelig togvei»	128
§ 261—262. (Reservenummer)	
§ 263. Spornummersignal	129
§ 264. Hovedlinjesignal	130
§ 265. Togsporsignal	131
§ 266. Lyssignal for bremseprøving	132
§ 267. Avgangsignal som lyssignal, «A-signal»	133
§ 268—271. (Reservenummer)	
§ 272. Høyt skiftesignal	134
§ 273. Dvergsignal	135
§ 274—275. (Reservenummer)	
§ 276. Signalering med lys- og lydsignalapparat under skifting	138

	Side
§ 277. Sporvekselsignal	139
§ 278. Sporvekselsignal for kryssveksel	142
§ 279. Sporsperresignal	143
§ 280—281. (Reservennummer)	
§ 282. Planovergangssignal og forsignal for planovergangssignal ..	144
§ 283. Rasvarslingsignal	147
§ 284. Vannstendersignal	148
§ 285. (Reservennummer)	

Signalskiver og signalmerker m. m.

§ 286. Liste over signalskiver og -merker m.m.	150
§ 287. Kontaktlednings signaler	150
§ 288. Signal «Togvei slutt»	154
§ 289. Orienterings signaler	155
§ 290. Hastighetssignaler	157
§ 291. Midlertidig hastighetssignal	160
§ 292. Avstandsmerker	162
§ 293. Ugyldighetsmerke	162
§ 294. Planovergangsmerke	163
§ 295. Rasvarslingsmerke	163
§ 296. Fallviser og stigningsviser	164
§ 297. (Reservennummer.)	
§ 298. Skive for vognvekter	165
§ 299. Orienteringstolper	165
§ 300—303. (Reservennummer)	

Togsignaler.

§ 304. Signalmidler	167
---------------------------	-----

Signaler fra tog.

§ 305. Signal 76 «Stopp»	168
§ 306. (Reservennummer)	
§ 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 «Bremsers på»	170
Signal 82 «Stopp»	171
Signal 83 «Tog kommer»	171
Signal 84 «Bremsers av»	171
Signal 85 «Beredt»	172
Signal 86 «Alarm, faresignal»	172
Signal 87 «Kjøretillatelse mottatt»	172

	Side
§ 311. Forlamper og baklamper	173
§ 312—313. (Reservennummer)	
§ 314. Sluttsignal	175
§ 315—318. (Reservennummer)	
§ 319. Signaler på skinnetraktor og tung motortralle	176
§ 320—324. (Reservennummer)	
§ 325. Signaler på persontralle og på arbeidstralle	176

§ 102.

Avsperring eller bevoktning av spor på stasjon.

Når tog eller skift kjører over planovergang på stasjon, skal planovergangen være sperret som bestemt i trykk 426.

Når tog eller skift kjører over plattformoverganger eller på andre sporområder som publikum må gå over, skal overgangen/området, alt etter forholdene, være avsperrert, bevoktet eller under oppsikt når det er betjening til stede (stasjons-/konduktør-/skiftebetjening).

§ 103.

Bruk av togspor.

1. Distriktsjefen bestemmer hvilket spor tog som kjører etter rute i ruteboka, rutesirkulære eller ekstratog rute skal kjøre. For andre tog bestemmer togekspeditøren hvilket spor toget skal kjøre, hvis ikke distriktsjefen (toglederen) har bestemt det.
2. På ikke betjent stasjon skal togene kjøre hovedtogsporet. Hvis det ikke er mulig, skal togekspeditøren, før tjenesten avsluttes, underrette distriktsjefen (toglederen), som sender ordre til stasjonen og til togbetjeningen om hvilket spor togene skal kjøre.
3. På betjent stasjon kan togekspeditøren, når det er nødvendig eller hensiktsmessig, bestemme at tog skal kjøre annet spor enn det som er bestemt av distriktsjefen (toglederen).
Hvis stasjonen ikke har forsignaler som kan vise signal 24 for toget og det sporet toget skal kjøre etter sporendringen ikke har virksom sporisolering, skal togbetjeningen underrettes på en foranliggende stasjon (telegram TBD, blankett 001.551.20).

Har det ikke vært mulig å underrette togbetjeningen, skal det ikke vises innkjørsignal for toget før lokomotivføreren er underrettet om hvilket spor toget skal kjøre, med mindre det blir gitt signal «Beredt» (se § 310).

§ 104.

Togoppgave.

Ved overgang til ny rutetermin skal det, for tog som kjører etter rute i ruteboka, utarbeides oppgave over hvilket spor og over hvilke sporveksler på stasjonen hvert enkelt tog skal kjøre («Togoppgave», blankett 001.585.01¹⁾). Distriktsjefen bestemmer hvem som skal utarbeide og holde oppgaven à jour.

Togoppgaven skal finnes på togekspedisjonskontoret og ved stillerapparater for sikringsanlegget.

Ved omlagt kryssing og forbikjøring gir togekspeditøren ordre om hvilket spor m.v. togene skal kjøre.

Uten ordre fra togekspeditøren må det ikke gjøres avvik fra togoppgaven eller det som togekspeditøren har bestemt.

§ 105–110. (Reservennummer.)

¹⁾ Rubrikkene 6, 7 og 8 i togoppgaven om sporveksler som skal etterses og legges i riktig stilling, behøver ikke fylles ut for sporveksler som inngår i stillverk, da sporvekslene og deres stilling for hver enkelt togvei framgår av forriglingstabellen.

§ 111.

Skifting på stasjon.

1. Togveien skal så vidt mulig være klar for tog som skal kjøre inn på, ut fra eller passere stasjonen.
Skifting som vil kunne føre til forsinkelser, skal bare foretas etter tillatelse fra togekspeditøren.
2. Det er ikke tillatt å skifte utenfor innkjørhovedsignal eller enkelt innkjørsignalapparat (stasjonsgrensen).

Hvis det er nødvendig å kjøre utenfor, skal det kjøres kiptog (se § 139).

Når det skiftes på det sporet toget skal kjøre, eller på spor der skiftet vil kunne kjøre inn i togveien for toget, skal

- vedkommende hovedsignal eller enkelt innkjørsignalapparat vise signal «Stopp»,
- enkelt innkjørsignalapparat ikke være frigitt for stilling av signal fra utvendig stillerapparat,
- det vises signal «Stopp» ved signalmasten hvis vedkommende innkjørhovedsignal eller enkelt innkjørsignalapparat ikke kan vise signal «Stopp», når det må skiftes i de siste 15 minutter før toget tidligst kan ventes¹⁾ (se § 257 pkt. 4). Signalet skal være bevoktet.

Det må ikke skiftes nærmere innkjørhovedsignal eller enkelt innkjørsignalapparat enn 20 meter, eller til orienteringstopple(r) for begrenset skiftelengde (se § 299).

Når innkjørhovedsignal eller enkelt innkjørsignalapparat er i ustand og ordre om innkjøring blir gitt ved forhåndsunderretning og håndsignal ved ytterste sporveksel (se § 257 pkt. 2c), gjelder bestemmelsene i pkt. 3.

¹⁾ Med «tog tidligst kan ventes» menes togets ankomsttid til stasjonen etter ruten, tatt hensyn til bestemmelsene om at tog kan komme til eller passere stasjon før rutetid. Er toget forsinket, må det tas hensyn til at det kan kjøre inn tid. Er ankomsttiden usikker, skal de sikkerhetstiltakene settes iverk som togets ankomsttid etter ruten tilsier.

3. Vises innkjørsignal med håndsignal (se §§ 224 og 226) kan det skiftes utenfor innkjørsignalstedene (stasjonsgrensen), men ikke på spor mot kommende tog i de siste 15 minutter før toget tidligst kan ventes.

Må det skiftes innenfor stasjonsgrensen på det sporet toget skal kjøre, eller på spor der skiftet vil kunne kjøre inn i togveien for toget, i de siste 15 minutter før toget tidligst kan ventes, skal

- skiftelederen innhente tillatelse fra togekspeditøren.
 - det vises signal «Stopp» mot toget ved innkjørsignalstedet. Signalet skal være bevoktet.
4. Når det skiftes på en slik måte at materiell kan komme i bevegelse ut på linjen, skal ytterste vogn (mot fallet) ha virksom brems (betjent håndbrems eller virksom trykkluftbrems), med mindre skiftelokomotivet (eller annet betjent lokomotiv) er utenfor ytterste vogn.

§ 112.

Togs kjøring inn på og ut fra/passering av stasjon.

1. Tog må ikke samtidig være i bevegelse under inn- og utkjøring eller passering på stasjonen, med mindre sporanlegget eller sikringsanlegget utelukker mulighet for i det enkelte tilfelle å kunne kjøre fra den ene togveien inn i den andre, eller togveiene er sikret mot hverandre på annen måte, godkjent av Hovedadministrasjonen.
2. Mot tog som ikke skal kjøre inn på stasjonen, skal det vises signal «Stopp» fra innkjørsignalstedet, og sporveksler skal være lagt i stilling til annet spor enn det som det vises innkjørsignal til, om mulig til spor som er fritt. Det må ikke vises innkjørsignal for toget så lenge annet tog er i bevegelse på stasjonen.
3. Når det er klart for innkjøring av tog som ventes, skal det vises innkjørsignal for toget.

Innkjørtillatelsen gjelder fram til middel mot nærmeste togspor i stasjonens andre ende, med mindre det vises signal som forkorter togveien. Må toget kjøre lenger fram, kan togekspeditøren gi lokomotivføreren muntlig ordre, eller

– på stasjoner med dvergsignaler:

det dvergsignalet som begrenser togveien stilles til «Varsom skifting tillatt» (eller «Skifting tillatt»).

– på andre stasjoner:

togekspeditøren gir signal «Kjør fram forbi middel» (se § 231).

Slikt signal betyr at toget skal kjøre forbi middel uten å stoppe, til stasjons-/konduktørbetjeningen viser/gir signal «Stopp». Viser signal til framkjøring fra dvergsignal, og vedkommende utkjørhovedsignal viser signal «Stopp», skal toget kjøre fram. Viser utkjørhovedsignalet signal «Kjør», kan toget om nødvendig kjøre fram.

Det er ikke tillatt å kjøre forbi middel i de siste 15 minutter før motgående tog tidligst kan ventes hvis

– innkjørsignal vises med håndsignal for motgående tog,

– innkjørhovedsignal eller enkelt innkjørsignalapparat ikke kan vise signal «Stopp» for motgående tog, med mindre det vises signal «Stopp» ved signalmasten (se § 257 pkt. 4).

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

Under kryssing og forbikjøring kan togekspeditøren beordre en av konduktørpersonalet eller lokomotivførererassistenten i det toget som først kjører inn på stasjonen, til å vise innkjørsignal for det andre toget. Vedkommende må ha bestått sporskifterprøven (se trykk 405.2). Togekspeditøren er ansvarlig for at sporveksler som ikke skal betjenes, ligger riktig og er sikret som bestemt.

Vises ikke innkjørsignal ved betjent stasjon, skal toget stoppe foran innkjørsignalstedet.

4. Rekkefølgen for togenes kjøring inn på stasjonen er bestemt ved togenes ruter. Når rekkefølgen må endres (ved forsinkelse o.l.) bestemmer togekspeditøren rekkefølgen.

§ 113–114. (Reservennummer.)

§ 115.

Innkjørsignal og utkjørsignal fra fast signalapparat.

Inn- og utkjørhovedsignal og enkelt innkjørsignalapparat skal som regel vise signal «Stopp» til tog nærmer seg, unntatt på blokkstasjoner på dobbeltsporet strekning, der inn- og utkjørhovedsignalene for kjøring på riktig spor som regel skal vise signal «Kjør».

Før det vises signal «Kjør», skal sporveksler i togveien ligge i riktig stilling for toget og være sikret som bestemt, og for øvrig alt være klart for kjøring inn på, ut fra eller passering av stasjonen.

På stasjon med stillverk omstilles innkjør- og utkjørhovedsignalene automatisk fra «Kjør» til «Stopp» når togets første aksel besetter sporfeltet bortenfor signalet. Når toget har kjørt forbi signalet, skal det kontrolleres at signalet viser «Stopp». På stasjon som ikke har stillverk, skal signalet stilles tilbake til «Stopp».

§ 116. (Reservennummer.)

§ 117.

Nedsettelse av kjørehastigheten over stasjon under særlige forhold.

Må kjørehastigheten settes ned under kjøring inn på eller passering av stasjonen, skal togbetjeningen underrettes om det senest på nærmest foranliggende betjente stasjon.

Har det ikke vært mulig å underrette togbetjeningen, skal det ikke vises innkjørsignal for toget før lokomotivføreren er underrettet, med mindre det blir gitt signal «Beredt» (se § 310).

Linje- og stasjonssignaler.

HÅNDSIGNALER

§ 223.

Signalmidler.

Signalflagg.
Signallampe.
Signalfløyte.
Signalgiverens armer.

Håndsignal anses bevoktet når vedkommende viser signalet, eller holder oppsyn med det fra umiddelbar nærhet.

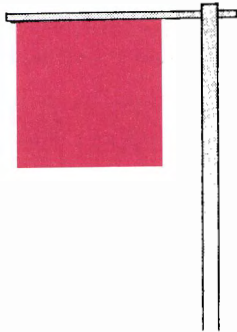
Håndsignaler til tog.

§ 224.

Signal 1 «Stopp».

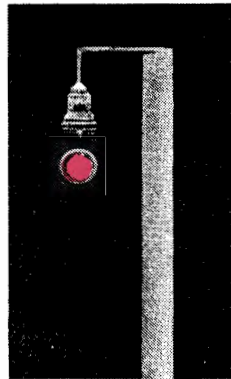
Dagsignal:

1a. Rødt signalflagg vist på tvers av sporet.



Nattsignal:

1b. Rødt lys fra signallampe.



Signalet kan holdes istedenfor å vise det fra stolpe.

Under særlige forhold kan det brukes flaggskive istedenfor flagg.

1. Signalet betyr at toget skal stoppe, og skal besvares med signal «Bemerket».

*Rettelsesblad nr. 9.
Gjelder f.o.m. 1. mars 1987.*

2. Vises innkjørsignal med håndsignal og det ikke er klart for innkjøring av tog som ventes, skal signal «Stopp» vises ved ytterste sporveksel hvis det ikke er fastsatt annet sted der signalet skal vises.

Signalet skal vises i god tid, om mulig minst 15 minutter før toget tidligst kan ventes, og det skal være bevoktet hvis togveien ikke er klar. Forøvrig kan signalet være ubevoktet, hvis ikke distriktsjefen har bestemt annet.

Om bevoktning av signalet under skifting, se § 111.

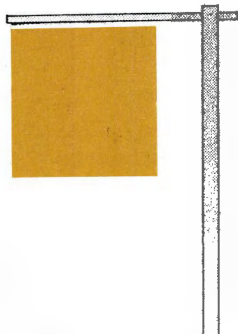
3. Når tog kommer til sted der det har fast stopp, skal det ikke vises signal «Stopp» med mindre toget skal stoppe på bestemt plass.
4. Hvis signalflagg/-lampe ikke has for hånden eller kan skaffes til veie hurtig nok, kan det brukes signal 1 k/11 (se § 232), eller flagg/lys av hvilken som helst farge som beveges hurtig fram og tilbake på tvers av sporet.

§ 225.

Signal 2 «Varsom».

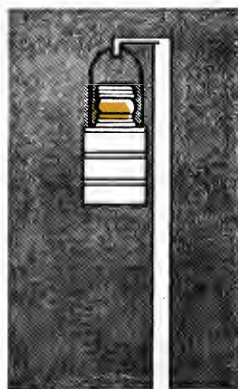
Dagsignal:

- 2a. Gult signalflagg vist på tvers av sporet.



Nattsignal:

- 2b. Gult lys (fast lys eller blinklys) fra signallampe.



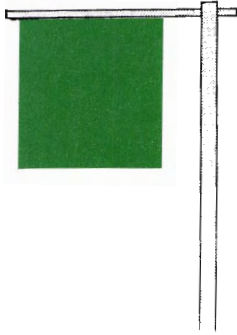
1. Signalet betyr at toget skal kjøre med nedsatt hastighet, høyst 40 km pr. time.
2. Når signalet er bevoktet, skal det besvares med signal «Bemerket».

§ 226.

Signal 3 «Innkjør»

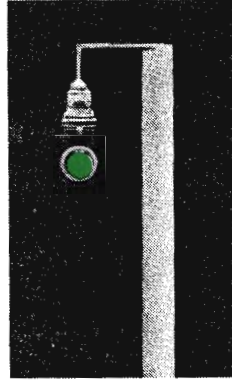
Dagsignal:

- 3a. Grønt signallflagg** vist på tvers av sporet.



Nattsignal:

- 3b. Grønt lys** fra signallampe.



Under særlige forhold kan det brukes flaggskive istedenfor flagg.

1. Signalet vises ved ytterste sporveksel hvis det ikke er fastsatt annet sted der signalet skal vises, og betyr at toget kan kjøre inn på stasjonen.
2. Signalet må ikke vises tidligere enn 20 minutter før toget ventes, og skal fjernes snarest mulig etter at det er kommet.

Signalet skal være bevoktet hvis toget skal krysse eller kjøre forbi annet tog. Bli kryssingen eller forbikjøringen lagt til annen stasjon, kan signalet være ubevoktet selv om togbetjeningen ikke er underrettet på forhånd.

(Ledig.)

(Ledig.)

(Ledig.)

§ 257.

Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand.

1. Et hovedsignal er i ustand når det ikke kan vise de signalbilder det er bygd for, eller når det viser et annet signal enn det stilles til.

Viser innkjør- eller utkjørhovedsignal signal «Kjør» når det skal vise signal «Stopp», eller signal 22 når det skal vise signal 21, skal signalet (med tilhørende forsignal) straks slokkes og distriktsjefen underrettes.

2. Når **innkjørhovedsignal** ikke kan vise «Kjør», skal det om mulig være tent og vise «Stopp», Ordre om innkjøring gis ved:

- a. Hjelpesignal.

Hjelpesignalet skal stilles av togekspeditøren, eller av en som er godkjent til å betjene sikringsanlegg, og som i hvert enkelt tilfelle er bemyndiget av togekspeditøren til å vise innkjørsignal.

Den som stiller hjelpesignalet, er ansvarlig for at togveien er klar, og for at signalet blir slokt straks toget er kommet inn på stasjonen.

Bryteren må ikke låses opp uten tillatelse fra togekspeditøren.

Når innkjørhovedsignalet igjen kan vise «Kjør», skal bryteren for hjelpesignalet låses snarest mulig.

- b. Muntlig ordre gjennom telefon.

Lokomotivføreren eller togføreren/skiftelederen skal, etter høyst 2 minutter, innhente ordre om innkjøring gjennom telefonen. Lokomotivføreren og togføreren/skiftelederen skal konferere på forhånd om hvem som skal ringe.

Den som ringer skal oppgi

- tittel og navn,
- tognummer,
- signalets nummer/bokstav.

Er det klart for innkjøring, gir togekspeditøren slik ordre om innkjøring:

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

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

Når togføreren/skiftelederen ringer, skal vedkommende meddele lokomotivføreren ordren om innkjøring.

c. Forhåndsunderretning og håndsignal ved ytterste sporveksel.

Forhåndsunderretning gis togbetjeningen ved en foranliggende stasjon ved telegram (TBD, blankett 001.551.25 pkt. b) med slik tekst:

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

Toget kan på denne ordren kjøre forbi innkjørhovedsignalet, og kjøre inn på stasjonen hvis det blir vist innkjørsignal (se § 226). Hvis det ikke er klart for innkjøring, skal det vises signal «Stopp» (se § 224).

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

Ordre om innkjøring ved forhåndsunderretning og håndsignal skal ikke brukes på strekning med linjeblokk.

d. Skriftlig kjøreordre

Togekspeditøren skal skrive under kjøreordren (blankett 001.551.25 pkt. a). For nærmere bestemt hovedsignal kan distriktsjefen bestemme at en annen (f.eks. stillverksbetjeningen) etter ordre fra togekspeditøren i hvert enkelt tilfelle skal skrive under kjøreordren. Slik ordning skal være bekjentgjort for alt vedkommende personale.

Kjøreordren leveres lokomotivføreren ved innkjørhovedsignalet.

Med «utkøplet lokomotiv» forstås at **høyspenningsbryteren** på lokomotivet (motorvognen) er **utkøplet**, eller hvis lokomotivet (motorvognen) ikke har høyspenningsbryter, at **hovedmotorene er gjort spenningsløse**.

Kontaktledningssignalene settes opp på kontaktledningsmast eller på egen stople 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 settes opp på høyre side av sporet.

På enkeltsporet strekning settes signal 65 b, 65 c og 65 e som regel opp på høyre side, og signal 65 d og 65 f på venstre side av sporet.

På dobbeltsporet strekning settes signal 65 b – 65 f opp på høyre side for riktig spor og på venstre side for uriktig spor.

Det hvite feltet er lysreflekterende.

Signal 65 a «Jordet seksjon».



**Sort kvadratisk skive med
hvitt vannrett felt.**

Signalet settes opp ved sporvekselen(e) inn til vedkommende spor.

Ligger den jordete seksjonen langt fra sporvekselen, kan signalet settes opp innenfor sporvekselen, i tilstrekkelig avstand foran seksjonen.

Lokomotiv (motorvogn) med hevet strømvaktaker må ikke kjøre forbi signalet uten etter tillatelse av skiftelederen. Før skiftelederen gir slik tillatelse, må jordingsbryteren for vedkommende spor være kjølet inn. For øvrig skal bestemmelsene i forbindelse med betjening av jordingsbrytere iakttas (se trykk 411.1).

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



Hvit kvadratisk skive med 2 sorte lodrette streker og sort kant.

Signalet settes opp 200–300 meter foran signal 65 c og tilfelle signal 65 e.

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

Signal 65 c «Utkopling foran død seksjon».



Hvit kvadratisk skive med 2 sorte lodrette streker og under 1 sort vannrett strek og sort kant.

Signalet settes opp i tilstrekkelig avstand foran «død seksjon».

Lokomotiv (motorvogn) med hevet strømvaktaker skal være utkopleet **før** lokomotivet (motorvognen) kjører forbi signalet.

Signal 65 b og 65 c kan ha **lampe**, satt opp mellom de 2 lodrette strekene. Når lampen lyser (**hvitt fast lys**), er seksjonen spenningsførende, og det er ikke nødvendig å kople ut lokomotivet (motorvognen). Distriktsjefen skal bekjentgjøre slik anordning for alt vedkommende personale.

Signal 65 d «Innkopling etter død seksjon».



Hvit kvadratisk skive med sort U og sort kant.

Signalet settes opp i tilstrekkelig avstand etter «død seksjon».

Lokomotiv (motorvogn) med hevet strømvaktaker kan koples inn når

lokomotivet (motorvognen) har kjørt forbi signalet. Når lokomotiver (motorvogner) kjører i fellesstyring, må lokomotivene (motorvognene) ikke koples inn **før** bakerste lokomotiv (motorvogn) har kjørt forbi signalet.

Signal 65 e «Senking av strømvaktaker».



Hvit kvadratisk skive
med **sort vannrett strek**
og sort kant.

Signalet settes opp i tilstrekkelig avstand foran strekning der lokomotiv (motorvogn) (på grunn av ledningskade eller annen årsak) ikke kan kjøre med hevet strømvaktaker. Strømvaktakeren skal være senket **før** lokomotivet (motorvognen) kjører forbi signalet.

Mellom signal 65 e og signal 65 f skal kjørehastigheten ikke være over 50 km pr. time hvis ikke lavere hastighet er bestemt for tilfellet.

Hvis varselsignal for signal 65 e er nødvendig, skal signal 65 b (uten lampe) brukes.

Signal 65 f «Heving av strømvaktaker».



Hvit kvadratisk skive
med **sort loddrett strek**
og sort kant.

Signalet settes opp i tilstrekkelig avstand etter strekning der lokomotiv (motorvogn) ikke kan kjøre med hevet strømvaktaker.

Strømvaktakeren må ikke heves **før** lokomotivet (motorvognen) har kjørt forbi signalet. Når lokomotiver (motorvogner) kjører i fellesstyring må strømvaktakeren ikke heves **før** bakerste lokomotiv (motorvogn) har kjørt forbi signalet.

Signal 65 g «Stopp for elektrisk lokomotiv».



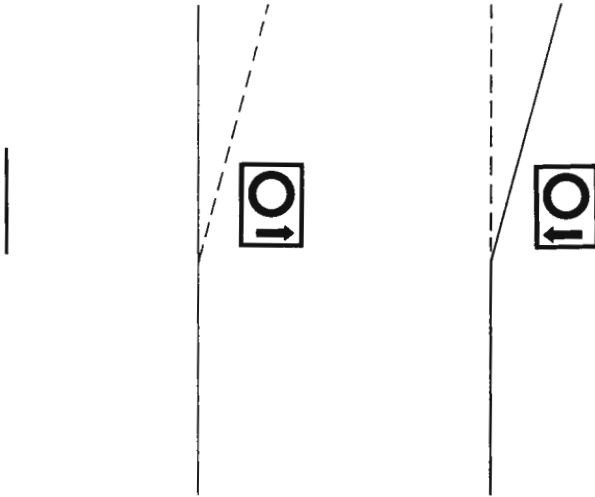
Hvit kvadratisk skive
med **sort ring** og sort kant

Signalet settes opp ved og angir grensen mellom spor **med** og **uten**

kontaktledning, eller der spor bak signalet ikke har kjørbær kontaktledning

Lokomotiv (motorvogn) med hevet strømvaktaker skal stoppe foran signalet.

Hvis signalet må settes opp slik at det kan være tvil om hvilket spor det gjelder for, skal signalet ha *pil*, som viser hvilket av sporene som ikke har kjørbær kontaktledning.



§ 288.

Signal «Togvei slutt».

Signal «Togvei slutt» settes opp på egen stolpe eller i åk, på høyre side av vedkommende togspor.

Signal 66 «Togvei slutt».



Gul rektangulær skive med sort S.

Det gule feltet er lysreflekterende. Baksiden av signalet og stolpen er grå.

1. Signalet betyr at innkjørtogveien er slutt. Tog som skal stoppe på stasjonen, skal stoppe foran signalet, med mindre det blir gitt ordre/signal for å kjøre lenger fram.
2. Signalet skal bare brukes for å forkorte innkjørtogveien.

§ 289.

Orienterings signaler.

Orienterings signaler settes opp på ca. 3 meter høy stolpe eller på kontaktledningsmast på høyre side av sporet der tog skal gi signal «Tog kommer», 250–500 meter foran vedkommende planovergang, holdeplass m.v.

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.

*Rettelsesblad nr. 9.
Gjelder f.o.m. 1. mars 1987.*

Signal 67 c «Orienteringsignal for holdeplass».

**Gul kvadratisk skive med
sort loddrett strek og sort kant.**

Signal 67 d «Orienteringsignal for planovergang og holdeplass».

**Gul kvadratisk skive med sort vannrett
og loddrett strek og sort kant.**

De gule feltene er lysreflekterende. Baksiden av signalet og stolpen er grå.

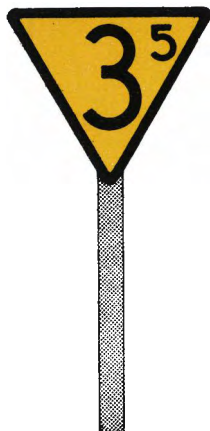
1. Signal 67 a brukes når signal 67 b, c eller d ikke passer.
2. Under signal 67 c og 67 d kan skilt med navnet på vedkommende holdeplass settes opp.
3. Ved planoverganger med automatisk hel- eller halvbomanlegg (Ba eller ½ Ba) kan orienteringsignal for planovergangen sløyfes.
4. Har toget stoppet mellom orienteringssignalet og vedkommende planovergang, skal det gis signal «Tog kommer» når toget settes igang.
5. Om «Planovergangsmärke» på orienteringssignals stolpe, se § 294. Bestemmelser for oppsetting av orienteringsignal for planoverganger er tatt inn i trykk 426.

§ 290.

Hastighetssignaler.

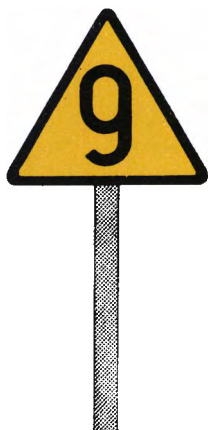
Hastighetssignal settes opp på ca. 3 meter høy stolpe, i lyssignal- eller kontaktledningsmast, eller i åk, som regel på høyre side av sporet. Signal 68 c og 68 d kan også settes opp på stolpen til signal 68 a/68 b.

Signal 68 a «Nedsatt kjørehastighet».



Gul trekantet skive med sorte tall og sort kant, med spissen ned.

Signal 68 b «Økt kjørehastighet».



Gul trekantet skive med sorte tall og sort kant, med spissen opp.

Signal 68 c «Avvikende nedsatt kjørehastighet».



**Gul kvadratisk skive
med sorte tall og sort kant.**

Signal 68 d «Avvikende økt kjørehastighet».



**Gul sirkelformet skive
med sorte tall og sort kant.**

Det gule feltet er lysreflekterende. Baksiden av signalet og stolpen er grå.

Signal 68 c og 68 d kan være utført som lyssignal (lysende tall på mørk, rektangulær bunn).

1. Signal 68 a og 68 b angir største tillatte kjørehastighet på linjen og i hovedtogspor.

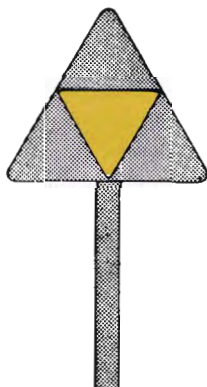
Signal 68 c og 68 d angir største tillatte kjørehastighet over sporveksler i avvikende stilling der kjørehastigheten er en annen enn 40 km pr. time.

2. Tallene angir kjørehastigheten i km pr. time. Stort 6-tall betyr 60 km pr. time, stort 7-tall 70 km pr. time osv. Et lite 5-tall i tillegg til det store tallet betyr 5 km pr. time større hastighet, f.eks. 65 km pr. time, 75 km pr. time osv.
3. Signal 68 a settes opp så langt foran det punktet hastighetsnedsettelsen gjelder fra at den kan gjennomføres, minst 250 meter når hastighetsnedsettelsen er 25 km pr. time eller mindre, ca. 500 meter når den er 30 km pr. time eller større.

Er kjørehastigheten inn på/ut fra stasjon lavere enn på strekningen foran, skal signal 68 a settes opp på/ved innkjørsignalet.

4. Signal 68 b settes opp der kjørehastigheten kan økes, men den må ikke økes før hele toget har kjørt forbi signalet.
5. Er kjørehastigheten den samme inn på og ut fra stasjon, skal tilsvarende hastighetssignal settes opp ved utkjørtogveien.
6. Signal 68 c og 68 d settes opp minst 250 meter foran vedkommende sporveksel.

7. Markeringsmerke,



**gul trekantet skive
med spissen ned,**

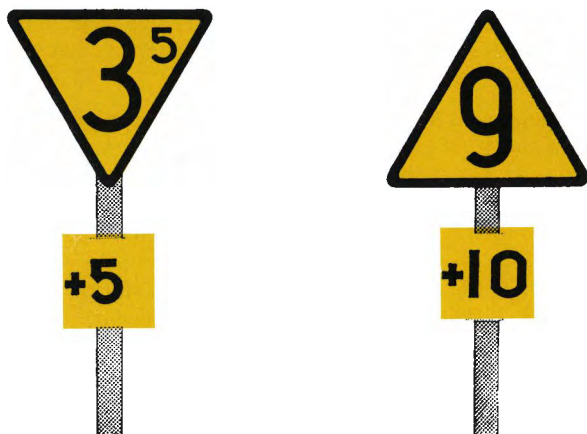
settes opp på baksiden av signal 68 b (unntatt på signal som nevnt i

pkt 5) på enkeltsporet strekning og på egen stolpe på høyre side av sporet på dobbeltsporet strekning.

Skiven er lysreflekterende.

Markeringsmerket angir der kjørehastigheten etter signal 68 a gjelder fra.

8. Tog som kjøres med motorvognmateriell type 69 eller 92, eller med lokomotiv type E1 17 og vogner type 7, kan kjøre med større hastighet enn andre tog. Tilleggshastigheten for slike tog er angitt i km pr. time slik:



Skiven er lysreflekterende. Baksiden av skiven er grå.

Hovedadministrasjonen bestemmer hvilke strekninger slik tilleggshastighet gjelder på.

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

§ 291.

Midlertidig hastighetssignal.

Midlertidig hastighetssignal settes opp på 1–3 meter høy stolpe, etter bestemmelsene for signal 68 a og 68 b.

Signal 69 a «Midlertidig kjørehastighet».



Gul femkantet skive med sort tall og sort kant, med spissen ned.

Signal 69 b «Midlertidig kjørehastighet opphører».



Gul femkantet skive med sort kant, med spissen opp.

Det gule feltet er lysreflekterende. Baksiden av signalet og stolpen er grå.

1. Signal 69 a og 69 b brukes for midlertidige hastighetsnedsettelse (f. eks. på grunn av vedlikeholdsarbeid på sporet). Signalene gjelder for alle tog, og opphever den kjørehastigheten som gjelder etter de faste hastighetssignalene (se § 290).
2. Tallene angir største tillatte kjørehastighet i km pr. time. 4-tall betyr 40 km pr. time, 6-tall 60 km pr. time osv.
3. Markeringsmerke settes opp i tilknytning til signal 69 b etter bestemmelsene i § 290.

§ 292.

Avstandsmerker.

Avstandsmerker settes opp på ca. 3 meter høy stolpe, eller på hovedsignal-/forsignal- eller kontaktledningsmast, som regel på høyre side av sporet.



Merke 1



Merke 2

Sorte rektangulære skiver med gule skråstriper.

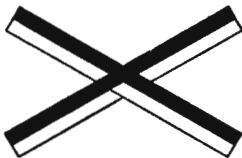
De gule stripene er lysreflekterende. Baksiden av skivene og stolpen er grå.

1. Avstandsmerke 1 settes opp 1000 meter foran innkjørhovedsignal, enkelt innkjørsignalapparat og blokksignal, avstandsmerke 2 800 meter foran enkelt innkjørsignalapparat.
2. Om nødvendig kan det gjøres mindre avvik fra de avstandene som er angitt. Avstanden skal i tilfelle angis nederst på avstandsmerket.

§ 293.

Ugyldighetsmerke.

Ugyldighetsmerke settes opp på hovedsignals, forsignals og enkelt innkjørsignalapparats mast når signalene skal anses som ugyldige.



Sort og hvitt kryss.

De hvite feltene er lysreflekterende. Baksiden av merket er grå.

Om bruk av ugyldighetsmerke, se § 256.

§ 294.

Planovergangsmerke.

Planovergangsmerke settes opp ved planoverganger med automatisk veibom- eller veisignalanlegg på ca. 2 meter høy stolpe, som regel på høyre side av sporet, eller på stolpen til orienteringssignalet for planovergangen.



Gul rektangulær skive med sort V.

Det gule feltet er lysreflekterende. Baksiden av skiven og stolpen er grå.

Planovergangsmerket settes opp ca. 500 meter foran planovergangssignalet. Planovergangssignalet eller forsignalet for planovergangssignalet (se § 282) skal kunne ses fra planovergangsmerket.

§ 295.

Rasvarslingsmerke.

Rasvarslingsmerke settes opp på rasvarslingssignals mast (se § 283), eller på hovedsignals eller forsignals mast når signalet er satt i avhengighet til rasvarslingsanlegg.



Hvit kvadratisk skive med sort R i sort ring.

De hvite feltene er lysreflekterende. Baksiden av skiven er grå.

Fallviser og stigningsviser.

Fall- og stigningsvisere settes opp på ca. 3 meter høy stolpe, på høyre side av sporet.

Fallviser

Gul rektangulær skive med sorte tall, i skråstilling ned.

Stigningsviser

Gul rektangulær skive med sorte tall, i skråstilling opp.

Det gule feltet er lysreflekterende. Baksiden av skiven og stolpen er grå.

1. Tallene angir bestemte fall/stigning i ‰ på strekningen.
2. Bestemmelser for oppsetting av fall- og stigningsvisere er tatt inn i trykk 302.1.

§ 297. (Reservennummer.)

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 settes opp ved hver ende av rasvarslingsanlegg.

6. For markering av begynnelsen på bremseveien for tog som kjøres med materiell med automatisk hastighetsregulering.

2 meter høy **stolpe** med **gule** og **sorte felter** av 0,5 meters lengde og med gult toppfelt.

Stolpen settes opp foran plattformer på strekninger der det kjøres slikt lokaltogsmateriell.

7. a. For markering av avsporingsindikator.

Stolpen settes opp ved faste avsporingsindikatorer.

- b. for markering av baliser for automatisk togstopp (ATS).

Stolpen settes opp ved baliser på linjen.

2 meter høy **stolpe** med **blå** og **hvite felter** av 0,2 meters lengde og med blått toppfelt.

De røde, gule, blå og hvite feltene på orienteringstolpene er lysreflekterende.

§ 300–303. (Reservennummer.)

Togsignaler.

§ 304.

Signalmidler.

Signalflagg.

Håndsignallampe.

Signalgiverens armer.

Lokomotivfløyte.

Lokomotiv- og toglamper.

*Rettelsesblad nr. 9.
Gjelder f.o.m. 1. mars 1987.*

Signaler fra tog.

§ 305.

Signal 76 «Stopp».

Dagsignal:

- 76 a. Rødt signalflagg** som holdes stille rett ut fra togsiden.
- 76 c.** Signalgiverens **armer** som holdes **vannrett** på tvers av sporet, eller signalgiverens **ene arm** som holdes **vannrett** ut fra togsiden.

Nattsignal:

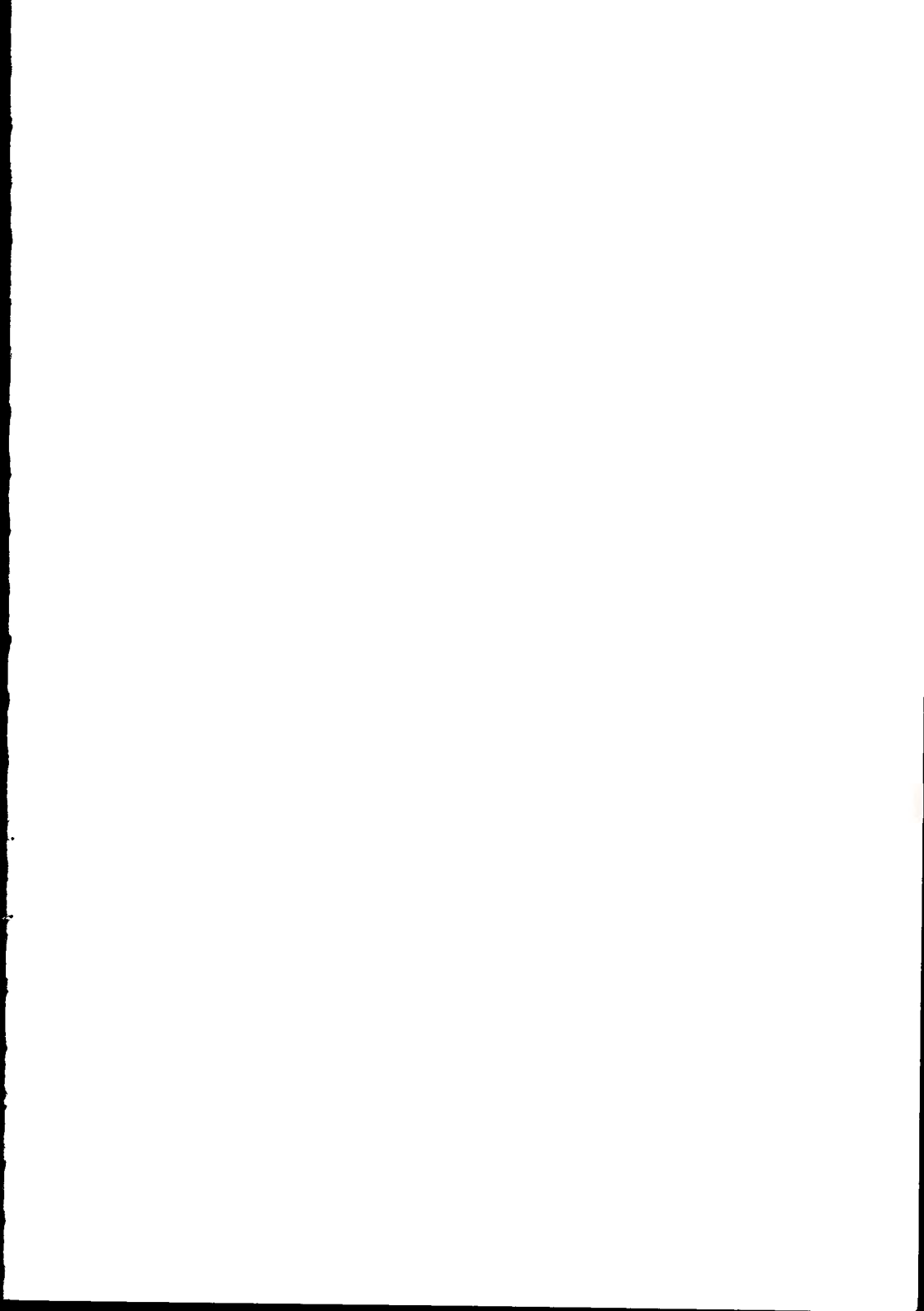
- 76 b. Rødt lys** fra signallampe som holdes stille rett ut fra togsiden med lyset mot lokomotivet.
- 76 d. Lys av hvilken som helst farge** som beveges **hurtig flere ganger fram og tilbake** på tvers av linjen.

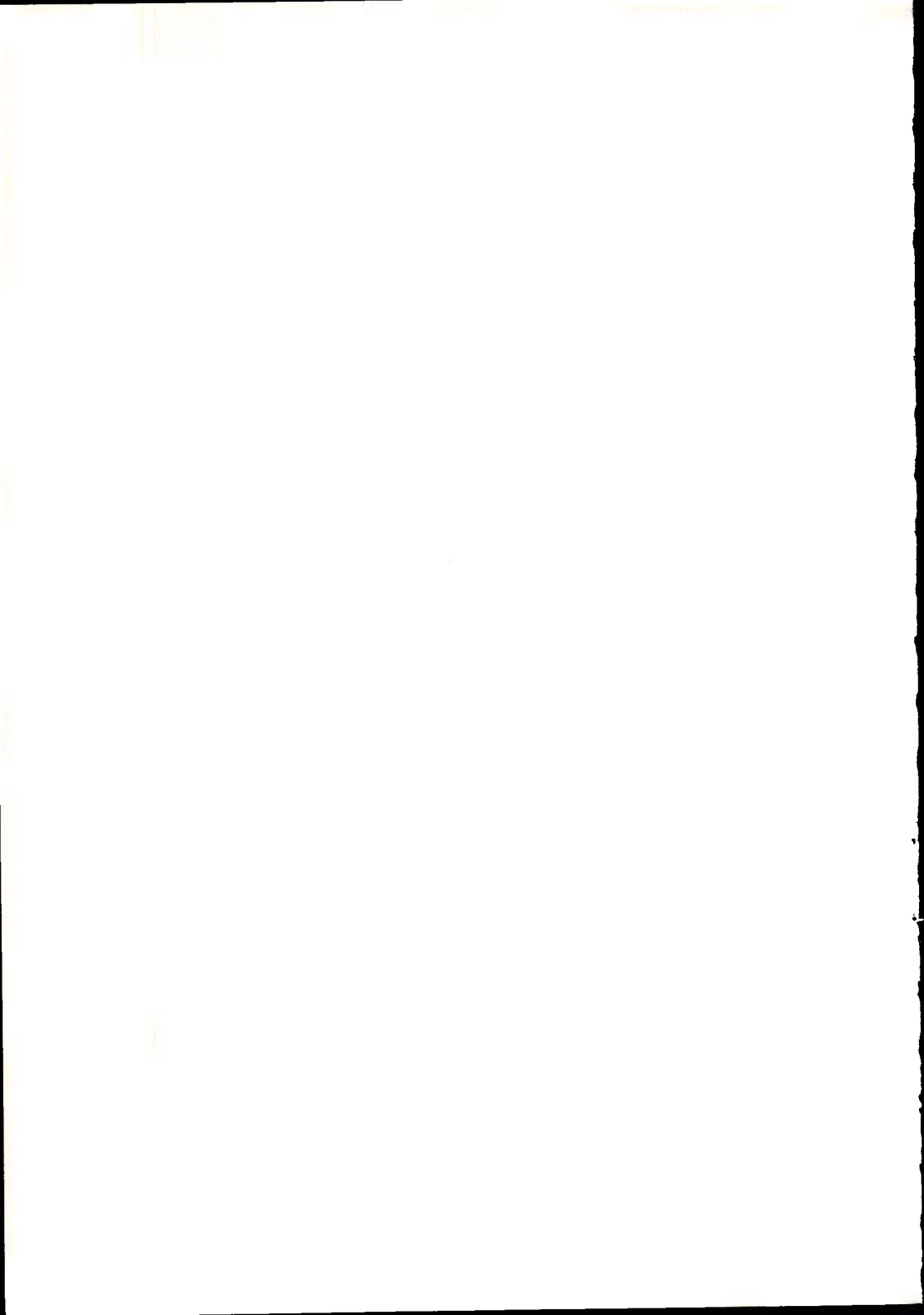
Signalet besvares med signal «Bemerket».

1. Signalet gis når toget skal stoppe for avstigning (se § 173), og når toget må stoppes hurtigst mulig (se § 182). Når toget må stoppes hurtigst mulig, skal det om mulig også bremses med konduktørbremsekranen.

Når toget kommer til sted der det har fast stopp, skal det ikke vises signal «Stopp» med mindre toget skal stoppe på bestemt plass.

2. Signal 76 c gitt med en arm, er bare tillatt når rødt signalflagg ikke kan skaffes til veie hurtig nok.









E. W.

Trykk 401

Bilag nr. 1

Tjenestekrifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedkontoret

Sikkerhetsbestemmelser for fjernstyring (FJS)

Rettelsesblad nr. 9

Gjelder f.o.m. 1. februar 1991

Følgende rettelser foretas:

I innholdsfortegnelsen strykes hele avsn. VII.

Art. 18, 3. avsnitts 2. linje rettes "innkjøretogvei" til "innkjørtogvei".

" 22, 3. avsnitts 2. linje rettes "jernstyringsoperatøren" til
"toglederen".

" 32, "automatisk" strykes.

" 78, "(se art. 112)." strykes.

Sidene merket 39-42/43-47, 109-115/116-120 og 156-157 byttes ut med vedlagte nye sider.



Gjennomkoplet ikke fjernstyrt stasjon

39. Hvis stasjonen ikke skal være betjent og den ikke skal fjernstyres, betjenes stiller med trykknapp for gjennomgangsdrift til "Aut.", stilleren for blokktelefon legges i normalstilling og fjernstyringsnøkkelen settes inn i nøkkelfeltet og vris om. Ved slik gjennomkopling stilles signalene automatisk i stasjonens hovedtogspor, og gjennomkoplingen kan oppheves 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 toglederen om det vises riktig indikering på indikeringstablået i fjernstyringssentralen.

I togmeldingsboka skal det i merknadsrubrikken angis når fjernstyringen settes ut av bruk og når stasjonen igjen gis over til fjernstyringssentralen. Toglederens og togekspeditørens signatur skal angis.

40. (Reservennummer.)

Togframføring

Særlige bestemmelser for toglederen

41. Toglederen skal betjene manøvreringsapparatet i fjernstyringssentralen etter spesiell instruks.

42. For de fjernstyrte stasjoner skal toglederen overta de gjøremål som ellers er pålagt togekspeditøren for så vidt angår toggangen.

43. Toglederen skal underrette togekspeditøren på grensestasjon før iverksettelse av forføyninger som har innvirkning på toggangen på strekningen mellom grensestasjon og nærmeste fjernstyrte stasjon (kryssingsforandringer og endringer i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning, arbeid på linjen (herunder linjebrudd og strømbrudd) o.l.). Tokekspeditøren skal notere disse underretninger i togmeldingsboka.

Ved kryssingsforandringer og endringer i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning, skal toglederen lese opp tognumrene i den rekkefølge togene skal kjøre. Tokekspeditøren skal notere tognumrene i togmeldingsboka og gjenta rekkefølgen.

44. Toglederen skal sperre berørt blokkstrekning/togspor som bestemt i art. 34

- før han gir tillatelse til iverksettelse av arbeider på linjen og på stasjon,
- når han mottar underretning om at linjen/togspor er ufarbar(t),
- når tog har stoppet på linjen.

Sperringen skal ikke tas tilbake før toglederen har mottatt melding om at linjen/togsporet igjen er klar(t) for tog.

45. Når toglederen frigir for skifting på fjernstyrt stasjon, frigir han samtidig for lokal omlegging av sporvekslene (se art. 81). Ved slik frigiving sperres hovedsignalene på stasjonen slik at disse ikke kan vise "Kjør", høye skiftesignaler viser signal 42 "Skifting tillatt", og dvergsignaler viser signal 46 "Frigitt for lokal skifting". Toglederen skal kontrollere at alle hovedsignalene viser "Stopp". Hvis innkjørhovedsignal ikke viser "Stopp", skal skifting ikke foretas.

Toglederen skal ikke frigi for skifting uten etter anmodning fra skiftebetjeningen fra vedkommende stasjon, og han skal konferere med skiftebetjeningen før frigivingen tas tilbake.

46. Toglederen skal føre inn ekstratog og andre spesielle forføyninger i egen bok og tegne inn nye ruter på den grafiske rutetabell. Disse anførsler må gjøres nøyaktig, slik at toglederen til enhver tid har full oversikt over toggangen.

47. Når det oppstår feil ved fjernstyring, sikringsanlegg, linjeblokk, blokktelefon eller veisignal-/veibomanlegg, skal toglederen straks underrette stillverks-/telegrafmesteren og fylle ut blankett 001.430.04, "Melding om feil ved sikringsanlegg/blokktelefon" (se trykk 404.2).

109. (Unntak fra Sir. § 79.)

Hvis vogn har skilt seg fra tog på linjen, eller det oppdages andre uregelmessigheter ved tog, skal toglederen hurtigst mulig underrettes, som bestemmer hvordan det skal forholdes.

110. (Reservennummer.)

111. (Tillegg til Sir. § 95.)

For avløsning i togledertjenesten gjelder bestemmelsene for avløsning i togekspeditørtjenesten.

112. (Reservennummer.)

113. (Tillegg til Sir. § 101.)

Rullende materiell som står på stasjon, skal være satt innenfor sporsperre/avledende sporveksel, unntatt materiell som gjensettes under skifting eller er under stadig tilsyn.

114. (Unntak fra Sir. § 104.)

For fjernstyrt stasjon utarbeides togoppgaven av nærmere bestemt stasjon.

115. (Tillegg til Sir. § 111.)

Når det skal skiftes på fjernstyrt stasjon, skal skiftebetjeningen ringe toglederen fra *vedkommende stasjon* og be om frigiving av stasjonen for skifting.

For øvrig skal det forholdes som bestemt i art. 45 (se også art. 73).

116-120

116. (Unntak fra Sir. § 112.)

Når dvergsignal, oppsatt i forbindelse med indre utkjørhovedsignal, viser signal "Varsom skifting tillatt", kan toget kjøre fram til det ytre utkjørhovedsignalet.

117. (Unntak fra Sir. § 115.)

Innkjørhovedsignal på fjernstyrt stasjon kan vise signal "Kjør" ubegrenset tid før tog ventes.

118. (Tillegg til Sir. § 118.)

Når stasjonsbetjening tjenstgjør på fjernstyrt stasjon, skal betjeningen, i den utstrekning den øvrige tjenesten tillater det, ha oppmerksomheten rettet mot toget under inn-/utkjøring og påse at det ikke er noe som kan hindre togets sikre gang.

119. (Unntak fra Sir. § 120.)

Det som gjelder for togekspeditøren faller bort. Togføreren skal forvise seg om at togets avgangstid etter ruten er inne og at vedkommende utkjørhovedsignal viser "Kjør", i tilfelle at toglederens kjøreordre (se art. 61, 64-65) er mottatt, før avgangsignal gis.

120. (Unntak fra Sir. § 121 pkt. 2.)

I tiden mellom kl. 18.00 og kl. 06.00 på hverdager (mandag-fredag), og på lørdager og helligdager (se trykk 405.1 art. 40 pkt. 10.1), kan tog (også persontog) komme til/kjøre fra/passere stasjon (også grensestasjon) inntil 30 minutter før rutetid uten at det er angitt i ruten, unntatt tog som har stopp for ekspedisjon på stasjonen (av-/påstigning og/eller utlevering/mottaking av gods).

Bestemmelsen gjelder ikke på strekning der det utføres arbeider i eller nær sporet/visitasjon i den tiden som er nevnt. Sikkerhetsmannen/den som utfører arbeidet/linjevisitøren skal underrette toglederen om slikt arbeid/visitasjon, og toglederen skal bekrefte at bestemmelsen ikke vil bli anvendt i slike tilfeller.

Ordre om kjøring før rutetid gis togbetjeningen ved signal "Kjør" fra utkjørhovedsignalet for vedkommende togspor (se art. 31, 51 og 124). (På grensestasjon i tilfelle også avgangsordre (avgangsignal) fra togekspeditøren).





Bibel

Trykk 401

Trykt i juli 1964

Tjenesteforskrifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedadministrasjonen

SIKKERHETSREGLEMENT

(Sir.)

Rettelsesblad nr. 10

Gjelder f.o.m. 15. juni 1988

Følgende rettelser foretas:

Sidene 23/24 byttes ut med vedlagte nye sider.

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

§ 41.

Hva en rute i ruteboka skal inneholde.

Ruter i ruteboka skal som regel inneholde:

1. Togslag (Pt. = persontog. Gt. = godstog) og togets nummer og/eller bokstav.
2. Strekningen og hvilke dager/tidsrom toget skal kjøre.
3. Om toget har 1. klasses vogn(er) (1. kl.).
4. Togets bestemmende kjørehastighet (Hast.)
5. Om lokomotivføreren er togfører.
6. Avstand i kilometer fra Oslo. For Østfoldbanen østre linje fra Ski, for Meråkerbanen og Nordlandsbanen fra Trondheim, for Ofotbanen fra Narvik.
7. Om strekningen eller del av den er dobbeltsporet (angitt ved 2 loddrette parallelle streker).
8. Utgangs-, ende- og mellomliggende stasjoner (trykt med vanlig skrift) og blokkposter (Bp) (trykt med kursiv skrift til venstre i rubrikken). Distriktsjefen bestemmer i hvilken utstrekning holdeplasser skal angis (trykkes med kursiv skrift til høyre i rubrikken).
9. Tegn for stasjon på ikke fjernstyrt strekning som har stillverk (+), og for stasjon som har enkelt sikringsanlegg (□) eller enkelt innkjørsignallapparat (○).
10. Om strekningen eller del av den har fjernstyring (angitt ved tynn *ubrudt* loddrett strek), linjeblokk (angitt ved tykk *ubrudt* loddrett strek) eller signaltelegraf/togmeldingstelefon (angitt ved tynn *stiplet* loddrett strek). 1)
11. Tegn for ikke betjent stasjon:
 - ▲ = stasjonen er ikke betjent.
 - ▼ = stasjonen er ikke betjent hverdager.
 - △ = stasjonen er ikke betjent helligdager.
 - ▽ = stasjonen er ikke betjent lørdager.
 - ◇ = stasjonen er ikke betjent lørdager og helligdager.

1) Tynn *stiplet* loddrett strek nyttes også på strekning der togmelding i alminnelighet foregår på vanlig telefon.

12. Tegn for behovsopphold for kryssing/forbikjøring (●). Er behovet bortfalt, skal toget passere stasjonen hvis det er klart for passering under iakttagelse av de vanlige bestemmelser for passerende tog.
13. Nummer på det sporet toget etter ruten skal kjøre på stasjon.
14. Togets ankomsttid 1) eller tegn for fast stopp når oppholdet er høyst 1 minutt (■), samt tegn for stopp om det trengs for av- og/eller påstigning (X for av- og påstigning, aX for avstigning, Xp for påstigning. Tegnet brukes også for annen stopp om det trengs, sammen med fotnote).
15. Togets avgangs-/passeringstid. 1).
16. Kryssinger og forbikjøringer. Navnet på stasjoner og tilhørende angivelser der kryssing/forbikjøring skal foregå, skal være understreket.

Ruter for lokaltog, og også for løslokomotiver (hjelpelokomotiver som kjører tilbake), kan ha en annen oppstilling enn det som er bestemt foran.

1) Timetallet skal anføres ved utgangs- og endestasjoner og ved overgang til ny time. Omfatter ruten flere sider, skal timetallet anføres også for første stasjon på ny side.

(Ledig)

§ 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 avgangtid 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 pkt. 2a, 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-





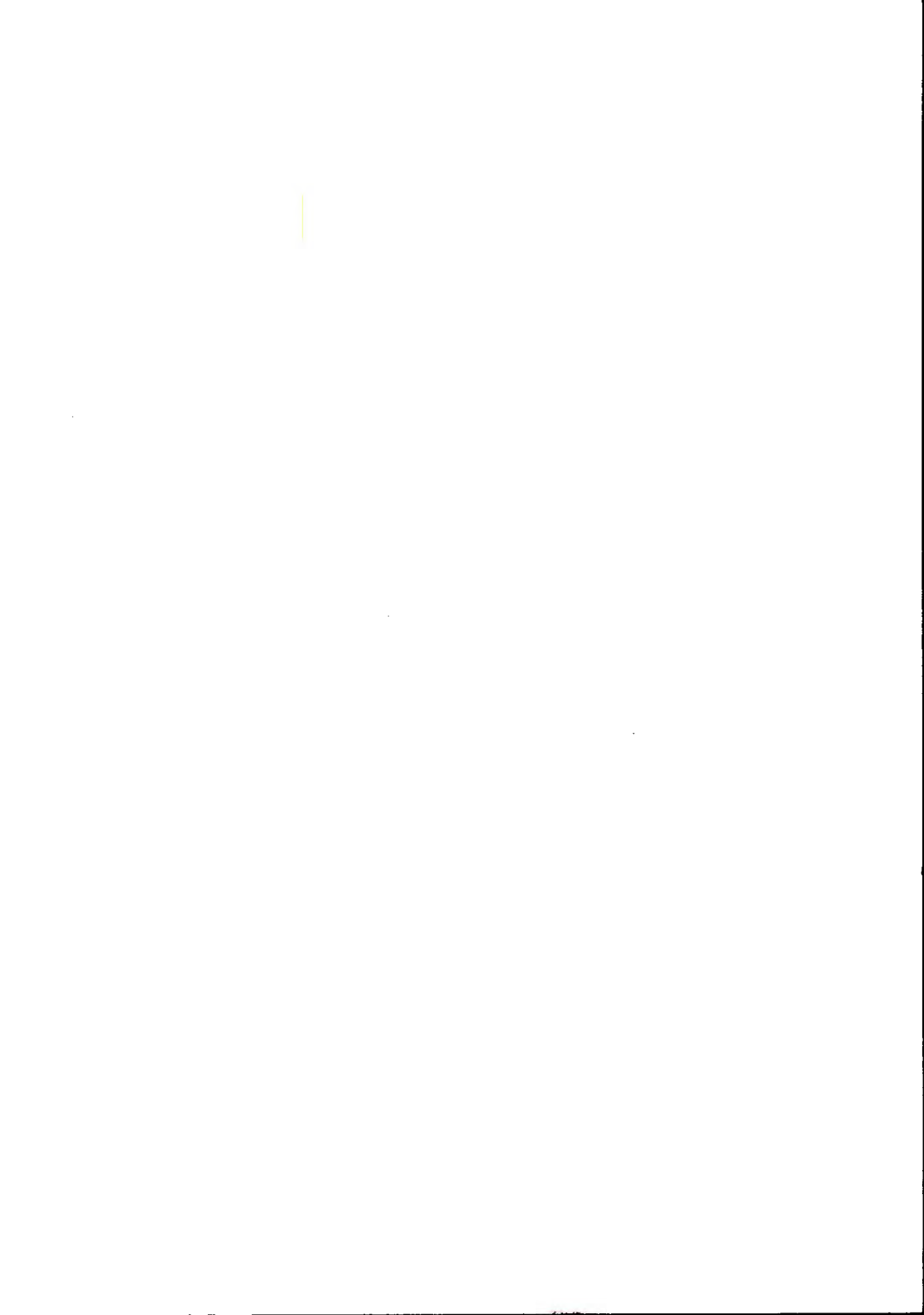
Tjenestekrifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedkontoret

Sikkerhetsbestemmelser for fjernstyring (FJS)

Rettelsesblad nr. 10

Gjelder f.o.m. 1. februar 1992

Sidene merket 87-100/101-105 byttes ut med vedlagte nye sider.
(87-103/104-105)



Når frikopplingsnøkkelen tas ut av holderen, brytes strømmen for kontrollen av riglene, og hovedsignaler som gjelder til vedkommende blokkstrekning blir sperret, slik at disse ikke kan vise "Kjør".

Frigivingen skjer ved at frikopplingsnøkkelen settes inn i en åpning i rigelen og vris om 90°

Etter bruk skal frikopplingsnøkkelen settes på plass i holderen i skapet. Det må iakttas at frikopplingsnøkkelen plasseres ordentlig i holderen, slik at god kontakt oppnås. Melding om at sporsperren og spørvekselen ligger i normalstilling og at frikopplingsnøkkelen er satt på plass i skapet, skal gis til toglederen, som kontrollerer indikeringen på indikeringstablået 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. (Unntak fra Sir. § 4.)

På fjernstyrt stasjon tjenestegjør ikke togekspeditør.

102. (Reservennummer.)

103. (Unntak fra Sir. §§ 34 og 141.)

Toglederen kan iverksette kjøring på uriktig spor uten særlig ordre.

Han leder togene med signaler, og når hovedsignal som gjelder til vedkommende blokkstrekning viser "Kjør", skal toget kjøre dersom alt for øvrig er klart.

104. (Unntak fra Sir. § 40.)

Alle ordrer som angår toggangen på noen del av fjernstyrt strekning, skal fordeles til fjernstyringsentralen.

De fjernstyrte stasjoner tilstilles ordre om innstilling av tog og kjøring av ekstratog bare i den utstrekning det har betydning for mulig ekspedisjon.

For andre ordrer som vedrører toggangen (linjebrudd, strømbrydd, m.v.), gjelder bestemmelsene i art. 107 og 127.

Ved telegramerkjennelse for trykte ordrer om toggangen (rutebok, tillegg til rutebok, rutesirkulære, ekstratogrute og rutetelegram) og ved erkjennelse for telegrafiske ordrer, skal vedkommende oppgi eget navn og signatur.

Linje- og elektropersonalet skal skaffe seg opplysning om toggangen ved å forespørre toglederen.

Lastetraktorer, skinnegående arbeidsmaskiner, revisjonstog o.l. kan kjøre på/disponere del av fjernstyrt strekning etter muntlig ordre (uten skriftlig ordre) fra togleder hvis kjøringen/disponeringen må begynne på en stasjon *der det ikke er stasjonert personale godkjent til togekspeditørtjeneste*. Bestemmelsene gjelder ikke ved kjøring av flere enheter på samme blokkstrekning.

Togføreren skal notere det som er nødvendig fra toglederens ordre, f.eks. klokkeslett, disponeringsstrekning o.l.

Slik kjøring/disponering skal rekvireres om mulig, minst 1 time før kjøringen/disponeringen begynner.

Toglederen skal underrette togekspeditørene på berørt(e) grensestasjon(er) om slike muntlige ordrer.

105. (Unntak fra Sir. § 49 pkt. 5.)

Toglederen skal underrette togekspeditøren på grensestasjon om tog som kjøres uten rute.



Tjenesteskriver utgitt av Norges Statsbaner
Hovedkontoret

Sikkerhetsreglement

(Sir.)

Rettelsesblad nr. 11.

Gjelder f.o.m. 1. oktober 1989.

Rettelser:

På tittelsiden rettes «Hovedadministrasjonen» til «Hovedkontoret».

I Liste over rettelsesblad rettes «ved Hovedadministrasjonen, distriktskontorer» til «i administrasjonstjenesten».

Side 27, § 49, tilføyes etter overskriften «(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 105.)»

- » 33, § 73, pkt. 1, tilføyes etter første setning «(Vedr. privat planovergang, se trykk 426.)»
- » 34, § 75, tilføyes etter overskriften «(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 106.)»
- » 41, § 79, tilføyes etter overskriften «(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 109.)»
- » 52, § 115, tilføyes etter overskriften «(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 117.)»
- » 62, § 137, tilføyes etter overskriften «(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 124.)»
- » 85, § 210, 3. avsnitt, «Hovedadministrasjonen» rettes til Hovedkontoret».
- » 88, § 224, pkt. 2, 2. avsnitt, «distriktsjefen» rettes til «regionsjefen».

Forts.

- » 93, § 227, pkt. 1, 2. og 3. avsnitt, «distriktsjefen» (2 steder) rettes til «regionsjefen». Pkt. 5, 2. avsnitt strykes (om signal 25).
- » 116, § 251 pkt. 2 strykes.
- » 123, § 257 pkt. 1, 2. avsnitt, «distriktsjefen» rettes til «regionsjefen».
- » 124, § 257 pkt. 2d, 1. avsnitt, «distriktsjefen» rettes til «regionsjefen».
- » 126, § 258 pkt. 3, siste linje, «§ 255 pkt. 3» rettes til «§ 255 pkt. 2».
- » Pkt. 4, «distriktsjefen» rettes til «regionsjefen».
- » 152, § 287, under signal 65c, «Distriktsjefen» rettes til «Regionsjefen».

Sidene 5–26, 29–32, 35–38, 43–50, 53–60, 63–84, 95–98, 103–110, 113–114, 117–122, 135–150, 159–160, 167–170 og 173–176 byttes ut med vedlagte nye sider.

Merk:

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

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

For Ofotbanen gjelder tilsvarende for godstrafikkregionen/regionsjefen for godstrafikkregionen.

INNHold

Sikkerhetsforskrifter. Alminnelige bestemmelser.

	Side
§ 1. Hva det forstås med sikkerhetstjeneste	13
§ 2. Banens inndeling	13
§ 3. Hva det forstås med linjen	13
§ 4. Hva det forstås med stasjon	13
§ 5. Hva det forstås med holdeplass	13
§ 6. Hva det forstås med hovedspor og sidespor på linjen	14
§ 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, avledende og sikret 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 skinnertraktor	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 bestemmende og største tillatte kjørehastighet	19
§ 29. Hva det forstås med enkeltsporet strekning	19
§ 30. Hva det forstås med dobbeltsporet strekning	20
§ 31-33. (Reservennummer)	
§ 34. Når tog kan kjøre på uriktig spor	20
§ 35-39. (Reservennummer)	
§ 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 i ruter	24
§ 43. Hva det forstås med passering av stasjon	25

Rettelsesblad nr. 11.

Gjelder f.o.m. 1. oktober 1989.

	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	27
§ 50. (Reservennummer)	
§ 51. Middelmerke og middelkontrollampe	29
§ 52. Kilometermerker	29
§ 53. Svingskiver og traverser	29
§ 54. Master og andre faste gjenstander i nærheten av spor	30
§ 55–58. (Reservennummer)	
§ 59. Personale som skal ha ur	30
§ 60. Personale i sikkerhetstjenesten	30
§ 61. Ordre som avviker fra sikkerhetsbestemmelsene	31
§ 62–65. (Reservennummer)	

Bestemmelser vedrørende linjen og linjetjenesten.

§ 66. Banestrekningens tilstand og bevoktning	32
§ 67. Sikkerhetsforøyninger og bevoktning m.v. av signaler ...	32
§ 68–71. (Reservennummer)	
§ 72. Sidespor på linjen. Låsing av sporveksler m.v.	32
§ 73. Planoverganger	33
§ 74. (Reservennummer)	
§ 75. Linjebrudd eller annen fare for togs sikkerhet	34
§ 76. Uregelmessigheter ved sporet og andre forhold som gjør det nødvendig å sette ned kjørehastigheten	35
§ 77. Vedlikeholds- og andre arbeider på spor og kontaktledningsanlegget	36
§ 78. (Reservennummer)	
§ 79. Vogn som har skilt seg fra tog. Stoppsignal til tog på linjen	41
§ 80. Opplysning om årsaken til stoppsignal på linjen	41
§ 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	44
§ 93. Anbringelse av stasjonsnavn	44
§ 94. Belysning av lokaler og plattformer	44
§ 95. Togekspeditørtjenesten	44
§ 96. Ansvar for sikkerhetstjenesten på stasjon	45

	Side
§ 97. Ansvar for stasjonens spor, sporveksler og sikkerhetsanordninger. Inspeksjon av stasjonsområdet	45
§ 98. Spesiell visitasjon av stasjonens togspor og sporveksler ..	46
§ 99. Plikt til å forvise 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 på stasjon	49
§ 112. Togs kjøring inn på og ut fra/passering av stasjon	50
§ 113–114. (Reservennummer)	
§ 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. Avgangordre til togføreren. Signalering for passering og for stopp	54
§ 123–129. (Reservennummer)	
§ 130. Stasjon og togmeldinger	56
§ 131. Når kryssing og forbi kjøring 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. Ordre om kjøring av tog på uriktig spor	67
§ 142–148. (Reservennummer)	
§ 149. Disponering av strekning for kjøring av arbeidstog	68
§ 150. Telegrammer om toggangen	69
§ 151–155. (Reservennummer)	

Bestemmelser vedrørende tog og togtenesten.

	Side
§ 156. Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne	70
§ 157. Største tillatte aksellast	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
§ 165. Togførereens ansvar for og befaling over toget	72
§ 166. Lokomotivførereens 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. (Reservennummer)	
§ 172. Togpersonalets aktpågivenhet under kjøringen	75
§ 173. Stopp om det trengs	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. Kjøring i stigning og gjennom snøhindring	79
§ 184. Når tog har stoppet på linjen på grunn av lokomotiv- skade eller annen årsak	80
§ 185. Når tog må sette igjen vogner på linjen	81
§ 186. Hyppig bruk av lokomotivfløyten	81
§ 187. Når tog har stoppet på linjen for signal «Stopp» eller for mangel på signal	82
§ 188–200. (Reservennummer)	

Signalforskrifter.

Alminnelige bestemmelser.

	Side
§ 201. Hva det forstås med signaler	83
§ 202. Bestemmelsene 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	86
§ 214. Solrefleks i lyssignal	86
§ 215. Innkjørsignal for tog i motsatt kjøreretning	86
§ 216–222. (Reservennummer)	

Linje- og stasjonssignaler

Håndsignaler.

§ 223. Signalmidler	87
---------------------------	----

Håndsignaler for tog.

§ 224. Signal 1 «Stopp»	87
§ 225. Signal 2 «Varsom»	88
§ 226. Signal 3 «Innkjør»	89
§ 227. Signal 3 «Passér»	93
§ 228. Signal 4 «Klar linje»	94
§ 229. Signal 5 «Avgang»	95
§ 230. Håndsignaler for bremseprøving	96
§ 231. Signal 8 «Kjør fram forbi middel» og signal 9 «Kryssende tog er kommet»	98

Håndsignaler for skiftebevegelser.

§ 232. Signal 1 «Stopp»	99
§ 233. Signal 2 «Varsom»	100
§ 234. Signal 10 «Kjør fram» og signal 11 «Bakk»	100

Håndsignaler på linjen.

§ 236. Signal 1 «Stopp»	102
§ 237. Signal 2 «Varsom»	104
§ 238–242. (Reservennummer)	

Faste signalapparater.

§ 243. Liste over faste signalapparater	106
§ 244. Faste signalapparater, plassering og ettersyn	106
§ 245. Faste signalapparaters bruk	107
§ 246. Hovedsignaler	107
§ 247. Innkjørhovedsignal	108
§ 248. Utkjørhovedsignal	111
§ 249. Blokksignal	112
§ 250. Signaler for kjøring på uriktig spor	113
§ 251. Forsignal for innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og blokksignal	114
§ 252. Enkelt innkjørsignalapparat	116
§ 253–254. (Reservennummer)	
§ 255. Signalering på stasjon som ikke er betjent	121
§ 256. Ugyldige faste signaler	122
§ 257. Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand	123
§ 258. Sikring av togvei på stasjon med sikringsanlegg som er strømløst	126
§ 259. Hjelpesignal	127
§ 260. Signal «Vanskelig togvei»	128
§ 261–262. (Reservennummer)	
§ 263. Spornummersignal	129
§ 264. Hovedlinjesignal	130
§ 265. Togsporsignal	131
§ 266. Lyssignal for bremseprøving	132
§ 267. Avgangsignal som lyssignal, «A-signal»	133
§ 268–271. (Reservennummer)	
§ 272. Høyt skiftesignal	134
§ 273. Dvergsignal	135
§ 274–275. (Reservennummer)	
§ 276. Signalering med lys- og lydsignalapparat under skifting ...	139

	Side
§ 277. Sporvekselsignal	139
§ 278. (Reservennummer)	
§ 279. Sporsperresignal	144
§ 280–281. (Reservennummer)	
§ 282. Planovergangssignal og forsignal for planovergangssignal ...	145
§ 283. Rasvarslingsignal	147
§ 284–285. (Reservennummer)	

Signalskiver og signalmerker m.m.

§ 286. Liste over signalskiver og -merker m.m.	150
§ 287. Kontaktlednings signaler	150
§ 288. Signal «Togvei slutt»	154
§ 289. Orienterings signaler	155
§ 290. Hastighetssignaler	157
§ 291. Midlertidig hastighetssignal	160
§ 292. Avstandsmerke	162
§ 293. Ugyldighetsmerke	162
§ 294. Planovergangsmerke	163
§ 295. Rasvarslingsmerke	163
§ 296. Fallviser og stigningsviser	164
§ 297. (Reservennummer)	
§ 298. Skive for vognvekter	165
§ 299. Orienteringstolper	165
§ 300–303. (Reservennummer)	

Togsignaler.

§ 304. Signalmidler	168
---------------------------	-----

Signaler fra tog.

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

Signaler fra lokomotiv.

§ 310. Signaler gitt med lokomotivfløyten	170
Signal 80 «Gi akt» og «Bemerket»	170
Signal 81 «Brems på»	170
Signal 82 «Stopp»	171
Signal 83 «Tog kommer»	171
Signal 84 «Brems av»	171
Signal 85 «Beredt»	172
Signal 86 «Alarm, faresignal	172
Signal 87 «Kjøretillatelse mottatt»	172

Signaler på lokomotiv og tog.	Side
§ 311. Forlamper og baklamper	173
§ 312–313. (Reservennummer)	
§ 314. Sluttsignal	175
§ 315–318. (Reservennummer)	
§ 319. Signaler på skinnetraktor og tung motortralle	176
§ 320–324. (Reservennummer)	
§ 325. Signaler på persontralle og på arbeidstralle	176

Sikkerhetsforskrifter

Alminnelige bestemmelser

§ 1.

Hva det forstås med sikkerhetstjeneste.

Sikkerhetstjenesten er den delen av tjeneste som består i å sikre jernbanedriften mot de spesielle farer som kan oppstå ved jernbanedrift, som:

- sikring av tog, skift og framføring av tralle på linjen,
- sikring av personer i tog, på stasjoner og langs linjen,
- sikring av ferdsel over planoverganger,
- sikring av gods og rullende materiell.

§ 2.

Banens inndeling

En banestrekning inndeles i linjen og stasjonene.

§ 3.

Hva det forstås med linjen.

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

§ 4.

Hva det forstås med stasjon.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 101.)

Stasjon er sted på banestrekningen hvor det ekspederes togmeldinger. Som togmelding regnes også signal «Kjør» fra utkjørhovedsignal som står i avhengighet til linjeblokk.

En stasjon er betjent i sikkerhetsmessig betydning når stasjonen skal ekspedere togmeldinger for vedkommende tog (se §§ 90 og 130). På betjent stasjon tjenestegjør togekspeditor (se § 23).

§ 5.

Hva det forstås med holdeplass.

Holdeplass er sted ved linjen hvor tog stopper for av og/eller påstigning.

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

§ 6.

Hva det forstås med hovedspor og sidespor på linjen.

Hovedspor er spor på linjen som forbinder to stasjoner med hverandre og som er beregnet for kjøring av tog.

Alle andre spor på linjen er sidespor.

§ 7.

Hva det forstås med stasjonsgrense, innkjørsignalsted og stasjonsområde.

Stasjonsgrensen er innkjørsignalstedene. På stasjoner med indre og ytre innkjørhovedsignaler er ytre innkjørhovedsignal stasjonsgrensen.

Innkjørsignalstedene er de bestemte steder der det vises innkjørsignal for tog.

Alle spor som grener ut fra spor innenfor stasjonsgrensen, og anlegg som hører til stasjonen og som står i forbindelse med disse sporene, regnes til stasjonsområdet¹⁾.

§ 8.

Hva det forstås med linjeblokk, blokkpost og blokkstasjon.

1. Linjeblokk er et teknisk system som skal sikre at hovedsignal kan vise signal «Kjør» til en blokkstrekning bare for ett tog om gangen.
2. Signal «Kjør» fra hovedsignal på strekning med linjeblokk skal kontrollere at fremadliggende blokkstrekning er fri for rullende materiell.
3. Blokkpost er et sted på linjen som er utstyrt med blokksignal.
4. Blokkstasjon er stasjon på strekning med linjeblokk med automatisk signalstilling i stasjonens hovedtogspor (betjent eller ikke betjent).

§ 9.

Hva det forstås med blokkstrekning.

1. Vanlig blokkstrekning er strekning mellom 2 nabostasjoner, mellom stasjon og naboblokkpost eller mellom 2 naboblokkposter. På baner med dobbeltspor eller flere hovedspor regnes hvert hovedspor som særskilt strekning.
2. Forlenget blokkstrekning omfatter 2 eller flere vanlige blokkstrekninger.

§ 10-14. (Reservennummer.)

¹⁾ Private sidespor som grener ut fra spor på stasjonen, regnes i alminnelighet ikke til stasjonsområdet.

§ 15.

Hva det forstås med sporveksel, sentralstilt, håndstilt, avledende og sikret sporveksel.

1. Sporveksel er en innretning i sporet som gjør det mulig å kjøre rullende materiell fra ett spor over i et annet.
2. Sentralstilt sporveksel legges om fra stillerapparat.
3. Håndstilt sporveksel legges om for hånd.
4. Avledende sporveksel hindrer rullende materiell å komme i bevegelse inn på bestemt spor.
5. En sporveksel er sikret når den er
 - tungesikret,
 - kontrollåst,
 - låst eller
 - betjent

Tungesikret sporveksel er sporveksel (med drivmaskin eller rigel) som er satt i slik avhengighet til hovedsignal og/eller dvergsignal at sporvekselen ikke kan legges om når signalet tillater kjøring over sporvekselen.

Rigel er en stengeinnretning som hindrer omlegging av sporveksel, og som frigis fra stillerapparat.

Kontrollåst sporveksel med kontrollås, som hindrer omlegging av sporvekselen. Sporvekselen anses som kontrollåst bare når kontrollåsnøkkelen er tatt ut av låsen.

Kontrollås for sporveksel er lås som er laget slik at sporvekselen må ligge i bestemt stilling for at låsen skal kunne låses og kontrollåsnøkkelen tas ut.

Låst sporveksel er sporveksel med tilskrudd og låst klave som hindrer omlegging av sporvekselen. Sporvekselen anses som låst bare når nøkkelen er tatt ut av låsen og oppbevart på betryggende måte.

Betjent sporveksel er sporveksel med pal- eller hakestengsel, eller tilskrudd klave som hindrer omlegging av sporvekselen, og sporskifter holder oppsyn med sporvekselen fra umiddelbar nærhet.

§ 16.

Hva det forstås med sporsperre.

Sporsperre er en innretning på skinnen som hindrer rullende materiell å komme i bevegelse i bestemt retning.

Sporsperre kan legges om for hånd (håndstilt), eller fra stillerapparat (sentralstilt). Håndstilt sporsperre kan ha lås som kan låses og nøkkelen tas ut bare når sporsperren ligger i bestemt stilling (kontrollås), eller stengeinnretning (rigel) som frigis fra stillerapparat.

§ 17.

Hva det forstås med rullende materiell.

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

§ 18.

Hva det forstås med lokomotiv.

Lokomotiv er elektrisk lokomotiv og diesellokomotiv.

Motorvogn og styrevogn betraktes som lokomotiv når lokomotivføreren kjører toget fra disse.

Løslokomotiv er lokomotiv (et enkelt, eller flere koblet sammen) som kjører uten vogner.

Forspannlokomotiv (og i tilfelle ekstra forspannlokomotiv) er virksomt lokomotiv forrest i toget.

Hjelpelokomotiv er virksomt lokomotiv bakerst i tog med forspannlokomotiv.

§ 19.

Hva forstås med personvogn og godsvogn.

Personvogn er vogn som er bestemt for persontransport, også restaurant-/kafeteria-, sanitets-, post og konduktørvogn.

Godsvogn er vogn som er bestemt for godstransport.

§ 20.

Hva det forstås med tung motortralle.

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

§ 21.

Hva det forstås med skinnetraktor.

Skinnetraktor er trekkaggregat som er enklere bygget enn lokomotiv, og som brukes til skifting, kjøring av kiptog og vedlikeholdsarbeid m.v.

§ 22. (Reservennummer.)

§ 23.

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

1. Togleder er den som på regionsjefens vegne etter særlig instruks foretar det som er nødvendig eller hensiktsmessig for å avvikle trafikken, og for å opprettholde rutemessig toggang og sikker drift.
2. Togekspeditør er den som er befalhavende på betjent stasjon. Togekspeditøren har ansvaret for at trafikken avvikles etter bestemmelsene, og har befaling over tog på stasjonen (se §119).
3. Togfører er den som har ansvaret for framføringen av det enkelte toget i den utstrekning det etter bestemmelsene tilligger konduktørtjenesten. Togføreren har befaling over toget utenfor betjente stasjoner (se § § 164 og 165).
4. Lokomotivfører er den som på lokomotiv har ansvaret for framføringen av toget i den utstrekningen det etter bestemmelsene tilligger lokomotivtjenesten (se § 166).

§ 24.

Hva det forstås med tog.

1. Tog er rullende materiell som kjøres etter ordre (etter rute eller uten rute).

2. Faste tog er tog (med eller uten rute) som er tatt inn i ruteboka eller tillegg til den, og som kjøres uten annen ordre.
Ekstratog er tog som kjøres etter særskilt ordre.
3. Godstog er tog som kjøres for transport av gods. Reisende kan tas med, med mindre andre bestemmelser ikke tillater det.
4. Persontog er tog som kjøres for transport av reisende. Godsvogner kan tas med som bestemt i trykk 402.
5. Kipp tog er tog som i alminnelighet skal kjøre tilbake til utgangsstasjonen. Reisende kan tas med som bestemt i § 140.
6. Arbeidstog er tog som kjøres for å utføre anleggs- og vedlikeholdsarbeid m.v.

§ 25.

Hva det forstås med reisende.

Reisende er alle som reiser med tog, unntatt tjenestegjørende jernbane-, post-, pass og tollpersonale og personale for togserving og de som har tilsyn med levende dyr, gods eller vogner.

§ 26.

Hva det forstås med togvei og togspor.

Togvei er det eller de spor eller den delen av spor som er bestemt for det enkelte togs kjøring på stasjon.

Togspor er spor på stasjon som er beregnet for inn- og utkjøring av tog.

Hovedtogspor er det sporet som tog kjører når sporvekslene ligger i normalstilling. (Stasjoner på dobbeltsporet strekning har ett hovedtogspor for hver kjøreretning.)

Avviketogspor er alle andre togspor.

Sporene på stasjon nummereres i bestemt rekkefølge og benevnes med nummeret.

§ 27.

Hva det forstås med skifting og skift.

Skifting er all flytting av rullende materiell på stasjonen eller innen sidesporets område.

Skift er det rullende materiell som flyttes.

§ 28.

Hva det forstås med bestemmende og største tillatte kjørehastighet.

1. Bestemmende kjørehastighet er den kjørehastigheten som er lagt til grunn for togenes ruter, på grunnlag av togenes vanlige sammensetning (materiell, akselantall/lengde m.v.) og største tillatte kjørehastighet for vedkommende togslag på strekningen. Bestemmende kjørehastighet er angitt i ruten i ruteboka, tillegg til ruteboka, rutesirkulære og ekstratogruten.
2. Største tillatte kjørehastighet
 - for tog:
er bestemt av den sammensetningen toget har for tilfellet og den hastigheten som gjelder på strekningen,
 - for lokomotiv:
er fastsatt for vedkommende lokomotiv, ut fra lokomotivets konstruksjon og tilstand,
 - for banestrekning:
er fastsatt for vedkommende banestrekning og togslag, ut fra sporets konstruksjon og tilstand.Største tillatte kjørehastighet må ikke overskrides.

§ 29

Hva det forstås med enkeltsporet strekning.

Enkeltsporet strekning er banestrekning der tog alltid kjører i begge retninger på samme hovedspor mellom stasjonene.

§ 30.

Hva det forstås med dobbeltsporet strekning

Dobbeltsporet strekning er banestrekning der togene i alminnelighet kjører på ett hovedspor i en retning og på et annet i motsatt retning mellom stasjonene, som regel på høyre spor.

Høyre hovedspor i kjøreretningen er «riktig spor» og angis ved ved å føye til kjøreretningen¹⁾.

Venstre hovedspor i kjøreretningen er «uriktig spor».

§ 31-33. (Reservennummer.)

§ 34.

Når tog kan kjøre på uriktig spor.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 103.)

Etter ordre fra regionsjefen/toglederen kan togene kjøre på uriktig spor

- når ett av hovedsporene er sperret,
- for kjøring av arbeidstog,
- når det er hensiktsmessig å kjøre på begge hovedsporene i samme retning.

Uten slik ordre er det forbudt for togekspeditør å gi avgangsordre/-signal til togføreren i tog til uriktig spor.

Er linjeblokken ikke virksom, er det også forbudt for

- togfører å gi avgangssignal for tog,
- lokomotivfører å kjøre tog

til uriktig spor uten ordre fra regionsjefen/toglederen.

Om ordrefordeling, se § 141.

¹⁾ F.eks.: «Hovedspor Oslo – Ski» er riktig spor for tog i retning fra Oslo S til Ski, og uriktig spor for tog i retning fra Ski til Oslo S.

«Hovedspor Ski – Oslo S» er riktig spor for tog i retning fra Ski til Oslo S, og uriktig spor for tog i retning fra Oslo S til Ski.

For kjøring av

- hjelpelokomotiv tilbake fra sted på linjen til første betjente stasjon,
- kippetog til/fra sidespor som grener ut fra nærmeste blokkstrekning, kan det kjøres på uriktig spor uten ordre fra regionsjefen/toglederen.

§ 35–39. (Reservennummer.)

§ 40.

Ordrer om toggangen.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 104.)

1. Ordre om kjøring eller innstilling av tog sendes ut som

- rutebok,
- tillegg til rutebok,
- rutesirkulære,
- ekstratogroute,
- rutetelegram,
- telegrafisk ordre.

2. Rutebok.

Ordrer om tog som kjører fast skal tas inn i ruteboka. Andre tog som ventes å bli kjørt ofte, bør også tas inn i ruteboka.

Det skal fremgå av ruteboka hvor den gjelder. Ruteboka nummereres med ruteterminens nummer, som fastsettes av Hovedkontoret.

3. Tillegg til rutebok.

Ordrer som medfører varige endringer i ruteboka eller som kommer i tillegg til den, sendes som regel ut som «Tillegg til rutebok».

Tillegg til ruteboka trykkes på rødt papir og nummereres fortløpende for hver rutetermin, f.eks.: «Tillegg nr. 1 til rutebok nr. ... for ...» osv. Tillegg til rutebok skal være datert og underskrevet.

4. Rutesirkulære.

Ordre om kjøring av ekstratog eller innstilling av tog, eller andre ordrer som direkte vedrører toggangen, kan sendes ut som rutesirkulære når det gjelder flere tog eller et lengre tidsrom, eller hvis det er nødvendig å sende ordren til alt personale som får ruteboka på strekningen.

Mindre endringer til ruteboka med tillegg eller utfyllende bestemmelser til den (f.eks. endring i sporbruk, kjørehastigheter, endring med hensyn til betjening av stasjoner, togstopp m.v.) kan sendes ut som rutesirkulære i stedet for tillegg til ruteboka.

Rutesirkulærer trykkes på rødt papir og nummereres fortløpende for hver rutetermin f.eks.: «Rutesirkulære nr. 1/138», der tallet etter skråstreken angir ruteterminens nummer. Rutesirkulærer skal være datert og underskrevet.

5. Ekstratogrute.

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

Ekstratogruter trykkes på rødt papir og nummereres fortløpende i kalenderåret. Ekstratogruter skal være datert og underskrevet.

6. Rutetelegram.

Telegrafisk ordre (se pkt. 7) kan trykkes, og benevnes da rutetelegram (signal TPS), men er allikevel å betrakte som telegrafisk ordre.

Rutetelegrammer trykkes på rødt papir og nummereres fortløpende i kalenderåret. Rutetelegrammer skal være datert og underskrevet.

7. Telegrafisk ordre.

Ordre om kjøring av ekstratog, innstilling av tog, anordning av linjebrudd m.v. kan sendes ut som telegram (signal TPS).

Om telegrafisk rute, se § 45, om ordre om kjøring av tog uten rute, se § 49.

Telegrafiske ordrer skal være datert og underskrevet.

8. En rute er en ordre. Alle som fordeles ordre om toggangen, plikter å sette seg inn i ordren og følge bestemmelsene i den.
9. Ved overgang til ny rutetermin oppheves som regel rutebok med tillegg og rutesirkulærer for foregående rutetermin.
10. Ordre om ekstratog må ikke sendes ut tidligere enn 8 dager før ordren skal tre i kraft, uten at den omerindres.

11. Om utsending, fordeling av og erkjennelse for ordre om kjøring og innstilling av tog m.v., se trykk 405.1.
12. Om bekjentgjøring og kjøring av kongelig ekstratog, se trykk 405.1.

§ 41.

Hva en rute i ruteboka skal inneholde.

Ruter i ruteboka skal som regel inneholde:

1. Togslag (Pt. = persontog. Gt. = godstog) og togets nummer og/eller bokstav.
 2. Strekningen og hvilke dager/tidsrom toget skal kjøre.
 3. Om toget har vogn(er) med 1. klasse (1. kl.).
 4. Togets bestemmende kjørehastighet (Hast.)
 5. Om lokomotivfører er togfører.
 6. Avstand i kilometer fra Oslo. For Østfoldbanen østre linje fra Ski, for Meråkerbanen og Nordlandsbanen fra Trondheim, for Ofotbanen fra Narvik.
 7. Om strekningen eller deler av den er loddeltsporet (angitt ved 2 loddrette parallelle streker).
 8. Utgangs-, ende- og mellomliggende stasjoner (trykt med vanlig skrift) og blokkposter (Bp) (trykt med kursiv skrift til venstre i rubrikken). Regionsjefen bestemmer i hvilken utstrekning holdeplasser skal angis (trykkes med kursiv skrift til høyre i rubrikken).
 9. Tegn for stasjon på ikke fjernstyrt strekning som har stillverk (+), eller enkelt innkjørsignalapparat (O).
10. Om strekningen eller del av den har fjernstyring (angitt ved tynn ubrudt loddrett strek), linjeblokk (angitt ved tykk ubrudt loddrett strek) eller signaltelegraf/togmeldingstelefon (angitt ved tynn stiplet loddrett strek)¹⁾.
11. Tegn for ikke betjent stasjon;
- ▲ = stasjonen er ikke betjent.
 - ▼ = stasjonen er ikke betjent hverdager.
 - △ = stasjonen er ikke betjent helligdager.
 - ▽ = stasjonen er ikke betjent lørdager.
 - ◇ = stasjonen er ikke betjent lørdager og helligdager.

¹⁾ Tynn stiplet loddrett strek nyttes også på strekning der togmelding i alminnelighet foregår på vanlig telefon.

12. Tegn for behovsopphold for kryssing/forbikjøring (●). Er behovet bortfalt, skal toget passere stasjonen hvis det er klart for passering under iakttagelse av de vanlige bestemmelser for passerende tog.
13. Nummer på det sporet toget etter ruten skal kjøre på stasjon.
14. Togets ankomstid¹⁾ eller tegn for fast stopp når oppholdet er høyst 1 minutt (■), samt tegn for stopp om det trengs for av- og/eller påstigning (x for av- og påstigning, ax for avstigning, xp for påstigning. Tegnet brukes også for annen stopp om det trengs, sammen med fotnote).
15. Togets avgangs-/passeringstid¹⁾.
16. Kryssinger og forbikjøringer. Navnet på stasjoner og tilhørende angivelser der kryssing/forbikjøring skal foregå, skal være understreket.

Ruter for lokaltog, og også for løsløkomotiver (hjelpelokomotiver som kjører tilbake), kan ha en annen oppstilling enn det som er bestemt foran.

§ 42.

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

1. a. Med kryssing forstås at et tog ikke skal kjøre fra en bestemt stasjon (kryssingstasjon) før et annet tog er kommet inn på stasjonen fra den samme blokkstrekningen toget skal kjøre ut på.
- b. Med forbikjøring forstås at 2 tog som kjører i samme retning forandrer rekkefølgen fra en bestemt stasjon (forbikjøringstasjonen), og togene bruker samme blokkstrekning på begge sidene av stasjonen.

¹⁾ Timetallet skal anføres ved utgangs- og endestasjoner og ved overgang til ny time. Omfatter ruten flere sider, skal timetallet anføres også for første stasjon på ny side.

2. Kryssing angis i ruter slik:
 - a. Kryssing skal alltid angis når togene bruker samme blokkstrekning på begge sider av kryssingstasjonen.
 - b. På utgangs-, ende- og forgreningstasjoner¹⁾ angis kryssing bare når togene kjører over samme blokkstrekning og forskjellen mellom ankomst- og avgangstiden etter ruten er høyst 2 timer, og det i mellomtiden ikke kjører andre tog etter rute over blokkstrekningen.

§ 43

Hva det forstås med passering av stasjon.

Med passering av stasjon forstås at toget kjører ut på fremadliggende blokkstrekning uten å stoppe på stasjonen.

§ 44.

Hva en rute i rutesirkulære eller ekstrasgrute skal inneholde

Ruter i rutesirkulære og ekstrasgrute skal som regel inneholde:

1. Overskrift.
2. Ukedag og dato²⁾ (eller tidsrom) og strekningen toget skal kjøre.
3. Togsflag og togets nummer og/eller bokstav.

¹⁾ Bestemmelsene for forgreningstasjoner gjelder tilsvarende også for stasjon som ligger mellom dobbeltsporet og enkeltsporet strekning, og stasjon der tog kjører ut på/kommer inn fra uriktig spor.

²⁾ Omfatter ruten flere datoer, skal dato anføres til høyre for første klokkeslettangivelse (første stasjon). Ny dato skal anføres til høyre for første klokkeslettangivelse (første stasjon) på ny dato.

4. Om toget har vogn(er) med 1. klasse (1. kl.).
5. Togets bestemmende kjørehastighet.
6. Om lokomotivfører er togfører.
7. Utgangs-, ende- og mellomliggende stasjoner. Regionsjefen bestemmer i hvilken utstrekning holdeplasser skal angis.
8. Nummer på det sporet toget etter ruten skal kjøre på stasjon.
9. Stasjoner som ikke er betjent.
10. Ankomst-, avgangs- eller passeringstid ved stasjon. (Tidmetallet skal alltid anføres.)
11. Kryssinger og forbikjøringer. Navnet på stasjonen og tilhørende angivelser skal være understreket.
12. Endringer i ruten for andre tog som kjøringen av ekstratoget fører til.

Det kan brukes tilsvarende forkortelser og tegn som bestemt for ruter i ruteboka.

§ 45.

Hva en telegrafisk rute skal inneholde.

Telegrafiske ruter (rutetelegram eller telegrafisk ordre) skal i korteste form inneholde:

1. Ukedag og dato for kjøringen.
2. Togslag og togets nummer og/eller bokstav.
3. Avgangstider fra utgangsstasjonen og i hvilken utstrekning toget skal stoppe underveis.
4. Kryssinger og forbikjøringer.
5. Ankomsttid til bestemmelsesstasjonen.
6. Stasjoner som ikke er betjent.
7. Om lokomotivfører er togfører.

Hvis rekkefølgen mellom ekstratoget og andre tog med samme kjøreretning ikke fremgår tydelig av klokkeslett, kryssinger m.v., skal det angis foran, etter eller mellom hvilke tog ekstratoget skal kjøre.

Er det angitt i ordren at ekstratoget kjører i stedet for tog som er innstilt, skal toget stoppe som bestemt for det innstilte toget, med mindre det er angitt annet i ordren. Stasjoner som ikke er betjent skal alltid angis.

§ 46–48. (Reservennummer.)

§ 51.

Middelmerke og middelkontrollampe.

Middelmerke¹⁾ angir det punktet (middel) rullende materiell må stå innenfor på spor som møter eller krysser hverandre, for ikke å hindre kjøring på nabosporet.

Hele middelmerket skal være innenfor middel.

Middelkontrollampe settes opp på stasjoner med stillverk, som regel på høyt skiftesignals mast, og viser når siste vogn i tog som kjører inn på stasjonen er kommet innenfor middel.

Når innkjørhovedsignal er stilt til «Kjør», og toget kjører inn i togsporet, tennes lampen (hvitt blinklys) i motsatt ende, og slokner når siste vogn er kommet innenfor middel (sporveksselfeltet i innkjør-togveien er fritt). Er utkjørhovedsignalet samtidig stilt til «Kjør», tennes ikke middelkontrollampen.

§ 52.

Kilometermerker.

Merker skal være satt opp langs sporet for hver 1000 meter. Dessuten settes det 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⁾ Middelmerket er et 50 cm lyserødt (sinoberfarget) malt felt eller en 20 cm lang lysreflekterende plate, anbragt utvendig på begge naboskinnene i spor som møter eller krysser hverandre.

§ 54.

Master og andre faste gjenstander i nærheten av spor.

1. Master og andre faste gjenstander skal som regel settes opp slik at avstanden mellom minste tverrsnitt «A» og nærmeste kant av mast eller gjenstand blir minst 40 cm i en høyde over nærmeste skinnestopp fra 1,5 til 3,5 m.
2. Master og liknende som unntaksvis må settes opp nærmere, og pillarer, brukar m.v. som står nærmere minste tverrsnitt «A» enn 40 cm og som anses farlige for personalet, skal merkes på iøyenfallende måte, eller ha mastevarsler (fjærende stropper).
3. Faste gjenstander som midlertidig settes opp innenfor det minste tverrsnittet som gjelder for strekningen, skal merkes/varsles som bestemt i pkt. 2, og regionsjefen skal underrette alt vedkommende personale.

§ 55–58. (Reservennummer).

§ 59.

Personale som skal ha ur.

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

§ 60.

Personale i sikkerhetstjenesten.

1. Den som skal utføre sikkerhetstjeneste ved linjen, på stasjon eller i tog må være prøvet og godkjent. Vedkommende må ha fylt 18 år og ha erklæring fra lege, godkjent av Hovedkontoret, om at helbred, syn, hørsel og fargesans tilfredsstillende de fastsatte krav.

Personale som rammes av sykdom som kan være uforenlig med utførelse av sikkerhetstjeneste, f.eks.

- hjertekarsykdommer.
- sukkersyke som nødvendigvis gjør bruk av medikamenter,
- epilepsi,
- sinnslidelse,
- alvorlig kreftsykdom, eller kreftsykdom som behandles med cellegift,

plikter å melde fra til foresatt, og må ikke brukes i sikkerhetstjeneste uten Hovedkontorets godkjennelse.

2. Enhver foresatt skal forvise seg om at underordnet personale som skal utføre sikkerhetstjeneste, er tildelt og forstår de nødvendige instruksjoner, og at sikkerhetsbestemmelsene følges.
3. Alle som utfører sikkerhetstjeneste skal være klar over at de reisendes og eget liv og helse avhenger av nøyaktighet i tjenesten, og at sikkerheten kan bli forstyrret ved de minste avvik fra sikkerhetsbestemmelsene.

Alle som utfører sikkerhetstjeneste er pliktig til å følge sikkerhetsbestemmelsene og utføre arbeidet med sindighet og den raskhet som er nødvendig.
4. Når tjenesten består av flere arbeidsoppgaver, skal sikkerhetstjenesten prioriteres, ved f.eks. driftsforstyrrelser.

§ 61.

Ordre som avviker fra sikkerhetsbestemmelsene.

Ordre som avviker fra sikkerhetsbestemmelsene, kan om nødvendig gis av regionsjefen/toglederen. Slik ordre skal om mulig gis skriftlig, for at det ikke skal oppstå misforståelser. Muntlig ordre skal allikevel følges, men den som har gitt ordren, er ansvarlig for følgene om den misforstås.

Oppstår det uforutsette situasjoner i sikkerhetstjenesten som ikke kan ses å være reglet, skal saken forelegges regionsjefen/toglederen, som treffer avgjørelse.

§ 62–65. (Reservennummer.)

Bestemmelser vedrørende linjen og linjetjenesten.

§ 66.

Banestrekningens tilstand og bevokting.

1. Banestrekningen skal alltid være i slik stand at togene kan kjøre med den hastigheten som gjelder for strekningen, uten at det oppstår fare.
2. Rommet over og til begge sidene for sporet og mellom skinnene som må være fritt for kjøring av tog, skal være i samsvar med bestemmelsene for minste tverrsnitt i trykk 302.1.
3. Gjenstander som legges i opplag langs sporet, må ikke legges nærmere nærmeste skinne enn 2,5 meter, unntatt gjenstander som legges opp under arbeid. Slike gjenstander må imidlertid legges utenfor minste tverrsnitt.
Om avstand til kontaktledningen eller nærmeste spenningsførende del se trykk 411.1 og 302.1.
Opplag som legges langs sporet, skal ikke legges slik at utsikten hindres ved planoverganger, til signaler m.v.
4. Tilfredsstillende gjerde skal være satt opp og vedlikeholdt der inngjerding er påkrevet. Bestemmelser om gjerding er tatt inn i trykk 325.
5. Visitasjon og bevokting av banestrekningen skal foretas som bestemt i trykk 370.5 og 373.2.

§ 67.

Sikkerhetsforføyninger og bevokting m.v. av signaler.

Enhver sikkerhetsforføyning skal settes i verk som om tog ventes når som helst.

Signal «Stopp» (signal 1a eller 1b) skal så vidt mulig være bevoktet når tog kommer.

I sterk vind, mørke og usiktbart vær skal håndsignaler ses etter i den utstrekning forholdene tilsier det.

§ 68–71. (Reservennummer.)

§ 72.

Sidespor på linjen. Låsing av sporveksler m. v.

1. Sporveksler må ikke legges inn i eller tas ut av hovedspor uten ordre fra regionsjefen. Innlegging/uttaking av sporveksler skal bekjentgjøres for alt vedkommende personale. Når sporveksel til nytt sidespor legges inn, skal det opplyses om

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

Er tog blitt stoppet foran et farlig sted, skal vedkommende melde fra til togføreren eller lokomotivføreren når toget kan kjøre videre.

6. Ved feil på kontaktledningsanlegget som kan føre til fare, og kontaktledningsseksjon(er) må koples ut, regnes grensepunktet for den seksjonen som det farlige stedet ligger på som farepunktet.

Er del(er) av kontaktledningsanlegget falt ned, men ikke utkoplet og jordet, skal det om mulig holdes vakt, slik at ingen kan komme nær del(er) som er spenningsførende.

Feil på kontaktledningsanlegget og andre elektriske ledninger skal meldes til toglederen snarest mulig, som underretter matestasjonen.

§ 76.

Uregelmessigheter ved sporet og andre forhold som gjør det nødvendig å sette ned kjørehastigheten.

Oppdages uregelmessigheter ved sporet eller andre årsaker gjør at kjørehastigheten må settes ned, skal signal «Midlertidig kjørehastighet» settes opp som bestemt i § 291. Det må vurderes hvilken kjørehastighet som kan tillates i det enkelte tilfellet, og signalet må vise tilsvarende hastighetstall.

Hvis slikt signal ikke er for hånden, kan signal «Varsom» midlertidig settes opp som bestemt i § 237, unntatt når kjørehastigheten skal være mindre enn 40 km pr. time. I slike tilfelle /skal /togbetjeningen underrettes om hvilken hastighet som gjelder. I sterk vind, mørke og i usiktbart vær, skal signal «Varsom» om nødvendig være bevoktet når tog kommer.

Når signal «Midlertidig kjørehastighet» eller signal «Varsom» settes opp, skal togbetjeningen underrettes på forhånd. Er togbetjeningen ikke underrettet, skal toget om mulig stoppes på stedet og togbetjeningen underrettes.

Signalene fjernes når årsaken til hastighetsnedsettelsen er falt bort.

Toglederen skal underrettes snarest mulig når signal «Midlertidig kjørehastighet» eller signal «Varsom» settes opp eller fjernes.

§ 77.

**Vedlikeholds- og andre arbeider på spor
og kontaktledningsanlegget.**

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 107.)

1. Sikkerhetsmann.

Når det arbeides i eller i nærheten av sporet¹⁾, og det deltar flere arbeidere, skal det oppnevnes sikkerhetsmann. Sikkerhetsmannen skal være hovedansvarlig for at sikkerhetsbestemmelsene blir fulgt, og at alle nødvendige forføyninger for å sikre personalet blir satt i verk.

Sikkerhetsmannen skal formidle alle henvendelser som gjelder sikkerhetstjenesten/togframføringen til og fra arbeidsstedet.

Det vises for øvrig til trykk 373.2.

2. Anordning av linjebrudd.

a. Vedlikeholds- og andre arbeider som kan bli til hinder for at det kan kjøres tog, må ikke settes i verk uten etter ordre om linjebrudd fra regionsjefen/toglederen.

I ordren skal det oppgis

- hvem som skal være sikkerhetsmann (stilling og navn),
- bestemt tid for linjebruddet (tidsrom/mellom hvilke tog),
- stedsbetegnelse, angitt ut fra oppmerking av linjen, med angivelse av tideler av kilometer,
- om linjebruddet kan settes i verk etter at det siste toget som kjører over strekningen før linjebruddet, har kjørt forbi arbeidsstedet, eller om toget må være kommet til betjent stasjon,
- hvilket/hvilke spor som skal brytes hvis strekningen har flere spor, eller arbeidet skal foregå på stasjon.

Ordren skal sendes til

- sikkerhetsmannen,
- nærmeste stasjon på hver side av linjebruddet,
- togbetjeningen i det siste toget som skal kjøre over strekningen før linjebruddet skal settes i verk,
- togbetjeningen i det toget som først skal kjøre over strekningen etter at linjebruddet er hevet.

Er de nærmeste stasjonene på hver side av linjebruddet ikke betjent hele tiden linjebruddet varer, eller til det toget som først skal kjøre over strekningen etter at linjebruddet er hevet, skal ordren også sendes til de nærmeste stasjonene som er betjent.

¹⁾ Med arbeid i nærheten av sporet menes arbeid av slik art at rullende materiell ikke kan kjøre forbi arbeidsstedet uten at det kan oppstå fare.

Om kontrollmiddel på togmeldingsapparatene, se trykk 404.1.

- b. Før linjebruddet settes i verk, skal sikkerhetsmannen innhente tillatelse fra togekspeditøren på nærmeste betjente stasjon. Sikkerhetsmannen skal bl.a. oppgi
 - tittel og navn,
 - ordren som gjelder for linjebruddet,
 - hva slags arbeid som skal utføres,
 - stedsbetegnelse i kilometer, og i tilfelle hvilket/hvilke spor som skal brytes,
 - varigheten av arbeidet.
- c. Før arbeidet tar til, skal det settes opp signaler eller brukes kontaktmagneter som bestemt i § 236.
- d. Arbeidet skal være opphørt og sporet klart senest 10 minutter før tog ventes å komme til arbeidsstedet.
- e. Når sporet er klart, skal sikkerhetsmannen melde fra til nærmeste betjente stasjon at linjebruddet er hevet. Denne stasjonen underretter nærmeste betjente stasjon på den andre siden av arbeidsstedet.

Er sporet ikke meldt klart før tog skal kjøre ut på strekningen, skal togekspeditøren underrette togbetjeningen i det første toget skriftlig om det, og sikkerhetsmannen skal vise Signal «Klar linje» mot toget der signal «Stopp» har vært vist. Når slik underretning er mottatt, må lokomotivføreren være forberedt på å stoppe foran arbeidsstedet.

Finner regionsjefen/toglederen at forholdene er slik at tog ikke må kjøre ut på strekningen før sporet er meldt klart, skal det angis i ordren om linjebruddet.

- f. Når kontaktmagneter er satt på sporet ved arbeidsstedet, og signal «Stopp» er satt opp (se § 236), tillates tog som kjører i forbindelse med linjebruddet å kjøre ut på strekningen, selv om sporet ikke er meldt klart.

3. Anordning av strømbrudd.¹⁾

- a. Strømbrudd som kan bli til hinder for at det kan kjøre tog, må ikke settes i verk uten etter ordre om strømbrudd fra regionsjefen/toglederen.

¹⁾ Med «strømbrudd» menes at kontaktledningsanlegget eller del(er) av det, som i alminnelighet er spenningsførende, blir gjort spenningsløst. Strømbrudd skal alltid foretas når det skal arbeides på eller i farlig nærhet av kontaktledningsanlegget. Det vises forøvrig til trykk 411.1.

I ordren skal det oppgis

- bestemt tid for strømbruddet
- strekningen/stasjonen der strømbruddet skal settes i verk, og hvilket/hvilke spor, hvis strekningen har flere spor eller arbeidet skal foregå på stasjon,
- hvem som skal være leder for el-sikkerhet¹⁾ (stilling og navn).

Ordren skal sendes til

- lederen for el-sikkerhet¹⁾,
 - nærmeste stasjon på hver side av den strekningen der strømbruddet skal settes i verk, og hvis de ikke er betjent hele tiden strømbruddet varer, til de nærmeste stasjonene som er betjent,
 - alle stasjonene på strekningen der strømbruddet skal settes i verk.
- b. Strømbruddet må ikke settes i verk på betjent stasjon før lederen for el-sikkerhet har fått tillatelse fra togekspeditøren. Skal strømbrudd settes i verk mellom 2 betjente stasjoner, må tillatelse innhentes fra togekspeditøren på begge stasjonene.
- Når strømbrudd er satt i verk, har togekspeditøren ansvaret for at rullende materiell med hevet strømvaktaker ikke kjører inn på/ut på spor der kontaktledningsanlegget er spenningsløst.
- c. Før arbeidet tar til, skal det settes opp signaler eller brukes kontaktmagneter som bestemt i § 236, med mindre arbeidet er av slik art at rullende materiell kan kjøre forbi arbeidsstedet uten at det kan oppstå fare.
- d. Arbeidet skal være opphørt og spenningen satt på igjen før tog skal kjøre inn/ut på sporet. Lederen for el-sikkerhet skal melde fra til togekspeditøren på alle berørte stasjoner når spenningen er satt på.

4. Mindre arbeider.

Mindre vedlikeholdsarbeider, som justering av spor, bytting av sviller, utkopling av kontaktledningsanlegget eller del(er) av det på en kortere strekning eller på en stasjon, kan foretas uten ordre fra regionsjefen/toglederen når arbeidet ikke kan bli til hinder for tog.

For slike arbeider gjelder også pkt. 2 c og d, hhv. pkt. 3b–d.

§ 78. (Reservennummer.)

¹⁾ De to funksjonene «leder for el-sikkerhet» og «sikkerhetsmann» kan enten være tillagt to forskjellige personer, eller begge funksjoner kan ivaretas av en og samme person. For å ivareta disse sikkerhetsfunksjoner kreves hver for seg spesiell godkjenning.

§§ 83–89. (Reservennummer.)

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

Bestemmelser vedrørende stasjon og stasjonstjenesten.

§ 90.

Når stasjon skal være betjent.

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

Når togmelding ventes eller det har oppstått driftsforstyrrelser, må togekspedisjonskontoret ikke forlates. Forøvrig må kontoret ikke forlates for lengre tid når stasjonen er betjent, uten tillatelse fra foresatt.

§ 91.

Telefon på stasjon.

Alle stasjoner skal innbyrdes være forbundet med telefon.

§ 92.

Ur på stasjon.

Alle stasjoner skal ha ur.

§ 93.

Anbringelse av stasjonsnavn.

Stasjonens navn skal være satt opp på stasjonsbygningen e.l., slik at det er godt synlig fra tog.

§ 94.

Belysning av lokaler og plattformer.

På stasjoner skal lokaler og plattformer som er i bruk for tog som stopper for reisende, være opplyst når det er mørkt i forbindelse med togets ankomst og avgang.

§ 95.

Togekspeditørtjenesten.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 111.)

Togekspeditørtjenesten må bare utføres av personale som er godkjent til det. Det skal fremgå av tjenestelisten hvem som er togekspeditør.

Avløsning i togekspeditørtjenesten bør ikke foregå under togekspedisjon og helst ikke under kortvarige driftsforstyrrelser.

Fratredende togekspeditører skal sette den tiltredende inn i de tjenesteordrer som foreligger.

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

Regionsjefen skal om nødvendig påby å bruke slik tjenstedagbok på stasjoner hvor den ene togekspeditøren avslutter tjenesten før den som skal avløse tiltrer. Fratredende togekspeditør må i slike tilfelle sette den tiltredende inn i de tjenesteordrer som foreligger ved å føre disse inn i tjenstedagboka.

Nyutdannede togekspeditører bør i den første tiden etter bestått eksamen ved Jernbaneskolen tjenestegjøre under ledelse av erfarne togekspeditører.

Under tjenestegjøring som togekspeditør bæres rødt bånd/merke på uniformsluen som bestemt i trykk 201.

§ 96.

Ansvar for sikkerhetstjenesten på stasjon.

Regionsjefen er ansvarlig for at det for hver stasjon (f.eks. ved arbeidsordning) bestemmes hvem som har ansvaret for at stasjonens personale er instruert om tjenesten og at de i nødvendig utstrekning blir tildelt rutebok, reglementer, tjenesteskifter og ordrer.

§ 97.

Ansvar for stasjonens spor, sporveksler og sikkerhetsanordninger. Inspeksjon av stasjonsområdet.

1. Stasjonsområdet skal inspiseres for å kontrollere om spor, sporveksler, signaler og andre tekniske anlegg og sikkerhetsanordninger er i orden. Regionsjefen er ansvarlig for at det (f.eks. ved arbeidsordning) bestemmes hvem som skal foreta inspeksjonen.
2. Linjepersonalet skal føre tilsyn med stasjonens spor og sporveksler, og har ansvaret for at disse til enhver tid er i orden.

Bestemmelser om tilsyn av spor er tatt inn i trykk 370.5, om tilsyn og vedlikehold av sporveksler i trykk 373.1.

3. Hvis spor på betjent stasjon ikke er farbart (f.eks. skinnebrudd, arbeid i sporet, arbeid under vogner; jf. trykk 405.1 art. 401, o.l.), skal togekspeditøren sørge for at det ikke kan vises signal «Kjør» til vedkommende spor, om mulig skal sporvekslene være sikret som bestemt i § 15 til farbart spor når tog kommer.

Om nødvendig (f.eks. for skifting på stasjon) kan det settes opp signal «Stopp» for det ufarbare sporet (ufarbar spordel), i tilfelle til begge sider.

§ 98.

Spesiell visitasjon av stasjonens togspor og sporveksler.

Togekspeditøren skal visitere togspor og sporveksler i togveier på stasjon:

- a. Før dagens første tog som stasjonen er betjent til etter å ha vært ikke betjent.
Togekspeditøren skal herunder særlig forvise seg om at stasjonens togspor er klare.
- b. Etter siste tog før stasjonen gjøres ikke betjent.
Togekspeditøren skal herunder særlig forvise seg om at stasjonens hovedtogspor er klart, og at sporvekslene ligger riktig og er sikret som påbudt. Togekspeditør skal dessuten forvise seg om at rullende materiell som står på stasjonen, er satt innefor sporsperre og er påsatt bremses eller faststengt på annen betryggende måte.

Stasjoner som har sikringsanlegg med sporisolering i alle togspor, er unntatt fra disse bestemmelser om visitasjon hvis regionsjefen 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 pålagte plikter i forbindelse med inn- og utkjøring av tog som som er tatt inn i trykk 405.2.

§ 100.

Togs kjøring over sporveksler på stasjon.

Når tog kjører over sporveksel på stasjon, skal sporvekselen være lagt i riktig stilling for toget.

Motliggende sporveksel skal være sikret i samsvar med § 15 pkt. 5. Det samme gjelder medliggende sporveksel for tog som passerer stasjon.

§ 101.

Rullende materiell som står på stasjon.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 113.)

Rullende materiell som står på stasjon, skal være plassert innenfor sporsperre eller innenfor middelmerket for klart nabospor og være bremses 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.

Når tog eller skift kjører over planovergang på stasjon, skal planovergangen være sperret som bestemt i trykk 426.

Når tog eller skift kjører over plattformoverganger eller på andre sporområder som publikum må gå over, skal overgangen/området, alt etter forholdene, være avsperrert, bevoktet eller under oppsikt når det er betjening til stede (stasjons-/konduktør-/skiftebetjening).

§ 103.

Bruk av togspor.

1. Regionsjefen bestemmer hvilket spor tog som kjører etter rute i ruteboka, rutesirkulære eller ekstratog rute skal kjøre. For andre tog bestemmer togekspeditøren hvilket spor toget skal kjøre, hvis ikke regionsjefen/toglederen har bestemt det.
2. På ikke betjent stasjon skal togene kjøre hovedtogsporet. Hvis det ikke er mulig, skal togekspeditøren, før tjenesten avsluttes, underrette regionsjefen/toglederen, som sender ordre til stasjonen og til togbetjeningen om hvilket spor togene skal kjøre.
3. På betjent stasjon kan togekspeditøren, når det er nødvendig eller hensiktsmessig, bestemme at tog skal kjøre annet spor enn det som er bestemt av regionsjefen/toglederen. Hvis stasjonen ikke har forsignaler som kan vise signal 24 for toget og det sporet toget skal kjøre etter sporendringen ikke har virksom sporisolering, skal togbetjeningen underrettes på en foranliggende stasjon (telegram TBD, blankett 001.551.20).

Har det ikke vært mulig å underrette togbetjeningen, skal det ikke vises innkjørsignal for toget før lokomotivføreren er underrettet om hvilket spor toget skal kjøre, med mindre det blir gitt signal «Beredt» (se § 310).

§ 104.

Togoppgave.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag I art. 114.)

Ved overgang til ny rutetermin skal det, for tog som kjører etter rute i ruteboka, utarbeides oppgave over hvilket spor og over hvilke sporveksler på stasjonen hvert enkelt tog skal kjøre («Togoppgave»), blankett 001.585.01¹⁾. Regionsjefen bestemmer hvem som skal utarbeide og holde oppgaven à jour.

Togoppgaven skal finnes på togekspedisjonskontoret og ved stillerapparater for sikringsanlegget.

Ved omlagt kryssing og forbikjøring gir togekspeditøren ordre om hvilket spor m.v. togene skal kjøre.

Uten ordre fra togekspeditøren må det ikke gjøres avvik fra togoppgaven eller det som togekspeditøren har bestemt.

§ 105–110. (Reservennummer.)

¹⁾ Rubrikkene 6, 7 og 8 i togoppgaven om sporveksler som skal etterses og legges i riktig stilling, behøves ikke fylles ut for sporveksler som inngår i stillverk, da sporvekslene og deres stilling for hver enkelt togvei framgår av forriglingstabellen.

§ 111.

Skifting på stasjon.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 115.)

1. Togveien skal så vidt mulig være klar for tog som skal kjøre inn på, ut fra eller passere stasjonen.
Skifting som vil kunne føre til forsinkelser, skal bare foretas etter tillatelse fra togekspeditøren.
2. Det er ikke tillatt å skifte utenfor innkjørhovedsignal eller enkelt innkjørsignalapparat (stasjonsgrensen).

Hvis det er nødvendig å kjøre utenfor, skal det kjøres kiptog (se § 139).

Når det skiftes på det sporet toget skal kjøre, eller på spor der skiftet vil kunne kjøre inn i togveien for toget, skal

- vedkommende hovedsignal eller enkelt innkjørsignalapparat vise signal «Stopp»,
- enkelt innkjørsignalapparat ikke være frigitt for stilling av signal fra utvendig stillerapparat,
- det vises signal «Stopp» ved signalmasten hvis vedkommende innkjørhovedsignal eller enkelt innkjørsignalapparat ikke kan vise signal «Stopp», når det må skiftes i de siste 15 minutter før toget tidligst kan ventes¹⁾ (se § 257 pkt. 4). Signalet skal være bevoktet.

Det må ikke skiftes nærmere innkjørhovedsignal eller enkelt innkjørsignalapparat enn 20 meter, eller til orienteringstolpe(r) for begrenset skiftelengde (se § 299).

Når innkjørhovedsignal eller enkelt innkjørsignalapparat er i ustand og ordre om innkjøring blir gitt ved forhåndsunderretning og håndsignal ved ytterste sporveksel (se § 257 pkt. 2c), gjelder bestemmelsene i pkt. 3.

¹⁾ Med «tog tidligst kan ventes» menes togets ankomsttid til stasjonen etter ruten, tatt hensyn til bestemmelsene om at tog kan komme til eller passere stasjon før rutetid. Er toget forsinket, må det tas hensyn til at det kan kjøre inn tid. Er ankomsttiden usikker, skal de sikkerhetstiltakene settes i verk som togets ankomsttid etter ruten tilsier.

3. Vises innkjørsignal med håndsignal (se §§ 224 og 226) kan det skiftes utenfor innkjørsignalstedene (stasjonsgrensen), men ikke på spor mot kommende tog i de siste 15 minutter før toget tidligst kan ventes.

Må det skiftes innenfor stasjonsgrensen på det sporet toget skal kjøre, eller på spor der skiftet vil kunne kjøre inn i togveien for toget, i de siste 15 minutter før toget tidligst kan ventes, skal

- skiftelederen innhente tillatelse fra togekspeditøren.
- det vises signal «Stopp» mot toget ved innkjørsignalstedet. Signalet skal være bevoktet.

4. Når det skiftes på en slik måte at materiell kan komme i bevegelse ut på linjen, skal ytterste vogn (mot fallet) ha virksom brems (betjent håndbrems eller virksom trykkluftbrems), med mindre skiftelokomotivet (eller annet betjent lokomotiv) er utenfor ytterste vogn.

§ 112.

Togs kjøring inn på og ut fra/passering av stasjon.

1. Tog må ikke samtidig være i bevegelse under inn- og utkjøring eller passering på stasjonen, med mindre sporanlegget eller sikringsanlegget utelukker mulighet for i det enkelte tilfelle å kunne kjøre fra den ene togveien inn i den andre, eller togveiene er sikret mot hverandre på annen måte, godkjent av Hovedkontoret.
2. Mot tog som ikke skal kjøre inn på stasjonen, skal det vises signal «Stopp» fra innkjørsignalstedet, og sporveksler skal være lagt i stilling til annet spor enn det som det vises innkjørsignal til, om mulig til spor som er fritt. Det må ikke vises innkjørsignal for toget så lenge annet tog er i bevegelse på stasjonen.
3. Når det er klart for innkjøring av tog som ventes, skal det vises innkjørsignal for toget.

§ 118.

Togekspeditørens nærvær på plattform eller ved innkjørsporveksel.
(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 118.)

Togekspeditøren skal være til stede på plattformen eller i tilfelle ved innkjørsporveksel når tog kommer, og skal forvise seg om at toget er kommet inn på stasjonen.

Togekspeditøren skal være til stede på plattformen eller annet hensiktsmessig sted ved utkjørtogveien når tog kjører fra eller passerer stasjonen, og skal ha oppmerksomheten henvendt på toget til det har kjørt forbi ham og har forlatt plattformen. Han skal i mørket være utstyrt med signallampe.

Unntak: På strekning med virksom linjeblokk fritas togekspeditøren for å være til stede på plattformen når tog kommer, og for passerende tog som ikke kjøres med lokomotivfører som togfører. (Om avsperring eller bevoctning av spor, se § 102.)

§ 119.

Togekspeditørens befaling over toget.

Togekspeditøren har befaling over toget så lenge det er innen stasjonsområdet.

§ 120.

Hva som må iakttas før tog sendes.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 119.)

Togekspeditøren må ikke la tog kjøre fra/passere stasjonen før han har forvisset seg om:

- a) at togets avgangstid etter ruten er inne (unntak, se § 121),
- b) at fremadliggende blokkstrekning er klar,
- c) at utkjørtogveien er klar, 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 besvart som bestemt. Utkjørhovedsignal skal ikke stilles til «Kjør» før avgangsmelding er besvart,

- e) at togrekkefølgen etter ruten blir overholdt. Uten ordre fra toglederen må togekspeditøren ikke la toget kjøre før kryssende tog er kommet, eller foran tog som det skal kjøre etter,
- f) at kryssing, som oppstår uten å være angitt i ruten, blir overholdt og underretning gitt togbetjeningen som bestemt i trykk 405.1.

§ 121.

Kjøring av tog før rutetid.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 120.)

1. Alle tog tillates å komme 2 minutter før rutetid.
Tog som skal passere, unntatt tog som etter ruten stopper om det trengs for påstigning, tillates å passere inntil 2 minutter før rutetid.
2. Når det er av vesentlig betydning kan regionsjefen ved tilføyelse i ruten 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.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 121.)

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 klart for togets avgang, gir han togføreren muntlig avgangsordre:
«Klart for tog. . . . (nr./litra)».
Når lokomotivfører er togfører, kan togekspeditøren gi avgangssignal. Avgangsordre faller bort i så tilfelle.
2. For tog, som etter ruten ikke har fast stopp på stasjonen, skal signal for passering vises når alt er klart for passering (se §§ 227 og 248).
3. Hvis det for tog, som etter ruten ikke har fast stopp på stasjonen, er klart for innkjøring, men ikke for passering, skal signal «Stopp» vises mot toget slik:

- a. På stasjon som har utkjørhovedsignaler:
Signal «Stopp» vises fra utkjørhovedsignalet.
Når utkjørhovedsignal ikke kan vise «Stopp», skal det forholdes som bestemt i § 257.
- b. På stasjon som ikke har utkjørhovedsignaler:
Signal «Stopp» (signal I a eller I b) vises fra samme sted som bestemt for signal «Passér», eller når forholdene gjør det påkrevet, fra annet sted ved innkjørsporet. Signalet skal bevoktes av togekspeditøren. Under kryssing på stasjon med enmannsbetjening, kan signalet være ubevoktet.

Signalet betyr at toget skal stoppe senest ved innkjørtogveiens slutt.

4. Når alt er klart, gir togekspeditøren avgangsordre eller avgangssignal.
5. I de tilfelle hvor kjøreseddel er påbudt, skal togføreren og lokomotivføreren også være tildelt denne før toget kan kjøre fra stasjonen.
6. Godstog som etter ruten har fast stopp på betjent stasjon, men som for tilfellet ikke har reisende eller gods til eller fra stasjonen og heller ikke skal krysse annet tog på stasjonen, kan tillates å passere på følgende vilkår:
 - a. Etter innhentet muntlig tillatelse fra toglederen skal togekspeditøren underrette togbetjeningen gjennom nærmeste foranliggende betjente stasjon hvor toget stopper.
 - b. Signal for passering vises.Må toget allikevel stoppes etter at underretning er gitt, skal det vises signal «Stopp».

§ 123–129. (Reservennummer.)

§ 130.

Stasjon og togmeldinger.

1. Hovedkontoret bestemmer hvor det i alminnelighet skal være stasjon og hvor det således skal ekspederes togmeldinger.
2. Regionsjefen/toglederen kan, ved særskilt ordre, opprette midlertidig stasjon.
Slik midlertidig stasjon skal være utstyrt med telefon med forbindelse til nabostasjonene og ha godkjent betjening.
3. Stasjoner skal være betjent som bestemt i § 90.

Regionsjefen/toglederen kan bestemme:

- a. At stasjon skal være betjent bare for utveksling av ankomstmelding for tog som kjører umiddelbart foran annet tog med samme kjøreretning.
- b. At ankomstmelding skal utveksles med annen stasjon enn den det er mottatt avgangsmelding fra.
- c. At stasjon skal være betjent bare for utveksling av avgangsmelding for tog, selv om vedkommende tog har krysset på stasjonen.

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

4. Togekspeditøren skal ikke la tog kjøre fra stasjonen før han umiddelbart før togets avgang har mottatt tilfredsstillende svar på avgangsmelding, unntatt i de tilfelle som er nevnt i § 134.
5. På en og samme blokkstrekning skal det ikke være mer enn ett tog. Unntak fra denne regel kan i særlige tilfelle gjøres av regionsjefen/toglederen. Se også foranstående pkt. 3 c og § 131, og trykk 405.1.
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.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 122.)

Kryssing 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 fraviktes ved særskilt bestemmelse når sidesporet inngår i sikring av blokkstrekningen.

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

§ 132.

Midlertidig togmeldingstasjon på sted som ikke har kryssingspor.

Opprettes midlertidig stasjon ved sidespor, med bare én sporveksel i hovedsporet, skal regionsjefen 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 regionsjefen 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.

Forespørsel om klar linje.

1. Før avgangsmelding sendes, skal togekspeditøren i følgende tilfelle spørre nærmeste betjente stasjon i togets kjøreretning om linjen er klar:
 - a. Når kryssing mellom tog som kjøres etter rute, er omlagt 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 satt igjen 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 linjeblokk sløyfes forespørsel om klar linje.

I de tilfelle som er nevnt i pkt. b og c skal hver betjent stasjon på strekninger med virksom linjeblokk umiddelbart før togets avgang (passering) underrette nærmeste fremadliggende 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 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 tilfredstillende 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 tilfelle må togekspeditøren ikke sende tog umeldt før toglederens forholdsordre er innhentet:
 - a. Hvis det er 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 tilfelle hvor toget må kjøre umeldt fra stasjon, skal togekspeditøren gi togbetjeningen skriftlig underretning (bl.nr. 001.551.20) 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 regionsjefen.
4. Om innkjøring på den stasjon som ikke har besvart avgangsmeldingen, se § 112 pkt. 3.

§ 135.

Mottatt melding om at linjen ikke er klar.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 123.)

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.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag I art. 124.)

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.

Når det foregår kjøring på uriktig spor på dobbeltsporet strekning sløyfes fordeling av ordre til togbetjeningen også når linjeblokken ikke er virksom, eller er satt ut av bruk. Togbetjeningen må være forberedt på kryssing på alle stasjoner på slike strekninger.

Enkeltsporet strekning.

1. Når kryssingen blir lagt til en betjent stasjon hvor det tog som skal holdes tilbake, etter ruten stopper fast eller om det trengs (x eller xp).

- a. Toglederen sender sålydende ordre (TBX) til togekspeditøren på den nye kryssingstasjonen og til togbetjeningen i det tog som skal holdes tilbake:

«Tog skal i dag krysse tog i»

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

«Tog holdes tilbake her inntil tog er kommet».

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:
- togekspeditøren på den stasjon hvor kryssingen skulle ha foregått.
 - togbetjeningen i det andre toget,
 - togekspeditør(e) på den (de) stasjon(er) som i tilfelle ligger mellom den opprinnelige og den nye kryssingstasjonen.

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

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

2. På den stasjon hvor den endrete rekkefølge begynner, erkjennes toglederens ordre ved å besvare den slik:

«Tog kjører etter tog(ene) fra til».

Togekspeditøren på den stasjon hvor den endrete rekkefølge begynner, skal levere gjenpart 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 og når det foregår kjøring på uriktig spor på dobbeltsporet strekning, sløyfes fordeling av ordren til togbetjeningen.

3. Finner toglederen det formålstjenlig (f.eks. for å unngå ekstra stopp av tog), sendes ordren om den endrete rekkefølgen til togekspeditøren og togbetjeningen i vedkommende tog på en foranliggende stasjon (underrettingsstasjon) hvor toget stopper. Togekspeditøren 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 kjøres uten at det foreligger ordre om det (se § 40).
2. Ekstratog som skal befordre reisende, må ikke kjøres uten at det fra regionsjefen/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 regionsjefen fravike bestemmelsene i pkt. 1 og 2.
4. Hvis ekstratog på enkeltsporet strekning må kjøre fra betjent stasjon (eller fra betjent nabostasjon), tidligere enn 1 time etter at ordren om kjøringen er mottatt, skal lokomotivføreren i ekstratoget gis melding om at linje-/elektropersonalet på vedkommende strekning ikke er kjent med kjøringen, før toget kjører inn på strekningen. Togekspeditøren på vedkommende stasjon 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 ruten stopper. Slik melding til lokomotivføreren skal alltid gis skriftlig, og lokomotivføreren skal kvittere for denne. Når slik melding er motatt skal toget, på vedkommende strekning, ikke kjøre med større hastighet enn at det kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet, høyst 40 km pr. time. Toget må framføres med skjerpet oppmerksomhet fra lokomotivbetjenings side, særlig over uoversiktlige strekninger, for i tilfelle å kunne stoppe hurtigst mulig.
På hverdager (mandag–fredag) i tidsrommet fra kl. 18.00 til kl. 6.00, og på lørdager og helligdager, bortfaller ovennevnte melding til lokomotivføreren, unntatt på strekning hvor det utføres arbeid eller visitasjon på linjen i nevnte tidsrom.
Ansvarshavende skal sørge for at det blir gitt beskjed til vedkommende stasjoner om slik tjenestegjøring. Om hyppig bruk av lokomotivfløyten, se § 186.
5. På dobbeltsporet strekning må linje- og elektropersonalet være forberedt på at det til enhver tid kan ventes tog på begge spor. Ekstratog tillates framført uten reduksjon av kjørehastigheten. Arbeider kan bare igangsettes på særskilt ordre.

§ 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 tillates ikke hjelpelokomotiv og kiptog å kjøre tilbake fra sted på linjen hvis det på sin kjøring fra siste betjente stasjon og fram til vedkommende sted har passert blokk-signal eller hovedsignal ved ikke betjent stasjon.
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 togekspeditør 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 det personale 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. Bestemmelsen i dette punkt gjelder ikke på strekninger med virksom 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 løslokomotiv 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 løslokomotiv, 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 sette 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 linjeblokk, se pkt. 2.

§ 140.

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

1. Regionsjefen kan gi stasjon(er) fullmakt til å iverksette kjøring (innstilling) av hjelpelokomotiv, løslokomotiv 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.

Oppgave over de stasjonene som har slik fullmakt, og hvilket omfang fullmakten har, er tatt inn i driftshåndboka.

2. De stasjoner som er gitt slik fullmakt, skal følge vedkommende bestemmelser i Sikkerhetsreglementet og andre bestemmelser for kjøring og innstilling av tog som er fastsatt av Hovedkontoret eller regionsjefen.
3. I forbindelse med driftsuhell kan regionsjefen i det enkelte tilfelle gi stasjoner fullmakt til å iverksette kjøring av kiptog med reisende til og fra uhellstedet.
4. Telegrafisk ordre om kjøring av ekstra løskomotiv (også hjelpelokomotiv som kjører tilbake) og kiptog skal erkjennes av alle vedkommende som bestemt for ordre om kjøring av ekstratog, til den stasjon som har sendt ordren. Togekspeditøren skal påse og har ansvaret for at alle erkjennelser foreligger før kjøring settes i verk.
5. Telegrafisk ordre om kjøring eller innstilling av hjelpelokomotiv, løskomotiv og kiptog skal også sendes regionsjefen.

§ 141.

Ordre om kjøring av tog på uriktig spor. (Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 103.)

1. Når det ene hovedsporet på dobbeltsporet strekning er sperret, eller det kjøres arbeidstog, slik at tog(ene) i den ene retningen må kjøre på uriktig spor, skal det sendes ut ordre om det fra regionsjefen/toglederen.

Ordren skal angi:

- strekningen der tog(ene) skal kjøre på uriktig spor,
- hovedsporet tog(ene) skal kjøre,
- klokkeslett og tog ordningen skal settes i verk fra,
- togenes rekkefølge over strekningen ved at det bestemmes nødvendige kryssingstasjoner, både for tog som kjører på riktig spor og for tog som kjører på uriktig spor,
- klokkeslett og tog ordningen skal opphøre fra.

Hvis togrekkefølgen, eller klokkeslett og tog ordningen skal opphøre fra, ikke kan angis i samme ordre, skal det sendes ut egen ordre om det. Når togrekkefølgen angis i egen ordre, skal den ikke fordeles togetjeningen.

2. Ved kjøring på begge hovedspor i samme retning skal ordren angi:
 - strekningen der tog(ene) skal kjøre på uriktig spor,
 - hovedsporet tog(ene) skal kjøre,
 - nødvendige kryssingsstasjoner, både for tog som kjører på riktig spor og for tog som kjører på uriktig spor.
3. Når linjeblokken ikke er virksom, skal ordren fordeles togbetjeningen i alle tog som skal kjøre over strekningen der tog skal kjøre på uriktig spor, senest på den stasjonen der kjøringen på uriktig spor begynner/slutter.
4. Togbetjeningen må være forberedt på kryssing på alle stasjoner på strekningen, og er fritatt fra å forvise seg om at kryssende tog er kommet.

§ 142–148. (Reservennummer.)

§ 149.

Disponering av strekning for kjøring av arbeidstog.

(Vedr. fjernstyring se også Bilag 1 art. 127.)

1. At et arbeidstog disponerer en banestrekning vil si at strekningen mellom 2 betjente stasjoner frigis for toget, slik at dette, innenfor det enkelte disponeringstidsrom etter behov kan kjøre fram og tilbake på vedkommende strekning og herunder kjøre flere ganger ut fra samme betjente stasjon på samme avgangsmelding, på strekning uten virksom linjeblokk også samme forespørsel om klar linje og også samme kjøreseddel på strekning uten linjeblokk.
2. Regionsjefen/toglederen skal sende ordre om slik disponering etter følgende regler:

Ordren skal angi:

- ukedag, dato og den strekning som skal disponeres, angitt ved de betjente stasjoner som begrenser strekningen.
Omfatter ordren strekningen på begge sider av betjent stasjon, skal hver strekning angis særskilt,
- nøyaktig tidsrom for disponeringen. Det skal angis mellom hvilke tog og/eller mellom hvilke klokkeslett,
- ved hvilken stasjon disponeringen(e) skal begynne og slutte,
- at kjøringen skal foregå etter Sir. § 49,
- hvilke stasjoner som i tilfelle ikke er betjent.

Ordren skal sendes til alle stasjoner som berøres av disponeringen, til de nærmest betjente stasjoner for det (de) tog som først skal kjøre ut på noen del av den disponerte strekning, og til togbetjeningen i arbeidstoget.

3. Inn-/utkjøring ved stasjoner og kjøring forbi blokkposter, skal foregå på de vanlige signaler, i tilfelle ved bruk av kjøreordre.
Når arbeidstog må kjøre tilbake forbi blokksignal, skal linjeblokken ikke retningsinnstilles når arbeidstoget kjører ut på strekningen. Kjøreordre nyttes.
4. I det tidsrom disponeringen varer, skal det være anbrakt kontrollmiddel på togmeldingsapparatene.
5. Etter hver disponering skal togføreren i arbeidstoget melde fra til togekspeditøren om at arbeidstoget er kommet inn fra linjen. Først etter at togekspeditøren har mottatt denne melding, kan disponeringen av strekningen oppheves.
På strekning uten linjeblokk skal togføreren, i tillegg til nevnte melding, levere kjøreseddelen til togekspeditøren.
6. Skal arbeidstoget kjøre ut fra og tilbake til samme stasjon på en tid av døgnet da det i et lengre sammenhengende tidsrom ikke skal kjøre noe annet tog på vedkommende strekning, kan 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 betingelsene i pkt. 5 er oppfylt.

Om kjøring med arbeidstog med flere aggregater samtidig, se også trykk 405.1.

§ 150.

Telegrammer om toggangen.

Telegrammer fra toglederen om toggangen skal, hvis ikke annen særlig bestemmelse foreligger, erkjennes 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 fastsatt av Hovedkontoret.

§ 151–155. (Reservennummer.)

Bestemmelser vedrørende tog og tog tjenesten.

§ 156.

Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne.

1. Vagner som skal brukes i tog, skal være i full driftssikker stand. Om godkjennelse av vogner for bruk i tog samt om tilsyn, smøring, vedlikehold og visitasjon av person- og godsvogner, se trykk 409. Foruten vognvisitørpersonalet påligger det stasjonspersonalet, og i den utstrekning det er mulig, også konduktør- og lokomotivpersonalet, å føre tilsyn med vognmateriellets tilstand (se trykk 409).
2. Togbetjeningen skal i den utstrekning det er mulig, føre tilsyn med vognmateriellet i toget underveis, bl.a. med akselkasser og lasten.
3. Konduktørbetjeningen skal sørge for at håndbetjente vogn dører i toget blir lukket før togavgang.
Vogn dører som lukkes fra førerrommet, skal lukkes før toget settes igang.
Konduktørbetjeningen skal føre tilsyn med at vogn dører er forsvarlig lukket under togets gang.

§ 157.

Største tillatte aksellast.

Rullende materiell som skal kjøres i tog, må ikke ha større aksellast 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 trykkluftbrems eller betjent skrubremse.
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 personer 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 405.1.

§ 163.

Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn.

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

- tjenestegjørende lokomotiv- og konduktørpersonale,
- annet personale i tjenesteanliggender i henhold til særlige bestemmelser,
- reisende, som foruten gyldig billett, har skriftlig tillatelse til det fra Hovedkontoret eller regionsjefen,
- syketransport (i konduktørvogn).

Se forøvrig trykk 405.1.

§ 164.

Togfører.

1. Hvert tog skal ha en togfører.
Togføreren skal med unntak av de tilfelle som er nevnt i pkt. 2–4, være utdannet som konduktør.
2. Lokomotivfører kan samtidig tjenestegjøre som togfører i de tilfelle som er nevnt i trykk 405.1. Hvis det i slike tilfelle er flere lokomotiver i toget, skal lokomotivføreren på forspannlokomotivet (nærmest togstammen) være togfører.
Når et tog skal kjøres med lokomotivfører som togfører, skal dette være angitt i ruten eller ordren for toget.

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

3. Den som er godkjent som fører av skinnertraktor og tung motortralle m.m. på linjen, kan ved kjøring av slikt materiell samtidig være togfører.
4. Under tjenestegjøring som togfører bæres blått bånd/merke på uniformsluen som bestemt i trykk 201.

§ 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 ruten overholdes, at gjeldende sikkerhetsbestemmelser følges, 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, mottatte 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 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 lokomotivet som går forrest, ansvaret for koplingen mellom lokomotivene innbyrdes.
2. Den som leder sammenskiiftingen av tog, har ansvaret for at all sammenkopling mellom vognene blir utført.
Bremseprøveren skal kontrollere at kopling er utført.
3. Sammenkopling og frakopling skal utføres etter de særlige bestemmelser som er gitt om dette i trykk 402, 405.2, 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 bremsesammensetning. 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 regionsjefen 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 art. 164.

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 konferansen mellom togfører og lokomotivfører falle bort.
3. Togføreren skal sørge for eller forvise seg om at konduktør(er) får eller har fått beskjed om møtende ekstratog, ekstra kryssinger og forbikjøring, om ekstraordinær stopp og andre ordrer eller forhold av betydning for deres tjeneste. Togføreren skal i nødvendig utstrekning konferere med konduktørbetjeningen, med hensyn til deres tjeneste, strekning de skal tjenestegjøre på, hvilke vogner de skal betjene, signalgivning, bruk av tilkjennegivning for at alt er i orden til avgang m.m.. Lokomotivføreren skal sørge for eller forvise seg om det samme overfor lokomotivførerassistent.

Rettelsesblad nr. 11.

Gjelder f.o.m. 1. oktober 1989.

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.

Skal toget passere kryssingstasjonen og det kryssende tog er skiftet bort eller kjørt fra stasjonen, eller forholdene er slik at togbetjeningen vanskelig med sikkerhet vil kunne avgjøre om det kryssende tog er kommet, skal togekspeditøren vise signal 9 «Kryssende tog er kommet» når alt er klart for passering.

Vises ikke signal 9 for passerende tog og togbetjeningen ikke med sikkerhet kan avgjøre om det kryssende tog er kommet, skal toget stoppe og forholdet undersøkes.

Unntak: Har den blokkstrekning som toget skal kjøre ut på virksom linjeblokk, fritas togbetjeningen for plikten til å forvise seg om at kryssende tog er kommet.

Unntaket gjelder også når det foregår kjøring på uriktig spor på dobbeltsporet strekning selv om linjeblokken ikke er virksom, eller er satt ut av bruk.

§ 170.

Avgangsignal.

På betjent stasjon må togføreren ikke gi avgangsignal til lokomotivføreren før han har mottatt togekspeditørens avgangsordre.

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

Togførerens avgangsignal kan, når det finnes påkrevet, repeteres av togekspeditør eller konduktør. Hvis nødvendig skal det konfereres om dette på forhånd.

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

§ 171. (Reservennummer.)

§ 172.

Togpersonalets aktpågivenhet under kjøring.

1. Lokomotivføreren skal stadig holde utkikk under kjøringen. Lokomotivførerassistenten skal innrette arbeidet for å kunne hjelpe med å holde utkikk på uoversiktlige steder (i kurver, foran uoversiktlige planoverganger o.l.), og der det kan ventes vist signaler. Signalgivingen skal meldes muntlig og gjentas mellom lokomotivføreren og lokomotivførerassistenten.
2. Under passering av/kjøring fra stasjon skal lokomotiv- og konduktørpersonalet så vidt mulig ha oppmerksomheten rettet også bakover og mot stasjonssiden når toget kjører forbi plattformen eller toget er satt i gang, og til det er utenfor stasjonen. Under kjøring skal det så vidt mulig holdes utkikk også langs toget for tidligst mulig å kunne oppdage mulige uregelmessigheter med toget, og for å kunne iaktta signaler. Etter saktekjøring på grunn av forhold ved linjen er det særlig viktig at det tidligst mulig oppdages om avsporing har oppstått.
3. På steder der det foregår større arbeider i sporet (f.eks. masseutskifting, ballasteringsarbeider, skinne- og svillebytting, sporløfting o.l.), skal det settes opp lamper ca. 800 meter til hver side for arbeidsstedet, for å varsle om avsporing. Lampen er vanligvis sløkt, men tennes med rødt blinklys om avsporing har oppstått. Når lampen lyser, skal toget stoppe snarest mulig, og forholdet skal undersøkes. Dersom avsporing ikke har oppstått, og alt forøvrig er i orden, kan toget fortsette. Toglederen skal snarest mulig underrettes.

§ 173.

Stopp om det trengs.

Når det i ruten er anført tegn for stopp om det trengs (x, ax, xp) skal det forholdes slik:

- a. Er det anført x eller ax, skal togføreren om mulig gi lokomotivføreren forhåndsunderretning om stopp.
- b. Er det anført x eller ax, og lokomotivføreren ikke har fått beskjed på forhånd om stopp etter punkt a, skal det forholdes slik:
Hvis toget skal passere stedet, skal togføreren vise signal 78 «Ingen avstigning» straks etter at lokomotivføreren har gitt signal 83 «Tog kommer» for vedkommende stasjon eller holdeplass. Når lokomotivbetjeningen har oppfattet signalet, besvares dette med signal 80 «Bemerket».

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

Har lokomotivføreren ikke fått beskjed etter punkt a eller han ikke får noe signal etter punkt b, skal toget stoppe på vedkommende sted, selv om det vises signal for passering fra stedet.

2. Er det anført xp, skal toget stoppe dersom det ikke vises signal for passering fra stedet.
3. Er det anført x eller xp for stasjon der det ikke tjenestegjør togekspeditør, eller for holdeplass, skal toget i alle tilfelle stoppe hvis det er reisende på plattformen.

§ 174.

Kjørehastighet.

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

Er toget forsinket, skal det så vidt mulig kjøre med største tillatte kjørehastighet (se § 28) for å kjøre inn tid.

§ 175.

Når kjørehastigheten skal settes ned.

Kjørehastigheten skal settes ned bl.a. når

- sporet er ujevnt eller andre forhold ved sporet tilsier at det må kjøres med særlig forsiktighet (se § 76),
- det er mennesker eller dyr i sporet foran toget,
- forhold ved toget, eller værforholdene, tilsier at det må kjøres med særlig forsiktighet.

Når tog nærmer seg stasjon, eller annet sted der det vises/kan ventes vist signal, må toget ikke kjøre med større hastighet enn at signalet kan lystres.

Oppdager togpersonalet slike uregelmessigheter ved sporet/linjen at kjørehastigheten bør settes ned for andre tog, skal vedkommende melde fra til togekspeditøren på første stasjon.

Om spesielle tilfelle av hastighetsnedsettelse, se trykk 402.

§ 176–179. (Reservenummer.)

§ 180.

Skyving av vogner i tog.

Togets vogner skal som regel trekkes.

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

§ 181.

Flere lokomotiver i ett tog.¹⁾

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 128.)

Forspann.

1. Når det trengs flere lokomotiver til å føre fram et tog, skal disse om mulig kjøres som forspannlokomotiver.
Er det mulighet for at toget må kjøre gjennom snøhindringer, og av den grunn må ha flere lokomotiver, skal disse alltid kjøres som forspannlokomotiver. Under slike forhold kan ekstralokomotiv kjøres som hjelpelokomotiv bare etter regionsjefens tillatelse og skal da alltid være tilkopleet. Det samme gjelder når forholdene av annen grunn er slike at det underveis kan bli påkrevet å stoppe toget hurtig. Flere enn 2 forspannlokomotiver bør bare unntaksvis brukes og bare etter regionsjefens tillatelse.
2. Føreren på forreste lokomotiv har ansvaret for kjøringen, for bremsing, iakttaging av signaler m.v. og for signalgivingen fra lokomotivet. Føreren på lokomotivet som går nærmest togstammen, har ansvaret for koplingen mellom dette og togstammen, og betjeningen på dette lokomotivet har til særlig plikt å ha oppmerksomheten rettet bakover.

¹⁾ Lokomotiver som kjøres i fellesstyring betraktes som ett lokomotiv.

3. Når toget kjøres med ekstra forspannlokomotiv, skal kjørehastigheten ikke overstige 50 km pr. time, hvis togets automatiske brems ikke kan betjenes fra forreste lokomotiv.
4. I hvilken utstrekning de forskjellige lokomotivtyper kan kjøres sammenkoplet på de forskjellige banestrekninger, framgår av driftshåndboka.
Hjelpelokomotiv.
5. Hjelpelokomotiv skal være tilkoplet toget hvis vedkommende banestrekning har fall større enn 5‰.
Er største fall på banestrekningen 5‰ eller mindre, kan hjelpelokomotiv kjøres uten å være tilkoplet toget, hvis ikke andre forhold gjør at det bør være tilkoplet.
Hjelpelokomotivet skal om mulig slutte seg til før toget settes i gang. Hvis stasjonens sporanlegg er slik at dette ikke kan skje uten vesentlige ulemper, kan hjelpelokomotivet slutte seg til under fart.
I tog med reisende skal det som regel ikke brukes mer enn 1 hjelpelokomotiv.
6. Føreren på forspannlokomotivet (på det forreste av forspannlokomotivene) er den ledende og ansvarlige for kjøringen.
Føreren på hjelpelokomotivet har sin del av ansvaret for at ruten holdes og at den største tillatte hastighet ikke overskrides. Han må også påse at ingen vogner er fraskilt toget når hjelpelokomotivet forlater toget.
7. Når tog kjøres med hjelpelokomotiv, skal kjørehastigheten ikke overstige 80 km pr. time. Har ikke hjelpelokomotivet virksom trykkluftbrems tilkoplet togets, skal kjørehastigheten ikke overstige 50 km pr. time.
8. Hvis hjelpelokomotiv må forlate toget på en tidligere blokkstrekning enn bestemt, skal togføreren melde fra om dette til togekspeditøren på første stasjon, som straks underretter begge nabostasjoner.
I slike tilfelle må toget ikke kjøre ut av blokkstrekningen, men stoppe slik at denne blir belagt inntil togekspeditøren er underrettet.

§ 182.

Når tog hurtigst mulig skal stoppes.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 128.)

1. Tog skal hurtigst mulig stoppes hvis
 - det merkes feil ved toget som kan bli farlig for togets sikre kjøring,
 - det er fare for å kjøre på mennesker eller større dyr,
 - noen oppdager forhold ved sporet/linjen som kan være til hinder for toget,
 - det kjører inn på spor der det utsettes for fare,
 - større brann eller ulykke er inntruffet i linjens umiddelbare nærhet, og det antas at større skade vil bli avverget hvis det ytes øyeblikkelig hjelp,
 - det oppstår brann i toget. Vogn(er) som er antent, skal om mulig skiftes fra øvrige vogner og signaler settes opp som bestemt i § 236.
2. Oppdager konduktørpersonalet slike forhold som er nevnt i pkt. 1, skal vedkommende vise signal «Stopp» (se § 305), eller om mulig bremse med konduktørbremsekran/nødbremse.
3. Oppdages mindre brann på banens område eller i umiddelbar nærhet, eller noe som kan være farlig for togenes sikkerhet, skal togføreren melde fra til togekspeditøren på første stasjon. I slike tilfelle må toget ikke kjøre ut av blokkstrekningen før det er meldt fra til togekspeditøren.
Treffes noen av linjepersonalet før toget kommer til første stasjon, skal vedkommende underrettes.
4. Om oppsetting av signal «Stopp» når tog er stoppet på linjen, se § 184.

§ 183.

Kjøring i stigning og gjennom snøhindring.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 129.)

1. Hvis lokomotivet ikke kan trekke toget oppover stigning, kan toget kjøre tilbake en kortere strekning for deretter å kjøre med større hastighet oppover stigningen, dersom lokomotivføreren anser det farefritt. Lokomotivføreren skal underrette togføreren før toget kjører tilbake.

2. Kan tog ikke komme gjennom snøhindring, kan toget kjøre tilbake som bestemt i pkt. 1 og vognene settes igjen hvis det anses forsvarlig, før det gjøres nytt forsøk med lokomotivet.
Om oppsetting av signal «Stopp», se § 236.
3. Finner togføreren allikevel at det kan være farlig å kjøre tilbake, skal togføreren vise signal «Stopp» (se § 305) og om mulig også bremse med konduktørbremsekran.
4. Det er ikke tillatt å kjøre tilbake forbi hovedsignal (uansett hvilken kjøreretning signalet gjelder for) med mindre togføreren har fått tillatelse fra togekspeditøren på nærmeste bakenforliggende stasjon.

§ 184.

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

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 130.)

1. Har tog stoppet på linjen på grunn av lokomotivskade eller annen årsak og det antas at toget ikke kan kjøre videre uten hjelp, eller hvis oppholdet i alle fall antas å ville bli over 20 minutter, skal togføreren underrette toglederen og opplyse om hva som anses nødvendig. Det skal oppgis hvor lokomotivet står (kilometer med en desimal) og hvor langt toget er.

Hvis togføreren ikke får forbindelse med toglederen straks, skal togføreren sørge for at det snarest blir satt opp signaler som bestemt i § 236.

Hvis det antas at toget kan kjøre videre uten hjelp, og oppholdet ikke vil bli over 20 minutter, kan oppsetting av signaler sløyfes, men toglederen skal underrettes snarest hvis det ikke forsinker toget ytterligere.

For å tilkalle togføreren kan lokomotivføreren gi signal «Tog kommer».

Er det ikke mulig å få forbindelse med toglederen i telefon e.l., skal togføreren om mulig sende bud til nærmeste stasjon med telegram til toglederen.

2. Er det oppnådd forbindelse med toglederen, og togføreren har full visshet for hvor nytt lokomotiv eller hjelpetog kommer fra, kan det settes opp signal «Stopp» (bevoktet) bare i den retningen.
Toget må bli stående inntil lokomotiv eller hjelpetog er kommet, eller ny ordre er innhentet fra toglederen om at toget kan fortsette.
3. Lokomotiv eller hjelpetog som er tilkalt, skal fra nærmeste betjente stasjon, eller annet bestemt sted angitt i ordren og fram til det stedet toget står, ikke kjøre med større hastighet enn at det kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktlige delen av sporet, høyst 40 km pr. time.
4. Er tog ikke kommet til betjent stasjon senest 20 minutter etter at toget skulle ha kommet, skal togekspeditøren sperre strekningen (D-signal).

§ 185.

Når tog må sette igjen vogner på linjen.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 131.)

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 melde fra om dette til togekspeditøren på første stasjon. I slike tilfelle må toget ikke kjøre ut av blokkstrekningen, men stoppe slik at denne blir belagt inntil togekspeditøren er underrettet.

§ 186.

Hyppig bruk av lokomotivfløyten.

1. Lokomotivføreren bør være spesielt oppmerksom og bruke lokomotivfløyten hyppig når:
 - det er mottatt melding om at linje-/elektropersonalet ikke er kjent med kjøringen av toget,
 - tog tillates å kjøre fra stasjon inntil 15 minutter før rutetid,
 - tog som skal holdes tilbake utover rutetid, kan kjøre etter den opprinnelige rute fordi kryssingen/forbikjøringen er omlagt eller bortfalt (se trykk 405.1 art. 42),
 - tog må kjøre umeldt fra stasjon,
 - tog er meget forsinket,
 - forholdene kan gi grunn til fare.

Lokomotivføreren skal i slike tilfelle med korte mellomrom gi signal «Tog kommer». Lokomotivførerassistenten skal innrette arbeidet slik at han i størst mulig utstrekning kan hjelpe til med å holde utkikk.

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

§ 187.

**Når tog har stoppet på linjen for signal «Stopp»
eller for mangel på signal.**

Har tog stoppet på linjen fordi det vises signal «Stopp» eller fordi det mangler signal når signal skal vises, men vedkommende som er ansvarlig for signalet ikke er til stede for å gi opplysning om årsaken, kan toget kjøre videre når togføreren har undersøkt den strekning 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
- Faste lyssignaler
- Fast lydsignal
- Signalskiver
- Signalmerker
- Fallvisere og stigningsvisere
- Orienteringstolper
- Lokomotivfløyte
- Lokomotiv- og togsignallamper

§ 204.

Signalfargenes grunnbetydning.

Rødt	betyr alltid «Stopp».
Fiolet	betyr at det tilhørende planovergangssignal viser «Stopp foran planovergangen».
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.

Nattsignaler 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 om dagen etter regionsjefens 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.

§ 229.

Signal 5 «Avgang».

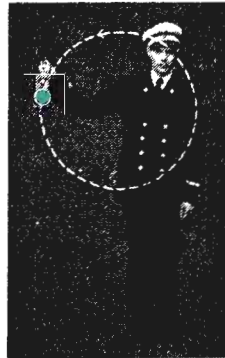
Dagsignal:

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



Nattsignal:

- 5 b. 1 langt støt i signalfløyte 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 og holdeplass (se §§ 122 og 170).
2. Bruk av signalfløyte 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.
4. Hvis togføreren ikke har full oversikt, f.eks. i mørke, i kurve, p.g.a. langt tog eller mange reisende, skal togføreren ikke gi avgangssignal før de andre av konduktørbetjeningen har gitt til kjenne at alt er i orden til avgang (se § 168 pkt. 3).
Tilkjennegivelsen gis ved å holde **en arm oppstrakt** (i mørke **med hvitt, fast lys**).

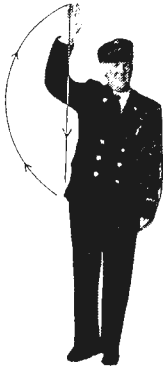
Om avgangssignal gitt med fast signalapparat, se § 267.

Håndsignaler for bremseprøving.

Signal 6 «Tilsett bremsen».

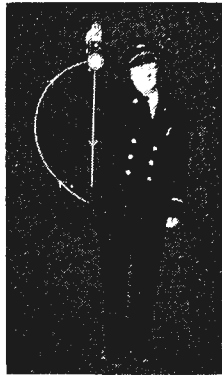
Dagsignal:

- 6 a. Signalgiverens **ene arm** som bevegtes **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 bevegtes **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 «Løs bremsen».

Dagsignal:

- 7 a.** Signalgiverens **ene arm** som føres **rett opp** og bevegges **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 trykkluftbremsen skal tilsettes, henholdsvis løses, ved bremseprøve.

Om signalering med fast signalapparat ved prøving av trykkluftbremsen, se § 266.

§ 231.

Signal 8 «Kjør fram forbi middel».

Dagsignal:

8 a. Togekspeditørens ene arm som føres **gjentatte ganger rett opp og ned.**



Nattsignal:

8 b. Hvitte lys fra signallampe som føres **gjentatte ganger rett opp og ned.**



Signal 8 gir tillatelse til kjøring forbi utkjørhovedsignal som viser «Stopp» og i tilfelle også forbi høyt skiftesignal som viser «Skifting forbudt» (se § 112 pkt. 3).

Signal 8 skal etterfølges av signal 1 «Stopp».

Signal 9 «Kryssende tog er kommet».

Dag- og nattsignal:

Hvit sirkelformet skive med grønt kors vist på tvers av linjen.



6. Signal «Stopp» 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 har for hånden, eller når det er fare for at signal 1 a og 1 b kan bli oversett. Signal «Stopp» skal settes opp til høyre i kjøreretningen for kommende tog i en avstand fra farepunkt 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 signal «Stopp» ikke er synlig på 150 meters avstand. Signal «Stopp» kan settes opp i sporet (mellom skinnene) når det på denne måten blir mer synlig eller når oppsetting til høyre i kjøreretningen kan forstyrre kjøring på nabospor. Om oppsetting av signal «Varsom» på nabospor, se § 237. Ligger det farlige sted så nær en betjent stasjon at signal «Stopp» på den ene side av farepunktet etter foranstående bestemmelser skulle settes opp mellom eller på den andre siden av stasjonens grenser, skal vedkommende etter konferanse med togekspeditøren sette opp signal «Stopp» senest ved ytterste sporveksel i utkjørtogveien.
7. Når lokomotiv/tog *må* kjøre ut på strekning der det etter bestemmelsene i pkt. 3 og 4 er satt opp signal «Stopp», skal det ikke kjøres med større hastighet enn at det kan stoppes på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet, høyst 40 km/h. Når det has full visshet for hvorfra lokomotiv/tog kommer, kan det settes opp signal «Stopp» bare til den side hvorfra lokomotiv/tog kommer, og avstanden til signal «Stopp» kan reduseres til 200 meter.
8. På strekning med linjeblokk skal det, unntatt når tog er stoppet på linjen eller vogn(er) er satt igjen, nyttes kontaktmagneter, se for øvrig trykk 405.1. Når kontaktmagneter nyttes, kan oppsetting av signal «Stopp» sløyfes på følgende betingelser: Sikkerhetsmannen skal gjennom nærmeste betjente stasjon innhente bekræftelse på at tog ikke kan ventes mot stedet før linjen er meldt klar av ham. (Linjeblokken må ikke være retningsinnstilt mot arbeidsstedet og de nærmeste betjente stasjoners sikringsanlegg må ikke være koplet på gjennomgangsdrift.) Kontaktmagneter settes på, og deretter meddeles: «Kontaktmagneter er satt på skinnene, signal «Stopp» settes ikke opp.» Tokekspeditøren underretter togekspeditøren på nærmeste betjente stasjon på den andre siden av arbeidsstedet og kontroll-

middel settes på signalstillerne for vedkommende utkjørhovedsignaler. Når togekspeditøren på den nærmeste betjente stasjon har fått bekreftelse på at kontrollmiddel også er påsatt på den andre stasjonen, gis slik melding tilbake til sikkerhetsmannen: «Strekningen er sperret for tog.»

Deretter kan arbeidet settes i gang.

Når arbeidet er avsluttet, fjernes kontaktmagnetene og følgende melding gis fra sikkerhetsmannen til togekspeditøren på nærmeste betjente stasjon, som underretter den andre stasjonen: «Kontaktmagnetene er fjernet ved km . . . , linjen er klar.»

Uten slik melding er det forbudt å la tog kjøre ut på strekningen. Meldingene noteres i togmeldingsbøkene.

§ 237.

Signal 2 «Varsom».

Når det er anledning til det, skal signal «Varsom» gis slik:

Dagsignal ved signal 2 a.

Nattsignal ved signal 2 b.

Signal «Varsom» 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.

Signal «Varsom» settes opp til høyre i kjøreretningen for kommende tog, i stigning minst 250 meter og på vannrett linje eller i fall minst 500 meter foran det punkt hvorfra togets kjørehastighet skal være satt ned til høyst 40 km/h (se § 76). Disse avstander skal økes etter skjønn under forhold som nevnt i § 236 for signal «Stopp».

Signal «Varsom» skal settes opp til begge sider av den strekning hvor kjørehastigheten må være satt ned.

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 nøyaktig markert for lokomotivføreren, slik: Etter å ha passert signal 2 a eller b (signal «Varsom»), får toget signal 4 (hvitt flagg) på venstre side i kjøreretningen der hastigheten skal være

nedsatt, og signal 4 (hvitt flagg) på høyre side, der hastigheten kan økes når hele toget har passert signalet.

Unntak: På dobbeltsporet strekning settes samtlige signaler på utsiden av sporet, slik at tog som kjører på riktig spor får signalene på høyre side, og tog som kjører på uriktig spor får signalene på venstre side.

Når det settes opp signal «Stopp» og/eller nyttes kontaktmagneter for det ene spor på dobbeltsporet strekning skal det settes opp signal «Varsom» for kjøring på nabospor, hvis det kan oppstå fare for personalet som arbeider på stedet, eller for det passerende tog, om dette kjører med full hastighet.

§ 238–242. (Reservennummer.)

FASTE SIGNALAPPARATER

§ 243.

Liste over faste signalapparater.

Hovedsignaler:

Innkjørhovedsignal
 Utkjørhovedsignal
 Blokksignal

Andre lyssignaler samt lydsignal:

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

§ 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 settes en pil på det faste signalet, som peker mot det sporet som signalet gjelder for, unntatt for sporveksel- og sporsperresignaler og signaler som skal settes opp til venstre for sporet (se f.eks. § 250).

Faste signalapparater skal etterses, og glass og linser pusses, så ofte at det alltid gis klare signalbilder.

§ 245.

Faste signalapparaters bruk.

Regionsjefen bestemmer i hvilken utstrekning lyssignaler for bremseprøving, sporvekselsignal og sporsperresignal skal settes opp og underretter personalet når de tas i bruk, endres eller tas ut av bruk.

Andre faste signalapparater må ikke settes opp, tas i bruk, endres eller tas ut av bruk uten etter Hovedkontorets bestemmelse. Nødvendig instruks eller kunngjøring skal være tildelt vedkommende personale.

§ 246.

Hovedsignaler.

Hovedsignaler er:

Innkjørhovedsignal (§ 247)

Utkjørhovedsignal (§ 248)

Blokksignal (§ 249)

Innkjørhovedsignal og utkjørhovedsignal skal normalt holdes tent. Om blokksignal, se § 249. Om signaler for kjøring på uriktig spor, 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 nummer (arabisk), på hvitt skilt. Skiltet er rundt for blokksignal og firkantet for andre hovedsignaler. 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.

Når det anses påkrevet kan det settes opp et indre og et ytre innkjørhovedsignal.

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

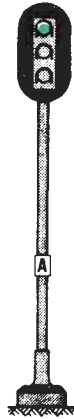
Bruksbestemmelser til signal 20 a.

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 «Stopp» når betingelsene for skifting for øvrig er til stede, men skiftet (materiellet) må ikke kjøre 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 § 112 pkt. 3)
2. Signal 21 gjelder normalt for togvei med avvikelse over en eller flere sporveksler.
3. Signal 21 skal også brukes for trafikkmessig vanskelig togvei, selv om togveien ikke har avvikende sporveksel.

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

- Signal 21 skal også brukes hvis sporveksler i innkjørtogveien ikke står i avhengighet til signalet.
- 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.

- Signal 22 betyr at tog kan kjøre inn på stasjonen (se § 112 pkt. 3).
- Signal 22 gjelder for togvei uten avvikende sporveksel og tillater normalt en større kjørehastighet enn signal 21.

Signal 21 «Kjør».

Kjør med avvikelse over en eller flere sporveksler.

I grønt fast lys.

Signal 22 «Kjør».

Kjør uten avvikelse over sporveksel.

2 grønne faste lys på loddrett linje.

1. Signal 21 og 22 betyr at tog kan kjøre inn på neste blokkstrekning.
2. Når blokksignal ikke viser «Kjør», skal det forholdes som bestemt i trykk 405.1.

§ 250.

Signaler for kjøring på uriktig spor.

For kjøring på uriktig spor brukes innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og blokksignal (se §§ 247, 248 og 249), som regel satt opp til **venstre** for det spor signalet gjelder for.

Signalene har «U» foran bokstaven på bokstavmerket.

Unntak: Utkjørhovedsignal som brukes felles for kjøring både til riktig og uriktig spor har ikke «U» på bokstavmerket.

§ 251.

Forsignal for innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og blokksignal.

Forsignal viser om tilhørende hovedsignal viser «Stopp» eller «Kjør», og er satt opp på egen mast eller på foranstående hovedsignals mast.

Forsignal for **innkjørhovedsignal** og **blokksignal** er som regel satt opp ca. 800 meter foran hovedsignalet. Avstanden kan økes når forholdene tilsier det. Hvis linjen ligger i stigning, kan avstanden forkortes.

Forsignal for **utkjørhovedsignal** er som regel satt opp på innkjørhovedsignals mast. Er signalet satt opp på egen mast, står signalet innenfor innkjørhovedsignalet.

Forsignal som er satt opp på hovedsignals mast, er sløkt når dette viser «Stopp» eller «Kjør» til buttspor.

Forsignal for utkjørhovedsignal viser signal 24 eller 25 bare når innkjørhovedsignalet samtidig viser «Kjør» til samme spor som utkjørhovedsignal viser «Kjør» fra.

Med forsignal gis følgende signaler:

Signal 23 «Tilhørende hovedsignal viser «Stopp».



1 gult blinklys

Bruksbestemmelser til signal 23.

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

Signal 21 «Kjør».**1 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 kryssing eller forbi kjøring skal kjøre avvisespor, 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 § 112 pkt. 3). Signal 21 fra 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 20b når betingelsene for skifting for øvrig er til stede, men skiftet (materiellet) må ikke komme nærmere signalet enn 20 meter (se § 111 pkt. 2).

For enkelt innkjørsignalapparat i **ustand** gjelder bestemmelsene i § 257 pkt. 1, 2, 2b, 2c, 2d og 4.

§ 253–254. (Reservenummer.)

(Ledig)

120

(Ledig)

§ 255.

Signalering på stasjon som ikke er betjent.

For signalering på stasjon som ikke er betjent gjelder:

1. På stasjon med hoved- og forsignal brukes disse som regel for signalering også til tog som stasjonen ikke er betjent for.
2. Kommer tog til ikke betjent stasjon hvor innkjørhovedsignal og/ eller utkjørhovedsignal ikke viser «Kjør» når signal «Kjør» etter bestemmelsene skal vises, skal toget i henhold til § 213 stoppe foran signalstedet. Ved stopp foran innkjørhovedsignal skal, hvis telefon finnes, denne nyttes for å undersøke om stasjonen er betjent. Finnes ikke telefon, eller det ikke fås svar i denne, kan toget fortsette innkjøringen hvis ingen fare antas å foreligge. Togbetjeningen skal undersøke togveien og om stasjonen er betjent. Hvis det ikke er betjening til stede og togveien er klar, kan toget fortsette.
Innkjørtogveien/utkjørtogveien skal kontrolleres under kjøringen inn på/ut fra stasjonen. Toget skal stoppes foran motliggende sporveksler for kontroll av disse, dersom det ikke tydelig kan ses at sporvekseltungen slutter godt til stokkskinne. Kjørehastigheten skal ikke overstige 10 km pr. time over sporvekslene.
Toglederen skal underrettes gjennom betjent stasjon, og skriftlig melding skal sendes regionsjefen.
3. På stasjon som er utstyrt med enkelt innkjørsignalapparat eller hvor innkjørtillatelse gis med håndsignal, vises ikke signal når stasjonen ikke er betjent.

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. Regionsjefen skal på forhånd underrette vedkommende personale når **hovedsignal, forsignal og enkelt innkjørsignalapparat** skal anses som ugyldig, 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 ugyldig, 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 regionsjefen bestemmer at signalene skal anses ugyldige.

4. Kommer tog til 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 ikke betjent stasjon og ved blokkpost kan unntaksvis gjøres ugyldig uten påsetting av ugyldighetsmerke når ordre om dette foreligger fra regionsjefen.

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

Bruksbestemmelser til høyt skiftesignal.

1. Signal 42 opphever signal «Stopp» i vedkommende utkjørhovedsignal, slik at uttrekk tillates i togspor inntil 20 meter innenfor innkjørhovedsignal, eventuelt til oppsatt sort- og hvitmalt stolpe.
2. Når togekspeditøren under togs innkjøring gir signal 8 for framkjøring forbi middel (se §§ 112 pkt. 3 og 231), skal høyt skiftesignal ikke vise signal 42.
Hvor høyt skiftesignal er satt opp, skal skifting, i det området signalet gjelder for, ikke foregå uten at signal 42 vises.
3. Signal 42 gjelder for «hele skiftebevegelsen» 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 før den påbegynte skiftebevegelse er fullført.
Skiftesignal som gjelder for skifting på et sporområde med sentralstilte sporveksler eller sporsperrer, må ikke vise signal 42 når vedkommende sporveksel eller sporsperre omlegges fra stillerapparatet. Signal 42 må ikke vises før sporvekselen (sporsperren) er kommet i riktig stilling og det has 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.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag I art. 133.)

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 1/2 meter høy stolpe med **sorte og hvite felter** (se § 299 pkt. 3).

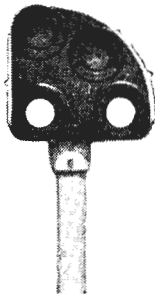
Dvergsignal står i avhengighet til de sentralstilte sporveksler. Skifting over slike sporveksler skal foregå på signal 44 eller 45. Sporvekselsignal sløyfes som regel ved slike sporveksler.

På skifteområdet hvor sentralstilte sporveksler er frigitt for lokal skifting, viser dvergsignal signal 46.

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

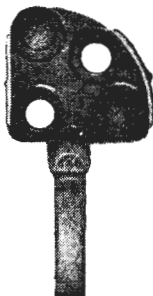
Med dvergsignal gis følgende signaler:

Signal 43 «Skifting forbudt».

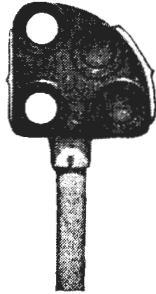


2 hvite faste lys
på vannrett linje.

Signal 44 «Varsom skifting tillatt».



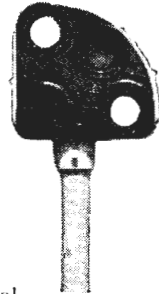
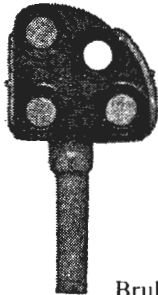
2 hvite faste lys på skrå
opp til høyre.

Signal 45 «Skifting tillatt».

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

Signal 46 «Frigitt for lokal skifting».

**1 hvitt fast lys oppe til høyre eller
2 hvite faste lys på skrå opp til venstre.**



Bruksbestemmelser til dvergsignal.

Signal 44, 45 eller 46 i vedkommende dvergsignal opphever signal «Stopp» 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 § 112 pkt. 3.

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 tilfelle til signal 43.
3. Når innkjørtogvei eller utkjørtogvei er lagt ferdig for tog, viser som regel alle dvergsignaler i togveien signal 45.
4. Når dvergsignal brukes som signal for kjøring ut fra et togspor, skal det vises signal 45 når det felles utkjørhovedsignal viser signal 21 eller 22 (se § 248), selv om det for skifting bare kan vise signal 44 (se pkt. 2).
5. 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.
6. Tog som får signal 43 eller intet signal i dvergsignal i togveien, skal stoppe, men kan fortsette etter ordre fra togekspeditøren eller vedkommende (stillverksbetjening) som er ansvarlig for togveien. Ordren kan gis muntlig.
7. 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. 10).
8. Dvergsignal satt opp på indre innkjørhovedsignals mast og viser signal 44 eller 45, opphever signal «Stopp» i hovedsignalet, slik at tog/skift kan kjøre inn på stasjonen (se § 257 pkt. 5).

§ 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 skifтетomten.

Med lys- og lydsignalapparat gis følgende signaler:

Lyssignal (hvitt lys):

Lydsignal (signalhorn):

Signal 48 «Stopp».

48 a: 3 korte lysblink

48 b: 3 korte støt

Signal 49 «Kjør fram».

49 a: 1 langt lysblink

49 b: 1 langt støt

Signal 50 «Bakk».

50 a: 2 korte lysblink

50 b: 2 korte støt

§ 277.

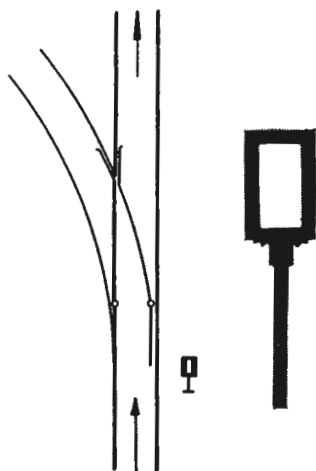
Sporvekselsignal.

Sporvekselsignal (1–2 m høyt) viser sporvekslenes stilling. Om oppsett og bruk av sporvekselsignaler forøvrig, se § 245.

I sporvekselsignaler for enkel sporveksel er de hvite feltene alt etter forholdene lysende eller lysreflekterende, sporvekselsignaler for kryssveksel utstyres med lys.

Sporvekselsignal for enkel sporveksel kan vise:

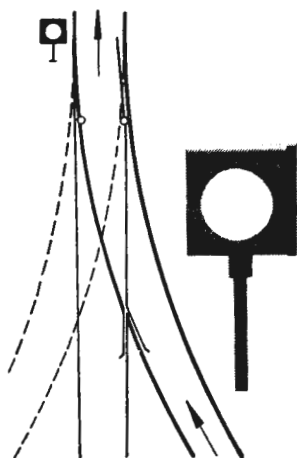
Signal 51 a «Rett fram».



Hvitt rektangulær firkant med den lengste siden loddrett.

Sporvekselen har stilling for kjøring rett fram.

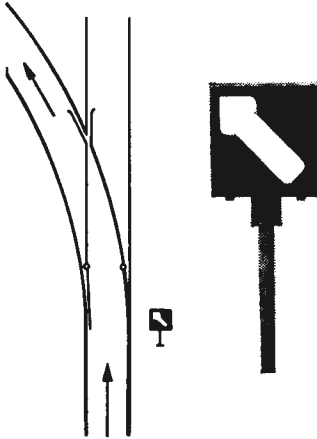
Signal 51 b «Fra avvikespor».



Hvit sirkelflate.

Sporvekselen har stilling for kjøring fra avvikespor.

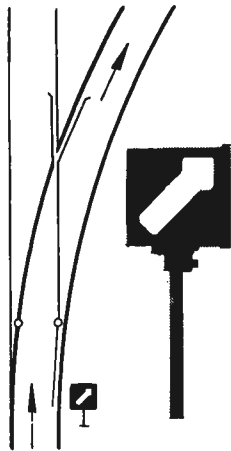
Signal 51 c «Til venstre».



Hvit pil som peker opp til venstre.

Sporvekselen har stilling for kjøring til avvikespor til venstre.

Signal 51 d «Til høyre».



Hvit pil som peker opp til høyre.

Sporvekselen har stilling for kjøring til avvikespor til høyre.

Sporvekselssignal for kryssveksel kan vise:

Signal 52 a «Fra venstre til høyre».



Hvite faste lys på skrå opp til høyre.

Sporvekselen har stilling for kjøring fra venstre til høyre.

Signal 52 b «Fra høyre til venstre».



Hvite faste lys på skrå opp til venstre.

Sporvekselen har stilling for kjøring fra høyre til venstre.

Signal 52 c «Fra venstre til venstre».



**Hvite faste lys i vinkel med vinkel-
åpningen til venstre.**

Sporvekselen har stilling for kjø-
ring fra venstre til venstre.

Signal 52 d «Fra høyre til høyre».



**Hvite faste lys i vinkel med vinkel-
åpningen til høyre.**

Sporvekselen har stilling for kjø-
ring fra høyre til høyre.

§ 278. (Reservennummer.)

§ 279.

Sporsperresignal.

Sporsperresignal (1–2 m høyt) viser sporsperrenes stilling.

Sporsperresignal kan også settes opp andre steder enn ved sporsperrer når det er nødvendig å vise om et spor er sperret eller fritt. Om oppsett og bruk forøvrig, se § 245.

De hvite feltene er alt etter forholdene lysende eller lysreflekterende.

Sporsperresignal kan vise:



Signal 53 «Sporet sperret».

2 hvite sirkelsegmenter atskilt ved en **sort vannrett sperrebom**.



Signal 54 «Sporet fritt».

Hvit rektangulær firkant med den **lengste siden loddrett**.

§ 280–281. (Reservennummer.)

§ 282.

Planovergangssignal og forsignal for planovergangssignal.

Planovergangssignal (ca. 2 m høyt) settes opp ved planoverganger som har automatisk sikring, til begge sider for planovergangen (ett signal for hver kjøreretning), eller hvis signalet er tosidig, bare på den ene siden.

Signalet er merket med sort W på hvitt skilt.

Planovergangssignal kan vise:

Signal 55 «Stopp foran planovergangen».



Rødt blinklys (langsomme blink).

Signal 56 «Planovergangen kan passeres».



Hvitt blinklys (hurtige blink).

Forsignal for planovergangssignal (ca. 2 m høyt) settes opp når planovergangssignalet ikke kan ses fra tog på ca. 500 meters avstand. Forsignalet skal være synlig for tog senest 500 m foran planovergangen.

Signalet er merket med sort W på hvitt skilt.

Forsignal for planovergangssignal kan vise:

Signal 57 «Planovergangssignalet viser «Stopp foran planovergangen»».



Fiolett blinklys (langsomme blink).

Signal 58 «Planovergangssignalet viser «Planovergangen 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 strekningen 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 rasvarslingsignalet automatisk til «Rasfare».

Rasvarslingsignal viser følgende signaler:

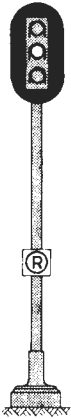
Signal 59 «Rasfare».

2 gule blinklys på loddrett linje.



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

Signal 60 «Tog kan passere rasfarestrekning».



1 hvitt blinklys.

Bruksbestemmelser til rasvarslingsignal.

Vises signal 59, eller er signalet slokt, skal toget stoppe foran markeringsstolpen og forholdet undersøkes. I tilfelle linjen er ufarbar, skal togføreren snarest underrette toglederen og innhente forholdsordre.

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

§ 284–285. (Reservennummer.)

(Ledig)

SIGNALSKIVER OG SIGNALMERKER M.M.

§ 286.

Liste over signalskiver og -merker m.m..

Kontaktlednings signaler
 «Togvei slutt»
 Orienterings signaler
 Hastighets signaler
 Avstandsmerker
 Ugyldighetsmerke
 Planovergangsmærke
 Rasvarslingsmerke
 Fallviser og stigningsviser
 Skive for vognvekt
 Orienteringstolper.

Regionsjefen bekjentgjør oppsetting og fjerning av signalskiver og signalmerker for alt vedkommende personale.

§ 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, brukes kontaktlednings signalene 65a–65g. **Disse gjelder bare for lokomotiver (motorvogner) med strømvogter** og settes opp etter Hovedkontorets bestemmelse. Midlertidig kontaktledningssignal kan settes opp etter regionsjefens 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 anordningen av «død seksjon» (normalt spenningsløs, men ikke jordet) kunngjøres bare ved signalene 65b, c og d.

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

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

1. Signal 68 a og 68 b angir største tillatte kjørehastighet på linjen og i hovedtogspor.

Signal 68 c og 68 d angir største tillatte kjørehastighet over sporveksler i avvikende stilling der kjørehastigheten er en annen enn 40 km pr. time.

2. Tallene angir kjørehastigheten i km pr. time. Stort 6-tall betyr 60 km pr. time, stort 7-tall 70 km pr. time osv. Et lite 5-tall i tillegg til det store tallet betyr 5 km pr. time større hastighet, f.eks. 65 km pr. time, 75 km pr. time osv.

3. Signal 68 a settes opp så langt foran det punktet hastighetsnedsettelsen gjelder fra at den kan gjennomføres, minst 250 meter når hastighetsnedsettelsen er 25 km pr. time eller mindre, ca. 500 meter når den er 30 km pr. time eller større.

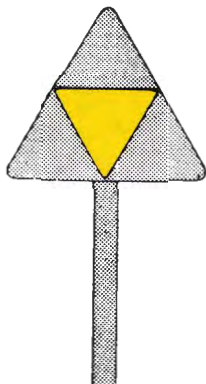
Er kjørehastigheten inn på/ut fra stasjon lavere enn på strekningen foran, skal signal 68 a settes opp på/ved innkjørsignalet.

4. Signal 68 b settes opp der kjørehastigheten kan økes, men den må ikke økes før hele toget har kjørt forbi signalet.

5. Er kjørehastigheten den samme inn på og ut fra stasjon, skal tilsvarende hastighetssignal settes opp ved utkjørtogveien.

6. Signal 68 c og 68 d settes opp minst 250 meter foran vedkommende sporveksel.

7. Markeringsmerke.



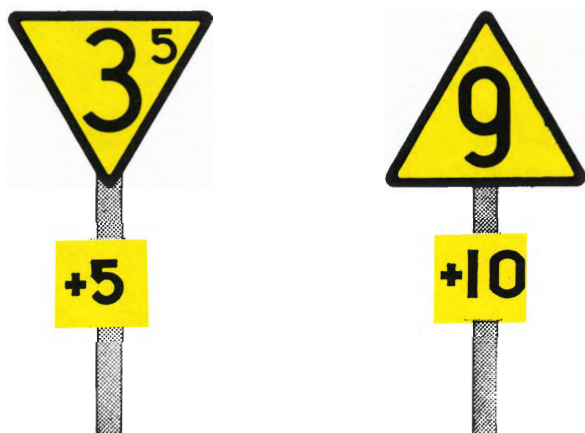
**gul trekantet skive
med spissen ned,**

settes opp på baksiden av signal 68 b (unntatt på signal som nevnt i pkt. 5) på enkeltsporet strekning og på egen stolpe på høyre side av sporet på dobbeltsporet strekning.

Skiven er lysreflekterende.

Markeringsmerket angir der kjørehastigheten etter signal 68 a gjelder fra.

8. Tog som kjøres med motorvognmateriell type 69 eller 92, eller med lokomotiv type E1 17 og vogner type 7, kan kjøre med større hastighet enn andre tog. Tilleggshastigheten for slike tog er angitt i km pr. time slik:



Skiven er lysreflekterende. Baksiden av skiven er grå.

Hovedkontoret bestemmer hvilke strekninger slik tilleggshastighet gjelder på.

På grunn av utførte arbeider i sporet, kan tilleggshastigheten midlertidig oppheves ved at skiven tildekkes (skiven tildekkes og avdekkes uten nærmere varsel).

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

§ 291.

Midlertidig hastighetsignal.

Midlertidig hastighetsignal settes opp på 1–3 meter høy stolpe, etter bestemmelsene for signal 68 a og 68 b.

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 settes opp ved hver ende av rasvarslingsanlegg.

6. For markering av begynnelse på bremseveien for tog som kjøres med materiell med automatisk hastighetsregulering.

2 meter høy **stolpe** med **gule** og **sorte felter** av 0,5 meters lengde og med gult toppfelt.

Stolpen settes opp foran plattformen på strekninger der det kjøres slikt materiell.

7. a. For markering av avsporingsindikator.

Stolpen settes opp ved faste avsporingsindikatorer.

- b. For markering av baliser for automatisk togstopp (ATS).

Stolpen settes opp ved baliser på linjen, unntatt ved baliser ved hoved- og forsignaler.

2 meter høy **stolpe** med **blå** og **hvite felter** av 0,2 meters lengde og med blått toppfelt.

De røde, gule, blå og hvite feltene på orienteringstolpene er lysreflekterende.

§ 300–303. (Reservennummer.)

Togsignaler.

§ 304.

Signalmidler.

Signalflagg.
 Håndsignallampe.
 Signalgiverens armer.
 Lokomotivfløyte.
 Lokomotiv- og toglamper.

Signaler fra tog.

§ 305.

Signal 76 «Stopp».

Dagsignal:

76 a. Rødt signalflagg som holdes stille rett ut fra togsiden.

Nattsignal:

76 b. Rødt lys fra signallampe som holdes stille rett ut fra togsiden med lyset mot lokomotivet.

76 c. Signalgiverens armer som holdes **vannrett** på tvers av sporet.

eller

signalgiverens **ene arm** som holdes **vannrett** ut fra togsiden.

76 d. Lys av hvilken som helst farge som beveges **hurtig flere ganger fram og tilbake** på tvers av linjen.

Signalet besvares med signal 80 «Bemerket».

Signalet gis når

- tog må stoppes hurtigst mulig, se § 182.
- tog må stoppes på bestemt sted ved plattform.

§ 306. (Reservennummer.)

§ 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.

Signalet besvares med signal 80 «Bemerket».

Signalet vises av togføreren etter at signal 83 «Tog kommer» er gitt for vedkommende sted, når det er anført x eller ax i ruten (se § 173) og det ikke er reisende eller annen ekspedisjon til stedet, og lokomotivføreren ikke er underrettet om det.

§ 308–309. (Reservennummer.)

Signaler fra lokomotiv.

§ 310.

Signaler gitt med lokomotivfløyten.

Med **kort støt** «←» forstås lyd av 1–1 1/2 sekunds varighet.

Med **langt støt** «←—» forstås lyd av 3–5 sekunders varighet.

Hvis det ikke kan gis signaler med lokomotivfløyten, skal toget ikke kjøre med større hastighet enn at det kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet, høyst 40 km pr. time.

Signal 80 «Gi akt» og «Bemerket»,**1 kort støt: «←»**

gis

- for å vekke oppmerksomheten til signalgiver eller vaktmannskap,
- ved igangsetting etter tilfeldig stopp og etter vann-/brennstoffylling,
- igangsetting når toget har ekstra forspannlokomotiv. Ekstra forspannlokomotiv svarer med signal «Bemerket», og som svar på signal
- «Stopp» (se § 224 og 236),
- «Stopp» fra utkjørhovedsignal, når toget etter ruten ikke stopper fast på stasjonen (se § 248),
- «Passér» (se § 227),
- «Varsom», når signalet er bevoktet (se §§ 225 og 237),
- "Kjør fram forbi middel" og "Kryssende tog er kommet" (se § 231),
- «Avgang» («A-signal», se § 267)
- «Stopp» (se § 305),
- «Ingen avstigning» (se § 307),
- som ikke straks kan lystres.

Signal 81 «Bremsér på»,**2 korte støt: «— —»**

gis når lokomotivføreren finner at konduktørbetjeningen/skiftebetjeningen må bremse toget/skiftet.

Hvis signalet gjentas, skal det bremses sterkere.

Signaler på lokomotiv og tog.

§ 311.

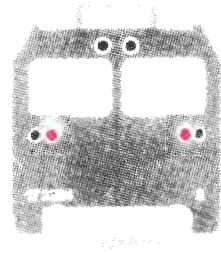
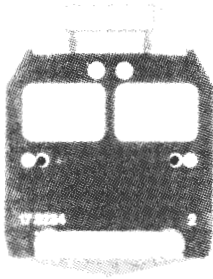
Forlamper og baklamper.

Lokomotiv (se § 18) skal være utstyrt med «Forlamper» og «Baklamper» som bestemt nedenfor:

Signal 90 «Forlamper».

Både dag- og nattsignal.

1 eller flere øvre lamper og 2 nedre lamper som viser hvitt lys framover.



Signal 91 «Baklamper».

Både dag- og nattsignal.

2 lamper som viser rødt lys bakover.

1. **Signal 90** skal føres i følgende tilfelle:

- på lokomotiv som går forrest i tog,
- på lokomotiv som går alene,
- når lokomotiv skyver vognene, skal signal 90 føres på forreste vogn.

Hvis toget ikke har lamper som kan vise hvitt lys framover i kjøretretningen når lokomotivet skyver vognene, skal toget i stedet føre signal 91 «Baklamper» eller signal 95 «Sluttsignal» på forreste ende av forreste vogn, slik at det vises rødt lys framover i kjøretretningen.

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

2. **Signal 91** skal føres i følgende tilfelle:

- på lokomotiv som går alene som tog.
Hvis motorvogn ikke er utstyrt med baklamper, skal den i stedet føre signal 95 «Sluttsignal».
 - på lokomotiv som skyver vognene. Signalet føres i den enden av lokomotivet hvor toget slutter.
3. Under bevegelser som foretas på stasjon eller under dekning av signal «Stopp» på linjen, byttes ikke lampene om etter som bevegelsesretningen skifter.
4. Lokomotiv kan under skifting på stasjon bruke bare 2 lamper (nedre) med hvitt lys, både foran og bak.
5. Ved demping av frontlys på lokomotiv, tillates kjøring med bare de to nedre lys tent, se forøvrig trykk 405.5.

§ 312–313. (Reservennummer.)

§ 314.

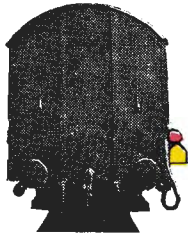
Sluttsignal.

Tog skal føre «Sluttsignal», satt opp på siste vogns bakre ende, på høyre side:

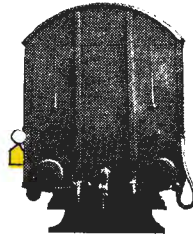
Signal 95 «Sluttsignal».

1 lampe som har **gul** eller **gul og rød farge** og som viser **rødt lys bakover** og **hvitt lys framover** i kjøreretningen. Lyset kan være fast eller blinklys.

Bakfra:



Forfra:



Lampen kan være sløkt om dagen hvis den allikevel kan ses tydelig.

1. Dersom det ikke er holder for sluttsignal på siden av vognen, kan signalet henges bak.

Istedenfor 1 lampe på høyre side kan det nyttes 1 lampe på hver side av vognen, f.eks. hvis vognen har faste sluttsignallamper.

Faste sluttsignallamper skal ha nøytral farge (f.eks. vognens farge) og gjelder som sluttsignal bare når de er tent.

2. Istedenfor sluttsignal kan toget føre signal 91 «Baklamper».
3. Sluttsignal skal føres på siste vogn, selv om toget har hjelpelokomotiv.
Når lokomotiv eller skinnetraktor framføres uvirksom bakerst i tog, skal sluttsignalet føres på dette/denne.
4. Om signaler på tog når lokomotivet går bakerst og skyver vognene, se § 311.

§ 315–318. (Reservennummer

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

§ 319.

Signaler på skinnetraktor og tung motortralle.

Skinnetraktor og tung motortralle skal føre signaler som bestemt for lokomotiv. Enkelte skinnetraktorer er utstyrt med bare 2 forlamper.

Når skinnetraktor (baneavdelingens arbeidsmaskiner) kjøres etter bestemmelsene i trykk 405.1 art. 149, skal skinnetraktoren føre signal 2 b.

Om sluttsignal på skinnetraktor når den framføres uvirksom bakerst i tog, se § 314 pkt. 3.

§ 320–324. (Reservennummer.)

§ 325.

Signaler på persontralle og på arbeidstralle.

1. Persontralle skal (på enkeltsporet strekning) føre følgende signaler:

Dagsignal: **Rødt signalflegg.**

Nattsignal: **Signallampe** som viser **rødt lys** både **framover** og **bakover**. (Dessuten om det trengs, hvitt kjørellys framover.)

2. Arbeidstralle skal føre følgende signaler:

På **enkeltsporet** strekning.

Samme signaler som bestemt for persontralle.

På **dobbeltsporet** 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.

3. Når arbeidstralle på linjen ikke kan fjernes fra sporet i rett tid, skal det, for den strekning som arbeidstrallen skal kjøre på og i tilfelle gjøres opphold på, settes opp signal «Stopp» som bestemt i § 236.



Tjenesteskriver utgitt av Norges Statsbaner
Hovedkontoret

Sikkerhetsreglement

(Sir.)

Rettelsesblad nr. 12.

Gjelder f.o.m. 1. september 1991.

Følgende rettelser foretas:

- Side 9, i innholdsfortegnelsen rettes etter § 234 side "101" til "100".
- » 10, i innholdsfortegnelsen strykes "Signalering med signalfløyte" og § 235.
 - » 11, i innholdsfortegnelsen rettes etter § 310 side "169" til "170".
 - » 15, § 15 pkt. 5, 3. avsnitt etter strekpunktene:
"Kontrollåst sporveksel med kontrollås" rettes til "Kontrollåst sporveksel er sporveksel med kontrollås".
 - » 23, § 41 pkt. 9: "og for stasjon som har enkelt sikringsanlegg (□)" strykes.
 - » 57, § 130 pkt. 5: "pkt. 3 c og § 131" rettes til "pkt. 3 c og § 131, og trykk 405.1".
 - » 69, § 149: Etter pkt. 6 tilføyes "Om kjøring med arbeidstog med flere aggregater samtidig, se også trykk 405.1".
 - » 86, § 215: "med mindre det samtidig vises signal som betegner at stasjonen ikke er betjent (se § 255)" strykes.
 - » 112, § 248 pkt. 3, 2. avsnitt: "stopp på signal for påstigning" rettes til "stopp om det trengs for påstigning (x eller xp)".
 - » 122, § 256, pkt. 3: "innkjørsignalapparat" rettes til "enkelt innkjørsignalapparat" (2 steder).
 - » 127, § 259, 1. avsnitt: "automatisk linjeblokk" rettes til "linjeblokk".
 - » 138, § 273 pkt. 7: "(se § 257 pkt. 8)" rettes til "(se § 257 pkt. 10)".
 - » 170, § 310, under signal 80, 8. strekpunkt: "Kryssende tog kommer" rettes til "Kryssende tog er kommet".
 - » 171, § 310, under signal 83 pkt. 1: "og stoppested" strykes.

Sidene 27-28, 61-66, 93-94 og 99-102 byttes ut med vedlagte nye sider.



§ 49.

Tog uten rute.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 105.)

1. Tog som det vanskelig kan settes opp rute for, f.eks. sporrensertog og andre arbeidstog, løslokomotiv, inspeksjonstog, tung motortralle og visse kipp tog, kan etter ordre fra toglederen kjøres uten rute.

Tog som kjøres uten rute, kan ikke ta med reisende. Unntak kan gjøres av regionsjefen/toglederen (se § 138).

2. Ordren skal inneholde:
 - a. Ukedag og dato for kjøringen.
 - b. Togslag og togets nummer og/eller bokstav.
 - c. Hvilken strekning toget skal kjøre, og avgangstid fra utgangsstasjonen.
 - d. At toget kjøres etter Sir. § 49.
 - e. Hvilke stasjoner som ikke er betjent.
 - f. Om lokomotivfører er togfører.

For kipp tog, arbeidstog og løslokomotiv kan det i stedet for avgangstid angis mellom hvilke tog (som kjøres etter rute) toget skal kjøre.

3. Ordren sendes til de stasjonene som berøres av kjøringen, og til togbetjeningen i ekstratoget (se trykk 405.1 art. 40).
4. På strekning uten linjeblokk skal togekspeditøren fylle ut kjøresedel (blankett 001.551.20), som leveres togføreren og lokomotivføreren (i tilfelle gjennom togføreren). Kjøreseddelen må ikke leveres før alt er klart for togets avgang, men tillater allikevel ikke toget å kjøre fra stasjonen før avgangsordre og/eller avgangssignal er gitt.
5. På strekning uten linjeblokk, eller hvis linjeblokken ikke er virksom, skal togekspeditøren, før avgangsmelding sendes, sende forespørsel om klar linje (se § 133).
6. På strekning med virksom linjeblokk skal togekspeditøren, umiddelbart før toget går/passerer, underrette nærmeste fremadliggende betjente stasjon slik:

”Tog går fra nå.”

Togekspeditøren skal også underrette nærmeste fremadliggende betjente stasjon når tog uten rute, som kjøres fast (etter ordre i rutebok eller rutesirkulære) blir forsinket, slik at togrekkefølgen endres (av hensyn til sporbruk).

7. Kryssing- og forbikjøringstasjoner for tog som kjøres uten rute, fastsettes av togekspeditørene på vedkommende stasjoner. Har strekningen ikke virksom linjeblokk, skal togene underrettes slik:

- a. Har det kryssende toget fast stopp eller stopp om det trengs (x eller xp), eller det kjører uten rute, skal togekspeditøren gi togbetjeningen i togene ordre om kryssingen. Ordren kan gis muntlig etter at toget er kommet inn på stasjonen. Hvis det er grunn til særlig forsiktighet, kan togbetjeningen underrettes på forhånd (se pkt. b).
- b. Har det kryssende toget etter ruten ikke fast stopp eller stopp om det trengs (x eller xp), skal togbetjeningen underrettes om kryssingen på forhånd. Togeekspeditøren på kryssingstasjonen sender da 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 levere ordren til togbetjeningen, og togføreren skal kvittere for den. Togeekspeditøren sender deretter slikt telegram til kryssingstasjonen:

”Togbetjeningen i tog har fått ordre om kryssing med ekstratog uten rute i

Har det ikke vært mulig å underrette togbetjeningen på forhånd, eller det ikke er mottatt telegram fra underretningstasjonen om at togbetjeningen har fått ordren, skal det ikke vises innkjørsignal for toget før det toget som kjøres uten rute er kommet og har stoppet på stasjonen, med mindre lokomotivføreren gir signal ”Beredt” (se § 310).

Vises innkjørsignal med håndsignal, skal togbetjeningen i det toget som kjøres etter rute alltid underrettes på forhånd. Er telegram fra underretningstasjonen ikke mottatt, skal det vises signal ”Stopp” ved innkjørsignalstedet og lokomotivføreren underrettes om kryssingen der.

- c. Når tog uten rute skal krysse eller kjøres forbi av (kjøre forbi) tog som kjøres etter rute på stasjon som etter ruten ikke er betjent, skal togleder alltid først sende ordre om at stasjonen skal være betjent for det toget som kjører etter rute.

- c. Toglederen kan underrette togbetjeningen på forhånd ved å adressere ordren til togekspeditøren og togbetjeningen på en foranliggende stasjon (underretningstasjon). Togeekspeditøren på underretningstasjonen skal levere ordren til togbetjeningen, og togføreren skal kvittere for den. Togeekspeditøren sender deretter slikt telegram til kryssingstasjonen:

”Togbetjeningen i tog har fått ordre om kryssing med tog i

Er telegram fra underretningstasjonen ikke mottatt, skal togekspeditøren på den nye kryssingstasjonen forvise seg om at toget har fått ordren, eller overlevere den.

2. Når kryssingen blir lagt til en betjent stasjon der det toget som skal holdes tilbake, etter ruten verken stopper fast eller om det trengs (x eller xp).

I tillegg til bestemmelsene i pkt. 1 gjelder:

- a. Har toglederen ikke underrettet togbetjeningen i det toget som skal holdes tilbake på forhånd, eller telegram fra underretningstasjonen ikke er mottatt, skal det ikke vises innkjørsignal på den nye kryssingstasjonen for det toget som skal holdes tilbake (som er forsinket), før det andre toget er kommet (og har stoppet på stasjonen), med mindre lokomotivføreren gir signal ”Beredt” (se § 310).
- b. Vises innkjørsignal med håndsignal, skal togbetjeningen i det toget som skal holdes tilbake alltid underrettes på forhånd.

Er telegram fra underretningstasjonen ikke mottatt, skal det vises signal ”Stopp” ved innkjørsignalstedet og lokomotivføreren skal underrettes om kryssingen.

Har det ikke vært mulig å underrette togbetjeningen i det toget som skal holdes tilbake på forhånd, 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.

I tillegg til bestemmelsene i pkt. 1 og 2 gjelder:

- a. Stasjonen skal være betjent uten annen særlig ordre.
- b. Togbetjeningen i det toget som skal holdes tilbake skal alltid underrettes på forhånd.

På dobbeltsporet strekning med tilstøtende enkeltspor.

4. Når tog som etter ruten skal møtes på en dobbeltsporet strekning skal krysse på en stasjon på en tilstøtende enkeltsporet strekning, blir stasjonen mellom de 2 strekningene å betrakte som opprinnelig kryssingstasjon.
5. Når tog som etter ruten skal krysse på en enkeltsporet strekning i stedet skal møtes på en tilstøtende dobbeltsporet strekning, skal stasjonen mellom strekningene betraktes som ny kryssingstasjon.

Hvis togene også skal kjøre over en tilstøtende enkeltsporstrekning på den andre siden av dobbeltsporstrekningen, betraktes begge stasjonene mellom enkeltsporet og dobbeltsporet strekning som nye kryssingstasjoner.

6. Når kryssing mellom tog som kjører over 2 enkeltsporede strekninger med en mellomliggende dobbeltsporet strekning, blir lagt fra en stasjon på den ene til en stasjon på den andre enkeltsporede strekningen, gjelder bestemmelsen for kryssingsforandring på enkeltsporet strekning.
7. Når tog som kjører over 2 dobbeltsporede strekninger med en mellomliggende enkeltsporet strekning, og som etter ruten skal møtes på den ene dobbeltsporede strekningen, i stedet skal møtes på den andre dobbeltsporede strekningen, skal begge stasjonene mellom enkeltsporet og dobbeltsporet strekning betraktes henholdsvis som den opprinnelige og som den nye kryssingstasjonen (henholdsvis nye kryssingstasjoner, se pkt. 5).

§ 137.

Endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning.

(Vedr. fjernstyring, se også Bilag 1 art. 124.)

1. Når rekkefølgen mellom tog som kjører i samme retning må endres, skal toglederen sende slik ordre (TBX) til togekspeditøren på de stasjonene som berøres av endringen og til togbetjeningen i vedkommende tog:

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

Unntak: Ordren fordeles ikke til togbetjeningen når ordren bare gjelder strekning med virksom linjeblokk og på dobbeltsporet strekning, selv om linjeblokken ikke er virksom.

2. På den stasjonen der den endrede rekkefølgen begynner, erkjennes toglederens ordre slik:

”Tog kjører etter tog(ene) fra til”

Togekspeditøren skal levere ordren til togbetjeningen i begge (alle) vedkommende tog hvis togbetjeningen ikke er underrettet på forhånd (se pkt. 3).

3. Toglederen kan underrette togbetjeningen på forhånd ved å sende ordren til togekspeditøren og togbetjeningen i vedkommende tog på en foranliggende stasjon (underretningstasjon) der toget stopper. Toge-kspeditøren på underretningstasjonen skal levere ordren til togbetjeningen og sende slikt telegram til den stasjonen der den endrede rekkefølgen begynner:

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

4. Hvis ordren gjelder fra stasjon og/eller til stasjon som ikke er betjent, skal stasjonen være betjent for vedkommende tog uten annen ordre.

§ 138.

Om kjøring av ekstratog.

1. Ekstratog må ikke kjøres uten at det foreligger ordre om det (se § 40).
2. Ekstratog med reisende må ikke kjøres uten at det foreligger rute for toget.
Andre ekstratog må ikke kjøres uten at det foreligger rute eller ordre om kjøring i henhold til § 49.
3. I særlige tilfeller kan regionsjefen/toglederen fravike bestemmelsene i pkt. 1 og 2.

4. Hvis ekstratog på enkeltsporet strekning helt unntaksvis må kjøre fra betjent stasjon (eller fra betjent nabostasjon), tidligere enn 1 time etter at ordren om kjøringen er mottatt, skal lokomotivføreren i ekstratoget gis melding om at linje-/elektropersonalet på vedkommende strekning ikke er kjent med kjøringen, før toget kjører inn på strekningen. Togekspeditøren på vedkommende stasjon er ansvarlig for at slik melding blir gitt, om nødvendig telegrafisk gjennom en foranliggende stasjon. I tilfelle bør om mulig velges en stasjon der toget etter ruten stopper. Slik melding til lokomotivføreren skal alltid gis skriftlig, og lokomotivføreren skal kvittere for denne. Når slik melding er mottatt skal toget, på vedkommende strekning, ikke kjøre med større hastighet enn at det kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet, høyst 40 km/h. Toget må framføres med skjerpet oppmerksomhet fra lokomotivbetjeningens side, særlig over uoversiktlige strekninger, for i tilfelle å kunne stoppe hurtigst mulig.

På hverdager (mandag-fredag) i tidsrommet fra kl. 18.00 til kl. 6.00, og på lørdager og helligdager, bortfaller meldingen til lokomotivføreren, unntatt på strekning der det utføres arbeid eller visitasjon på linjen i nevnte tidsrom.

Ansvarshavende skal sørge for at det blir gitt beskjed til vedkommende stasjoner om slik tjenestegjøring. Om hyppig bruk av lokomotivfløyten, se § 186.

5. På dobbeltsporet strekning må linje- og elektropersonalet være forberedt på at det til enhver tid kan ventes tog på begge spor. Ekstratog kan kjøre uten å sette ned kjørehastigheten. Arbeider kan bare igangsettes på særskilt ordre.

§ 139.

Kjøring av hjelpelokomotiv og kipp tog.

1. På strekninger med linjeblokk skal hjelpelokomotiv/kipptog ikke kjøre tilbake fra sted på linjen hvis det fra siste betjente stasjon og fram til vedkommende sted har kjørt forbi blokksignal eller hovedsignal ved ikke betjent stasjon.

Må hjelpelokomotiv uforutsett kjøre tilbake fra sted på linjen, skal togføreren innhente tillatelse fra togekspeditøren på nærmest bakenforliggende stasjon.

2. Når hjelpelokomotiv skal kjøre tilbake fra fastsatt sted på linjen uten å kjøre fram til første betjente stasjon, og ordren skal sendes telegrafisk, skal toglederen/togekspeditøren på stasjoner som har fullmakt til det, sende slikt telegram (TPS) til de betjente stasjonene som berøres av kjøringen:

"...dag / (ukedag og dato) har tog hjelpelokomotiv fra til km mellom og Hjelpelokomotivet kjører straks tilbake til"

Togekspeditøren på utgangstasjonen for hjelpelokomotivet skal fordele ordren også til lokomotivføreren på hjelpelokomotivet og til togbetjeningen i det toget som skal ha hjelpelokomotiv. Togbetjeningen i tog som må holdes tilbake inntil hjelpelokomotivet er kommet tilbake, underrettes muntlig.

3. På strekning uten linjeblokk, eller hvis linjeblokken ikke er virksom, skal togekspeditøren, når hjelpelokomotivet er kommet tilbake til utgangstasjonen, sende slik melding til fremadliggende betjente stasjon:

"Tog 's hjelpelokomotiv er kommet inn her."

Den fremadliggende betjente stasjonen skal ikke sende ankomstmelding for det toget som har hatt hjelpelokomotiv uten at slik melding er mottatt.

4. Skal hjelpelokomotivet kjøre til nærmeste betjente stasjon eller forbi den, og det skal kjøre tilbake som ekstratog, skal ordren om kjøring eksempelvis lyde:

"...dag / har tog hjelpelokomotiv fra til Hjelpelokomotivet kjører straks tilbake til som ekstratog etter Sir. § 49".

Eller:

"...dag / har tog hjelpelokomotiv fra km til km mellom og Hjelpelokomotivet kjører straks tilbake til og fortsetter derfra til som ekstratog etter Sir. § 49".

Kjører hjelpelokomotivet tilbake fra sted på linjen, sendes melding som bestemt i pkt. 3.

5. Ordre om kjøring av hjelpelokomotiv som ikke skal kjøre tilbake som ekstratog, skal lyde:

”....dag /.... har tog hjelpelokomotiv fra til

Telegrafisk ordre skal ha signal TBD.

Ordren sendes til de betjente stasjonene som berøres av kjøringen. Togekspeditøren på utgangstasjonen for hjelpelokomotivet skal fordele ordren også til lokomotivføreren på hjelpelokomotivet og til togbetjeningen i det toget som skal ha hjelpelokomotiv.

6. Ordre om kjøring av ekstra kipp tog skal eksempelvis lyde:

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

Eller:

”....dag /.... kjøres ekstra kipp tog etter Sir. § 49 fra kl. til km mellom og og snarest tilbake til

Hvis mulig angis også klokkeslett for tilbakekjøringen i ordren.

På strekning uten linjeblokk, eller hvis linjeblokken ikke er virksom, skal togekspeditøren på den stasjonen kipp toget kjører tilbake til, når kipp tog kjører tilbake fra sted på linjen, sende slik melding til nærmeste betjente stasjon på vedkommende strekning:

”Kipp tog er kommet inn her.”

Deretter utveksles ankomstmelding.

§140.

Fullmakt for stasjon til å iverksette kjøring (innstilling) av hjelpelokomotiv, løsløkomotiv og kipp tog.

1. Regionsjefen kan gi stasjon(er) fullmakt til å sette i verk kjøring av/innstille hjelpelokomotiv, løsløkomotiv og kipp tog.

Togekspeditøren disponerer de lokomotivene som er avgitt til slik kjøring, og kan rekvirere lokomotiv fra lokomotivlederen.

§ 227.

Signal 3 "Passér".

Dagsignal:

Nattsignal:

3 e. Grønt signalflegg vist på tvers
av sporet

3 f. Grønt lys fra signallampe ¹⁾.

1. Signalet betyr at toget kan passere stasjonen (se §§ 43 og 122).

Signalet brukes på stasjon som ikke har utkjørhovedsignaler, og vises som regel fra stativ ved vedkommende togspor foran stasjonsbygningen, og som regel på samme side av sporet som denne.

Signalet skal bevoktes av togekspeditøren og må ikke fjernes før hele toget har kjørt forbi signalet.

2. Signalet besvares med signal "Bemerket".
3. Selv om signal "Passér" blir vist, skal toget stoppe hvis det etter ruten eller annen ordre skal stoppe på stasjonen (unntak, se § 122 pkt. 6).
4. Har toget etter ruten stopp om det trengs for påstigning (x eller xp), må signal "Passér" ikke vises før passeringstiden er inne.
5. Signalet må ikke vises før fremadliggende blokkstrekning og utkjørtogveien er klar, og avgangsmelding er sendt og besvart som bestemt.

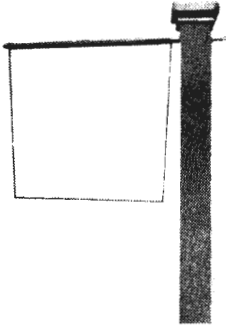
Om signalering for passering av stasjon som har utkjørhovedsignaler, se § 248.

¹⁾ Signalet gis med signallampe med stor lysstyrke, kjennetegnet ved at det er malt et 2 cm bredt rødt bånd rundt lampen.

Signal 4 "Klar linje".

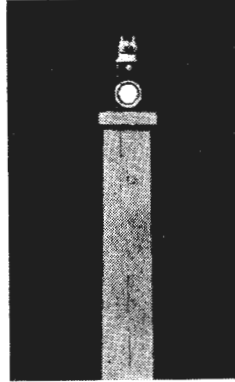
Dagsignal:

- 4 a. Hvitt signalflagg vist på tvers av sporet.**



Nattsignal:

- 4 b. Hvitt lys fra signallampe.**



Signalet betyr at toget kan kjøre videre med den hastigheten som gjelder for strekningen bortenfor signalet.

Signal 9 skal gis til tog som passerer kryssingstasjonen i de tilfeller togbetjeningen p.g.a. forholdene ikke på annen måte vil kunne forvise seg om at kryssende tog er kommet (se § 169).

Signal 9 kan også brukes for tog som stopper, når det er hensiktsmessig.

Signal 8 og 9 skal gis av togekspeditøren og skal besvares med signal "Bemerket".

Håndsignaler for skiftebevegelser.

§ 232.

Signal 1 "Stopp".

Dagsignal:

- 1 k. Signalgiverens armer som holdes vannrett på tvers av sporet.



- 1 a. Rødt signalflagg som holdes stille på tvers av sporet.

1. Signalet betyr at skiftet skal stoppe.
2. Fra materiell som er i bevegelse, kan signal 1 k gis med én arm.
3. Signal "Stopp" kan gis/forsterkes ved 3 støt i signalfløyte, eller muntlig (ordren "Stopp"), også gjennom skifteradio.

Nattsignal:

- 1 l. Hvitt lys fra signallampe som bevegtes hurtig flere ganger fram og tilbake på tvers av sporet.



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

§ 233.

Signal 2 "Varsom".

Dagsignal:

- 2 c. Signalgiverens ene arm (utstrakt) som bevegges vedholdende opp og ned på tvers av sporet.



Nattsignal:

- 2 d. Lysblink med hvitt lys fra signallampe.



1. Signalet betyr at hastigheten skal settes ned så lenge signalet gis, og være uendret til det gis signal igjen.
2. Signal "Varsom" kan gis muntlig (ordren "Varsom"), også gjennom skifteradio.

§ 234.

Signal 10 "Kjør fram".

Dagsignal:

- 10 a. Signalgiverens ene arm som føres rett opp, og deretter slik at hånden beskriver en bue ut og ned på tvers av sporet i retning fra skiftet.



Nattsignal:

- 10 b. Hvitt lys fra signallampe som føres rett opp, og deretter slik at lyset beskriver en bue ut og ned på tvers av sporet i retning fra skiftet.

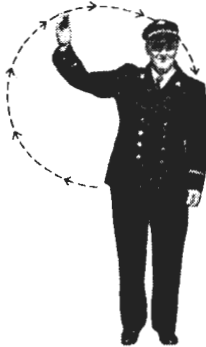


1. Signalet betyr at skiftet skal kjøre i retning **fra** signalet.
2. Signal "Kjør fram" kan gis/forsterkes ved 1 støt i signalfløyte, eller **muntlig** (ordren "Kjør fram"), også gjennom skifteradio. Ordren "Kjør fram" betyr at lokomotivet skal trekke vognene.

Signal 11 "Bakk".

Dagsignal:

- 11 a. Signalgiverens ene arm som beveges slik at hånden beskriver en **bue opp og inn** på tvers av sporet i retning **mot** skiftet.



Nattsignal:

- 11 b. Hvitt lys fra signallampe som beveges i en **bue opp og inn** på tvers av sporet i retning **mot** skiftet.



1. Signalet betyr at skiftet skal kjøre i retning **mot** signalet.
2. Ved **renn** gis signal "Bakk" med en hurtig bevegelse med armen.
3. Signal "Bakk" kan gis/forsterkes ved 2 støt i signalfløyte, eller **muntlig** (ordrene "Bakk"/"Renn"), også gjennom skifteradio. Ordrene "Bakk" og "Renn" betyr at lokomotivet skal skyve vognene.

I tillegg til muntlig ordre "Kjør fram" eller "Bakk", kan angis omtrentlig lengde i meter eller antall vognlengder for skiftebevegelsen.

Hvis det ved muntlig ordregiving er vanskelig for lokomotivføreren å avgjøre hvilken retning skiftet skal kjøre (f.eks. når lokomotivet står i midten av en vognrekke), kan signalgiveren, i tillegg til ordren, angi kjøreretningen (f.eks. "Kjør i retning sporveksel 1" osv.).

Når skiftet ikke straks kan settes i gang etter signal "Kjør fram" eller "Bakk", skal lokomotivføreren svare med signal "Bemerket", eller med et vink med hånden.

§ 235. (Reservennummer.)

Håndsignaler på linjen.

§ 236.

Signal 1 "Stopp".

Signal "Stopp" skal gis ved

- signal 1 a (dagsignal),
- signal 1 b (nattsignal),

og skal alltid brukes:

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

Signalet skal settes opp på begge sider av farepunktet (unntak, se pkt. 7).

Signalet skal så vidt mulig være bevoktet når tog kommer (se §§ 67 og 80).

