

404.1

Trykk nr. 404.1

Trykt i oktober 1964

**Tjenesteforskrifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedstyret**



**Forskrifter for
TOGMELDINGSTJENESTEN**

2. utgave

Gjelder fra og med 1. 11. 1964

Fra samme dato oppheves:

Trykk nr. 404.1 av februar 1957

S-sirk. 498

Liste over rettelsesblad.

Rettelsesbladet skal etter foretatt komplettering av trykket registreres her.

Rettelsesblad			Rettelsesblad		
nr.	Innført		nr.	Innført	
	den	av		den	av
		Merknad			Merknad
1	10.10.83	May 1.12.81	16		
2	6.12.85	" 15.12.85	17		
3			18		
4			19		
5			20		
6			21		
7			22		
8			23		
9			24		
10			25		
11			26		
12			27		
13			28		
14			29		
15			30		

Trykk nr. 404.1 deles ut til:

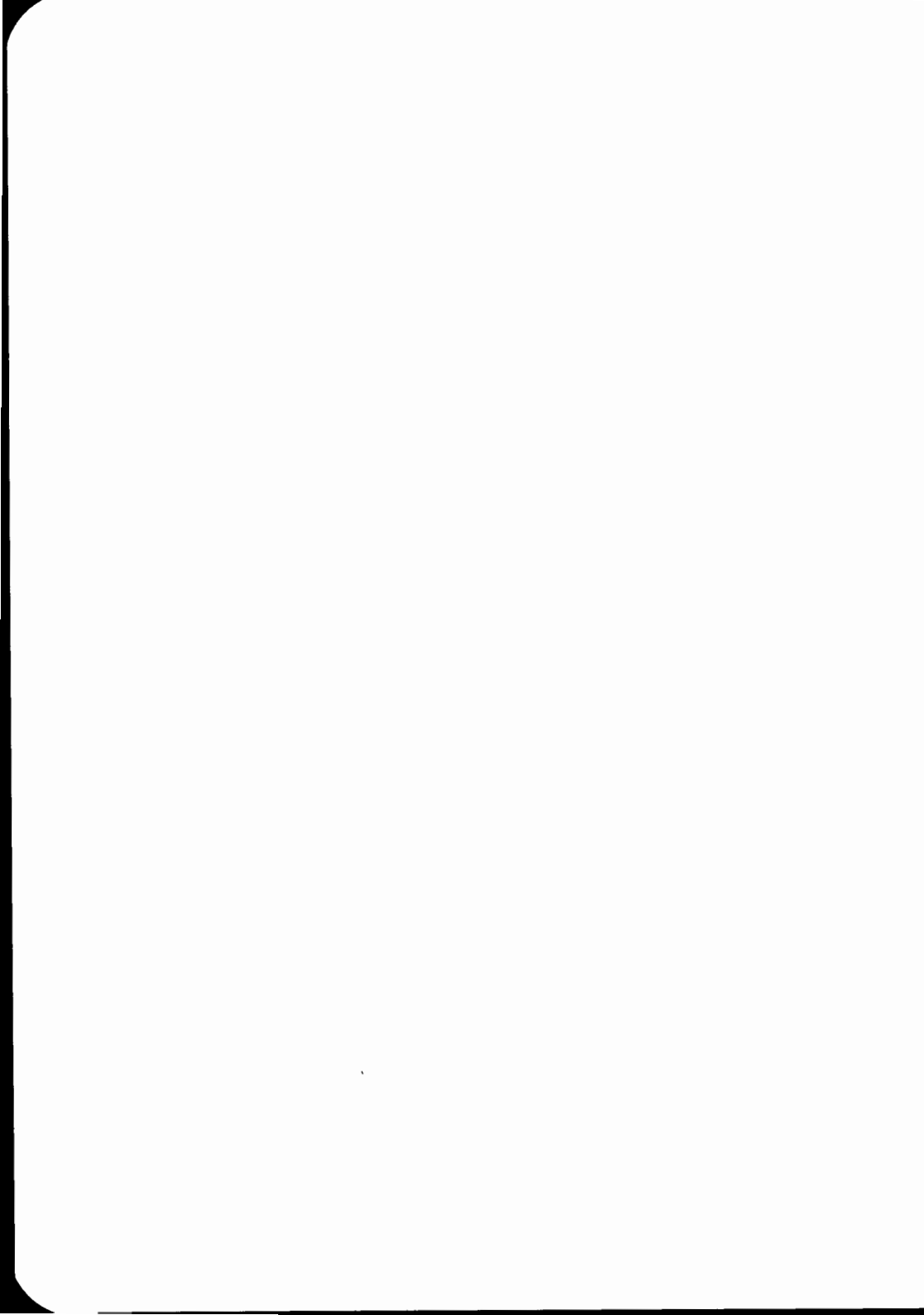
Innvendig stasjonspersonale.

Vedk. elektropersonale.

Adm.

I N N H O L D

	Art. nr.
Togmeldinger og bruk av togmeldingsapparater	1
Alminnelige bestemmelser	1.1—1.4
Ansvaret for togmeldinger	1.5
Togmeldingsbok	1.6
Kontrollmiddel på togmeldingsapparater	1.7
Ekspedisjon av togmeldinger på strekning med linjeblokk ...	2
Alminnelige bestemmelser	2.1
Når linjeblokken er virksom	2.2
Når linjeblokken ikke er virksom	2.3
Ekspedisjon av togmeldinger på signaltelegraf	3
Signaler for togmeldinger	3.1—3.12
Signaler for alminnelige meldinger	3.13—3.14
Ekspedisjon av togmeldinger på togmeldingstelefon	4
Beskrivelse av togmeldingstelefonen	4.1
Bruk av togmeldingstelefonen	4.2
Ekspedisjon av togmeldinger på alminnelig telefon	5
Framgangsmåte når det ikke fås ekspedert togmeldinger ...	6
Ekspedisjon av togmeldinger på forlenget blokkstrekning med elektrisk kontroll	7
Stasjoner som skal være ubetjent	7.1
Melding av tog mellom de betjente stasjoner	7.2
Når en ubetjent stasjon igjen skal være betjent	7.3
Ekspedisjon av togmeldinger på forlenget blokkstrekning uten linjeblokkering eller elektrisk kontroll	8
Melding om forsinket tog	9
Behandling av signaltelegrafen	10
Regulering av signalklokken	10.1
Feil ved signaltelegrafen	10.2



1. Togmeldinger og bruk av togmeldingsapparater.

1. Banestrekningene inndeles m. h. t. togs framføring i *blokkstrekninger* (togmeldingsstrekninger). Se Sir. §§ 9 og 130.

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

For å oppnå denne sikkerhet, må togene meldes mellom de betjente stasjoner. (For strekning med linjeblokk, se art. 2.)

Unntak fra disse regler kan dog i særlige tilfelle gjøres av distrikt-sjefen. Se Sir. §§ 130 pkt. 5 og 134.

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

På strekninger som er utstyrt med signaltelegraf eller togmeldingstelefon, skal denne i alminnelighet brukes til togmeldinger. For strekninger med linjeblokk, se art. 2. Hvis man ikke har linjeblokk, signaltelegraf eller togmeldingstelefon, skal alminnelig telefon brukes for togmeldinger. Er linjeblokk, signaltelegraf eller togmeldingstelefon i ustand, skjer togmelding på alminnelig telefon.

4. Når en stasjon har mottatt tilfredsstillende svar på avgangsmelding for et tog, er blokkstrekningen derved frigitt (disponert) for dette tog, men sperret for alle andre tog (om unntak se Sir. § 130 pkt. 5).

5. *Ansvar for togmeldinger.*

Ansvar for riktig ekspedisjon av togmeldinger, herunder føring av togmeldingsbok, påhviler togekspeditøren eller den tjenestemann som er særskilt beordret til å sende og motta togmeldinger (se art. 3.2).

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

6. *Togmeldingsbok.*

Enhver sendt og mottatt togmelding skal straks føres inn i en dertil bestemt bok, *Togmeldingsbok* (blankett 662 a, b, c). Togmeldingsboka skal alltid vise om en blokkstrekning er frigitt for tog og i tilfelle hvilket, eller om den er sperret. Togmeldingsboka skal føres med nøyaktighet,

slik at den til enhver tid viser når avgangs- og ankomstmeldinger er utvekslet og når togene er kommet og gått eller passert. Innføringen skal foretas *umiddelbart* etter at hver enkelt melding er utvekslet og snarest mulig etter at et tog er kommet, gått eller passert.

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

Togmeldingsboka skal oppbevares ved stasjonen i 3 år.

7. *Kontrollmiddel på togmeldingsapparater.*

Når en blokkstrekning er sperret, skal det som synlig tegn på dette festes bestemt rødfarget kontrollmiddel på togmeldingsapparatet (herunder blokkapparat, telefonapparat). Dette kontrollmiddel skal brukes i følgende tilfelle:

1. Når signal D er sendt eller mottatt (Sir. § 135).
2. Når linjebrudd er oppdaget eller satt i verk (Sir. §§ 75 og 77).
3. Når vogner er ført ut på linjen (Sir. § 78).
4. Når det kjøres kiptog eller hjelpelok. som ikke skal kjøre fram til nærmeste betjente stasjon (Sir. § 139 og trykk 405.1 art. 138).
5. Når arbeidstog disponerer en strekning (Sir. § 149).
6. Ved tilsyn av sporveksel på linjen (trykk 405.1 art. 72).

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

For øvrig skal det ikke brukes kontrollmiddel på togmeldingsapparater.

2. **Ekspedisjon av togmeldinger på strekning med linjeblokk.**

1. For blokkstrekninger utstyrt med linjeblokk foregår togmeldinger ved hjelp av denne, og tog ekspederes og framføres etter etterfølgende bestemmelser og mulig særlig instruks.

2. *Når linjeblokk og hovedsignaler for vedkommende hovedspor og kjøreretning er i orden og virksom.*

I togmeldingsboka noteres for vedkommende tog og blokkstrekning bare togets ankomst- og avgangstid.

3. *Togmeldinger når linjeblokken ikke er i orden eller virksom.*

Når linjeblokken ikke er virksom, eller

ved feil på linjeblokken som gjør at hovedsignalene ikke kan vise kjø, eller

når et utkjørhovedsignal er i ustand slik at det ikke kan vise kjø,

kan linjeblokken ikke brukes for togmeldinger. (Det samme gjelder hvis det på strekningen er ubetjent(e) stasjon(er) med linjeblokkapparat og dette for anledningen ikke gjennomkoples etter særskilt ordre og instruks.)

Togmeldinger skal da utveksles mellom de betjente stasjoner i samsvarende med bestemmelsene i etterfølgende art. 3—5.

I forbindelse med melding på signaltelegraf — hvis slik has — skal da også anvendes forespørsel om klar linje etter bestemmelsene i Sir. § 133.

Togene skal videre framføres fra betjent stasjon til betjent stasjon på skriftlig kjøreordre:

«Klart for tog til innkj.hovedsignal ved stasjon forbi hovedsignal(ene) ved blokkpostene og eller de ubetjente stasjonene ved

Forsiktig kjøring.» (Blankett 669c.)

På samme måte skal det forholdes hvis tog skal kjøre ut på blokkstrekning som er utstyrt med linjeblokk fra et spor (på stasjon) som ikke er satt i avhengighet til utkjørhovedsignal (ikke togspor).

Hvis sporisolering er anordnet mellom stasjonene og det er anledning til å kontrollere av sportransparent eller kontrollampe at strekningen er fri for rullende materiell, skal slik kontroll utføres før avgangsmelding sendes og besvares.

Før avgangsmelding sendes for det tog som *først* skal benytte blokkstrekningen etter at feilen er oppstått, skal ankomstmelding for det tog som *sist* har benyttet blokkstrekningen utveksles mellom de 2 stasjoner som begrenser blokkstrekningen. Har de 2 tog samme kjøretning, må i tilfelle nabostasjonen avkreves slik ankomstmelding. Har de 2 tog motsatt kjøretning (og benytter samme hovedspor), skal nabostasjonen, før ankomstmelding sendes, om nødvendig gjøres merksam på at det er feil ved linjeblokken.

Når linjeblokken igjen er i orden, må det tog som deretter *først* skal benytte blokkstrekningen, ikke sendes før ankomstmelding er utvekslet for det tog som *sist* benyttet blokkstrekningen.

Disse meldinger anføres på vanlig måte med klokkeslett i togmeldingsboka.

På strekning med automatisk linjeblokk forlenges blokkstrekningene midlertidig uten særskilt ordre fra distriktsjefen udelt forbi vedkommende blokkposter og ubetjente stasjoner når linjeblokken ikke er virksom.

3. Ekspedisjon av togmeldinger på signaltelegraf.

1. Følgende klokkesignaler brukes:

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

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

2. *Hvem som kan ekspedere togmeldinger.*

Togmeldinger skal som regel ekspederes av togekspeditøren med følgende unntak:

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

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

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

Signal E skal utveksles mellom togekspeditørene personlig.

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

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

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

3. Signaltelegrafen må ikke brukes for andre meldinger eller på annen måte enn foreskrevet i denne artikkel.

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

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

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

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

6. Signalene B og C skal alltid sendes 2 ganger og besvares hver gang med 2 slag, slik at man etter å ha mottatt 2 slag som svar på første del av meldingen, gjentar signalet og ikke anser meldingen mottatt av vedkommende stasjon før svaret på annen del av meldingen også er innløpt, se pkt. 9 og 10.

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

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

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

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

8. *Signal A — 0—0000—0 — kontrollsignal* (6 slag med dobbelt opphold etter første og femte slag), sendes av den stasjon som mottar avgangsmelding på telefon over forlenget blokkstrekning med signaltelegraf eller togmeldingstelefon, se art. 7.

På forlengede blokkstrekninger hvor det har vært skiftet på sidespor som har sporveksel med A-låsing, brukes A-signalet også før utveksling av *ankomstmelding* på telefonen, se trykk 405.2 art. 69.

9. *Signal B — 00—00 — avgangsmelding* (4 slag med dobbelt opphold etter de to første slag) skal sendes av togekspeditøren egenhendig hvis ikke distriktsjefen har fritatt ham for det. Signalet sendes til fremadliggende stasjon like før togs avgang. Før signalet sendes, må togekspeditøren i de tilfelle som er nevnt i Sir. § 133 ha sendt forespørsel om klar linje.

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

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

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

Unntak:

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

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

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

Den tjenestemann som sender eller tar imot signal D, skal foruten å notere klokkeslettet i vedkommende rubrikk i togmeldingsboka, også skrive følgende i merknadsrubrikken:

«D sendt av (vedkommendes navn)» eller «D mottatt av (vedkommendes navn)».

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

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

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

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

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

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

Signalet kan sendes over kortere strekninger fra stasjon til stasjon.

4. Ekspedisjon av togmeldinger på togmeldingstelefon.

1. *Beskrivelse.*

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

Togmeldingstelefonen kan også nyttes for samtaler, for ekspedisjon av korte telegrammer og for ekspedisjon av togmeldinger på alminnelig telefon i samsvar med art. 5 i det tilfelle som er nevnt i pkt. 2 e.

Togmeldingsutstyret består av:

Et telefonapparat.

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

Ekstraklokker med roterende skive eller pendel.

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

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

Hver trykknapp og ringeklokke har skilt med nabostasjonens navn på.

2. *Bruk.*

a. For togmeldinger på togmeldingstelefon gjelder de alminnelige regler for ekspedisjon av signaler på signaltelegrafen, og de samme klokkesignaler brukes (se art. 3).

Togmeldingsbokas plass skal være umiddelbart ved telefonapparatet.

b. Togmeldinger på togmeldingstelefon sendes slik:

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

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

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

c. Togmeldingstelefonen kan gjennomkoples ved hjelp av koplevendere etter samme framgangsmåte som ved signaltelegraf. Man oppnår også den samme elektriske kontroll av sporvekslene på de gjennomkoblede stasjoner.

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

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

e. Inntreffer feil slik at togmeldingssignaler ikke oppfattes helt tydelig og sikkert, må togmeldinger sendes i samsvar med art. 5.

5. Ekspedisjon av togmeldinger på alminnelig telefon.

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

Meldingen gis slik form:

Avgangsmelding:

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

Ankomstmelding:

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

Hvis linjen er klar, besvares avgangsmeldingen med:

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

I motsatt fall svares med «nei» og opplysning om grunnen til dette samt egen signatur.

Ankomstmelding besvares med «rett» og egen signatur.

For øvrig gjelder bestemmelsene om B- og C-signalene på signaltelegraf, i den utstrekning de kan anvendes, også når avgangs- og ankomstmelding ekspederes på telefon.

2. Hvis telefonen er opptatt på grunn av samtale eller med ekspedisjon av telegram med lavere signal når togmelding skal sendes, avbrytes for avgangsmelding med NTX og for ankomstmelding med NT.

6. Framgangsmåte når det ikke fås ekspedert togmeldinger.

Når togmeldinger på grunn av at signaltelegrafene eller telefonen er i uorden, eller av annen årsak ikke kan fås ekspedert forholdes det etter bestemmelsene i Sir. § 134.

7. Ekspedisjon av togmeldinger på forlenget blokkstrekning med elektrisk kontroll gjennom signaltelegraf eller togmeldingstelefon.

1. Ved stasjoner som skal være ubetjent, skal togekspeditøren visitere stasjonens togspor og sporveksler m. v. i samsvar med bestemmelsene i Sir. § 98 pkt. b.

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

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

Togekspeditøren skal deretter snarest mulig sende slik melding til nærmeste stasjon på hver side som skal være betjent for de tog som egen stasjon ikke skal være betjent for:

«..... stasjon (eventuelt: og underlagte sidespor*) er sikret for gjennomkjøring. Signatur».

De betjente stasjoner svarer med «rett» og signatur.

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

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

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

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

- a. Avgangsmelding sendes på telefonen i samsvar med art. 5.
- b. Den stasjon som mottar meldingen, svarer «vent» og sender A-signalet på signaltelegrafan (togmeldingstelefonen) i retning mot den stasjon som har sendt avgangsmeldingen på telefonen.
- c. Får man riktig svar på A-signalet, har man sikkerhet for at sporvekslene i gjennomkjørtogveien ved mellomliggende ubetjente stasjoner er kontrollåst i riktig stilling. Det samme gjelder de sporveksler på linjen som er underlagt elektrisk kontroll gjennom signaltelegrafan (togmeldingstelefonen). (Sporveksler sikret ved D-lås er som regel *ikke* underlagt elektrisk kontroll.)

Stasjonen svarer så på avgangsmeldingen i samsvar med art. 5.

- d. Får man ikke riktig svar på A-signalet, har man heller ikke den kontroll på sporvekslene som er nevnt i foregående punkt, og avgangsmeldingen skal da ikke besvares på vanlig måte. (Selv om slikt svar — i samsvar med art. 5 — skulle bli gitt, skal det ikke godtas.)

Svaret på avgangsmeldingen skal i dette tilfelle lyde:

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

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

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

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

- f. Ankomstmelding utveksles på telefon i samsvar med art. 5.

3. *Når en ubetjent stasjon igjen skal være betjent* for togmeldinger, må togekspeditøren først ved forespørsel forvise seg om at det eller de tog som stasjonen ikke har vært betjent for, er passert og at siste tog er kommet fram til vedkommende betjente nabostasjon.

Først når bekreftende melding på denne forespørsel er mottatt, skal samlelåsens (eventuelt koplevenderens) sikkerhetslås for ubetjent stasjon låses opp. Fås ikke bekreftende melding på at toget (togene) har passert, skal forholdsordre innhentes hos toglederen.

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

Togekspeditøren skal deretter underrette nærmeste stasjon på hver side som skal være betjent for neste tog, om at signaltelegrafene eller togmeldingstelefonen igjen er innkoplet ved slik melding:

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

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

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

8. Ekspedisjon av togmeldinger på forlenget blokkstrekning uten linjeblokkering eller elektrisk kontroll gjennom signaltelegraf eller togmeldingstelefon.

1. Har de ubetjente stasjoner kontrollåste sporveksler, forholdes som bestemt i art. 7.1.

Ved ubetjente stasjoner med håndstilte sporveksler uten kontrollåsing eller forrigling, skal togveien sikres ved låste sporveksler (Sir. § 15 pkt. 8). Nøklene skal oppbevares i stasjonens jernskap eller annet låst og godkjent oppbevaringssted. Også i dette tilfelle skal melding som nevnt i art. 7.1, sendes nærmeste stasjon på hver side som fortsatt skal være betjent. Meldingen skal også omfatte eventuelle sidespor og noteres i togmeldingsboka med klokkeslett og signatur.

2. *Melding av tog* mellom de betjente stasjoner i hver ende av den forlengede blokkstrekning skal foregå som foreskrevet i art. 5.

Før avgangsmelding sendes eller besvares, må togekspeditøren ha forvisset seg om at melding i samsvar med art. 7.1 er mottatt fra alle mellomliggende ubetjente stasjoner.

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

Mangler melding om kontroll med sporveksler på linjen, forholdes i samsvar med art. 7 pkt. 2 e.

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

4. Når en ubetjent stasjon igjen skal være betjent, forholdes i samsvar med art. 7. 3. Meldingen til de betjente stasjoner skal i dette tilfelle lyde:

«..... stasjon er igjen betjent for ekspedisjon av togmeldinger».

9. Melding om forsinket tog.

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

Togets endestasjon skal melde til distriktsjefen når toget er kommet 20 minutter eller mer forsinket, og den skal samtidig gi opplysning om grunnen til forsinkelsen.

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

2. Forsinkelsesmeldingen skal inneholde: Togets nummer eller bokstav, forsinkelsens størrelse, stasjonens navn, f. eks.:

«Tog 102 (gikk) 17 minutter forsinket fra Greåker» (tallene gjentas).

Signaturer utveksles. Forsinkelsens årsak tilføyes når forsinkelsen er oppstått ved stasjonen eller på blokkstrekningen foran denne.

3. Når forsinkelsesmelding er mottatt, skal hovedstasjonen varsle de stasjoner som toget ikke har passert i den utstrekning distriktsjefen finner det påkrevet.

4. Melding om forsinkelse på 10 minutter eller mer gjøres kjent for de reisende og andre interesserte.

5. Bli et tog stående ved stasjonen eller på linjen på grunn av lokomotivskade, snøhindring, stor trafikk o. l., og det antas at oppholdet blir over 10 minutter, sendes straks melding til distriktsjefen om det.

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

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

For kongelig ekstratog skal enhver forsinkelse meldes til distriktets hovedstasjon.

7. Distriktsjefen skal daglig — innen kl. 9.00 — sende melding til Hovedstyret over eventuelle forsinkelser på 20 minutter eller mer for ekspress tog, hurtigtog og gjennomgående godstog i de siste 24 timer.

Ekstratog av samme karakter som her nevnt, tas med i meldingen.

Forsinkelsen oppgis for togenes utgangsstasjoner, distriktsgrensestasjoner og endestasjoner.

Årsak til forsinkelse oppgis.

Meldingen sendes pr. fjernskriver og innledes med ordet: «Toggangen».

10. **Behandling av signaltelegraf.**

1. *Regulering av signalklokken.*

Normal innstilling:

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

Ankerfjæren bør være *halvt strammet*.

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

Lagerskruene for ankeret må ikke være for hardt tilskrudd.

2. *Feil ved signaltelegraf.*

Får man ikke svar når signal er sendt gjentatte ganger, skal undersø-kelse foretas slik:

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

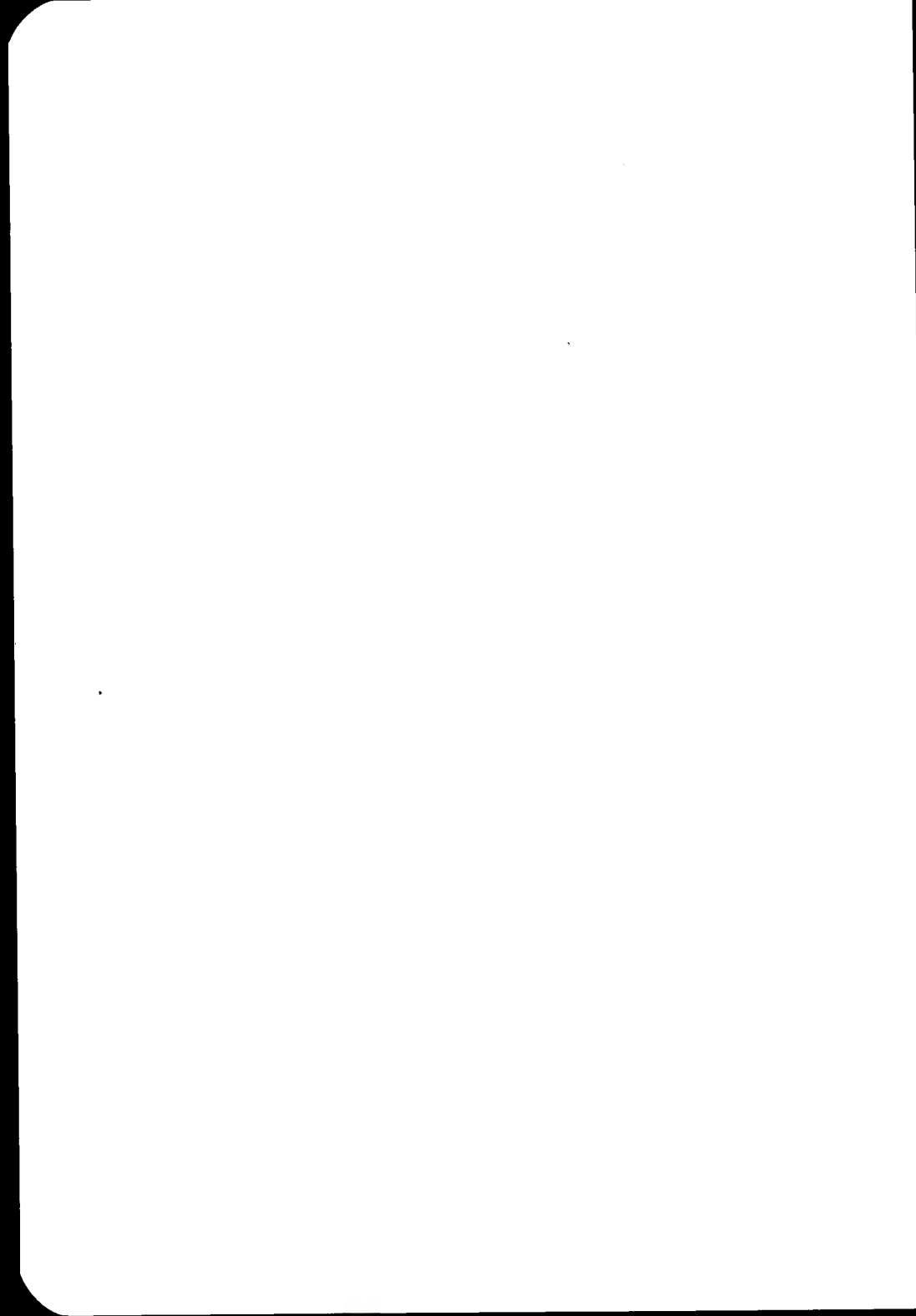
Alle kontakter renses. Alle forbindelser ved kontaktbolter og feste-skruer undersøkes. På klokken kontrolleres reguleringen og lynavlede-ren. Batteriet og dets forbindelser etterses.

Er ovenstående undersøkelse foretatt og alt funnet i orden, er sann-ynligvis feilen utenfor egen stasjon fra signalnøkkelens midtskinne.

Nabostasjonen på feilsiden underrettes pr. telefon og anmodes om å undersøke signaltelegraf.

Finnes heller ingen feil på denne stasjon, er det brudd på den ytre ledning, og telegrafmesteren må underrettes.

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



Trykk 404.1

Trykt i oktober 1964

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedadministrasjonen



Forskrifter for TOGMELDINGSTJENESTEN

2. utgave

Gjelder fra og med 1.11.1964

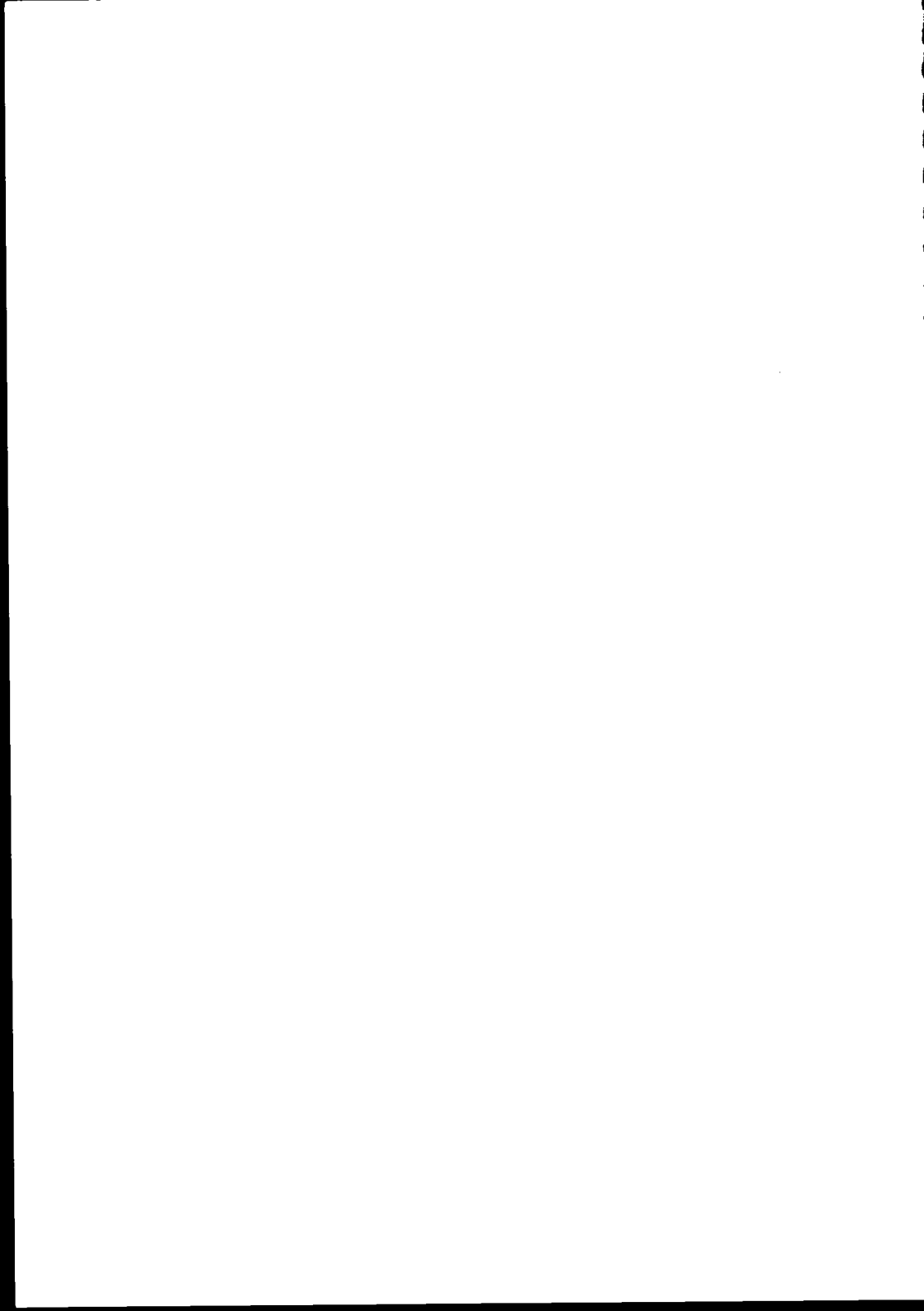
Fra samme dato oppheves:
Trykk nr. 404.1 av februar 1957
S-sirk. 498

Rettelsesblad nr. 1
Gjelder fra 1. desember 1981.



Følgende rettelser foretas:

Sidene merket art 2/3, 7-8/8-9 og 9-10/10 byttes med vedlagte nye sider.



kan linjeblokken ikke brukes for togmeldinger. (Det samme gjelder hvis det på strekningen er ubetjent(e) stasjon(er) med linjeblokkapparat og dette for anledningen ikke gjennomkoples etter særskilt ordre og instruks.)

Togmeldinger skal da utveksles mellom de betjente stasjoner i samsvar med bestemmelsene i etterfølgende art. 3-5.

I forbindelse med melding på signaltelegraf — hvis slik has — skal da også anvendes forespørsel om klar linje.

Togene skal videre framføres fra betjent stasjon til betjent stasjon på skriftlig kjøreordre (blankett 001.551.25 pkt. C):

«Klart for tog til innkj.hovedsignal ved (stasjon). Forbi hovedsignal(ene) ved (blokkposter/ubetjente stasjoner)
Forsiktig kjøring.»

Hvis toget ikke skal kjøre fram til nærmeste betjente stasjon, skal den skriftlige kjøreordren fylles ut med «Til km» istedenfor «Til innkj. hovedsignal ved (stasjon)».

Den skriftlige kjøreordrens pkt. C skal også nyttes i tillegg til pkt. A hvis tog skal kjøre ut på blokkstrekning som er utstyrt med linjeblokk fra et spor (på stasjon) som ikke er satt i avhengighet til utkjørhovedsignal (ikke togspor).

Hvis sporisolering er anordnet mellom stasjonene og det er anledning til å kontrollere av sportransparent eller kontrolllampe at strekningen er fri for rullende materiell, skal slik kontroll utføres før avgangsmelding sendes og besvares.

Før avgangsmelding sendes for det tog som f ø r s t skal benytte blokkstrekningen etter at feilen er oppstått, skal ankomstmelding for det tog som s i s t har benyttet blokkstrekningen utveksles mellom de 2 stasjoner som begrenser blokkstrekningen. Har de 2 tog samme kjøreretning, må i tilfelle nabostasjonen avkreves slik ankomstmelding. Har de 2 tog motsatt kjøreretning (og benytter samme hovedspor), skal nabostasjonen, før ankomstmelding sendes, om nødvendig gjøres merksam på at det er feil ved linjeblokken.

Når linjeblokken igjen er i orden, må det tog som deretter f ø r s t skal benytte blokkstrekningen, ikke sendes før ankomstmelding er utvekslet for det tog som s i s t benyttet blokkstrekningen.

Disse meldinger anføres på vanlig måte med klokkeslett i togmeldingsboka.

På strekning med automatisk linjeblokk forlenges blokkstrekningene midlertidig uten særskilt ordre fra distriktsjefen udelt forbi vedkommende blokkposter og ubetjente stasjoner når linjeblokken ikke er virksom.

3

3. Ekspedisjon av togmeldinger på signaltelegraf.

1. Følgende klokkesignaler brukes:

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

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

2. Hvem som kan ekspedere togmeldinger.

Togmeldinger skal som regel ekspederes av togekspeditøren med følgende unntak:

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

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

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

Signal E skal utveksles mellom togekspeditørene personlig.

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

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

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

3. Signaltelegrafen må ikke brukes for andre meldinger eller på annen måte enn foreskrevet i denne artikkel.

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

Først når bekreftende melding på denne forespørsel er mottatt, skal samlelåsens (eventuelt koplevenderens) sikkerhetslås for ubetjent stasjon låses opp. Fås ikke bekreftende melding på at toget (togene) har passert, skal forholdsordre innhentes hos toglederen.

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

Togekspeditøren skal deretter underrette nærmeste stasjon på hver side som skal være betjent for neste tog, om at signaltelegrafene eller togmeldingstelefonen igjen er innkoplet ved slik melding:

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

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

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

8. Ekspedisjon av togmeldinger på forlenget blokkstrekning uten linjeblokkering eller elektrisk kontroll gjennom signaltelegraf eller togmeldingstelefon.

1. Har de ubetjente stasjoner kontrollåste sporveksler, forholdes som bestemt i art. 7.1.

Ved ubetjente stasjoner med håndstilte sporveksler uten kontrollåsing eller forrigling, skal togveien sikres ved låste sporveksler (Sir. § 15 pkt. 8). Nøklene skal oppbevares i stasjonens jernskap eller annet låst og godkjent oppbevaringssted. Også i dette tilfelle skal melding som nevnt i art. 7.1, sendes nærmeste stasjon på hver side som fortsatt skal være betjent. Meldingen skal også omfatte eventuelle sidespor og noteres i togmeldingsboka med klokkeslett og signatur.

2. *Melding av tog* mellom de betjente stasjoner i hver ende av den forlengede blokkstrekning skal foregå som foreskrevet i art. 5.

Før avgangsmelding sendes eller besvares, må togekspeditøren ha forvissert seg om at melding i samsvar med art. 7.1 er mottatt fra alle mellomliggende ubetjente stasjoner.

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

8—9

Mangler melding om kontroll med sporveksler på linjen, forholdes i samsvar med art. 7 pkt. 2 e.

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

4. Når en ubetjent stasjon igjen skal være betjent, forholdes i samsvar med art. 7.3. Meldingen til de betjente stasjoner skal i dette tilfelle lyde:

«..... stasjon er igjen betjent for ekspedisjon av togmeldinger».

9. Melding om forsinket tog.

1. Når et tog ved avgang eller passering er forsinket 5 minutter eller mer, skal stasjonen straks gi melding om forsinkelsens størrelse pr. telefon til distriktets hovedstasjon, som lar meldingen gå videre til togledelsen. Er telefonen opptatt, avbrytes med NTX. Distriktsjefen avgjør om det for visse togs vedkommende skal gis melding også om forsinkelser på under 5 minutter.

Togets endestasjon skal melde til distriktsjefen når toget er kommet 10 minutter eller mer forsinket. For tog som er nevnt i punkt 8, skal endestasjonen i alle tilfelle gi melding om rutemessig ankomst eller eventuelle forsinkelser.

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

2. Forsinkelsesmeldingen skal inneholde: Togets nummer eller bokstav, forsinkelsens størrelse, stasjonens navn, f.eks.:

«Tog (gikk) 17 minutter forsinket fra» (tallene gjentas).

Forsinkelsens årsak tilføyes når forsinkelsen er oppstått ved stasjonen eller på blokkstrekningen foran denne. Signaturer utveksles.

3. Når forsinkelsesmelding er mottatt, skal hovedstasjonen varsle de stasjoner som toget ikke har passert i den utstrekning distriktsjefen finner det påkrevet.

4. Melding om forsinkelse på 5 minutter eller mer gjøres kjent for de reisende og andre interesserte. Distriktsjefene treffer nærmere avtale om melding av forsinkelser over distriktsgrensene og fastsetter bestemmelser om melding av overgangsreisende i forsinkede tog.

5. Blir et tog stående ved stasjonen eller på linjen på grunn av lokomotivskade, snøhindring, stor trafikk o.l., og det antas at oppholdet blir over 20 minutter, skal stasjonen eller togføreren straks gi melding til distriktsjefen om det.

I meldingen gis opplysning om hindringens art og når toget antas å kunne fortsette.

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

For kongelig ekstratog skal enhver forsinkelse meldes til distriktets hovedstasjon.

7. For CTC-strekninger treffer distriktssjefene avtale og utferdiger bestemmelser om meldinger mellom CTC-sentralene.

8. Distriktssjefen skal daglig — innen kl. 9.00 — sende melding til Hovedadministrasjonen om regulariteten for ekspress tog, hurtigtog og gjennomgående godstog i de siste 24 timer. Ekstratog av samme karakter som her nevnt, tas med i meldingen.

Forsinkelser oppgis for togenes utgangsstasjoner, distriktsgrensestasjoner, visse andre nærmere oppgitte stasjoner og endestasjoner.

Årsak til forsinkelse oppgis.

Meldingen sendes pr. fjernskriver og innledes med ordet «Toggangen».

10. Behandling av signaltelegrafen.

1. Regulering av signalklokken.

Normal innstilling:

Slagstørrelsen for ankeret (avstanden mellom ankeret og regulerskruens hode når ankeret er tiltrukket) bør være mellom 1 og 1,5 mm.

Ankerfjæren bør være *halvt strammet*.

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

Lagerskruene for ankeret må ikke være for hardt tilskrudd.

2. Feil ved signaltelegrafen.

Får man ikke svar når signal er sendt gjentatte ganger, skal undersøkelse foretas slik:

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

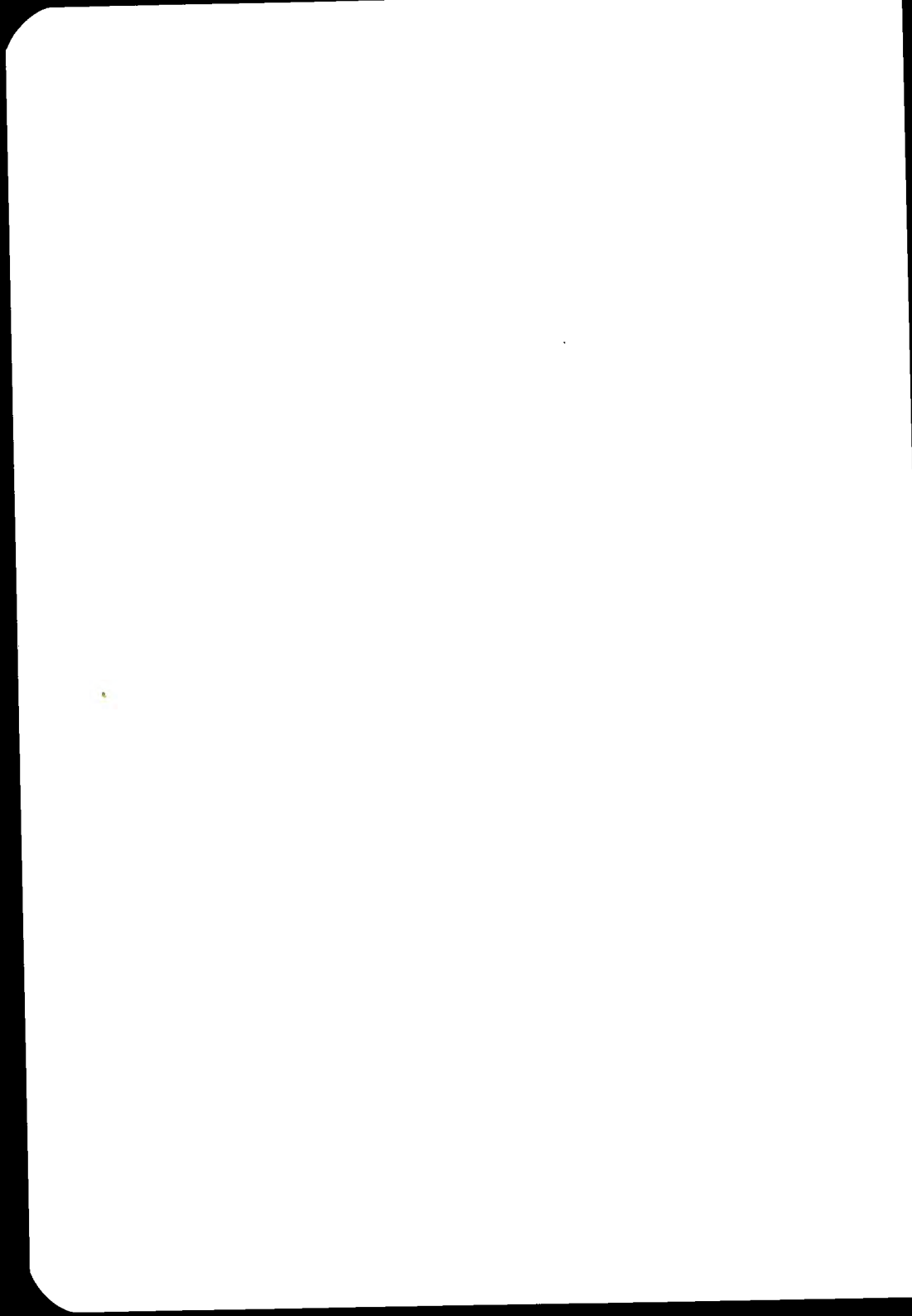
Alle kontakter renses. Alle forbindelser ved kontaktbolter og festeskruer undersøkes. På klokken kontrolleres reguleringen og lynavlederen. Batteriet og dets forbindelser etterses.

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

Nabostasjonen på feilsiden underrettes pr. telefon og anmodes om å undersøke signaltelegrafan.

Finnes heller ingen feil på denne stasjon, er det brudd på den ytre ledning, og telegrafmesteren må underrettes.

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



Bill.

404.1

Trykk nr. 404.1

Trykt i oktober 1964

Tjenesteforskrifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedstyret



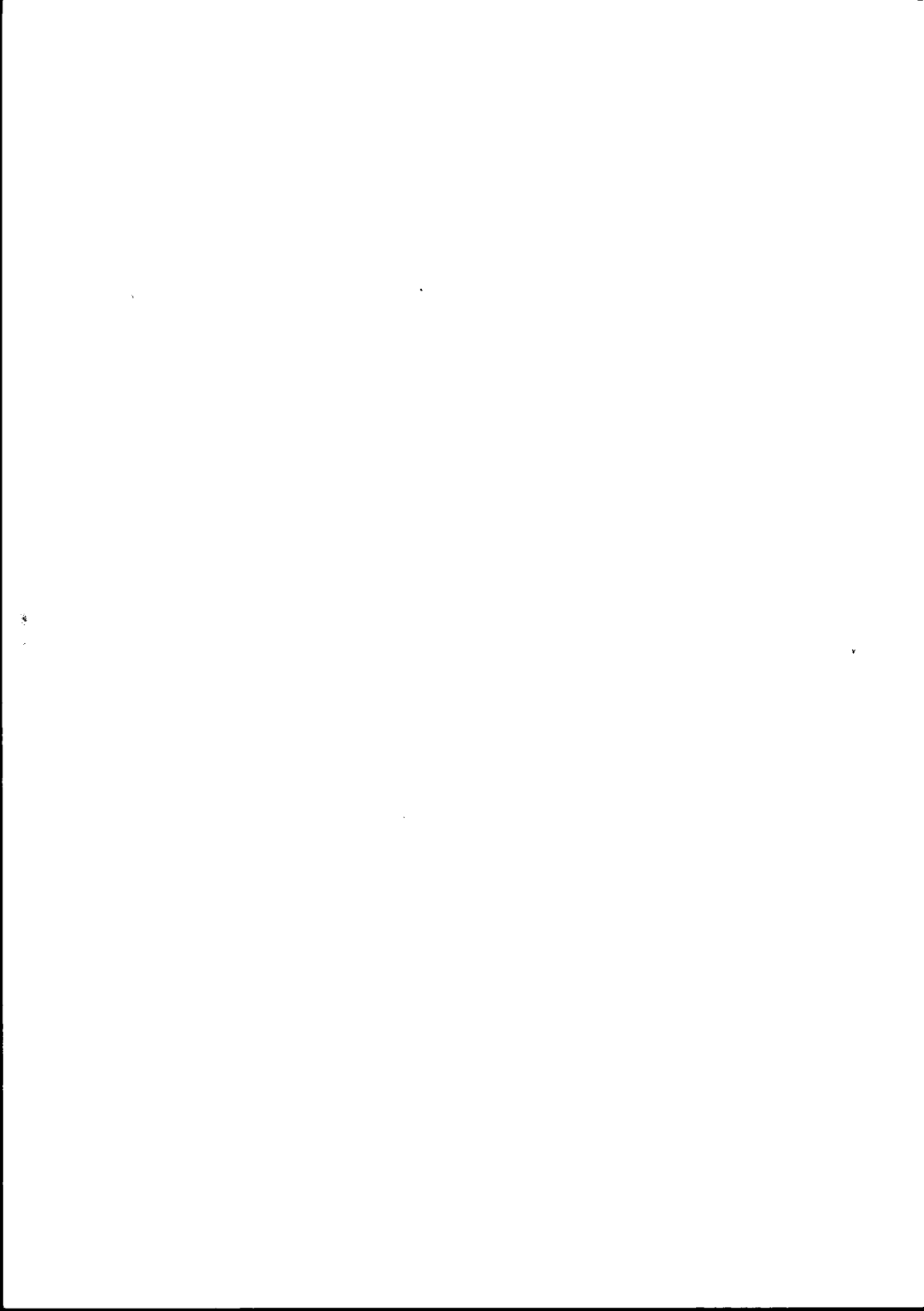
Forskrifter for
TOGMELDINGSTJENESTEN

Rettelsesblad nr. 2

Gjelder fra 15. desember 1985

Følgende rettelse foretas:

Siden merket 2/3 byttes med vedlagte nye
side.



kan linjeblokken ikke brukes for togmeldinger. (Det samme gjelder hvis det på strekningen er ubetjent(e) stasjon(er) med linjeblokkapparat og dette for anledningen ikke gjennomkoples etter særskilt ordre og instruks.)

Togmeldinger skal da utveksles mellom de betjente stasjoner i samsvar med bestemmelsene i etterfølgende art. 3-5.

I forbindelse med melding på signaltelegraf — hvis slik has — skal da også anvendes forespørsel om klar linje.

Togene skal videre framføres fra betjent stasjon til betjent stasjon på skriftlig kjøreordre (blankett 001.551.25 pkt. C):

**"Klart for tog til innkj.hovedsignal ved (stasjon).
Forbi hovedsignal(ene) ved mellomliggende blokkpost(er) / ikke
betjent(e) stasjon(er)."**

Hvis toget ikke skal kjøre fram til nærmeste betjente stasjon, skal den skriftlige kjøreordren fylles ut med «Til km» istedenfor «Til innkj. hovedsignal ved (stasjon)».

Den skriftlige kjøreordrens pkt. C skal også nyttes i tillegg til pkt. A hvis tog skal kjøre ut på blokkstrekning som er utstyrt med linjeblokk fra et spor (på stasjon) som ikke er satt i avhengighet til utkjørhovedsignal (ikke togspor).

Hvis sporisolering er anordnet mellom stasjonene og det er anledning til å kontrollere av sportransparent eller kontrolllampe at strekningen er fri for rullende materiell, skal slik kontroll utføres før avgangsmelding sendes og besvares.

Før avgangsmelding sendes for det tog som først skal benytte blokkstrekningen etter at feilen er oppstått, skal ankomstmelding for det tog som sist har benyttet blokkstrekningen utveksles mellom de 2 stasjoner som begrenser blokkstrekningen. Har de 2 tog samme kjøreretning, må i tilfelle nabostasjonen avkreves slik ankomstmelding. Har de 2 tog motsatt kjøreretning (og benytter samme hovedspor), skal nabostasjonen, før ankomstmelding sendes, om nødvendig gjøres merksam på at det er feil ved linjeblokken.

Når linjeblokken igjen er i orden, må det tog som deretter først skal benytte blokkstrekningen, ikke sendes før ankomstmelding er utvekslet for det tog som sist benyttet blokkstrekningen.

Disse meldinger anføres på vanlig måte med klokkeslett i togmeldingsboka.

På strekning med automatisk linjeblokk forlenges blokkstrekningene midlertidig uten særskilt ordre fra distriktsjefen udelt forbi vedkommende blokkposter og ubetjente stasjoner når linjeblokken ikke er virksom.

3

3. Ekspedisjon av togmeldinger på signaltelegraf.

1. Følgende klokkesignaler brukes:

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

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

2. Hvem som kan ekspedere togmeldinger.

Togmeldinger skal som regel ekspederes av togekspeditøren med følgende unntak:

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

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

Signal D bør sendes og besvares av togekspeditør, men kan i nødssfall sendes og besvares av annen tjenestemann som er godkjent til togmeldingstjeneste.

Signal E skal utveksles mellom togekspeditørene personlig.

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

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

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

3. Signaltelegrafen må ikke brukes for andre meldinger eller på annen måte enn foreskrevet i denne artikkel.

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

