

405.1

Trykk nr. 405.1

Trykt i oktober 1964

Tjenestekrifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedstyret



Fellesforskrifter for stasjons-, tog- og linjetjenesten

2. utgave

Gjelder fra og med 1. november 1964.

Fra samme dato oppheves:

Trykk 405.1 av juni 1959 med rettelsesbladene 1—5.

Hovedstyrets sirkulære nr.: 552.

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



64/1180

656.2(43)1023
NEF

Liste over rettelsesblad

Rettelsesbladet skal etter foretatt komplettering av trykket registreres her.

Rettelsesblad				Rettelsesblad			
Nr.	Innført		Merknad	Nr.	Innført		Merknad
	den	av			den	av	
1			Nov. 1964	19			
2	16.2.76	Elan	Mai 1966	20			
3	16.12.76	ELAN	Mai 1973	21			
4	21/8/78	Elan	28. Mai 78	22			
5				23			
6	7/10/82	Mag	1.2.1982	24			
7	3/3-83	4	1.3.83	25			
8				26			
9				27			
10				28			
11				29			
12				30			
13				31			
14				32			
15				33			
16				34			
17				35			
18				36			

Trykk nr. 405.1 deles ut til:

Alt personale i sikkerhetstjenesten.

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

INNHold

Sikkerhetsforskrifter.

Alminnelige bestemmelser.

	Art. nr.
Hva det forstås med stasjonsgrense, innkjørsignalsted og stasjonsområde	7
Hva det forstås med linjeblokk, blokkpost og blokkstasjon	8
Hva det forstås med sporveksel, sentralstilt, håndstilt, sikret, tungesikret, forriglet, kontrollåst og låst sporveksel	15
Hva det forstås med sporsperre	16
Hva det forstås med rullende materiell	17
Hva det forstås med lokomotiv	18
Hva det forstås med togleder, togekspeditør, togfører og lokomotivfører	23
Hva det forstås med togvei og togspor	26
Togrute er en ordre	39
Ordrer om toggangen	40
Hva en rute i ruteboka skal inneholde	41
Hva det forstås med kryssing og forbikjøring. Angivelse av kryssing og forbikjøring i ruter	42
Hva en rute i rutesirkulære eller ekstratogrute skal inneholde	44
Hva en telegrafisk rute skal inneholde	45
Tog uten rute. Kjøreseddel	49
Middelmerke	51
Master og andre faste gjenstander i nærheten av spor	54
Tjenestemenn i sikkerhetstjenesten	60

Bestemmelser vedrørende linjen og linjetjenesten.

Sidespor på linjen. Låsing av sporveksler m. v.	72
Ujevnheter ved skinnegangen og andre forhold som gjør det nødvendig å sette ned kjørehastigheten	76

Bestemmelser vedrørende stasjon og stasjonstjenesten.

Togekspeditørtjenesten	95
Stasjonsmesterens ansvar for tjenestens utførelse	96

Daglig inspeksjon av stasjonsområdet. Ansvar for stasjonens spor, sporveksler og sikkerhetsanordninger	97
Avsperring eller bevoktning av spor på stasjon	102
Bruk av togspor	103
Togoppgave	104
Skifting i togspor på stasjon	111
Innkjørsignal	113
Innkjørsignal og utkjørsignal fra fast signalapparat	115
Togekspeditørens nærvær på plattform eller ved innkjørsporveksel	118
Hva som må iakttas før tog sendes	120
Kjøring av tog før rutetid	121
Avgangsortre til togføreren. Signalering for passering og for stopp	122
Ekspedisjon av tog ved stoppested	123
Stasjon og togmeldinger	130
Midlertidig togmeldingstasjon på sted som ikke har kryssingspor	132
Forandring av kryssing	136
Endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning	137
Om kjøring av ekstratog	138
Kjøring av hjelpelokomotiv og kiptog	139
Fullmakt for stasjon til å iverksette kjøring (innstilling) av hjelpelokomotiv, løselokomotiv og kiptog	140

Bestemmelser vedrørende tog og togjenesten.

Voggenes driftssikkerhet og kontrollen med denne	156
Bemanning av lokomotiv	162
Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn	163
Togfører	164
Togførers ansvar for og befaling over toget	165
Lokomotivførers ansvar for togets regelmessige gang	166
Ansvar for og hvem som skal utføre kopligen	167
Konferanseplikt	168
Avgangsignal	170
Kjørehastighet	174
Skyving av vogner i tog	180
Flere lokomotiver i ett tog	181
Når tog hurtigst mulig skal stoppes	182
Når tog må sette igjen vogner på linjen	185

Signalforskrifter.

Linje- og stasjonssignaler.

Signal 3 «Innkjør»	226
Signal 3 «Passér»	227
Signal 5 «Avgang»	229
Hovedsignaler	246
Blokksignal	249
Enkelt innkjørsignalapparat	252
Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand	257
Sikring av togvei på stasjon med sikringsanlegg som er strømløst	258
Orienteringstolper	299

Togsignaler.

Ekstratogsignaler	316
-------------------------	-----

Fellesbestemmelser.

Sikkerhetstjeneste og toggang.

Sikkerhetsforanstaltninger ved arbeid under eller mellom vogner	401
Sikring av personalet på linjen	402
Beregning av godstogenes lengde	403
Trapper for på- og avstigning utenfor plattform	404

Tjenesteforhold og ordensregler.

Salg av øl og vin til tjenestemenn i uniform	411
Ajourføring av bøker m. m.	412
Rutebok for Norge	413
Drikkepenge	414
Telefonering over jernbanens linjer	415
Hittegodt	416
Adgang til NSB's områder, Adgangskort	417
Ro og orden innen jernbanens område	418
Fotografering av bruer, tunneler, sporarrangementer m. m. . . .	419

Bestemmelser om rullende materiells utstyr og behandling m.v.

Alminnelige bestemmelser.

Obligatoriske angivelser på vogner	431
--	-----

Benevning og framføring av spesialmateriell.

Fortegnelse	433
Skinnetraktorer Skd R type 218 og 219	434
Automatiske svillepakkmaskiner	435
Sporbaksemaskin	436
Sporkontrollvogn	437
Elektrifiseringsanleggenes kompressortralle	438

Merker og påskrifter på rullende materiell.

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

Framføring av uvirksomme lokomotiver trukket i tog.

Fellesbestemmelser	451
Spesielle bestemmelser for damplokomotiver	452
Spesielle bestemmelser for elektriske lokomotiver	453
Spesielle bestemmelser for diesellokomotiver av type Di 3	454
Spesielle bestemmelser for diesellokomotiver av type Di 2	455

Diverse bestemmelser om det rullende materiell.

Utsetting av forsterkningsvogner i persontog	461
Skilting av 1. kl. vogner når de nyttes som 2. kl.	462
Regler for bruk av bar ild (tinefakkell m.v.) for tining av frosne rør m.v. på rullende materiell	463

Spesielle instruksjer og overenskomster.

Instruks for ekstrapersonale som for en kortere tid utfører snø- ryddingsarbeid m.v. på baner med elektrisk drift	471
Instruks for behandling og bruk av natriumklorat som ugrasgift	472
Instruks for arbeidslag tilhørende entreprenørfirmaer ved arbeid langs jernbanelinjen	473

TRYKK NR. 405.1

Artiklene 1—400 inneholder kommentarer til bestemmelsene i trykk 401, Sikkerhetsreglement.

Denne del av trykket er bygget opp slik at kommentarer til bestemt paragrafnummer i trykk 401 er inntatt i tilsvarende artikkelnummer i dette trykk.

Hvor spesielle kommentarer mangler, er vedkommende artikkelnummer ført opp som reservenummer.

Artiklene fra og med 401 inneholder andre fellesbestemmelser for stasjons-, tog- og linjetjenesten.

1—6

SIKKERHETSFORSKRIFTER.

Alminnelige bestemmelser.

1—6. (Reservennummer.)

7. Hva det forstås med stasjonsgrense, innkjørsignalsted og stasjonsområde.

Stasjonsgrense og innkjørsignalsted.

1.1. Hvor det er satt opp 2 innkjørhovedsignaler for samme hovedspor og kjøreretning, treffer distriktsjefen nærmere bestemmelse.

Stasjonsområde.

1.2. Private sidespor som grener ut fra spor på stasjon, regnes i allminnelighet ikke til stasjonsområdet.

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

1.1. Distriktsjefen underretter alt vedkommende personale om hvilke banestrekninger som er utstyrt med linjeblokk og om den er automatisk eller håndbetjent.

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

5.1. En betjent stasjon på strekning med automatisk linjeblokk skal så vidt mulig være blokkstasjon for de tog som benytter stasjonens hovedtogspor. Hvis nødvendig fastsetter distriktsjefen nærmere bestemmelse om dette.

En ubetjent stasjon på slik strekning er alltid blokkstasjon.

9—14. (Reservennummer.)

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

Nummerering av sporveksler.

1.1. Sporveksler på stasjoner og stoppesteder skal nummereres. Hvis det finnes hensiktsmessig, nummereres også sporveksler på holdplasser og andre sporområder utenom stasjon/stoppested. For så vidt ikke nummereringen fastsettes av Hovedstyret, foretas den av distriktsjefen.

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

Ved stasjonene og stoppestedene skal det finnes planer av sporanleggene hvorav nummereringen framgår.

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

Ved nummerering av sporveksler anvendes alltid arabiske tall.

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

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

Ytterste motliggende sporveksel i kjøreretning fra Oslo får således nr. 1 og ytterste motliggende sporveksel i kjøreretning til Oslo får nr. 2.

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

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

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

Sporvekslenes normalstilling.

1.3. For sentralstilte og forriglede sporveksler er normalstillingen den stilling av sporvekselen som er valgt som sådan og som derfor i plan og forriglingstabell er betegnet med + (se S-sirk. 4 § 12 pkt. 2 og 8).

1.4. For kontrollåste sporveksler

- a. som kan kontrollåses bare i én stilling, er denne sporvekselens normalstilling. (Av dette følger at normalstillingen for ubevoktede sporveksler på linjen er stillingen for kjøring i hovedsporet.)
- b. som kan kontrollåses i begge stillinger, skal den ene stilling velges som normalstilling og betegnes med +. Nøkkelen til denne stilling skal merkes med +, den annen nøkkel med ÷.

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

- a. Når sporvekselen forgrener 2 togspor, skal stillingen for kjøring i det rette spor (uten avvikelse i sporvekselen) eller i det spor som har den største kurveradius (det spor hvor kurven er slakest) være den normale.

- b. Når sporvekselen forgrener togspor og annet spor, skal stillingen for kjøring i togsporet være den normale.
- c. Distriktsjefen kan fravike reglene i pkt. 1 og 2. Han kan også fastsette normalstilling for sporveksler som ikke er nevnt i disse to punkter.
- d. Distriktsjefen skal i tilfelle fastsette sporvekslenes normalstilling slik at passering kan foregå i det spor (hovedtogsporet) som egner seg best til det når vedkommende stasjon ikke holdes betjent.

1.6. I de tilfelle distriktsjefen, i henhold til pkt. 1.5.c, fastsetter sporvekslers normalstilling, skal den bestemmelse som er tatt, bekjentgjøres for vedkommende stasjons personale.

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

1.8. For tydelig å kunne se om de under pkt. 1.4 og 1.5 omhandlede sporveksler er stilt i normalstilling eller ikke, skal sporvekselloddet være malt slik at den øvre halvdel av loddet er hvit og den nedre halvdel svart når sporvekselen ligger i normalstilling.

16. Hva det forstås med sporsperre.

Plassering av sporsperre.

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

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

Skal både isolert skinneskjot og sporsperre anvendes på samme sted, skal den isolerte skinneskjot plasseres innenfor sperren og så nær denne som mulig.

For øvrig skal isolerte skinneskjoter for sikringsanlegg alltid plasseres minst 3 m innenfor middel.

Nummerering av sporsperrer.

1.2. Sporsperrer på stasjoner eller stoppesteder med flere sporsperrer gis nummer med romertall fortløpende i den rekkefølge de ligger, i det nummereringen begynner i den ende av området hvor sporveksel nr. 1 ligger.

Sporsperrer kan på planer og i tabeller betegnes ved forkortelsen s p.

Sporsperrenes normalstilling.

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

17. Hva det forstås med rullende materiell.

1.1. Alt rullende materiell skal være besiktiget og godkjent før det tas i bruk. Materiellets høyde og bredde må ikke overskride de grenser som er angitt i konstruksjonsprofilen for banens rullende materiell (se trykk 402 § 39). Unntatt herfra er åpne sidedører i vogner, nedslåtte fotbretter og liknende. Åpne sidedører i personvogner, nedslåtte fotbretter og liknende må dog ikke rekke utenfor banens minste tverrsnitt (se trykk 402 § 35).

1.2. Alt rullende materiell — tung motortralle unntatt — skal være anbrakt på fjærer, være forsynt med fjærende buffere, fjærende trekk- og kopplingsanordning. Det rullende materiell skal også i nødvendig utstrekning være forsynt med fester for de signalmidler som er bestemt for tog.

18. Hva det forstås med lokomotiv.

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

Løsløkomotiv kan ta med inntil det antall vognaksler — bremsede eller ubremsede — som er nevnt i trykk 402 § 17 pkt. 1, uten at konduktør følger med.

19—22. (Reservennummer.)

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

1. Togledertjenesten.

Instruks for togledere.

1.1. De tjenestemenn som skal utføre togledertjeneste, skal underkaste seg særlig prøve og må ha Hovedstyrets bemyndigelse for å kunne utføre slik tjeneste.

Før slik bemyndigelse gis, må det foreligge erklæring fra distrikt-sjefen om at vedkommende ved prøve har godtgjort at han er i besittelse av den nødvendige innsikt i alt som vedrører togledelsen, at

han har tilstrekkelig kjennskap til vedkommende distrikts (eventuelt banestrekning) administrasjons-, drifts- og trafikkforhold, og at han anses skikket som togleder.

1.2. Toglederen må være vel inne i distriktets egen administrasjon. Han må være vel orientert i distriktets drifts- og trafikkforhold og ha nødvendig kjennskap til distriktets banestrekninger og deres beskaffenhet som f. eks. stigningsforholdene, stasjonenes beliggenhet, kryssingsporenes antall og lengde m. v.

Toglederen må ha inngående kjennskap til den gjeldende togordning, og skal til stadighet holde seg à jour med denne. Han skal ha tilstrekkelig kjennskap til det rullende materiell og bruken av det, turnus for de faste togsett m. v.

1.3. Togledelsen skal utføres i overensstemmelse med trykk 401, Sikkerhetsreglementet, denne instruks og andre gjeldende sikkerhetsbestemmelser samt for øvrig etter de direktiver som måtte bli gitt av Hovedstyret eller distriktsjefen.

Toglederens hovedoppgave er på distriktsjefens vegne å foreta øyeblikkelige disposisjoner som måtte være nødvendige eller hensiktsmessige for å opprettholde en presis toggang og en regelmessig og sikker drift slik at trafikken avvikles tilfredsstillende.

1.4. Hvis ingen annen bestemmelse foreligger, er toglederen pliktig til:

- a) å foreta omlegging av kryssinger og andre forandringer i togenes rekkefølge når dette trengs.
- b) å gi ordre om kjøring av ekstratog og innstilling av tog i den utstrekning forholdene tilsier det, eventuelt også foreta andre disposisjoner for avvikling av trafikken.
- c) å bestemme hvorvidt togkorrespondanse skal opprettholdes eller brytes under forsinkelser.
- d) å treffe bestemmelse om stasjoner skal være ekstraordinært betjent eller ikke betjent.
- e) å sørge for tilstrekkelig trekkraft, eventuelt ved konferanse med lokomotivmesteren.
- f) å sørge for at togenes trekkraft utnyttes og om nødvendig bestemme hvilke vogner i togene i ekstraordinære tilfelle skal tas med eller settes igjen.
- g) å treffe disposisjoner for redning av personer og materiell, for rydding av linjen, og for i størst mulig utstrekning å opprettholde den regulære drift når uhelder inntreffer. Melding om uheld skjer i henhold til bestemmelser i trykk 427, Hjelpetjenesten ved driftsuhell, og mulige særlige retningslinjer.

- h) å foreta disposisjoner for banens vedlikehold, for nyanlegg, prøving av materiell m. v. etter rekvisisjon, og således at disse disposisjoner er til minst mulig ulempe for den regelmessige toggang.
- i) å oppheve eller endre disposisjoner av forannevnte art som ikke lenger er nødvendige.
- j) å holde seg underrettet om trafikkenes størrelse og annet av interesse for driften og for trafikkenes avvikling.
- k) å holde distriktsjefen (distriktets kontorer eller tjenestemenn) underrettet om ekstraordinære disposisjoner som blir foretatt og om forsinkelser og andre uregelmessigheter.

1.5. Krever større trafikkforstyrrelser mer omfattende disposisjoner, må forslag til slike forelegges distriktsjefen hvis det er anledning til det.

1.6. Toglederen skal ved alle sine disposisjoner ta hensyn til jernbanens økonomi. Skulle ønskelige forføyninger medføre vesentlige eller eksepsjonelle omkostninger for jernbanen, bør distriktsjefens samtykke innhentes.

1.7. Toglederen må framfor alt ta hensyn til sikkerheten og må ikke på egen hånd fravike obligatoriske sikkerhetsbestemmelser med mindre de er tvingende nødvendig og det kan anses å være uten risiko. Se trykk 401 § 61.

1.8. Toglederen må i nødvendig utstrekning samarbeide med de forskjellige drifts- og trafikkontorer, herunder med de kontorer eller tjenestemenn som forestår disposisjon av lokomotiver, person- og godsvognmateriell og driftspersonale.

Toglederen har på distriktsjefens vegne disposisjonsrett over driftsmidler og personale, og vedkommende kontor (tjenestemenn) må i fornødent fall rette seg etter toglederens bestemmelse.

Toglederen skal også for øvrig foreta disposisjoner og treffe bestemmelser som tilligger distriktsjefen hva angår drift og trafikk når det ikke er anledning til å forelegge de enkelte spørsmål for distriktsjefen, og det ikke er tid til å utsette avgjørelsen til spørsmålet kan bli behandlet og avgjort på vanlig måte.

Toglederen skal motta alle tjenstlige meddelelser som kommer til distriktsjefen og som ikke på annen måte innløper til kontoret, og det påhviler toglederen å sørge for at slike meldinger uten opphold blir tilstilt rette vedkommende.

1.9. Til pressen eller andre utenforstående skal toglederen i alminnelighet ikke avgi meddelelse uten gjennom distriktsjefen.

I tilfelle enkelte spørsmål etter denne instruks skal eller bør forelegges distriktsjefen for avgjørelse, kan spørsmålet i stedet forelegges overinspektøren for driftstjenesten. For øvrig kan spørsmålene forelegges det kontor eller den tjenestemann som distriktsjefen har bemyndiget til selvstendig å avgjøre vedkommende spørsmål.

Flytting og deling av togledelse.

1.10. Under krigshandlinger må personalet være forberedt på at togledelsen innen distriktet kan bli flyttet fra distriktets hovedstasjon til annen stasjon og i tilfelle bli oppdelt i 2 eller flere toglederseksjoner. Melding om dette vil bli gitt av vedkommende distriktsjef.

1.11. Under krigshandlinger kan en banestrekning eller en del av den miste forbindelse med eget distrikts togledelse.

Hvis bruddet ikke er rent midlertidig, skal i så fall vedkommende stasjon(er) melde forholdet til distriktsjefen i nabolistriktet hvis det fremdeles er mulig å oppnå forbindelse med dette.

Fra distriktsjefen i dette distrikt skal det deretter sendes melding til alt personale på vedkommende strekning om at togledelsen midlertidig overtas av nabolistriktets togledelse. Hvis mulig underrettes også Hovedstyret om forholdet. Stasjonene på strekningen må underrette den nye togledelse om togsituasjonen og om eventuelle trufne disposisjoner eller foreliggende ordre fra togledelsen i eget distrikt.

1.12. Så snart det atter oppnås forbindelse med togledelsen i eget distrikt, må så vel denne som togledelsen i nabolistriktet underrettes om dette.

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

1.13. Forholdene kan også medføre at en banestrekning isoleres såvel fra eget distrikt som nabolistriktet. For å møte en slik eventualitet, skal distriktsjefen gi enkelte tjenestemenn ved bestemte stasjoner bemyndigelse til å utøve en begrenset togledertjeneste på nærmere angitt banestrekning. Distriktsjefen skal gi underretning til alt personale om hvilke stasjoner og tjenestemenn som er gitt slik bemyndigelse.

1.14. Togledelse opprettet i henhold til pkt. 1.13 skal i den utstrekning det er nødvendig:

- a) innstille tog,
- b) beordre kjøring av tog uten rute etter Sir. § 49,
- c) på distriktsjefens vegne foreta andre disposisjoner som f. eks. disponering av lokomotiver, vogner og personale — når forholdene gjør det nødvendig.

Bemyndigelsen omfatter således ikke tillatelse til å beordre kjøring av tog etter rute, og gir heller ikke adgang til å forandre kryssinger og rekkefølgen for tog som kjører i samme retning etter Sir. §§ 136 og 137.

1.15. De tog som den midlertidige togledelse beordrer kjørt etter Sir. § 49 og i henhold til foregående punkt, kan ta med reisende — se Sir. § 138.

1.16. De stasjoner som mister forbindelsen både med regulær togledelse i eget distrikt og i nabodistriktet, skal straks underrette den stasjon hvor midlertidig togledelse etter pkt. 1.13 skal utføres. Denne stasjon skal så underrette alt personale på vedkommende strekning om at den har overtatt togledertjenesten — hvis det ikke er på det rene at bruddet i sambandslinjene er av rent midlertidig karakter.

1.17. Stasjonene på strekningen skal straks og uoppfordret gi opplysninger om togsituasjonen og om de disposisjoner som er truffet av den ordinære togledelse.

Om mulig skal den midlertidige togledelse underrette Hovedstyret om den ordning som er etablert.

1.18. Den midlertidige togledelse skal følge de alminnelige gjeldende bestemmelser om ordregiving, innhenting av erkjennelse m. v. «Instruks for togledere» — se pkt. 1.1—1.9 — gjelder også for den midlertidige togleder under hensyntagen til de begrensninger som er nevnt i pkt. 1.14.

1.19. Så snart forbindelsen med eget distrikt eller nabodistriktets togledelse atter kommer i stand, skal det straks treffes avtale om tilbakeføring av togledelsen. Underretning om dette sendes ut fra den stasjon som midlertidig har utført togledertjeneste.

*Tiltak for å avbryte jernbanedriften
i krigstilfelle.*

1.20. Tiltak som er truffet for å forberede brudd i jernbanedriften i krigstilfelle, må hemmeligholdes strengt.

Tjenestemenn som ansettes i stillinger hvor de får å gjøre med slike tiltak, må ved ansettelsen gjøres oppmerksom på denne plikt.

3—4. Togtjenesten.

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

24—25. (Reservennummer.)

26. Hva det forstås med togvei og togspor.

Nummerering av spor.

1.1. Spor på stasjoner og stoppesteder skal nummereres. Hvis det finnes hensiktsmessig, nummereres også spor på holdeplasser og andre sporområder utenom stasjon/stoppested. For så vidt ikke nummereringen fastsettes av Hovedstyret, foretas den av distriktsjefen.

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

Ved stasjonene og stoppestedene skal det finnes planer av sporanleggene hvorav nummereringen framgår.

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

Ved nummerering av spor anvendes som regel arabiske tall. I planer for sikringsanlegg og i forriglingstabeller skal dog togspor som regel anføres med romertall. (Se S-sirk. 4 § 12 pkt. 1.)

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

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

Ved flere sporgrupper innen stasjonen skal nummereringen —

bortsett fra togsporgruppen — som regel foretas fra den ende av stasjonen som ligger nærmest Oslo.

27—38. (Reservennummer.)

39. Togrute er en ordre.

1.1. Det er av den største betydning for jernbanens renommé, dens økonomi og dens videre utvikling at alle muligheter for en rask framføring av så vel person- som godstog utnyttes.

En av de første betingelser for dette er at de oppsatte ruter overholdes uten forsinkelser. Dette er av grunnleggende betydning for jernbanedriften som har til oppgave å avvikle den samlede trafikk planmessig. En forsinkelse vil som regel forplante seg til de kryssende, forbikjørende og korresponderende tog.

1.2. Presisjon i toggangen avhenger av samtlige personalgruppers innsats: Verkstedets arbeidsytelse, nøyaktighet og grundighet i arbeidet med tilsyn og puss av lokomotiver, linjens vedlikeholdsstandard osv. har f. eks. betydning for resultatet. De tjenestegrupper hvis arbeid tydeligst trer fram som bestemende faktor, er imidlertid lokomotiv-, konduktør- og stasjonspersonalet. Ansvaret ligger i første rekke på stasjons- og konduktørpersonalet så lenge toget står på en stasjon. Lokomotivpersonalet har ansvaret for togets kjøring mellom stasjonene, og må bl. a. være oppmerksom på den mulighet de har for å hindre forsinkelser i å oppstå ved å nytte ut tillatelsen til å komme til eller passere stasjoner og stoppesteder inntil 2 min. før rutetid — se trykk 401 § 121.

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

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

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

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

1.4. For stasjonene og konduktørpersonalet gjelder at arbeid som kan utføres før toget kommer til en stasjon, må være unnagjort — papirer må være klare, il- og reisegods opplastet på tralle og kjørt ut på sin plass på plattformen osv. — og all av- og opplasting må foregå hurtigst mulig. Under kryssing bør togekspeditøren benytte seg av den tillatelse han har til å ekspedere ankomst- og avgangsmeldinger før togene er kommet inn på stasjonen (se trykk 404.1 art. 3.9—3.10).

40. Ordrer om toggangen.

1. Alminnelige bestemmelser.

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

1.2. Med fordelingssteder forstås tjenestesteder som viderefordeler ordrene til de enkelte tjenestemenn og som erkjenner direkte til distriktsjefen.

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

Ansvarshavende ved stasjonene skal foruten til eget stasjonspersonale også fordele ordrene til personalet ved underlagte tjenestesteder (f. eks. stoppesteder), til det linjepersonale samt til grind-, bru- og tunnelvakter som er underlagt stasjonen, til andre spesielle vaktposter på linjen og for øvrig til annet personale som distriktsjefen måtte bestemme. (Om underretningsstasjonenes fordeling vises til pkt. 1.5 i denne artikkel.)

Banemestrene er ansvarlig for at det settes opp en fortegnelse over hvilke stasjoner de enkelte linjeavdelinger er underlagt m. h. t. ordrefordeling. Linjepersonalet bør så vidt mulig til en hver tid holde vedkommende stasjon underrettet om hvor de oppholder seg.

Fordelingsstedene skal være spesielt oppmerksom på at tjeneste-

menn som har vært fraværende fra tjenesten p. g. a. permisjon, sykdom e. l., blir tildelt gjeldende ordrer som er sendt ut under vedkommendes fravær.

1.3. Med **konduktørstasjon** forstås et fordelingssted hvor konduktørpersonale er stasjonert og tildeles ordrer. Ansvarlig for disse fordelingsstedene er vedkommende stasjonsmester.

1.4. Med **lokomotivstasjon** forstås et fordelingssted hvor lokomotivpersonale er stasjonert og tildeles ordrer. Ansvarlig for slike fordelingssteder er stasjonsmester, lokomotivmester eller lokomotivformann.

1.5. Med **underretningsstasjon** forstås et fordelingssted som skal viderefordre en ordre til annet personale enn det som er stasjonert ved eller er underlagt stedet — (se pkt. 1.2 tredje passus) — eksempelvis til togbetjening. Distriktsjefen bestemmer hvilke stasjoner som skal være underretningsstasjoner enten ved adresseangivelse i vedk. ordre eller ved særskilt stående ordre — f. eks. for banemester, elektromester o. l.

Togekspeditør ved underretningsstasjon for tog er ansvarlig for at ordren blir viderefordelt togbetjeningen snarest mulig, men ikke før ved fram møte til tjeneste i vedkommende tog. Togekspeditøren må ikke la toget kjøre før han har forvissnet seg om at togbetjeningen er tildelt ordren og har gitt erkjennelse for denne.

Banemestrene må underrettes om kjøring og innstilling av ekstratog slik som for det øvrige linjepersonale bestemt. Den stasjon som banemesteren er stasjonert ved har ansvaret for dette, og er også underretningsstasjon for banemesterens stedfortreder, hvis ikke distriktsjefen bestemmer noe annet.

Ordre om kjøring og innstilling av tog på banemesterstrekningen skal tilstilles banemesterens underretningsstasjon selv om ordren for øvrig ikke vedkommer denne.

Banemester skal hver dag når tjenesten tiltres eller så snart det lar seg gjøre, og for øvrig når det er mulig for ham eller så ofte som distriktsjefen bestemmer, undersøke på vedkommende fordelingssted om det foreligger ordrer om kjøring av ekstratog m. v. og i så fall kvittere for mottakelsen av disse.

Banemesterstrekningene skal være bekjentgjort for vedkommende personale og distriktsjefen skal treffe en ordning slik at disse underretningsstasjonene blir holdt underrettet om hvem som til en hver tid tjenestgjør som banemester.

Banemesteren skal holde underretningsstasjonen informert om

hvorledes han best kan treffes (i tilfelle hvilken strekning han skal befare).

Tilsvarende ordning kan distriktsjefen også etablere for annet personale — som f. eks. elektromestre.

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

Tjenestemann som arbeider eller ferdes på linjen, og som ikke tilhører og heller ikke ledsages av personale som skal underrettes om kjøring av ekstratog, men som har rett til å ferdes på linjen, skal på samme måte som foreskrevet i denne artikkel pkt. 7.6.2 annet avsnitt holde seg underrettet om kjøring av ekstratog ved forespørsel til stasjonene. Disse skal forholde som bestemt i tredje avsnitt av nevnte punkt. Undersøkelsen skal så vidt mulig finne sted umiddelbart før vedkommende begir seg ut på linjen, og betjent stasjon må ikke passeres uten at det forespørres om neste blokkstrekning er klar.

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

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

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

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

2. Rutebok.

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

Ordrene må sendes så tidlig at de kommer til fordelingsstedene senest 72 timer før de skal settes i verk.

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

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

Ved stasjoner skal erkjennelsen underskrives av stasjonsmester (togekspeditør). Ved andre fordelingssteder skal vedkommende ansvarshavende eller andre som distriktsjefen måtte bestemme underskrive erkjennelsen.

Hvis konvolutten (resp. pakken) er stemplet «Telegramerkjennelse», skal stasjonsmesteren eller annen ansvarlig tjenestemann sende erkjennelsen som telegram med signal TBD, etter retningslinjer som omhandlet i pkt. 4.2.1.

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

2.3. Ansvarshavende ved fordelingsstedene skal straks sørge for å fordele ruteboka, overensstemmende med pkt. 1 i denne artikkel, mot kvittering til alt personale i sikkerhetstjenesten, unntatt de tjenestemenn i stasjonstjenesten som mottar og kvitterer for togoppgaven, blankett 603 a, eller oppgaven «Togordning ved..... stasjon», blankett 603 b (se art. 104 i dette trykk).

For de nevnte tjenestemenn i stasjonstjenesten skal ruteboka legges ut på de steder som er foreskrevet og i tilfelle på annet hensiktsmessig sted, slik at vedkommende tjenestemenn har lett adgang til ruteboka. Stasjonsmesteren skal pålegge bestemte tjenestemenn å holde disse eksemplarer å jour.

Alle som mottar ruteboka, skal kvittere for den på blankett 614 a—b («enkeltmannserkjennelse») (bilag nr. 4). Blanketten kan brukes for inntaing av erkjennelse fra flere tjenestemenn. (Ved større fordelingssteder — f. eks. ved konduktør- og lokomotivstasjoner — kan distriktsjefen tillate at det brukes spesielle, større erkjennelsesblanketter eller -bøker.) Erkjennelsesblankettene skal oppbevares ved fordelingsstedene i ett år før de makuleres. De må oppbevares

slik at de når som helst kan sendes distriktsjefens kontor til kontroll.

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

3. Tillegg til rutebok.

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

4. Rutesirkulære.

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

Bestemmelsene i pkt. 2 om utarbeidelse og fordeling av ruteboka fra distriktsjefens kontor, og bestemmelsene om erkjennelse fra fordelingsstedene, gjelder også for rutesirkulærer. Hvis flere rutesirkulærer erkjennes samtidig, må det brukes særskilt erkjennelsesblankett (blankett 616, bilag nr. 2) for hver ordre.

4.2.1. Hvis distriktsjefen har forlangt «Telegramerkjennelse», skal telegrammet (TBD) eksempelvis lyde:

«Rutesirkulære nr. 18/112 erkjennes mottatt til videre fordeling.

N. N. (txp)»

4.2.2. Konduktør- eller lokomotivstasjoner skal i den telegrafiske erkjennelsen spesielt angi at fordelingen også omfatter det kjørende personale som er underlagt stasjonen.

Erkjennelsen får da eksempelvis følgende form:

«Rutesirkulære nr. 18/112 erkjennes mottatt til videre fordeling — også til alt konduktør- og lokomotivpersonale.

N. N. (txp)»

4.2.3. Stasjoner som er underretningsstasjoner for banemester, elektromester o.l. (se pkt. 1), skal også erkjenne for mottakelse og videre fordeling til disse tjenestemenn. Det må av erkjennelsen gå tydelig fram om ordren er mottatt både til stasjonspersonalet m. v. og banemester, eller bare til sistnevnte.

Eksempelvis:

«Rutesirkulære nr. 18/112 erkjennes mottatt til videre fordeling — også til banemester.

N. N. (txp)»

eller

«Rutesirkulære nr. 18/112 erkjennes mottatt til banemester.

N. N. (txp)»

4.3. Ansvarshavende ved fordelingsstedene skal straks sørge for at rutesirkulærene blir videre fordelt til alt personale som underretningsmessig er underlagt vedkommende fordelingssted — se pkt. 1.2—1.4. For fordeling til banemester, elektromester m. v. gjelder bestemmelsene for underretningsstasjoner i pkt. 1.5.

4.4. Alt togpersonale i vedkommende distrikt eller på vedkommende banestrekning skal tildeles rutesirkulærene ved sine respektive konduktør- og lokomotivstasjoner.

4.5. Hver enkelt tjenestemann som blir tildelt rutesirkulære, skal kvittere for det på blankett 614 a eller b (bilag nr. 4) («enkeltmanns-erkjennelse»). Blanketten kan brukes for erkjennelse fra flere tjenestemenn. (Ved de større fordelingssteder — f. eks. ved konduktør- og lokomotivstasjoner — kan distriktsjefen tillate at det brukes spesielle, større erkjennelsesblanketter eller -bøker).

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

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

5. Ekstratog rute.

5.1. Trykk 401 inneholder nærmere retningslinjer for bruken av ekstratog rute for ordre om kjøring og innstilling av ekstratog samt for andre ordrer om toggangen.

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

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

Ekstratogrutene adresseres ikke til det tog som kjøres umiddelbart foran ekstratoget hvis det må regnes å ha kjørt over den felles strek-

ning før ekstratoget kjører inn på denne, og ikke til det tog som kjører umiddelbart etter ekstratoget, hvis ekstratoget må regnes å ha kjørt over den felles strekning før det etterfølgende tog kjører inn på denne.

5.3. I alminnelighet erkjennes mottakelsen av ekstratogrute skriftlig til distriktsjefens kontor på blankett 616 som omhandlet i pkt. 2.2. Togekspeditør ved stasjoner som er underretningsstasjoner for togbetjening, skal føre opp nummer og dato på de tog som skal tildeles ordren ved egen stasjon.

Hvis flere ekstratogruter erkjennes samtidig, må det brukes særskilt erkjennelsesblankett (blankett 616) for hver ordre. Både denne skriftlige erkjennelse og den telegrafiske som er omhandlet i pkt. 5.4, skal kontrolleres og oppbevares ved distriktsjefens kontor som foreskrevet i pkt. 2.2.

5.4. Hvis ordrekonvolutten er påstemplet «Telegramerkjennelse», skal slik erkjennelse innsendes som omhandlet i pkt. 4.2.1 og 4.2.3.

Underretningsstasjoner for togbetjening skal i den telegrafiske erkjennelse også gjenta nummer og dato for de tog som skal tildeles ordren ved stasjonen.

Eksempelvis slik:

«Ekstratogrute nr. 25/1964 erkjennes mottatt til videre fordeling — også til togbetjeningen i togene 102 og 104 den 1.6.64.

N. N. (txp)»

5.5.1. Ansvarshavende ved fordelingsstedene skal straks sørge for at ekstratogrutene blir viderefordelt til det personale som underretningmessig er underlagt vedkommende fordelingssted — se pkt. 1.2—1.4 —, og hvis tjeneste blir berørt av ordrens innhold. Dette gjelder så vel stasjonens eget personale som linjepersonalet. Om fordeling til banemester, elektromester m. v. gjelder bestemmelsene i pkt. 1.5.

5.5.2. Har det ikke vært mulig å underrette vedkommende linjepersonale om kjøring av ekstratog, skal det forholdes overensstemmende med trykk 401 § 138 pkt. 4.

Om linjepersonalets plikt til selv å holde seg underrettet om toggangen, se trykk 370.3 § 4.

5.5.3. Underretningsstasjoner for tog skal fordele ordren til alt personale som tjenestgjør i vedkommende tog — også til konduktører og fyrbøtere samt eventuelt til personale på ekstralokomotiv(er).

5.5.4. Alle de tjenestemenn som fordelingsstedene fordeler ekstratog-ruten til, skal kvittere for denne på blankett 614 a—b eller 615 a—b (bilag nr. 4 og 5) («enkeltmannserkjennelse»). (Ved større fordelingssteder — f. eks. stasjoner som er underretningsstasjoner for flere tog — kan distriktsjefen tillate at det brukes spesielle, større erkjennelsesblanketter eller -bøker.)

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

Om oppbevaring av erkjennelsesblankettene gjelder bestemmelsen i pkt. 4.5 annet avsnitt.

Hvis stasjonen ikke rekker å innta kvittering fra linjepersonalet eller fra grind-, bru- og tunnelvakt m. v., skal underretning så vidt mulig skje over telefonen som bestemt i pkt. 7.8.

6. Rutetelegram.

6.1. Rutetelegram (signal TPS) (se trykk 401 § 45) — utarbeides ved distriktenes rutekontorer eller togledelse og sendes i rød konvolutt, blankett 617 (se bilag nr. 1) som skal være påstemplet eller tydelig påskrevet «Rutetelegram» og «Telegramerkjennelse».

Rutetelegram skal adresseres til vedkommende togpersonale (se pkt. 5.2) ved underretningsstasjoner som bestemmes av rutekontor eller togleder (se pkt. 1.5 første avsnitt).

6.2. De fordelingssteder som mottar rutetelegram, skal alltid erkjenne telegrafisk til distriktsjefen på samme måte som bestemt for ekstratogroute i pkt. 5.4.

6.3. Fordelingen av rutetelegram fra fordelingsstedene til de enkelte tjenestemenn skal foregå som bestemt for telegrafisk rute i pkt. 7.5—7.8.

7. Telegrafisk ordre.

Telegrafisk rute for kjøring av ekstratog.

7.1. Telegrafiske ruter (se trykk 401 § 45) utarbeides ved togledelsen og skal ekspederes med signal TPS til de fordelingssteder som har bruk for dem.

Vedkommende togpersonale, (se pkt. 5.2), skal tildeles ordren ved de underretningsstasjoner som togleder angir i adressen i telegrammet.

Om sendemåten for slike telegrammer vises til trykk 850.2, Statsbanenes Tjenestetelegram.

7.2. Den som tar imot en telegrafisk rute på telefonen, skal skrive den ned med tydelig skrift på de spesielle blanketter, blankett 417 a eller b (se bilag nr. 6). Sendes telegrammet på telefonen til flere stasjoner samtidig, skal i h. t. trykk 850.2 art. 2.9 den lengst bortliggende stasjon foreta den tjenestlige gjentakelse av hele telegrammet mens de øvrige stasjoner følger nøye med og kontrollerer sine utskrifter. Etter at denne gjentakelse er gitt og riktigheten av den er bekreftet av tjenestemannen ved senderstasjonen, skal de mottakende tjenestemenn oppgi sine signaturer. Hvis den telegrafiske ruten tas imot av andre enn togekspeditør, skal denne snarest underrettes om ordren og dens innhold.

7.3. Den telegrafiske ruten skal deretter erkjennes på følgende måter:

1. Alle fordelingssteder som berøres av ekstratogets kjøring, skal repetere følgende av den telegrafiske rutens innhold: Dag og dato, togets benevning, utgangsstasjon og avgangstid, endestasjon og ankomsttid, og dessuten så meget av ordrens innhold som har betydning for vedkommende fordelingssted (f. eks. kryssing og forbikjøring, mulig sporendring for ordinære tog, at stasjonen eller nabo-stasjonen ikke skal være betjent — eventuelt være ekstraordinært betjent osv.).

Ved en stasjon (D) hvor ekstratoget skal ha kryssing med annet tog, vil erkjennelsen eksempelvis lyde:

«Ordre: Tirsdag den 2.5. kjøres ekstra persontog litra Y fra A kl. 23.00 til B onsdag den 3.5. kl. 6.15 erkjennes mottatt.

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

2. De stasjoner som er underretningsstasjoner for ett eller flere av de ekstratog som omhandles i telegrammet, skal repetere dette i sin helhet og til slutt gjenta det (de) tog stasjonen er underretningsstasjon for.

3. Underretningsstasjon for andre tog skal foruten de angivelser som er nevnt i pkt. 1, også repetere så meget av ordrens innhold som har betydning for togpersonalet i det (de) tog stasjonen er underretningsstasjon for.

Eksempel:

«Ordre: Mandag den 1.5. kjøres ekstra godstog litra X fra A kl. 6.00 til B kl. 12.30 erkjennes mottatt og vil bli viderefordelt — også til togbetjeningen i togene 1 og 3 som krysser litra X henholdsvis i D og E».

Blir ordren tilstillet en stasjon bare som underretning til togbetjening, banemester m. v. (se pkt. 1.5) — uten at stasjonen som sådan berøres av kjøringen — erkjennes eksempelvis slik:

«Ordre: Mandag den 1.5. kjøres ekstra godstog litra X fra A kl. 6.00 til B kl. 12.30 erkjennes mottatt til viderefordeling til togbetjeningen i togene 1 og 3 (resp. banemester, elektromester m. v.) som krysser litra X henholdsvis i D og E.»

4. Etter repetisjon som omhandlet i pkt. 1—3 skal den tjenestemann som erkjenner oppgi togekspeditørs navn etterfulgt av betegnelsen «txp» og egen signatur. (Er stasjonsmesteren selv togekspeditør, sløyfes betegnelsen «txp».) Ordren skal være forelagt togekspeditøren før den erkjennes.

7.4. Den tjenestemann ved toglederstasjonen som sender en telegrafisk rute, er ansvarlig for at erkjennelser overrensstemmende med pkt. 7.3 er mottatt fra alle de fordelingssteder telegrammet er adressert til. Kontroll på at erkjennelsene foreligger, skal foretas før ordren settes i verk. Når samtlige erkjennelser er mottatt, forelleges de for vedkommende togleder.

Erkjennelsene skal deretter arkiveres ett år før de makuleres.

7.5. Ansvarshavende ved fordelingsstedene skal straks sørge for at den telegrafiske ruten blir viderefordelt til det personale som underretningsmessig er underlagt vedkommende fordelingssted — se pkt. 1.2—1.4. Om fordeling til banemester, elektromester m. v. gjelder bestemmelsene i pkt. 1.5.

Blant stasjonens egen betjening skal ordren fordeles til de tjenestemenn hvis tjeneste blir berørt av ordrens innhold.

7.6. For fordeling til linjepersonalet gjelder følgende:

1. Gjelder den telegrafiske ruten kjøring av tog som passerer vedkommende strekning i tidsrommet kl. 6—18 og i alle tilfelle hvis ordren mottas i dette tidsrom, skal stasjonen — foruten til grind-, bru-, tunnel- og mulige særlige vaktposter — fordele ordren til baneformannen¹⁾ eller annen ansvarshavende ved linjeavdelingen. Baneformannen (ansvarshavende) er ansvarlig for den videre fordeling til det linjepersonale som har tjeneste i det tidsrom toget kjører over avdelingen. Hvis disse tjenestemenn skulle rette forespørsel direkte til stasjonen, må de likevel ikke avvises, men gis nøyaktig underretning om toggangen. Kvittering eller erkjennelse må da inntas og baneformannen så vidt mulig underrettes om dette.

¹⁾ Med baneformann menes i denne forbindelse den baneformann, eventuelt baneformann i særklasse, som er ansvarshavende for avdelingen.

Lykkes det ikke baneformannen å nå sitt tjenstgjørende personale med ordren, skal han melde dette til togekspeditøren som er ansvarlig for at vedkommende togbetjening gis underretning overensstemmende med trykk 401 § 138 pkt. 4. Se også art. 165 pkt. 1 i dette trykk.

Baneformannen bør til en hver tid holde sin underretningsstasjon å jour med når og hvor han kan treffes. Hvis stasjonens underretning unntaksvis skal gis til annen ansvarshavende ved avdelingen, skal baneformannen i god tid gi underretningsstasjonen beskjed om hvem dette er og hvor vedkommende kan treffes.

Om linjepersonalets plikt til selv å holde seg underrettet om toggangen vises til trykk 370.3 § 4 og pkt. 2 nedenfor.

2. Gjelder den telegrafiske ruten kjøring av tog som passerer vedkommende strekning i tidsrommet kl. 18—6, skal den tildeles linjepersonalet hvis det har ordinær tjeneste i dette tidsrom. I så fall skal stasjonen fordele ordren til baneformannen som bestemt i pkt. 1. Banemester er ansvarlig for at stasjonen får underretning om slik ordinær tjeneste.

Hvis linjepersonalet må ferdes på linjen i nevnte tidsrom utenom ordinær tjenestetid, er det selv ansvarlig for å skaffe seg underretning om toggangen ved forespørsel til underretningsstasjonen.

Samtidig som stasjonen gir nøyaktig beskjed om toggangen, skal anmerking om den mottatte forespørsel gjøres i togmeldingsbokas merknadsrubrikk. Mottas det senere ordre om kjøring av ekstratog, må togekspeditør prøve å gi linjetjenestemannen underretning, eventuelt sørge for at vedkommende togbetjening får ordre om at linjepersonalet ikke er underrettet (se trykk 401 § 138 pkt. 4 samt art. 165 i dette trykk) — hvis vedkommende linjetjenestemann ikke i mellomtiden har meldt fra at han er kommet tilbake fra linjen. Bestemmelsene i dette punkt kan etter distriktsjefens bestemmelse også gjøres gjeldende for tidsrommet 6—18 helgedager dersom vedkommende linjepersonale ikke har ordinær helgedagstjeneste.

Grind-, bru-, tunnel- og mulige særlige vaktposter på linjen skal så vidt mulig tildeles alle ordrer om kjøring av tog også i tidsrommet kl. 18—6.

3. Når telegrafisk ordre om ekstratog må sendes ut på en tid da underretningsstasjon for linjepersonale og for grindvakter ikke er betjent og derfor ikke får ordren, skal det til slutt i ordren settes: «N. N. (stasjoner) er ikke tildelt denne ordre.»

For at linjepersonalet og grindvakter som ordinært skal underrettes gjennom nevnte ubetjente stasjoner, allikevel kan få ordren, — eventuelt vite hvor de skal henvende seg med forespørsel — skal

distriktsjefen på forhånd ha utpekt enkelte bestemte stasjoner som ekstraordinære underretningsstasjoner. Ved disse stasjoner, som bør være betjent for alle tog, skal finnes å jourført liste over det linjepersonale og de grindvakter som må underrettes med angivelse av de stasjoner som ordinært er dette personalets underretningsstasjoner. Listen settes opp i samarbeid med vedkommende ordinære underretningsstasjon og vedkommende banemester, og listen skal være kjent og tilgjengelig for alle vedkommende togekspeditører.

Skulle den ekstraordinære underretningsstasjon ikke få underrettet vedkommende linjepersonale og grindvakter før ekstratoget kjører inn på strekningen, må denne stasjon underrette lokomotivføreren i samsvar med trykk 401 § 138 pkt. 4.

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

Distriktsjefen kan bestemme at utgangsstasjoner for ekstra godstog skal tildele togføreren et ekstra eksemplar. Togføreren skal levere dette (uten kvittering) til en av togets øvrige konduktører — fortrinnsvis til den som i henhold til trykk 401 § 170 eventuelt er bemyndiget til å motta togekspeditørens avgangsordre og til å gi avgangssignal.

7.8. Alle de tjenestemenn som fordelingsstedene leverer den telegrafiske ruten til, skal kvittere for denne på blankett 614 a—b eller 615 a—b (bilag nr. 4 og 5 «enkeltmannserkjennelse»). Kvittering på likelydende gjenpart av ordren kan tillates.

Er det p. g. a. knapp tid umulig å få levert ordren til baneformannen (eller annen ansvarshavende ved linjeavdelingen) på denne måte, skal den så vidt mulig meddeles vedkommende personlig gjennom telefonen. Ordren skal i så fall skrives nøyaktig ned og deretter repeteres klart og tydelig av linjetjenestemannen som til slutt erkjenner ved å oppgi navn og tjenestested. Slik underretning sidestilles med overlevering av ordren mot kvittering. Samme framgangsmåte kan nyttes ved underretning til underlagt stoppested, grind-, bru-, tunnel- og annen vakt på linjen. Har det ikke vært mulig å underrette vedkommende linjepersonale, vaktposter på linjen m. v. som nevnt foran i denne artikkel, skal det forholdes overensstemmende med trykk 401 § 138 pkt. 4. Se også art. 165 i dette trykk. (Underretning pr. telefon gjennom andre personer bør forsøkes dersom direkte underretning som nevnt foran ikke er mulig. Hvis man

ikke har hatt direkte kontakt med vedkommende linjetjenestemann personlig, må dog ekstratogsnummer føres og togpersonalet få beskjed om at linjepersonalet ikke er underrettet.)

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

Om oppbevaring av «enkeltmannserkjennelsene» gjelder bestemmelsene i pkt. 4.5 annet avsnitt.

Telegrafisk ordre om kjøring av ekstratog uten rute (etter Sir. § 49).

7.9. Telegrafiske ordrer om kjøring av ekstratog uten rute skal sendes ut fra togledelsen (eventuelt bemyndiget stasjon), erkjennes av fordelingsstedene og videreføres fra disse som foreskrevet for telegrafisk rute om kjøring av ekstratog i pkt. 7.1—7.8 — med den tillempling som følger av at ordrene om tog uten rute ikke adresseres til annen togbetjening enn ekstratogets — se trykk 401 § 49 pkt. 3.

Når togekspeditørene underretter togbetjeningen i andre tog om kryssing eller forbikjøring med tog uten rute, skal disse telegram (signal TSX) fordeles som foreskrevet for telegrafisk rute i pkt. 7.7. Underretningsstasjonen erkjenner i telegram (signal TPS) som bestemt i trykk 401 § 49 pkt. 5.

9.1. Alle ordrer om toggangen, unntatt ruteboka, skal dateres og underskrives av eller for distriktsjefen.

10.1. I forskrifter og ordrer om sikkerhetstjeneste og toggang skal betegnelsen «helligdag» (helgedag), brukes i stedet for «Søn- og helligdag» (søn- og helgedag).

I henhold til lov av 26. april 1947 er 1. og 17. mai høytidsdager. Togordningen på disse dager skal være som på helligdager.

12. Bekjentgjøring og kjøring av kongelig ekstratog.

12.1. Kongelig ekstratog kan rekvireres enten ved henvendelse til Hovedstyret eller til distriktsjefen i det distrikt hvor utgangsstasjonen for reisen ligger.

12.2. Kommer rekvisisjonen til Hovedstyret, vil vedkommende distriktsjef straks bli underrettet med anmodning om å sende inn forslag til rute for toget. Etter at Hovedstyret har mottatt distriktets forslag og eventuelt godkjent ruten, besørger distriktet trykking av den.

12.3. I tilfelle rekvisisjon av toget kommer til distriktsjefen, forholdes på samme måte med hensyn til godkjenning og trykking av ruten.

12.4. Berører ekstratogets kjøring flere distrikter, må distriktsjefen i det distrikt hvor reisen utgangsstasjon ligger forhandle med de øvrige distriktsjefer om oppsetting av ruten i sin helhet fra utgangsstasjon til bestemmelsesstasjon. Deretter skal rutforslag for hele strekningen sendes Hovedstyret til godkjenning.

Det distrikt hvor reisen tiltres, besørger trykking av ruten og sender de øvrige distrikter det nødvendige antall eksemplarer etter oppgave fra disse.

12.5. Bli det på grunn av forholdene ikke tid for et distrikt til å innhente Hovedstyrets godkjenning av rute for kongelig ekstratog, skal Hovedstyret telegrafisk underrettes om hvorledes ekstratogets rute er satt opp.

12.6. Ruten som er utarbeidet for ekstratoget, skal være tydelig avfattet og inneholde:

- a) Togets betegnelse: K o n g e l i g e k s t r a t o g, og i tilfelle med tilføyelse av nr. 1, nr. 2, osv. hvis det skal kjøres flere enn ett kongelig ekstratog samme dag og på samme bane,
- b) dag og dato for togets kjøring,
- c) den strekning som toget skal kjøre over, stasjonene på denne og tiden for ankomst og avgang eller passering av disse,
- d) de tog som ekstratoget skal krysse, kjøre forbi eller kjøres forbi av med understreking av de stasjoner hvor dette skal finne sted,
- e) hvilke spor på stasjonene ekstratoget skal bruke, samt hvilke spor de møtende eller forbikjørende tog skal føres inn på ved de stasjoner hvor kryssing og forbikjøring finner sted,
- f) ekstratogets største tillatte kjørehastighet.

12.7. Den rute som er satt opp for kongelig ekstratog, skal sendes ut som ekstratogrute (event. rutesirk.), og er for øvrig underlagt de vanlige regler som gjelder for avfattelse, utsending, erkjennelse og viderefordeling av disse, se trykk 401 § 40 og pkt. 4 og 5 i denne artikkel. Distriktsjefen skal dessuten sende ruten til Hovedstyret, til vedkommende rekvirent, til hoffets vedkommende samt til politimestrene i de byer og de landdistrikter som ligger i togets rute.

12.8. Distriktsjefen eller en annen overordnet tjenestemann ved distriktsadministrasjonen skal følge med kongelig ekstratog og ha befaling over dette.

For øvrig skal distriktsjefen bestemme hvilke andre tjenestemenn som skal følge med kongelig ekstratog.

Ekstratoget skal være utstyrt med togtelefonapparat (se trykk 427 «Hjelpetjenesten ved driftsuhell» del III).

12.9. Alle stasjoner på vedkommende strekning skal være betjent når kongelig ekstratog kjøres.

Stasjonsmesteren skal så vidt mulig selv utføre togekspeditørtjenesten. Visitasjon av stasjonens togspor og sporveksler skal foretas før ekstratoget kjøres.

På alle stasjoner i ekstratogets rute skal det flagges ved dagslys.

På ekstratogets utgangs- og bestemmelsesstasjon og ved mellomstasjoner hvor ekstratoget stopper, skal togekspeditør og den øvrige betjening som har plattformtjeneste være iført sine beste uniformer. Det samme gjelder ekstratogets konduktører. Tokekspeditøren og ekstratogets konduktører skal dessuten ha hvite hansker eller hvite fingervanter.

Konduktørene skal utenpå sin uniform bære de reglementerte urvesker.

12.10. Linjen skal visiteres avdelingsvis umiddelbart før toget, og visitøren skal ikke forlate sin avdeling før toget har passert eller annen ordre fra foresatte er mottatt.

12.11. Framføres kongelig ekstratog med damplokomotiv, skal det alltid nyttes 2 lokomotiver. Så vidt mulig bør denne regel også følges når toget framføres med elektrisk lokomotiv eller diesellokomotiv. I alminnelighet skal togvekten ikke være større enn at hvert av lokomotivene kan framføre toget etter den oppsatte rute.

Denne bestemmelse gjelder også ved Kongelige personers offisielle reiser i andre tog.

Distriktsjefen bestemmer for hvert enkelt tilfelle hvilke stasjoner som skal holde reservelokomotiver i beredskap.

12.12. Hvis det rullende materiell i den nærmest foregående tid ikke har vært benyttet i trafikk, skal det være prøvekjørt før det brukes i ekstraslaget.

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

12.13. For kongelig ekstratog skal alle forsinkelser — uansett størrelse — meldes til togledelsen (se trykk 404.1 art. 9.6).

12.14. Skal personer tilhørende kongehuset reise med ordinært tog, bør en overordnet tjenestemann ved distriktsadministrasjonen følge med toget. Stasjonene skal flagge ved dagslys.

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

41. Hva en rute i ruteboka skal inneholde.

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

I innledningen til togenes ruter:

Et. = ekspresstog.	Kl. = vognklasse.
Ht. = hurtigtog.	Hbr. = håndbremset.
Pt. = persontog.	Aks. = største tillatte akselantall.
Lt. = lokaltog.	Sth. = største tillatte hastighet
Bt. = blandet tog.	i km pr. time.
Gt. = godstog.	Tlf. = togtelefon.

I togenes ruter:

- a) Dobbeltsporet bane skal angis med 2 loddrette parallelle streker til venstre for navnene på stasjonene/stoppestedene.
 - b) Stasjoner skal føres opp med vanlig skrift og blokkposter med *kursiv* og til venstre i vedkommende rubrikk, mens stoppesteder og eventuelt holdeplasser skal trykkes med *kursiv* og til høyre i rubrikken.
- Bp = blokkpost.

- c) Strekninger med håndbetjent linjeblokk skal angis ved en tykk stiplet loddrett strek og strekninger med automatisk linjeblokk skal angis ved en tykk ubrudt loddrett strek til høyre for navnene på stasjonene/stoppestedene. Fjernstyring angis ved en tykk loddrett bølgestrekk.
- d) Det signalbilde som hovedsignal skal vise for toget ved inn-, resp. utkjøring på stasjon eller blokkpost, skal angis ved $\textcircled{21}$ (signal 21) eller $\textcircled{22}$ (signal 22). Signalbildet for enkelt innkjørsignalapparat skal betegnes med 0.
- e) I rubrikken for «opphold» skal eventuelt brukes følgende tegn:
- ▲ = stasjonen/stoppestedet er ikke betjent.
 - △ = stasjonen/stoppestedet er ikke betjent helligdager.
 - ▽ = stasjonen/stoppestedet er ikke betjent hverdager.
 - = fast stopp med kortvarig opphold, høyst 1 min. Tid for opphold er regnet med i ordinær kjøretid.
 - = stopper på signal.
 - a● = stopper på signal for avstigning.
 - p = stopper på signal for påstigning.
 - a●p = stopper på signal for av- og påstigning.
 - × = stopper om det trengs for av- og påstigning.
 - a× = stopper om det trengs for avstigning.
 - ×p = stopper om det trengs for påstigning.

Merk:

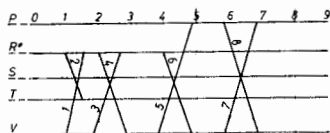
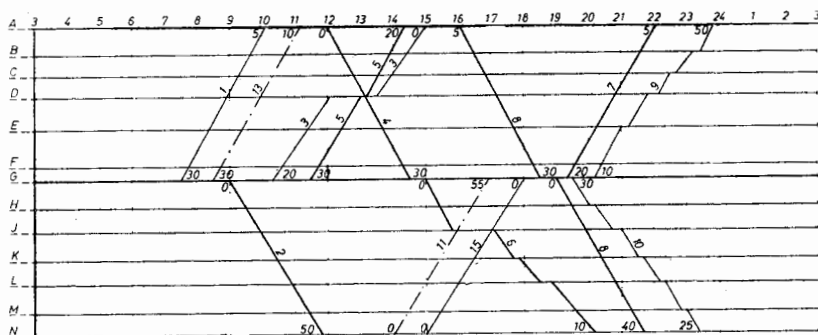
Tegnet ● skal nyttes i forbindelse med betjente stasjoner/stoppesteder. Tegnet × skal først og fremst nyttes for holdeplasser og dessuten for stasjoner og stoppesteder som ikke er betjent for vedkommende tog. For persontog bør i tilfelle tegnet ■ helst brukes ved ubetjente stasjoner og stoppesteder.

- f) Time tallet skal bare angis når det går over til ny time. Time-tall skal likevel alltid anføres ved togs utgangs- og endestasjon. Hvis ruten for et tog strekker seg over 2 eller flere sider, skal timetallet alltid føres opp for første stasjon/stoppested på hver side.

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

Angivelse av kryssing og forbikjøring.

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



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

Kryssing:

For tog 1 angis kryssing med tog 4 i A.

For tog 13 angis kryssing med tog 4 i A.

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

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

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

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

For tog 7 angis kryssing med tog 8 i G.

For tog 9 angis ingen kryssing.

For tog 2 angis ingen kryssing.

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

For tog 11 angis kryssing med tog 6 i J.

For tog 15 angis kryssing med tog 6 i J og tog 8 i G.

For tog 10 angis ingen kryssing.

Strekningen mellom R og T er dobbeltsporet og de tilsluttede strekninger mellom P og R og mellom T og V er enkeltsporte.

For togene 1 og 2 angis ingen kryssing.

For tog 3 angis kryssing med tog 4 i T, og for tog 4 angis kryssing med tog 3 i T.

For tog 5 angis kryssing med tog 6 i T, og for tog 6 angis kryssing med tog 5 i T.

For tog 7 angis kryssing med tog 8 i R, og for tog 8 angis kryssing med tog 7 i T.

Forbikjøring:

For tog 3 angis at det kjøres forbi av tog 5 i D.

For tog 5 angis forbikjøring av tog 3 i D.

For togene 8 og 10 angis ingen forbikjøring.

Oppstått kryssing som ikke er angitt
i ruten.

2.2.1. Forandring av kryssing mellom 2 tog foretas etter reglene i Sir. § 136. Herved forandres rekkefølgen av de 2 tog på en bestemt strekning, men rekkefølgen i forhold til andre tog forandres ikke.

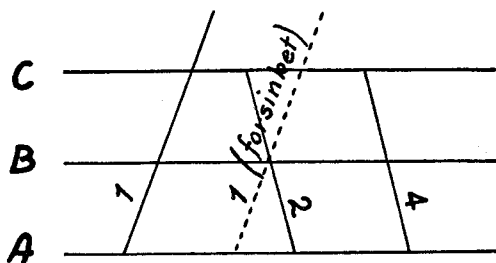
Ved denne forandring av kryssing mellom 2 tog kan det oppstå en kryssing mellom det ene tog og et tredje tog uten at denne kryssing er anført i togenes ruter etter reglene i Sir. § 42.

Det vil i disse tilfelle ikke bli gitt særskilt ordre eller meddelelse fra toglederen om denne kryssing, idet rekkefølgen av hvert av de 2 førstnevnte tog og det tredje tog ikke skal forandres uten særskilt ordre.

Når det oppstår kryssing som ikke er angitt i togenes ruter, skal togekspeditøren ved kryssingsstasjonen gi togføreren i det tog som i tilfelle skal tilbakeholdes, muntlig underretning om kryssingen. Hvis underretning ikke gis, har togekspeditøren udelt ansvaret for at toget holdes tilbake inntil det annet tog er kommet.

På samme måte skal togekspeditøren gi togbetjeningen i andre tog muntlig underretning når det oppstår kryssing med returnerende hjelpelokomotiv (se Sir. § 139 pkt. 3).

Eksempel 1.



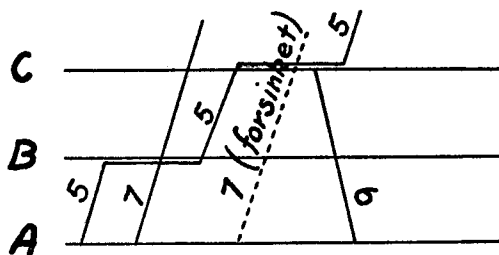
Togene 1 og 2 krysser etter sin rute i C.

Tog 1 er forsinket og kryssingen omlegges til B. Derved oppstår en kryssing mellom togene 1 og 4 i C som ikke er angitt i ruten eller i særskilt ordre.

Tog 4 må ikke kjøre fra C før tog 1 er kommet.

2.2.2. Tilsvarende situasjon kan oppstå når det foretas endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning. Det blir på samme måte å forholde nøye overensstemmende med Sir. § 137 i slike tilfelle.

Eksempel 2.

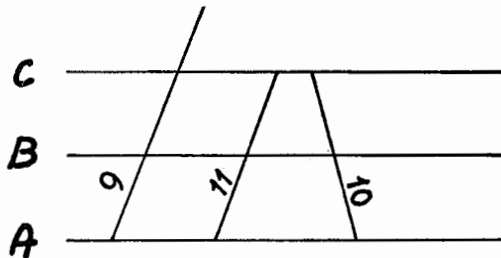


Tog 7 kjører etter sin rute forbi tog 5 i B. Togene 5 og 6 krysser i C.

Tog 7 er forsinket og forbi kjøringen omlegges til C. Derved oppstår en kryssing mellom togene 7 og 6 i C som ikke er angitt i ruten eller i særskilt ordre. Tog 6 må ikke kjøre fra C før tog 7 er kommet.

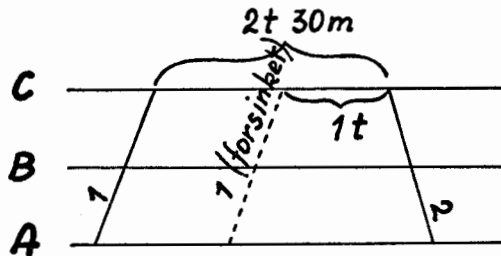
2.2.3. Liknende situasjoner kan oppstå ved innstilling av tog eller ved forsinkelse av tog uten at forandring av kryssing eller endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning etter Sir. §§ 136 og 137 foretas.

Eksempel 3.



Togene 11 og 10 krysser etter sin rute i C. Tog 11 innstilles. Derved oppstår en kryssing mellom togene 9 og 10 i C som ikke er angitt i ruten eller i særskilt ordre. Tog 10 må ikke kjøre fra C før tog 9 er kommet.

Eksempel 4.



Stasjon C er endestasjon for tog 1 og utgangsstasjon for tog 2. Togene 1 og 2 er ordinære tog med en forskjell mellom rutemessig ankomsttid og avgangtid i C som er over 2 timer. Kryssingen i C skal derfor etter reglene i Sir. § 42 ikke angis i ruten. Tog 1 forsinkes slik at forskjellen mellom ankomsttiden og tog 2's rutemessige avgangtid i C blir 2 timer eller mindre.

Tog 2 må ikke kjøre fra C før tog 1 er kommet.

2.2.4. Toglederen skal heller ikke i de tilfelle som er nevnt i pkt. 2.2.2—3 gi særskilt ordre eller meddelelse om kryssingen som følge av den nye situasjon, men togekspeditøren skal gi togføreren i det tog som skal holdes tilbake, muntlig underretning om kryssingen.

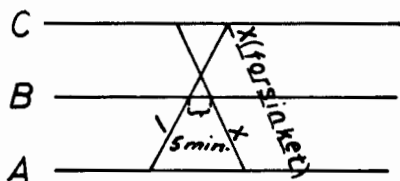
Framføring av tog ved bortfalte kryssinger eller forbikjøringer.

I visse tilfelle må tog tilbakeholdes (forsinkes) på en stasjon utover rutemessig avgangtid på grunn av fastsatte kryssinger eller

forbikjøringer med andre tog eller fordi foranliggende blokkstrekning er disponert av andre grunner.

Bortfaller imidlertid grunnen til at toget må tilbakeholdes, skal toget framføres i sin opprinnelige rute.

Eksempel 1.

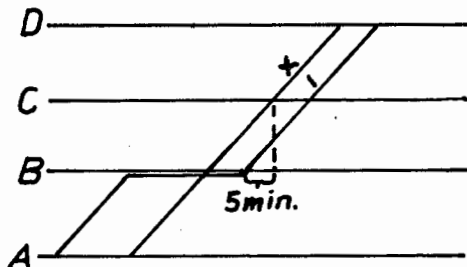


Tog 1 skal holdes tilbake 5 min. i B på grunn av kryssing med ekstratog X.

Tog X blir forsinket, og kryssingen legges til C. Tog 1 kan da kjøre fra B etter sin opprinnelige rute.

Det samme gjelder hvis tog X blir innstilt.

Eksempel 2.

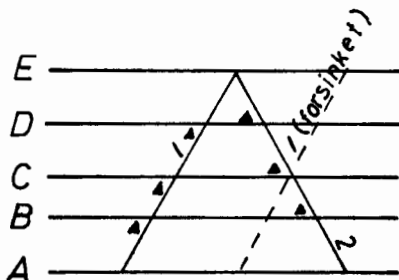


Tog 1 skal holdes tilbake 5 min. i B fordi ekstratog X etter sin rute først kommer til C 5 min. etter tog 1's avgangstid i B.

Tog X blir innstilt.

Tog 1 kan da kjøre fra B etter sin opprinnelige rute.

Eksempel 3.



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

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

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

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

43. (Reservennummer.)

44. Hva en rute i rutesirkulære eller ekstratogroute skal inneholde.

1.1. For å angi enkelte av de opplysninger som en rute i rutesirkulære eller ekstratogroute skal inneholde, kan eventuelt benyttes enkelte av de forkortelser og tegn som er foreskrevet i art. 41.

I slike ordrer skal timetallet angis i forbindelse med alle stasjoner.

For ekstratog som kjøres natten over 2 datoer, skal i slike ruter dato angis til høyre for første klokkeslettangivelse (første stasjon). Den nye dato skal på samme måte angis ut for første klokkeslettangivelse (stasjon) som tilhører denne dato.

I rutesirkulærer og ekstratogruter om militærtransporter bør ikke tas med mer enn det som er nødvendig å vite for alle dem som mottar disse sirkulærer. For transporter som går gjennom flere distrikter, bør hvert distrikt ikke ta med utgangsstasjon og endestasjon i annet distrikt, men bare overgangsstationene og navnet på det distrikt eller den bane som transporten kommer fra eller går til. Styrketallene tas ikke med i sirkulærene (rutene) og heller ikke den militære avdelings navn eller rekvirerende avdeling. Disse opplysninger gis bare til de stasjoner og personer som må kjenne dem.

For øvrig skal alle disposisjoner av jernbanemateriell for militæretaten betraktes som fortrolige og må således ikke omtales for uvedkommende.

45. Hva en telegrafisk rute skal inneholde.

1.1. Når et ekstratog, hvis rute bekjentgjøres telegrafisk kjører istedenfor et tog som (f. eks. på grunn av forsinkelse) innstilles og dette angis i ordren, skal ekstratoget stoppe («fast» eller «på signal») ved eller passere stasjonene (stoppesteder og holdeplasser) i samme utstrekning som ruten for det innstilte tog angir, såfremt det ikke gis ordre om at det skal forholdes på annen måte.

46—48. (Reservennummer.)

49. Tog uten rute. Kjøreseddel.

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

50. (Reservennummer.)

51. Middemerke.

1.1. Middemerket markeres vanligvis ved et 50 cm lyserødt (sinoberfarget) felt malt utvendig på begge naboskinner i de to kryssende eller møtende spor. Feltet skal i sin helhet ligge innenfor middel. I stedet for denne utførelse kan det tillates brukt en 20 cm lang aluminiumsplate malt med lysreflekterende stoff og festet til skinnesteget med 2 skruer. Platen må være så bred at den går ned langs skinnesteget og utover langs skinnefoten.

1.2. For fastsettelse av middel gjelder etterfølgende bestemmelser i denne artikkel. Om profiler for minste tverrsnitt og om laste- og konstruksjonsprofil, se trykk 402 §§ 35—39.

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

Ligger det ene spor i rettlinje og det annet i kurve ved middel og uten overhøyde, vil det i alminnelighet være nødvendig å ha følgende sporavstand i middel:

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

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

1.3. Hvor anvendelse av foran nevnte regler om plassering av middelmerket vil medføre ulemper i form av vesentlige merkostnader når reduksjon av sporenes effektive lengde skal unngås, skal saken forelegges Hovedstyret som avgjør om dispensasjon kan gis.

Isolerte skinneskjøter for sikringsanlegg skal alltid plasseres minst 3 m innenfor middel.

52—53. (Reservennummer.)

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

2.1. Master og lignende som må plasseres nærmere minste tverrsnitt «A» enn 40 cm og som anses farlige for personalet, skal merkes på et felt som ligger mellom 1,8 og 2,7 m over skinnetopp med avvekslende sorte og hvite horisontale striper (ringer) av 15 cm bredde. Særlig farlige master m. v. skal dessuten forsynes med mastevarsler. Denne varselanordning består i fjærende stropper som plasseres slik at en i tilfelle må komme i berøring med stroppen før den faste gjenstand (mast m. v.) passerer.

Som særlig farlige anses master m. v. som er plassert på områder hvor det foregår skifting og som står slik at avstanden mellom minste tverrsnitt og forkant mast på noe punkt mellom 1,5 og 3,5 m over skinnetopp er mindre enn 20 cm.

Står det flere slike master m. v. etter hverandre inntil det (de) samme spor, settes mastevarsel bare på yttersiden av de ytterste master i rekken.

Kan mastevarsel ikke settes opp (f. eks. for signalmast), skal saken i de tilfelle det anses nødvendig, forelegges Hovedstyret.

55—59. (Reservennummer.)

60. Tjenestemenn i sikkerhetstjenesten.

Anvendelse av sukkersykepasienter i sikkerhetstjeneste.

1.1. Tjenestemenn i sikkerhetstjeneste som lider av sukkersyke i slik grad at insulinbehandling er påkrevet, plikter å melde dette til distriktsjefen.

Insulinbrukere bør fortrinnsvis anvendes i arbeid utenom sikkerhetstjenesten hvis slikt arbeid kan skaffes og vedkommende tjenestemann selv uttrykker ønske om det. Forutsetningen er at tjenesten i tilfelle kan ordnes uten vesentlige ulemper og uten merutgifter for jernbanen.

1.2. For om mulig å kunne anvende insulinbrukere i sikkerhetstjeneste under enklere forhold, har Hovedstyret fastsatt følgende retningslinjer:

- a. Hvert enkelt tilfelle behandles individuelt.
- b. Spesialundersøkelse og senere regelmessig kontrollundersøkelse hver 3. måned av vedkommende tjenestemann skal foretas av en spesiell kontrollege, oppnevnt av Hovedstyret. Distriktsjefen sørger for at disse undersøkelser blir foretatt som bestemt og skal på forhånd gi kontrollegen mest mulig utførlige opplysninger om tjenestens art (se pkt. 5), slik at han kan gjøre seg opp en mening om den risiko som tjenesten innebærer i hvert enkelt tilfelle, før han avgir sin uttalelse. Legeerklæringen forutsettes bl. a. å gi opplysning om vedkommende er omhyggelig insulininnstillet, om han tilhører den gruppe pasienter som lett lar seg innstille, om han kjenner insulinforgiftningens begynnelsestsymptomer og forholdsregler som kan stanse disse m. m.
- c. Vedkommende tjenestemann må skriftlig erklære at han ikke finner noen betenkeligheter ved å utføre den tjeneste som det for tilfellet er tale om å sette ham til.
- d. Etter de nødvendige uttalelser og erklæringer er innhentet fra kontrollegen og tjenestemannen selv, skal saken, vedlagt distriktsjefens og bedriftslegens bemerkninger og forslag, forelegges Hovedstyret til godkjenning.
- e. Vedkommende tjenestemann må ikke settes til tjeneste hvor han sikkerhetsmessig får eneansvar (f. eks. som fører av enmannsbetjent lokomotiv, som togekspeditor m. v.), med mindre vedkommendes sikkerhetstjeneste øyeblikkelig kan overtas av annen tjenestemann.

Kontroll etter skade ved fall eller støt mot hodet.

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

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

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

A jourføring av sikkerhetsbestemmelsene.

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

Personalet skal ved henvendelse til sine stasjoneringsteder få utlevert permer for innsetting av sikkerhetssirkulærer. Permene rekvireres fra Billettforvalteren.

Sikkerhetstjenestens utførelse.

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

Ordrer, meldinger og meddelelser må for øvrig gis tydelig og klart. Telefoniske ordrer, meldinger og meddelelser må skrives ned når dette er påbudt.

Muntlige ordre i sikkerhetstjenesten (eller ordrens vesentlige innhold) skal gjentas av den som ordren blir gitt til, med mindre ordren straks skal utføres under kontroll av den som har gitt ordren

(f.eks. avgangsordre). Det samme gjelder viktige meddelelser i sikkerhetstjenesten.

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

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

3.3. Av hensyn til sikkerhetstjenestens utførelse tillates ikke bruk av radioapparater i stasjonens togekspedisjonskontor. Av hensyn til annen tjeneste må radioapparater i alminnelighet ikke brukes i jernbanens kontorer og arbeidsrom. Distriktsjefen kan gi særskilt tillatelse når bruken skjer i tjenesteøyemed. Bruken må ikke forstyrre eller forsinke arbeidet for øvrig.

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

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

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

61—65. (Reservennummer.)

Bestemmelser vedrørende linjen og linjetjenesten.

66—71. (Reservennummer.)

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

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

Når det er nødvendig å utføre tilsyn med kontrollåser, sporsperrer m. v. ved sidespor på linjen utenfor den tid skifting ved sidesporet allikevel forgår, kan vedkommende stasjon mot kvittering utlevere kontrollåsnøkkelen til fast ansatt tjenestemann ved vedkommende linjeavdeling. Er sidesporet sikret med A-lås følges bestemmelsene i trykk 405.2 art. 67—69 med hensyn til frigiving og sperring av kontrollåsnøkkelen. I togmeldingsboka noteres klokkeslett når nøkkelen leveres ut, eventuelt frigis, og når den leveres tilbake, eventuelt sperres, og kontrollmiddel skal plasseres på togmeldingsapparatet (se trykk 404.1).

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

Tilsynet (vedlikeholdsarbeidet) skal om mulig utføres mellom togene slik at kontrollåsnøkkelen kan være levert tilbake, eventuelt sperret, før tog kjører ut på blokkstrekningen. Hvis ikke, skal det forholdes i samsvar med trykk 401 § 77. Viser ikke signal 4 «Klar linje», skal togets kjørehastighet over sporvekselen settes ned til 30 km pr. time.

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

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

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

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

Henvendelser til sidesporeieren (tomteleieren) om brudd på de kontraktmessige forpliktelser, skal som regel gjøres av vedkommende stasjonsmester eller banemester. I alvorligere tilfelle og i gjentakelsestilfelle samt når stasjonsmesterens (banemesterens) henvendelse ikke tas til følge, skal forholdet innberettes til distriktsjefen.

1.4. Faste anlegg og opplag må ikke uten jernbanens tillatelse plasseres nærmere spor enn 2,5 m fra nærmeste skinne (målt vannrett). Faste innretninger må ikke anlegges over eller under sporet uten jernbanens tillatelse.

Overganger for kjøretrafikk må ikke anlegges uten i samråd med jernbanen. Hvis det trengs særlig vakthold f. eks. av ferdselsteder over sporet og det ikke foreligger særlig avtale om det, må sidesporeieren besørge og bekoste dette.

1.5. Sidesporeieren må sørge for at sporet i tide er klart for skifting. Kjøretøyer og løse gjenstander må være fjernet fra sporet og ikke være plassert nærmere dette enn 2,5 m fra nærmeste skinne (målt vannrett) hvis ikke jernbanens vedkommende har tillatt det. Av- og pålasting eller annet arbeid som det kan være farlig å utføre under skiftingen eller som kan være til hinder for denne, må ikke utføres mens skiftingen pågår.

1.6. Sidesporeieren er ansvarlig for skade som jernbanemateriellet måtte tilføye kjøretøyer og løse gjenstander som uten jernbanens samtykke står i sidesporet eller er plassert for nær dette.

For øvrig påhviler det sporeieren å dekke mulig ansvar for skade

som oppstår under bruk av sporet i den utstrekning skaden ikke skyldes feil av jernbanen eller dens tjenestemenn.

1.7. De foran omtalte sikkerhetsbestemmelser kan også gjøres gjeldende for eldre sidespor selv om kontrakten er opprettet før den nåværende blankett 801 ble innført — hvis ikke annet skulle være spesielt bestemt. (Hjemmel for dette har man i de eldre kontrakter som sier at sidesporet må brukes på den måte som jernbanen til en hver tid bestemmer).

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

2.1. Kontrollåsnøkklene til sporsperren (den avledende sporveksel) skal i alminnelighet oppbevares i samlelås av A-, B- eller D-låstypen. Om regler for A-låsens bruk og virkemåte, se trykk 405.2 art. 67—69 og S-sirk. 236.

Om regler for B- og D-låsens bruk og virkemåte, se trykk 405.2 art. 60—66 og S-sirk. 191.

På stasjoner med komplette sikringsanlegg kan kontrollåsnøkkelen til sidespor på linjen oppbevares i stillerapparatet (stillverket), og stilles i avhengighet til stasjonens signaler. Er strekningen utstyrt med linjeblokkering, kan kontrollåsnøkkelene også settes i avhengighet til denne.

Om skifting ved sidespor på linjen, se trykk 405.2.

73—75. (Reservennummer.)

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

2.1. Signal 2 «Varsom» og signal 4 «Klar linje» kan bare nyttes i de tilfelle kjørehastigheten ikke behøver å være lavere enn 30 km pr. time. Ved hastighetsnedsettelse til 25 km pr. time eller lavere hastighet skal togbetjeningen alltid underrettes (se trykk 401 § 76 pkt. 1).

77—89. (Reservennummer.)

Bestemmelser vedrørende stasjon og stasjonstjenesten.

90—94. (Reservennummer.)

95. Togekspeditørtjenesten.

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

1.2. Telegrafister bør i den første tid etter avlagt og bestått eksamen ved Jernbaneskolen, så vidt mulig gis anledning til å tjenstgjøre under ledelse av erfarne togekspeditører. Det er viktig at de får den nødvendige innføring i praktisk sikkerhetstjeneste inne og ute på stasjonen før de selv settes til selvstendig togekspeditørtjeneste.

96. Stasjonsmesterens ansvar for tjenestens utførelse.

Det vises til art. 60 pkt. 3.1—3.4.

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

Visitasjon av kontrollåste sporveksler.

1.1. Det har vist seg at kontrollåser som stenger sporvekselens fraliggende tunge (E-låser) undertiden har sviktet når skinnen som låsen er festet til blir utsatt for sterke slag (f. eks. hjulslag).

Under inspeksjon og tilsyn med stasjonenes sporveksler må det derfor kontrolleres at skyverigelen som stenger den fraliggende sporvekseltunge ikke er løs. Hvis den er det, må det settes på klave og hengelås.

Oppdages feil ved kontrollåsen, må dette hurtigst mulig meldes til stillverksmesteren og til distriktsjefen som i tilfelle gir ordre om nedsatt kjørehastighet i samsvar med trykk 402 § 5.

98—101. (Reservennummer.)

102. Avsperring eller bevoktning av spor på stasjon.

1.1. Når personførende tog står på en stasjon og de reisende til og fra dette tog må passere annet spor hvor tog skal kjøre eller skifting foregå, skal konduktørbetjeningen i den utstrekning det lar seg gjøre være stasjonen behjelpelig med å bevokte ferdselstedet.

1.2. Ved stasjoner hvor det foregår ferdsel over jernbanespor på stasjonstomter skal det slås opp plakat (blankett 715) med påbud for trafikanter om å vise varsomhet ved passering av jernbanesporene. Plakaten slås opp i venterom og ekspedisjonslokaler, lett synlig for trafikantene.

103. Bruk av togspor.

5.1. Til nedskrivning av telegram (TBD) om endret sporbruk, benyttes blankett 661.

104. Togoppgave.

1.1. Togoppgave, blankett 603 a, som er tatt inn som bilag nr. 8, inneholder foruten rubrikker for spor og sporveksler også rubrikker for togenes ankomst, opphold, avgang, kryssende tog, hvilke tog kjører forbi eller kjøres forbi av, samt rubrikk for hvilke dager togene kjører.

Rubrikkene 6, 7 og 8 om sporveksler som skal etterses og legges i riktig stilling, behøver ikke å fylles ut for sporveksler som er underlagt komplette sikringsanlegg. Sporvekslene og deres stilling for hver enkelt togvei framgår i så fall av forriglingstabellen.

For øvrig skal alle rubrikker fylles ut.

1.2. I stedet for «Togoppgave» kan den enkelte tjenestemann ved stasjonen utleveres en forenklet oppgave, «Togordning», blankett 603 b — se bilag nr. 9. Oppgaven utleveres også til grindvakt ved stasjonen.

Stasjoner som trenger 20 eller flere eksemplarer av oppgaven, kan få trykt de nødvendige eksemplarer ved distriktsjefens ekspedisjonskontor. Stasjonsmesteren har ansvaret for oppgavens riktighet.

105—110. (Reservennummer.)

111. Skifting i togspor på stasjon.

2.1. Med begrepet «tog tidligst kan ventes» menes i denne forbindelse togets r u t e m e s s i g e ankomsttid til stasjonen under hensyntagen til bestemmelsene i trykk 401 § 121 pkt. 1 om at alle tog kan komme til eller passere stasjon inntil 2 min. før rutetid.

Er forsinkelse oppstått, må det tas med i vurderingen at det kan kjøres inn. En hver uvisshet om et togs ankomsttid, må i alle tilfelle føre til at det iverksettes de sikkerhetstiltak som togets r u t e m e s s i g e ankomsttid tilsier.

112. (Reservennummer.)

113. Innkjørsignal.

1.1. Under kryssing og forbikjøring kan togekspeditøren beordre en tjenestemann av konduktørbetjeningen eller tjenstgjørende lokomotivfyrbøter i det tog som først kjører inn på stasjonen, til å vise innkjørsignal for det annet tog. Vedkommende tjenestemann må være godkjent til å betjene sporveksler på eget ansvar (se trykk 405.2).

Togekspeditøren har i slike tilfelle selv ansvaret for at sporveksler som i k k e skal betjenes, ligger riktig og er sikret i samsvar med gjeldende bestemmelser.

2.1. I de tilfelle kryssing eller forbikjøring er omlagt til en annen stasjon, kan innkjørsignal vist med håndsignal også settes opp ubevoktet ved den opprinnelige kryssingsstasjon selv om togbetjeningen i k k e er blitt underrettet om forandringen på forhånd.

114. (Reservennummer.)

115. Innkjørsignal og utkjørsignal fra fast signalapparat.

1.1. En del sikringsanlegg er bygd slik at vedkommende inn- og utkjørsignaler omstilles fra «Kjør» til «Stopp» når togets første aksel besetter feltet bortenfor signalet. Det samme gjelder blokk-signaler på nærmere bestemte strekninger. Distriktsjefen underretter vedkommende personale om på hvilken stasjon/strekning denne ordning settes i verk.

116—117. (Reservennummer.)

118. Togekspeditørens nærvær på plattform eller ved innkjørsporveksel.

Det vises til bestemmelsene om lokomotivfører som togfører i art. 164 pkt. 2.15.1.

119. (Reservennummer.)

120. Hva som må iakttas før tog sendes.

1.1. Togekspeditør ved utgangsstasjon (resp. distriktsgrensestasjon) for ekstratog samt ved stasjon hvor slikt tog bytter betjening, skal ikke la toget kjøre fra stasjonen før han har forvissnet seg om at togbetjeningen er tildelt ordren om kjøringen av toget.

1.2. En del postvogner er utstyrt med «postsignallamper» over postdørene. I de tog som har postvogner utstyrt med postsignallampe, skal togekspeditør ikke gi avgangsordre før han har forvissnet seg om at denne lampe er tent.

Lampene viser når de er tent, blått blinklys forover og bakover, og tennes av postekspeditør med en trykknapp som tegn på at postekspedisjonen er avsluttet. Lampene slukkes straks toget er kommet igang. (Posttjenestemannen kan kontrollere dette ved en kontrollampe plassert ved trykknappbryteren). Hvis det ikke skal foregå postekspedisjon på underveisstasjon, hvor toget har fast stopp, skal lampene tennes straks toget er stoppet.

Postsignallampene skal etter hver tur gjøres rene på togets endestasjon.

2.1. Det vises til bestemmelsene om lokomotivfører som togfører i art. 164 pkt. 2.15.1.

121. Kjøring av tog før rutetid.

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

- a. I togets rute skal det være angitt at toget tillates å kjøre fra vedkommende stasjon og komme til neste stasjon inntil 15 min. før rutetid.
- b. Ordningen settes ikke i verk på blokkstrekning som har grindvakt (bomvakt), tunnel- og bruvakt eller annen særlig signalvakt for toget uten at vedkommende vakt(er) kan underrettes for hver gang gjennom telefon eller ved bud.
- c. Linjepersonalet skal være spesielt merksom på hvilke tog tillatsen gjelder for.
- d. Forespørsel om klar linje skal nyttes (se trykk 401 § 133 pkt. 1).
- e. Lokomotivføreren skal iakttas særlig forsiktighet og hyppig gi signal 83 «Tog kommer» (se trykk 401 §§ 186 og 310).
- f. Ordinære kryssings- og forbikjøringsstasjoner skal opprettholdes. Vanlig kryssingsforandring og endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning, tillates.
- g. Ordningen gjøres ikke gjeldende for godstog som tar med reisende fra vedkommende stasjoner, når personbefordringen er bekjentgjort i «Rutebok for Norge», med mindre det er tatt forbehold i ruten om en tidligere avgangstid.

Kjøring av tog før rutetid under luftangrep.

Ved flyalarm eller luftangrep kan stasjoner på strekning med linjeblokk for å unngå fare sende tog før rutetid uten å innhente ordre fra distriktsjefen (toglederen) og uten hensyn til bestemmelsen i trykk 401 § 120 pkt. 1 a når følgende iakttas:

- a. For tog med militærtransporter og transportfører må dennes tillatelse foreligge.
- b. Ordinære kryssings- og forbikjøringsstasjoner skal opprettholdes. For kryssingsforandring og endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning, må det på vanlig måte foreligge ordre fra distriktsjefen (toglederen).
- c. Togledelsen, nabostasjonen, togbetjeningen, linjepersonalet og vaktposter på linjen, samt i den utstrekning det er tid til det også de reisende (f. eks. i venterom), må snarest mulig underrettes.

Hvis linjepersonalet og vaktposter på linjen ikke blir underrettet, blir det å forholde på samme måte som bestemt for ekstratog som ikke er bekjentgjort for alt linjepersonale.

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

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

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

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

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

123. Ekspedisjon av tog ved stoppested.

2.2. På betjent stoppested skal ekspeditøren/ekspeditrisen gi tilkjenne for togføreren at ekspedisjonen er avsluttet ved slik beskjed:

«Ekspedisjonen er avsluttet»,

hvis ikke særskilt signal er satt opp.

124—129. (Reservennummer.)

130. Stasjon og togmeldinger.

1.1. På samme måte som bestemt i pkt. 2.1—2.2 nedenfor for midlertidige stasjoner, opprettes fast stasjon for togmeldinger på bane som allerede er i drift, og nedlegges stasjon på bane som fortsatt skal være i drift.

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

2.2. Ved opprettelse av midlertidig stasjon skal togekspeditøren når han tiltrer tjenesten, forholde i samsvar med bestemmelsene i trykk 404.1 art. 7.3. Hvis signaltelegrafene eller togmeldingstelefonen er gjennomkoplet, skal han bryte gjennomkoplingen og kople inn den midlertidige stasjons togmeldingsapparat.

Når alt er klart, oppretter han stasjon til den tid som distriktsjefen har bestemt, ved å sende slikt telegram (TBD) til de nærmeste betjente stasjoner: «Stasjon opprettes nå ved....»

Togmeldinger og tog ekspederes deretter på vanlig måte.

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

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

«Stasjon ved..... nedlegges nå.»

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

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

131. (Reservennummer.)

132. Midlertidig togmeldingstasjon på sted som ikke har kryssingspor.

1.1. På midlertidig stasjon som ikke har kryssingspor skal signalene «Stopp» og «Passér» ordinært vises fra signalstedet i de tilfelle de er foreskrevet brukt ved stasjoners signalsteder — se trykk 401 §§ 112, 122, 224 og 227. Se også nedenfor.

Kjører to tog i samme retning umiddelbart etter hverandre over strekningen, skal ankomstmelding for det første tog ikke sendes før dette har forlatt stasjonen (kommet forbi signalstedet) eller er plassert på sidesporet som nevnt nedenfor.

Har den midlertidige stasjon ikke mottatt ankomstmelding fra fremadliggende stasjon for det første av togene når avgangsmelding for det neste innløper, skal avgangsmeldingen ikke besvares før stoppsignal er satt opp — selv om det tog som meldes, har fast stopp ved stasjonen.

Når kryssing eller forbikjøring skal foregå ved en slik midlertidig stasjon, skal det ene tog være plassert på sidesporet, sporvekslen deretter være låst i normalstilling og nøkkelen være tatt i forvaring av togekspeditøren før ankomstmeldingen sendes for dette tog eller avgangsmelding besvares for det annet.

133—135. (Reservennummer.)

136. Forandring av kryssing.

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1. Bestemmelsen i art. 136 pkt. 3.1 gjelder også ved endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning.

138. Om kjøring av ekstrapog.

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

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

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

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

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

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

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

139. Kjøring av hjelpelokomotiv og kiptog.

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

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

Hvis et hjelpelokomotiv av en eller annen grunn skulle bli tilbake underveis før enn bestemt, skal togføreren straks fjerne togets slutt-signaler og gi beskjed til nærmeste fremadliggende stasjon om lokomotiv på linjen — se trykk 401 § 314 pkt. 3.

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

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

141—155. (Reservennummer.)

Bestemmelser vedrørende tog og togjeningen.

156. Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne.

Revisjon av vogner.

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

Når en vogn må tas ut av trafikken for revisjon eller reparasjon, skal vognen påsettes tydelig merke som ikke må borttas før rette vedkommende har godkjent at vognen igjen tas i bruk.

Revisjonsterminer for personvogner.

1.2. Fullstendig revisjon av personførende vogner skal foretas med mellomrom som bestemmes etter følgende regler:

1.2.1. Motorvogner.

Elektriske motorvogner og dieselmotorvogner skal revideres senest etter at de har kjørt et antall km etter revisjon som framgår av følgende oversikt:

Elektriske motorvogner:	Maks. tillatt løp:
Type 62	120 000 km
» 64	100 000 »
» 65, 66, 67 og 68	120 000 »

Dieselmotorvogner:

Type 86, 87 og 91	80 000 km
» 88	120 000 »

1.2.2. Person-, og konduktørvogner.

- a. 4-akslede person-, post- og konduktørvogner av stål skal revideres senest etter at de har kjørt 100 000 km etter revisjon og i alle fall innen 2 år etter revisjon hvis vognen ikke har hatt så langt løp.
- b. Styre- og mellomvogner av stål eller lettmetall for elektriske motorvogntogsett (lokal-, mellomdistanse- og ekspress-togsett), styrevogner for dieselmotorvogner og mellomvogner for dieselekspress-togsett skal revideres etter det samme km-løp som gjelder for vedkommende motorvogntype og senest innen 2 år etter revisjon hvis det angitte løp ikke er nådd.
- c. Andre 4-akslede person-, post- og konduktørvogner skal revideres senest etter at de har kjørt 80 000 km etter revisjon og i alle fall innen 2 år etter revisjon hvis vognen ikke har hatt så langt løp.

Oversikt over revisjonsterminer for godsvogner.

Vognlitra	Revisjonsperiode			
	1 år	2 år	3 år	4 år
G G ₁ G ₂ Gf ₂ Gv ₂ Gf ₃			X	
G ₄			X ¹⁾	X ²⁾
Gh ₄				X
Gl ₄			X ¹⁾	X ²⁾
Gp ₄ ³⁾				
G ₅ Gr ₅ Gtk ₅ Gtl ₅				X
Gx ³⁾				
Gfo ₂	X		X ⁴⁾	
H H ₃ Hf ₃ Hv ₃			X	
H ₄ Hf ₄ Hv ₄ Hvf ₄			X ¹⁾	X ²⁾
K ₁ K ₂				X
L ₁ Lg ₁ Lk ₁ L ₂ Lt ₂ L ₃ Lf ₃ Lg ₃ Lk ₃ L ₄ Lt ₄				X
Lo ₃				X
M ₁ Mf ₁ M ₂ Mf ₂ Ms ₃ Mf ₃ MK MK ₃				X
N ₁ N ₂ Nf ₂ NP ₂ N ₃ NP ₃				X
No ₁ No ₂ Nfo ₂ NPo ₃				X
Q ₃ Q ₄			X	
S ₁ Sf ₁ S ₃ Sf ₃			X	
T ₁ T ₂ Tl ₃ T ₄ Tl ₄ Tl ₅ Tr ₅				X
Tro Trqo To ₁ Tso ₂ To ₃ Tlo ₃ Tso ₃ Tsfo ₃ To ₄				X
Tro ₅ Trqo ₅				X
U ₄ type 1 U ₅ type 1 U ₅ type 2			X	
U ₄ type 2			X ¹⁾	X ²⁾
Zl			X ¹⁾	X ²⁾
Ø ₂ Ø ₃ Ø ₄ type 2 Ø ₄ type 3				X
Ø ₄ type 1 Øf ₄ type 1		X		
Ø ₄				X

¹⁾ Gjelder for vogner med glidelagre. ³⁾ Se pkt. 1.3.1.

²⁾ Gjelder for vogner med rullelagre. ⁴⁾ Se pkt. 1.3.3.

1.3.6. Da bestemmelsene om revisjonsterminer for godsvogner i RIV-reglementet av 1.1. 1963 ikke stemmer helt overens med reglene i pkt. 1.3.1—5 foran, må det for vogner som sendes ut av landet påses at:

- Vogner med SS-merke ikke har gått mer enn 1 år siden siste revisjon.
- Vogner med glidelager ikke har gått mer enn 3 år siden siste revisjon.

Vogner med rullelager som har 4 års revisjonsterminer har tallet 4 påført foran forkortelsen REV i revisjonspåskriften. Vogner med rullelager som ikke har tallet påført, må ikke sendes til utlandet hvis det har gått mer enn 3 år siden siste revisjon.

Om merking av vogner med angivelse av revisjonstermin og dato for siste revisjon, se trykk 420.1 art. 35—36.

1.3.7. Jernbaneforvaltningene har i følge RIV-reglementet anledning til å forlenge revisjonsterminene for godsvogner med 3 måneder.

For NSB's godsvogner skal følgende retningslinjer følges:

- a. Vognene skal besiktiges av en verksmester fra et av Statsbanenes verksteder for rullende materiell. Finner denne at 3 måneders forlengelse av revisjonsterminen kan tillates uten at hensynet til sikkerheten nedsettes, skal vognen forsynes med påskriften + 3M etter den revisjonsdato som allerede er angitt på vognen.
- b. Vogn som har påskriften + 3M etter revisjonsdatoen kan skrives ut til verksted inntil 3 måneder etter den dato den skulle ha vært utskrevet etter reglene i pkt. 1.3.1—1.3.6.
- c. Verkstedene skal sende «Vognkort for godsvogner» til Hovedstyret når en vogn har fått forlenget revisjonsfristen, dette anføres på kortets bakside under merknader.

Om merking av vogner med angivelse av påskrifter som er nevnt ovenfor, se trykk 420.1 art. 35—36.

1.3.8. Da vogner med overskredet revisjonsfrist etter bestemmelsene i RIV-reglementet kan nektes mottatt, må stasjonene ved lastning av godsvogner til utlandet nøye påse at det ikke brukes vogner som kan få overskredet revisjonsfrist før de kommer fram til bestemmelsesstasjonen — se trykk 420.3, «Forskrifter om gjensidig utveksling av godsvogner og lastemidler i internasjonal trafikk».

Revisjonsterminer for trykkluftbremseutstyr.

1.4. *Trykkluftbremseutstyr med innslippte deler i styreventiler (Knorr- og Westinghousebremses, Kk-bremses og Hik-bremses).*

1.4.1. For damplokomotiver gjelder følgende:

- a. Fullstendig revisjon av trykkluftbremseutstyret foretas i forbindelse med hovedrevisjon og større maskinreparasjoner på lokomotivene. Slik revisjon av trykkluftbremseutstyret skal ordinært foretas med ca. 2 års mellomrom, dog minst hvert 3. år.
- b. Mellomrevisjon av trykkluftbremseutstyret (bremseundersøkelse) foretas én gang årlig mellom de fullstendige revisjoner og utføres i forbindelse med ettersyn av stempler og sleider.

1.4.2. For elektriske lokomotiver, elektriske motorvogner, forbrenningsmotorvogner og skinnetraktorer gjelder følgende:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas med høyst 3 års mellomrom og i forbindelse med hovedrevisjon av materiellet.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) foretas i forbindelse med mellomrevisjon av materiellet.

1.4.3. For lokomotiver med forbrenningsmotorer gjelder følgende:

Revisjon av bremseutstyret foretas etter spesielle forskrifter.

1.4.4. For personvogner, post- og konduktørvogner gjelder følgende:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas med høyst 2 års mellomrom i forbindelse med en fullstendig revisjon av vognene.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) foretas senest 1 år etter siste fullstendige revisjon i forbindelse med en fullstendig revisjon av vognene.

1.4.5. For godsvogner gjelder følgende:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas i forbindelse med fullstendig revisjon av vognene.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) foretas midt i revisjonsterminen.

1.5. *Trykkluftbremseutstyr uten innslippte deler i styreventiler.*

(Knorr KE- og Oerlikon ESt-bremser).

1.5.1. For elektriske motorvogner og forbrenningsmotorvogner gjelder følgende:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas med høyst 3 års mellomrom og i forbindelse med hovedrevisjon av vognene.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) sløyfes.

1.5.2. For personvogner, post- og konduktørvogner gjelder følgende:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas med høyst 2 års mellomrom og i forbindelse med fullstendig revisjon av vognene.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) sløyfes.

1.5.3. For godsvogner gjelder følgende:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas i forbindelse med hovedrevisjon av vognene.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) sløyfes.

1.6. Tabell over bremse revisjonsterminer for rullende materiell med trykkluftbremseutstyr.

	Trykkluftbremseutstyr med innslippte deler: Knorr—Westinghouse—KK—Hik m. fl.		Trykkluftbremseutstyr uten innslippte deler: Knorr KE—Oerlikon EST.
	Fullst. rev. foretas:	Mellomrev. foretas:	Fullst. rev. foretas:
Damplokomotiver	Med 2 års, høyst 3 års mellomrom og i forb. med HR eller MR.	1 gang årlig	
Elektr. lokomotiver	Med høyst 3 års mellomrom og i forb. med HR.	Ved MR.	
El. motorvogner, forbrenningsmotorvogner og skinnetraktorer	— » —	— » —	Med høyst 3 års mellomrom og i forbindelse med HR.
Diesellokomotiver	Spesielle forskrifter	Spesielle forskrifter	
Person-, post- og konduktørvogner	Med høyst 2 års mellomrom og i forb. med fullst. revisjon av vg.	Ved vognrevisjon — senest 1 år etter fullst. rev.	Med høyst 2 års mellomrom og i forb. med fullst. revisjon av vg.
Alle godsvogner med rullelager, unntatt litra Q U ₄ type 1 og U ₅ type 1 og 2. Åpne vogner, unntatt litra Ø ₄ type 1	Med høyst 4 års mellomrom og i forb. med fullst. rev. av vg.	Senest 2 år etter fullst. rev.	Med høyst 4 års mellomrom og i forb. med fullst. rev. av vg.
Øvrige godsvogner, unntatt litra Ø ₄ type 1	Med høyst 3 års mellomrom og i forb. med fullst. revisjon av vg.	Ved vognrevisjon — senest 1 ½ år etter fullst. rev.	Med høyst 3 års mellomrom og i forb. med fullst. revisjon av vg.
Litra Ø ₄ type 1	Med høyst 2 års mellomrom og i forb. med fullst. revisjon av vg.	Senest 1 år etter fullst. rev.	Med høyst 2 års mellomrom og i forb. med fullst. revisjon av vg.

- d. 2-akslede person-, post- og konduktørvogner skal revideres senest etter at de har kjørt 65 000 km etter revisjon.
1. Anvendes vognen i tog med største tillatte kjørehastighet 90 km pr. time eller høyere, skal dog revisjonsfristen i alle tilfelle ikke overstige 1 år.
 2. Anvendes vognen i tog med største tillatte kjørehastighet lavere enn 90 km pr. time, skal dog revisjonsfristen i alle tilfelle ikke overstige 2 år.

Revisjonsterminer for godsvogner.

1.3. For fullstendig revisjon av godsvogner gjelder følgende terminer:

1.3.1. Lukkede godsvogner i fast rute i persontog skal revideres etter kjørte 80 000 km.

Gx-vogner skal revideres etter kjørte 65 000 km.

1.3.2. Følgende vogner skal ha 4 års revisjonsterminer:

- a. Alle vogner med rullelager, unntatt tankvogner litra Q, vogner for sementtransport litra U₄ type 1 og U₅ type 1 og vogner for transport av mel litra U₅ type 2.
- b. Åpne vogner unntatt litra Ø₄ type 1.

1.3.3. Følgende vogner skal ha 3 års revisjonsterminer:

- a. Tankvogner litra Q, sementtransportvogner litra U₄ type 1 og U₅ type 1 og vogner for transport av mel litra U₅ type 2. For tankvogner for klor og svoveldioksyd og for vogner for sement- og meltransport gjelder også bestemmelse om trykkprøve av tank hvert 3. år. Denne trykkprøve blir å foreta samtidig med vogn-teknisk revisjon.
- b. Gfo-vogner som har fått stengt døren mellom konduktørrommet og godsrommet og døren ut mot overgangslem og som bare nyttes som godsvogn. (Disse vogner skal for øvrig ha påskriften: «Brukes bare som godsvogn».)
- c. Øvrige vogner som ikke er nevnt under pkt. 1.3.1, 1.3.2, 1.3.4 og 1.3.5.

1.3.4. Ø₄-vogner type 1 skal ha 2 års revisjonsterminer.

1.3.5. Gfo-vogner skal ha 1 års revisjonsterminer. (Unntak se pkt. 1.3.3 b.)

Om revisjonsterminer for trykkluftbremseutstyr, se pkt. 1.5—1.7.

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

2.1. *Innsending av skadde personvogner til verksted.*

2.1.1. Oppdages det skader eller mangler ved en vogn slik at den må settes ut eller holdes tilbake, skal vognvisitør straks tilkalles. Hvis det er mulig, foretar han — eller en annen godkjent tjenestemann — reparasjonen på stedet før vognen sendes videre.

Er reparasjonen så vidt omfattende at vognen av den grunn må stå på stasjonen en tid, skal vognvisitør forsyne den med tydelig påskrift:

«Må ikke brukes».

Påskriften gjøres med kritt o.l. og skal anbringes på begge sider av vognen. (Den må ikke skrives på den lakkerte teak- eller stålkleddning på person-, post- og reisegodsvogner.) Vognvisitøren skal dessuten gi stasjonspersonalet underretning om forholdet. Når skaden er reparert eller mangelen utbedret, må han sørge for at påskriften fjernes og at stasjonspersonalet underrettes om dette.

2.1.2. Hvis skadet vogn ikke kan repareres på stedet, skal vognvisitør eller annen godkjent tjenestemann utskrive den til verksted. Det samme gjelder vogner som må tas inn til revisjon fordi revisjonsfristen er — eller snart vil bli — overskredet. I slike tilfelle skal vognen merkes på hver side slik:

a) En grønn lapp, blankett 874 — se bilag nr. 12 — hvis vognen er i slik tilstand at den kan fortsette til sitt bestemmelsessted eller kan nyttes til stasjoner som ligger i retning mot det verksted som den skrives ut til.

Vogner som merkes med disse grønne lapper, skal skrives ut til det vognverksted som ligger nærmest den stasjon hvortil vognen er — eller blir — kjørt.

b) En rød lapp, blankett 875, hvis vognen er i slik tilstand at den må sendes tom til verksted.

Vogner som merkes med rød lapp, skal alltid skrives ut til nærmeste verksted.

Merkelappene må ikke plasseres på den lakkerte teak- eller stålkleddning på person-, post- og reisegodsvogner.

Blankett 874 og 875 utleveres vognvisitørene i perforerte hefter, innrettet for gjennomskrift. Sidene er nummerert slik at de to lapper som nyttes på samme vogn, alltid har samme nummer. Vognvisitøren skal straks sende den ene gjenpart til det verksted hvor vognen skal repareres eller revideres, slik at det der kan kontrolleres at vognen i

rett tid kommer inn til verkstedet. Den annen gjenpart beholdes av vognvisitøren.

2.1.3. Blir tankvogn med ildsfarlig væske eller gass skadet slik at det er fare for utstrømming, skal nærmeste brannvesen straks varsles.

2.1.4. Hvis en stasjon hvor det ikke er vognvisitør, oppdager at en vogn er skadet, men skaden er så ubetydelig at vognen likevel kan framføres i tog, skal bestemmelsesstasjonen underrettes om forholdet.

2.1.5. Oppdages det skader eller mangler ved vogner som tilhører andre baner, skal det forholdes som foreskrevet i de overenskomster som til enhver tid gjelder.

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

2.1.6. I alle tilfelle hvor det gjelder skader som følge av uhell i driften, skal vognvisitøren — enten skaden blir utbedret av ham på stedet eller vognen må skrives ut til verksted — snarest mulig sende rapport på foreskreven blankett (blankett 558 — se bilag nr. 13) til distriktsjefen. Rapporten sendes gjennom stasjonsmesteren på den stasjon hvor skaden er utbedret eller hvor vognen er utskrevet til verksted.

Ved utfylling av blankett 558 må så vel vognvisitør som stasjoner søke å gi så fullstendige opplysninger som mulig om det inntrufne.

2.2. *Varmgang.*

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

2.2.2. Alle tjenestemenn ved linje og stasjon skal være aktpågivende overfor mulige tilfelle av varmgang. Oppdages tegn på varmgang, må dette straks meldes til vedkommende togekspeditør eller togfører.

Har stasjonen vognvisitør, skal togekspeditør sørge for at han varsles og foretar det nødvendige ettersyn av vognen før den sendes videre.

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

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

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

2.3. Varmgangsrapport.

2.3.1. Vogn som er gått varm, må settes ut av toget så snart som mulig. Før vognen sendes videre, skal den i alminnelighet være behandlet og godkjent av vognvisitør, se dog pkt. 2.4.

Hvert enkelt tilfelle av varmgang skal meldes på «Varmgangsrapport», blankett 863, se bilag nr. 14.

Togføreren fyller ut blankettens øverste del (blåpapir). De sammenhengende blanketter leveres togekspeditøren (stasjonsmesteren) på den stasjon hvor vognen settes ut. Tokekspeditøren leverer papirene til den tilkalte vognvisitør (eller verkstedarbeider), som fyller ut den nederste del og leverer dem tilbake til togekspeditøren for videre utfylling. Blankettens ene del sendes til Hovedstyret og den annen del til distriktsjefen.

Hvis togbetjeningen helt eller delvis har utbedret varmgangen, slik at vognen kan fortsette til bestemmelsesstasjonen, skal akselkassen ved togets framkomst åpnes og lageret kontrolleres av vognvisitør. I slike tilfelle bør togføreren, som først har åpnet kassen, også besvare spørsmålene om den varmgåtte akselkasses tilstand.

Når det forekommer varmgang som ikke er meldt av togføreren, skal vognvisitøren fylle ut hele blanketten.

2.4. Ompakking av lager på vognaksler.

2.4.1. Ompakking av lager på vognaksler kan foretas av lokomotivpersonalet med assistanse av konduktør og/eller stasjonspersonale når vedkommende lokomotivfører anser det påkrevet.

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

Toglokomotiv som er énmannsbetjent må ikke forlates før lokomotivets håndbremses er tilsatt og håndtaket for motoromkopleren er tatt av.

Likeens må håndbremsen tilsettes i konduktørvognen (konduktøravdelingen), og vognens (vognavdelingens) dører låses hvis konduktøren forlater vognen.

Distriktsjefen bestemmer hvorvidt og i hvilken utstrekning det er nødvendig med opplæring av personale til dette arbeid. Like ens bestemmer distriktsjefen hvilke lokomotiver som bør utstyres med nødvendig utstyr for pakking.

2.5. Hjulslag.

2.5.1. Et hjul (vogn-, tender- eller lokomotivhjul) som det er blitt slag i (dvs. en flate på hjulringen), utøver under kjøringen skadelig innflytelse på skinnegangen m. v. og kan, når slaget får en viss størrelse, bli farlig for sikkerheten.

2.5.2. Stasjons- og togbetjening skal til enhver tid ha sin oppmerksomhet henvendt på om det er slag i hjulene. Også annet personale, bl. a. grindvakter og linjepersonale, skal ha sin oppmerksomhet henvendt på mulige forekommende hjulslag. Når hjulslag oppdages, skal vedkommende togfører straks underrettes. Hvor togføreren ikke er til stede (f. eks. ved skifting), må melding gis til togekspeditør eller vognvisitør. Linjepersonalet må prøve å få stoppet toget når hjulslag oppdages — eventuelt ved underretning til nærmeste betjente stasjon/stoppsted.

2.5.3. Togføreren må snarest foreta måling av slagets lengde. Til dette bruk finnes det i konduktørvogner særskilte «mal». Slaget vil som regel være «urent» og noe avrundet mot endene. Målingen må derfor foretas med omhu og med et skjønnsmessig tillegg p. g. a. dette forhold. Slaglengden må alltid måles på begge hjul på samme aksel.

2.5.4. Slaglengden skal ikke overskride følgende grenser:

a) Vogner i intern norsk trafikk må settes ut dersom den målte slaglengde overskrider 60 mm (tilsvarer ca. 1 mm «pilhøyde», dvs. den forkortelse slaget har forårsaket av hjulradien).

b) I internasjonal trafikk gjelder bestemmelsen i trykk 403 § 45 pkt. 8 om at vogner med større slag enn 3 mm pilhøyde berettiger

til tilbakevisning ved grensestasjon. Etter overenskomst mellom Norge og Sverige settes denne bestemmelse midlertidig ut av kraft.

I stedet gjelder følgende:

Personvogner og lastede godsvogner med hjulslag som har en lengde av mer enn 40 mm og tomme godsvogner med hjulslag som har en lengde av mer enn 60 mm, kan tilbakevises av grensestasjonene. Bestemmelsen gjelder for alle vogner unntatt svenske vogner i retur til Sverige og norske vogner i retur til Norge.

Ved utgangs- og opplastingsstasjoner må det nøye påses at det ikke anvendes vogner med større hjulslag enn nevnt i dette punkt (b) når vognene skal til utlandet.

I tvilstilfelle kan togets art være avgjørende m. h. t. om vogn med hjulslag skal tas med eller ikke idet slagets skadevirkninger øker sterkt med stigende kjørehastighet.

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

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

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

2.5.6. Er slag oppstått i et vognhjul, må dette ikke bremses under kjøringen. I tilfelle vognen er tilkoplekluftbremseledning, må derfor vedkommende bremse stenges av og vognen merkes i samsvar med pkt. 2.8 med angivelse av årsak.

2.6. Avsporing.

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

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

Godsvogner som har sporet av i tog, skal sendes verksted for ultralydundersøkelse.

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

2.7. Ettersyn av buffere på siste vogn i tog og på lokomotiv.

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

Lokomotivføreren skal under sin visitasjon av lokomotiv (motorvogn) også undersøke buffere og deres fester.

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

2.7.2. Undersøkelse som foretas av vognvisitør eller lokomotivfører skal omfatte følgende:

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

2.8. Feil ved person- og godsvogners trykkluftbremseutstyr.

2.8.1. Når det ved bremseprøver eller andre forhold i trafikken merkes feil ved vogners trykkluftbremseutstyr som gjør at vedkommende vogners bremseapparater må avstenges, skal slike vogner i henhold til gjeldende bestemmelser merkes med påskrifter som angir at bremsen er ubrukbar, se trykk 412 pkt. 45. De hertil nødvendige påskrifter, blankett 523 a og 523 b, må alltid være for hånden hos vognvisitører og i togenes konduktørrom. På blankett 523 a må alltid grunnen til avstengningen angis (f. eks. «tjuvbremsing») slik at man også får en oversikt over de feil som foranlediger slik avstengning.

2.8.2. Påtreffes vogn med avstengt trykkluftbremse og vognen ikke er merket med blankett 523 a — resp. 523 b, må bremsen ikke koples inn og prøves under bremseprøven før togavgang. Årsaken til avstengningen kan nemlig være «tjuvbremsing», dvs. bremsen kan bevirke upåregnede bremsinger under togets gang med derav følgende fare for fastbremsing av hjulene. Slike uregelmessigheter ved bremsene kan ikke med sikkerhet fastslås under vanlige bremseprøver.

Når det i trafikken påtreffes vogner med avstengt bremse uten den foreskrevne merking, skal vognen merkes som foreskrevet i trykk 412 pkt. 45.

2.8.3. Personvogner med påskrift som nevnt i foregående punkt, skal omgående sendes nærmeste verksted for utbedring av feil ved trykkluftbremsen.

2.8.4. Med vogner som har slike merker, skal det forholdes på følgende måte:

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

2.8.5. Har utenlandske godsvogner feil ved trykkluftbremseutstyret og derfor ikke kan lastes til eller i retning mot eiendomsbanen, må de sendes tomme tilbake til eiendomsbanen for revisjon.

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

Videre må vognvisitøren være oppmerksom på at godsvogner må utskrives til revisjon i god tid før revisjonsfristens utløp, slik at godsvogner ikke anvendes i trafikk etter revisjonsterminens utløp.

2.9. Anmerkningsbok for motorvogner og personvogner.

2.9.1. I alle motorvogner (også for ekspresstog) samt i 4-akslede person-, post- og reisegodsvogner skal det anbringes anmerkningsbok, blankett 612.

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

Når et persontog etter endt kjøring blir hensatt, skal vognenes anmerkningsbøker straks undersøkes av den tjenestemann som har med materiellets ettersyn og/eller vedlikehold å gjøre og som er ansvarlig for at eventuelle mangler snarest blir utbedret. Når utbedring er foretatt, innføres dette i anmerkningsboken med angivelse av dato, sted, navn og stilling. Er utbedringen av slik art eller om-

fang at den etter overordnetes avgjørelse kan utstå, skal anføres: «Bemerket», dato, sted og dessuten opplysning om når og hvor utbedringen bør finne sted.

Når vogn som har vært i verksted for revisjon eller puss igjen overtas av driften, skal vedkommende tjenestemann kontrollere at det i anmerkningsboken er anført: «Ut etter Rev» (resp. HP/LP) dato, sted og verksmesterens navn — som en sikkerhet for at noterte feil og mangler er utbedret.

2.9.2. For å lette ettersynet etter endt kjøring skal det innføres følgende ordning slik at vedkommende tjenestemann — uten å ta fram anmerkningsboken — kan se om det er notert noen mangel i boken:

- a) Yttersiden på bøkens bakre perm skal ha rød farge, mens yttersiden av forreste perm skal være lys grå.
- b) Bøkene skal — anbrakt på sin plass — være synbare uten at skapdøren åpnes.
- c) Når anmerkning om mangel er innført, stilles boken på plass slik at den røde side blir synlig.
- d) Når anmerkning om utbedringen er innført, stilles boken på plass slik at den lyse grå side blir synlig.

157—161. (Reservennummer.)

162. Bemanning av lokomotiv.

1.1. Elektriske lokomotiver og diesellokomotiver i tog kan kjøres med én manns betjening når bestemmelsene i pkt. 1.2—1.3 iakttas. Om bemanning av motorvogntog vises til trykk 422.

1.2. Lokomotivet skal ha virksomt sikkerhetsbremseapparat («dødmannsknapp» m. v.).

Sikkerhetsbremseapparat (og eventuell automatisk manøverstrømbryter eller motorutkoplingsanordning) skal prøves av lokomotivfører før eller under dagens første tur og resultatet innføres i en notisbok med angivelse av dato, klokkeslett og lokomotivførerens navn. Notisboka skal oppbevares i skjemaskuff i førerrom 1.

Når en lokomotivfører tar i bruk et lokomotiv som har vært kjørt av annen lokomotivfører samme dag, skal han ved ettersyn i notisboka forvise seg om at sikkerhetsbremseapparatet (og den automatiske manøverstrømbryter eller motorutkoplingsanordning) er prøvet

samme dag. Hvis dette ikke framgår av notisboka, skal han selv foreta prøven og notere resultatet i notisboka.

Den daglige prøve skal foretas som beskrevet i pkt. 1.9 for elektriske lokomotiver og i pkt. 1.10 for diesellokomotiver.

Feil som medfører at sikkerhetsbremseapparat (eller automatisk manøverstrømbryter resp. motorutkopplingsanordning) ikke virker som forutsatt, skal rapporteres til distriktsjefen, selv om feilen blir utbedret på stedet.

1.3. Minst en av togets konduktørvogner skal være betjent, og dens luftbremseledning med trykkmåler og konduktørbremsekran skal stå i forbindelse med lokomotivets. Hvis ikke, forholdes etter pkt. 1.4.

1.4. I følgende tilfelle skal foruten lokomotivføreren også en annen av togbetjeningen under kjøring oppholde seg på lokomotiv:

- a) Når et lokomotivs sikkerhetsbremseapparat (se pkt. 1.2) eller luftbremse ikke er i orden.
- b) På det forreste lokomotiv i toget — når betingelsen i pkt. 1.3 ikke kan oppfylles.

Når det i henhold til foranstående må være 2 mann på lokomotivet, kan distriktsjefen unntaksvis bestemme at en konduktør eller en annen tjenestemann som er fortrolig med signaler og kjenner bestemmelsene i trykk 401 § 236, gjør tjeneste som annenmann på lokomotivet. Vedkommende tjenestemann skal kjenne til hvordan motorstrømmen slås av eller motoren stoppes, lokomotivets luftbremse settes på og lokomotivfløyten brukes. Lokomotivføreren skal forvise seg om at vedkommende kjenner til dette, og eventuelt demonstrere det for ham før togavgang.

1.5. Under togets kjøring må togføreren og eventuelt også den mann som betjener konduktørvogn som nevnt i pkt. 1.3, ha sin oppmerksomhet henvendt på togets gang, særlig ved kjøring ut fra og inn til stasjoner, utover fall og ellers hvor det er foreskrevet av distriktsjefen. Dette gjelder særlig stasjoner hvor toget skal krysse eller kjøre forbi annet tog, og ved innkjøring i buttspor. Merkes noe usedvanlig med hensyn til togets gang, skal toget straks stoppes.

1.6. Lokomotiv som kjører alene eller med inntil 4 vognaksler, kan kjøres med én manns betjening uten annen togbetjening.

Hvis tog uten konduktør har flere enn 4 vognaksler, skal lokomotivet ha 2 manns betjening. Brukes 2 eller flere lokomotiver i slike tog, skal det være 2 mann på det forreste, og lokomotivføreren

på det ordinære lokomotiv er togfører, se art. 164. Foranstående pkt. 1.3—1.5 gjelder ikke for slik kjøring som omhandlet i dette punkt.

1.7. Under skifting kan lokomotivet i alminnelighet være betjent av én mann selv om det ikke har virksomt sikkerhetsbremseapparat.

1.8. Når elektrisk lokomotiv forutsettes å bli brukt i lengre tid med 2 manns betjening, kan lokomotivets sikkerhetsbremseapparat tiltales satt ut av virksomhet. Forutsetningen for dette er at det i hvert førerrom settes opp et fastlåst skilt med påskrift: «Bremseautomat koplet ut». Før lokomotivet igjen tas i bruk i tog med énnmannsbetjening, må sikkerhetsbremseapparatet igjen koples inn, plomberes, nøye ses etter og prøves. Det fastlåste skilt skiftes samtidig om slik at påskriften «Bremseautomat koplet inn» vises. Førstnevnte påskrift skal være utført med sort farge, sistnevnte med rød farge.

Så vel utkopling som innkopling av sikkerhetsbremseapparatet skal foretas under tilsyn av en overordnet tjenestemann, og skriftlig rapport om at slik endring er foretatt, skal hver gang sendes til distriktsjefen.

Utkopling av et sikkerhetsbremseapparat skjer ved å legge om det plomberte sperrehåndtak på apparatet, og å stenge kranen i forbindelse til den gjennomgående bremseledning.

1.9. Den daglige prøve av sikkerhetsbremseapparat m. m. på elektriske lokomotiver skal foretas slik:

a. Sikkerhetsbremseapparat.

Når lokomotivet er kommet i fart, føres kjørekontrolleren til stilling «0». Trykknappen på kjørekontrolleren (og bremseventilens håndtak) eventuelt fotpedalen slippes. Lokomotivføreren kontrollerer at bremsing begynner etter at lokomotivet har tilbakelagt høyst 100 meter.

b. Automatisk manøverstrømbryter.

Når lokomotivet er kommet i fart og har strøm på motorene, bremses toget med trykkluftbremsen. Lokomotivføreren kontrollerer at høyspentbryter, henholdsvis motorkontaktor løser ut ved det bremsestrykk som er fastsatt for vedkommende lokomotiv.

Merk:

Selv om automatisk manøverstrømbryter ikke finnes eller ikke virker, kan lokomotivet allikevel kjøres med én manns betjening.

1.10. Den daglige prøve av sikkerhetsbremseapparater m. m. på diesellokomotiver skal foretas slik:

a. Sikkerhetsbremseapparat.

Det finnes to typer sikkerhetsbremseapparater på diesellokomotiver: veiavhengige og tidsavhengige.

1. Veiavhengig sikkerhetsbremseapparat.

Når lokomotivet er kommet i fart, føres kjørekontrolleren til stilling «0», dødmannsinnretningen slippes og lokomotivføreren kontrollerer at bremsing begynner etter at lokomotivet har tilbakelagt den foreskrevne veilengde.

2. Tidsavhengig sikkerhetsbremseapparat.

Når dieselmotoren går i tomgang og sikkerhetsbremseapparatet er koplet inn, slippes dødmannsinnretningen, og lokomotivføreren kontrollerer at bremsing begynner etter den tid som er fastsatt for vedkommende lokomotivtype.

b. Automatisk motorutkopplingsanordning.

Når lokomotivet er kommet i fart og det er pådrag på dieselmotoren, senkes trykket i bremsehovedledningen, og lokomotivføreren kontrollerer at den automatiske motorutkopplingsanordning løser ut ved det for vedkommende lokomotivtype foreskrevne bremsetrykk, hvorved motoren stoppes, henholdsvis settes på tomgang.

Merk:

Selv om automatisk motorutkopplingsanordning ikke finnes eller ikke virker, kan lokomotivet allikevel kjøres med én manns betjening.

1.11. Damplokomotiver i tog skal være betjent av 2 mann.

Damplokomotiver av de typer som Hovedstyret bestemmer, kan dog under skifting og ved kippkjøring betjenes av én mann. For tiden kan lokomotiver av type 7 betjenes av én mann under skifting, og likeledes ved særlig bestemmelse av distriktsjefen være énmannsbetjent under kippkjøring.

1.12. Når kjøredyktig lokomotivpersonale ikke er til stede, kan flytting av lokomotiv (motorvogn) for smøring eller annen skjøtsel foretas av:

- a) Lokomotivformann eller lokomotivstallformann.
- b) Personale godkjent til lokomotivfyrbøttertjeneste.
- c) Personale som er spesielt godkjent av distriktsjefen.

Hastigheten ved slike bevegelser må — som under annen skifting — ikke overstige 30 km pr. time. Ved kjøring ut og inn av loko-

motivstallporter må hastigheten ikke overstige 10 km pr. time. Lokomotivet (motorvognen) skal under slik flytting om mulig være bemannet med 2 m a n n.

Kjøring av lokomotiver med ovennevnte personale tillates bare på det område som utelukkende disponeres for lokomotivdriften (ved lokomotivstallene). Skal det kjøres i togspor eller på spor hvor vanlig skifting foregår, må lokomotivene være bemannet med godkjent lokomotivpersonale.

Forholdsregler når tog må framføres med lokomotiv (motorvogn), som betjenes (fjernstyres) fra annet førerrom enn det som går forrest i toget.

Plassering av betjeningen og sammensetting av toget.

1.21. Når to m a n n s b e t j e n t lokomotiv (motorvogn) med 2 førerrom ikke kan betjenes fra det forreste førerrom, skal lokomotivføreren ta plass i bakre førerrom, og derfra betjene kjørekontrolleren og førerbremseventilen.

Ledsageren (fyrbøteren) skal ta plass i forreste førerrom og holde utkik framover i kjøreretningen.

Hvis lokomotivet (motorvognen) er e n m a n n s b e t j e n t, skal togføreren (eventuelt annen tjenestemann godkjent til sikkerhetstjeneste i tog) ta plass som utkiksmann i forreste førerrom. Bestemmelsene i pkt. 1.4 i denne artikkel må følges.

1.22. Når motorvogntog framføres med styrevogn foran i toget og feil ved fjernstyringsutstyret e. l. gjør det umulig å manøvrere fra styrevognens førerrom, skal det forholdes på følgende måte:

- a) Hvis kjøringen skal foregå over en forholdsvis lang strekning, bør toget om mulig skiftes om slik at motorvogn eller manøvrerbar styrevogn kommer forrest i toget.
- b) Ved kjøring over kortere strekninger (f. eks. lokaltog) skal lokomotivføreren ta plass i førerrommet i motorvognen — fortrinnsvis i den motorvogn som går forrest — og derfra betjene kjørekontrolleren og førerbremseventilen. Togføreren (eller annen tjenestemann godkjent til sikkerhetstjeneste i tog) skal ta plass i styrevognens førerrom og holde utkik framover i kjøreretningen. Bestemmelsene i pkt. 1.4 i denne artikkel må følges.

Lokomotivførerens ansvar og gjøremål.

1.23. Lokomotivføreren skal før igangsetting av toget prøve den automatiske manøverstrøm- eller motorbryter i det førerrom hvor han selv skal ta plass som bestemt i pkt. 1.9 og 1.10 i denne artikkel. Han skal dessuten forvise seg om at utkiksmannen har foretatt den kontroll av utstyret i sitt førerrom som er bestemt i etterfølgende pkt. 1.27.

Før toget settes i gang etter stopp på linjen eller ved ekspedisjonssted skal lokomotivfører og utkiksmann utveksle signaler med lokomotivfløyten som bestemt for tog med hjelpeok. — se trykk 401 § 310 — (lokomotivfører gir først signalet og utkiksmannen repeterer).

1.24. Lokomotivføreren har ansvaret for togets rutemessige framføring etter bestemmelsene i trykk 401 § 166. Han skal hele tiden holde skarp utkik mot linjen, foreta den vanlige driftsbremning og for øvrig respektere de signaler som blir gitt til toget. I kurver og på uoversiktlige steder, foran planoverganger, stoppesteder, holdeplasser samt ved innkjøring til stasjoner skal hastigheten settes ned til det lokomotivføreren finner forsvarlig i hvert enkelt tilfelle.

Hvis lokomotivføreren merker at det bremses fra forreste førerrom, skal han straks stoppe toget.

1.25. Under kjøringen skal lokomotivføreren være spesielt oppmerksom på signaler som gis fra utkiksmannen i forreste førerrom — se pkt. 1.28.

Lokomotivføreren skal gi signal 83 «Tog kommer», og signal 86 «Alarm, faresignal» når han finner dette nødvendig. Disse signaler skal repeteres av utkiksmannen. På denne måte kan lokomotivføreren ved å gi signal 83 under kjøringen kontrollere at utkiksmannen er på plass og skjømter sine plikter.

Hvis utkiksmannen ikke svarer på signalene fra lokomotivføreren, skal denne stoppe toget og undersøke forholdet før kjøringen fortsettes.

Utkiksmannens ansvar og gjøremål.

1.26. Utkiksmannen må under ingen omstendighet forlate sin plass i forreste førerrom under kjøringen. Er utkiksmannen en annen tjenestemann enn togføreren, må han heller ikke forlate sin plass under opphold underveis med mindre lokomotivføreren er underrettet.

1.27. Før kjøringen påbegynnes, skal utkiksmannen påse at førerrommet er utstyrt med signalmidler for visning av stoppsignal. Han skal dessuten ved hjelp av manometeret i førerrommet kontrollere at trykket i hovedledningen er som foreskrevet og ved prøve forvisse seg om at lokomotivfløyte og konduktørbremsekran er i orden.

1.28.

a. Under kjøringen skal utkiksmannen holde skarp utkik mot linjen og eventuelt betjene konduktørbremsekran og lokomotivfløyte.

Hvis forreste førerrom ikke er utstyrt med virksom konduktørbremsekran, skal håndtaket for den direktevirkende bremse være påsatt i dette førerrom. Utkiksmannen skal i så tilfelle betjene denne bremse i samme utstrekning som i det etterfølgende bestemt for konduktørbremsekraner.

b. Avbremsing ved hjelp av konduktørbremsekranen skal bare foretas som nødbremsing (når det i kritiske situasjoner er nødvendig å stoppe toget snarest mulig).

Vanlig driftsbremsing skal foretas av lokomotivføreren — se pkt. 1.24.

c. Ansvar for ordinær bruk av lokomotivfløyten påhviler lokomotivføreren. Når utkiksmannen observerer signal «Stopp» ved ordinært signalsted som f. eks. innkjørsignalsted, blokkpost e. l., skal han underrette lokomotivføreren om dette ved straks å gi signal 82 «Stopp» med lokomotivfløyten. Samtidig skal han ved hjelp av manometeret kontrollere at lokomotivføreren bremses av toget. Hvis dette ikke straks blir gjort, skal utkiksmannen bruke konduktørbremsekranen for å stoppe toget foran stoppsignalet. Oppdages uforutsett stoppsignal på linjen, skal utkiksmannen i alle tilfelle bremse toget ved hjelp av konduktørbremsekranen.

d. Når signal for kjøretillatelse observeres, skal utkiksmannen underrette lokomotivfører om dette ved å gi signal 80 «Bemerket» med lokomotivfløyten.

1.29. Også utkiksmannen skal ha togets rute foran seg og kontrollere at kryssinger og forbikjøringer avvikles i samsvar med ruten eller annen ordre, og at toget føres inn på de spor som ruten angir. Togfører skal påse at utkiksmannen underrettes om forandring av kryssings- eller forbikjøringsstasjon, sporendring m. v.

Kjørehastighet.

1.30. Om kjørehastighet under de forhold som er nevnt i pkt. 1.21—1.29, se art. 180 i dette trykk.



163. Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn.

1.1. I tjenesteanliggende har, foruten inspisierende overordnet personale, også tjenestgjørende banemestere og elektromestere samt baneformenn, banevoktere, elektroformenn og reparatører tillatelse til å ta plass på lokomotiv og i konduktørvogn for kontroll av linje, ledninger, signaler m. v. Det samme gjelder verksmestere og vogn-visitører for kontroll av det rullende materiell.

Hvis vedkommende ikke er i uniform, må han legitimere seg, eventuelt ved skriftlig tillatelse på foreskrevet formular, blankett 821 (se bilag nr. 16).

Jernbanens feier i feierdrakt har på tjenestreise adgang til å ta plass i konduktørvogn.

1.2. Når det ikke gjelder tjenesteanliggende eller hvis vedkommende ikke er jernbanetjenestemann, må det alltid forevises skriftlig tillatelse (blankett 821) for å kunne ta plass på lokomotiv og i konduktørvogn (med nedennevnte unntagelse for reisende). Denne tillatelse trer ikke i stedet for billett. Lokomotivføreren skal eventuelt underrette togføreren om forholdet av hensyn til billettkontrollen.

Forutsetningen for nevnte tillatelse er at det er plass til vedkommende slik at betjeningen ikke hindres i sitt arbeid.

Slik tillatelse utstedes av distriktsjefen (for enkelte turer), eller av Hovedstyret (for lengre tidsrom).

1.3. Låsbart førerrom på lokomotiv, i motorvogn eller styrevogn som ikke er i bruk, skal være låst. Låsingen skal foretas av lokomotivføreren, og togføreren skal føre kontroll med at ingen uvedkommende tar plass der.

Er det ikke plass for reisende i personvognene, kan de av konduktørbetjeningen vises til ledig post- og/eller reisegodsavdeling. Utgående dører i denne må i tilfelle være forsvarlig sikret mot ufrivillig åpning. Postverkets sikkerhetslås eller alminnelig skåte er ikke tilstrekkelig.

1.4. Distriktsjefen kan i den utstrekning han finner det forsvarlig, gi tillatelse til at reisende på egen risiko får reise med ikke personførende godstog i konduktørvogn så langt plassen tillater det, under forutsetning av at dette ikke i henhold til andre bestemmelser er forbudt og at vedkommende vogn ikke er lastet med gods som gjør det utilrådelig at reisende tas med. De reisende må løse billett til 2. klasse og skal gjøres merksam på at reisen foregår på egen risiko. Se trykk 801, Befordringsvedtektene, § 18 pkt. 2.

164. Togførere.

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

Tog med lokomotivfører som togfører.

2.1.1. Luftbremset tog med inntil 100 vognaksler og uten reisende kan kjøres med lokomotivfører som togfører.

2.1.2. Begrensning i akselantall p. g. a. stedlige forhold eller fordi toget framføres med mer enn ett lokomotiv fastsettes av distrikt-sjefen. Denne kan også når han finner det ønskelig og forsvarlig, dispensere fra bestemmelsen om største akselantall.

2.1.3. For strekningen Kongsvinger—Charlottenberg er største tillatte akselantall for slike tog forsøksvis økt til 140.

For Ofotbanen gjelder særlige regler m. h. t. akselantall i malmtog med lokomotivfører som togfører.

2.1.4. Toget kan kjøres med ubremsede («etterhengte») vogner tilkoplet siste vogn med virksom luftbremse i samsvar med bestemmelsen i trykk 402 § 17 pkt. 1, men det samlede antall vognaksler må ikke overskride de i foregående punkter nevnte største antall.

2.1.5. L ø s l o k o m o t i v og skinnetraktor kan ta med inntil det antall vognaksler — bremsede eller ubremsede — som er nevnt i trykk 402 § 17 pkt. 1, uten at konduktør følger med.

2.1.6. Luftbremset tog som kjøres med motorvogn og med reisende, kan kjøres med lokomotivfører som togfører når toget består av høyst 8 aksler (se trykk 422 art. 5).

2.1.7. Hvis toget unntaksvis må ha konduktørbetjening — f. eks. fordi det må ha med last som omhandlet i pkt. 2.2.1 — og vedkommende er godkjent til togførertjeneste, skal han i alminnelighet være togfører.

2.2.1. Vogner med last som nevnt i dette punkt, tillates i k k e sendt i tog uten konduktørbetjening:

Seksjonshus på «transportbrønner» (se trykk 420.1).
 Høvlet trelast som ikke er dekket med presenning eller fangnett.
 Nyimpregnerte sviller (se trykk 420.2 art. 89—91).
 Last som rager utenfor lasteprofilet (se trykk 420.2 art. 33), når
 transportstrekningen er over 60 km.

Dynamitt o. l.	} i så store mengder at det etter be- stemmelsene i trykk 425 må fram- føres i kruttog.
Sortkrutt o. l.	
Ammunisjon	
Tennmidler	
Detonerende lunte	
Fyrverkerisaker	

Militære eksplosiver.

Klor i større mengder enn 20 g.

Mer enn 4 tankvogner (tomme eller lastet) eller 1 stykkgodsvogn
 med svoveldioksyd.

Fluorvannstoff.

Mer enn 2 tankvogner ammoniakk.

Tømte beholdervogner for klor.

Finner distriktsjefen at last som rager utenfor laste-
 profilet og som skal befordres på avstand under 60 km ikke bør
 tillates framført i tog uten konduktørbetjening i enkelte tilfelle eller
 på grunn av særlige forhold på vedkommende banestrekning, må han
 gi nødvendig ordre eller direktiv om dette. Det samme gjelder når
 distriktsjefen mener at spesialvogner ikke bør framføres i
 tog uten konduktørbetjening.

2.3.1. Om bemanning av lokomotiv, se art. 162. Om be-
 manning av skinnetraktor, se trykk 422 art. 53.

2.4.1. Den som leder sammensettingen (sammensiftingen)
 av toget — som regel vedkommende skifteformann (skifteleder) —
 skal påse at gruppering av vogner, togvekt, fordeling av virksomme
 bremses, bremset vekt (bremseprosent) og kopling er etter forskrif-
 tene. Han skal også sørge for oppsetting av sluttsignaler hvis ikke
 annen betjening er pålagt dette.

Skiftebetjeningen må være merksam på at det ikke blir tatt med
 vogner som ikke fyller kravet til forskriftsmessig lasting, og heller
 ikke vogner lastet med gods som nevnt i pkt. 2.2.1 foran.

I tog uten konduktørbetjening bør vogner som er lastet med rund-
 last, tømmer o. l., plasseres i togets bakre del.

Det må dog søkes unngått at slik lastet vogn går som siste vogn i toget på strekning med større stigning.

Den som har ansvaret for togsammensettingen, melder til togekspeditøren når toget er ferdig og visitert.

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

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

2.6.1. For dyretransporter, unntatt sendinger av levende dyr i emballasje, skal vokter følge med. Det skal være 1 vokter i hver vogn. Senderstasjonen skal sørge for at dyrevokterne forsynes med flagg for eventuelt å kunne vise stoppsignal underveis. De stasjoner distriktsjefen bestemmer, skal dessuten være utstyrt med elektriske signallommelykter, som mot depositum kan lånes ut til dyrevoktere (se trykk 830 og 832). Andre stasjoner rekvirerer i tilfelle signallommelykt fra nærmeste stasjon som har slike til utlån.

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

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

Oppholdsstasjonene kontrollerer billettene, påser at vokterne er på plass i sine respektive vogner og fører kontroll med at alt er i orden i vognene.

Ved siste oppholdsstasjon før bestemmelsesstasjonen tas billettene inn og sendes til Kontrollkontoret.

Melding om dyretransporter skal sendes som bestemt for varmevogner.

Det må sørges for tilstrekkelig vann så dyrene kan vannes ved oppholdsstasjonene.

Levende dyr i emballasje kan sendes uten at vokter følger med. Når transporttiden overstiger 6 timer, skal senderstasjonen påse at senderen sender med tilstrekkelig fôr til dyrene for hele transporten. Senderstasjonen skal sende telegrafisk melding om slike transporter til bestemmelsesstasjonen og avtale med togføreren og bestemte underveisstasjoner om tilsyn og stell av dyrene.

For sendinger av ville dyr i emballasje skal dog vokter alltid følge transporten.

2.7.1. Togekspeditøren på utgangsstasjonen skal sørge for at toget er utstyrt med slutt signaler, både for dag- og nattsignaler, når det av togets rute framgår at det vil bli behov for begge slags signaler.

I tilfelle skal det ene sett slutt signaler som på grunn av dagslys eller mørke ikke skal settes opp, oppbevares på lokomotivet. Lokomotivføreren bytter signalene når det trengs.

Videre skal togekspeditøren på utgangsstasjonen sende med lampe til bruk for ekstratogsignal. Lampen oppbevares på lokomotivet.

Lokomotivene skal være utstyrt med ekstratogsignal for dagsignaler.

Utgangsstasjonen må selv ved telegram til togets endestasjon sørge for at signalene blir sendt tilbake.

2.8.1. Lokomotivføreren (togføreren) skal kontrollere at togtelefonapparatet er på plass på lokomotivet. For øvrig gjelder bestemmelsene i trykk 427 del III.

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

2.10.1. Ved de stasjoner som distriktsjefen bestemmer, tar stasjonsmesteren ut blant stasjonspersonalet de tjenestemenn som skal foreta vognopptak og utskrivning av blankett 674 — se bilag 15.

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

Trykkluftbrensers virkemåte, bruk og behandling m. v.
Trekraft.

Vognopptak og utskrivning av blankett 674.

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

Tjenestemenn som har bestått eksamen ved Jernbaneskolens telegrafistkurs etter 1. januar 1952 kan settes til vognopptak og utregning av bremseprosent m. v. i forbindelse med utfylling av blankett 674 uten å gjennomgå den opplæring, prøve og godkjenning som er

omhandlet i dette punkt. Vedkommende bør gis anledning til å praktisere dette arbeid under kyndig veiledning en tid før han settes til å utføre det selvstendig.

2.11.1. For vognopptak brukes blankett 674, som inneholder data for togets sammensetting, akselantall, bremseutstyr, bruttovekt, bremset vekt, bremseprosent m. v.

Vedkommende tjenestemann tar opp vognene i rekkefølge fra lokomotivet med de data som blanketten angir. Han regner ut bremseprosent, fyller ut sammendraget og undertegner blanketten.

For tog som kjører inn i annet distrikt, skal blanketten skrives i 2 eksemplarer (1 gjennomskrift). Gjennomskriften sendes distrikt-sjefens kontor.

Togekspeditøren skal levere blanketten til lokomotivføreren (togføreren) og blanketten trer i stedet for blankett 673, som er sløytet for disse tog.

Blankett 674 skal følge toget fram til endestasjonen og tjene som grunnlag for føring av tograpporten (se pkt. 2.12.1).

Ved underveisstasjon med personalbytte skal togekspeditøren sørge for at blanketten blir hentet og levert til den nye lokomotivfører (togfører).

Ved eventuell forandring av toget skal blanketten føres à jour og undertegnes av tjenestemann som er godkjent til det.

Vogner som tas med fra underveisstasjoner, skal føres fortløpende under de vogner som tidligere er ført på blanketten. Hvis vogner tas med fra underveisstasjon som ikke er senderstasjon for vognene, skal vedkommende underveisstasjons navn føres i parentes i rubrikk 1 på første ledige linje. Vognenes data føres så på de følgende linjer med virkelig senderstasjon anført i rubrikk 1.

På enkelte større stasjoner hvor det blir så store endringer i togsammensettingen at det er hensiktsmessig å utferdige ny blankett, kan dette gjøres. Den gamle skal heftes ved den nye og følge denne.

Blir det foretatt forandring av togstammen ved andre stasjoner enn de som er forutsatt, skal togekspeditøren i samråd med lokomotivføreren foreta åjourføringen av blanketten og undertegne denne.

I tilfelle konduktør tjenestgjør som togfører en del av rutestrekningen, skal han foreta vognopptak og utfylling av blanketten når denne ikke allerede foreligger, og føre den à jour underveis. Ved tjenestens slutt leverer han blanketten til togekspeditøren. Føring av tograpport (se pkt. 2.12.1) besørges også i dette tilfelle ved endestasjonen.

2.12.1. Tograpport for alle tog som kjøres med lokomotiv, blankett 577, skal, i de tog hvor lokomotivfører er togfører, skrives ut ved togets utgangsstasjon av togekspeditøren eller av en tjenestemann som stasjonsmesteren har beordret til det.

Ved underveisstasjoner hvor det er lokomotiv- eller personalbytte, skal togekspeditøren sørge for at blanketten blir hentet, åjourført og overlevert til togføreren (lokomotivføreren). Angående endestasjonenes arbeid med blankett 577 henvises til trykk 405.3 art. 56.

På blankett 577 registreres lokomotiver og personvognmateriell.

For godsvognmateriell i de tog hvor lokomotivfører er togfører skal det ved togets endestasjon, av den tjenestemann som stasjonsmesteren har beordret til det, skrives ut rapport for godsvogner, blankett 571 a, eller for ekstratog på blankett 572, på grunnlag av vognopptak for godstog, blankett 674, som hentes hos togføreren (lokomotivføreren). Etter bruken sendes blankett 674 til distriktsjefens kontor med påtegning om at rapport for godsvogner er utferdiget. De sistnevnte sendes distriktsjefens kontor etter utgangen av hver måned.

2.13.1. Bremsprøve skal utføres av vognvisitorør eller av annen tjenestemann som er godkjent til å foreta bremseprøve. Også vognvisiøren må være godkjent til å foreta bremseprøve.

Håndmanometer bør brukes ved bremseprøve, særlig på utgangsstasjoner.

Hvis det må foretas bremseprøve på stasjon hvor det ikke er tjenestemann til stede som er godkjent til dette arbeidet, skal lokomotivføreren som togfører utføre bremseprøven med hjelp av lokomotivfyrbøteren.

2.14.1. Når togekspeditøren har mottatt de meldinger som personalet er pålagt å gi om togets sammensetting, og finner disse tilfredsstillende, leverer han blankettene 577 og 674 til lokomotivføreren, forvisser seg om at bremseprøven er tatt og gir lokomotivføreren de opplysninger som han har om toget.

Togekspeditøren kan gi avgangssignal i samsvar med trykk 401 § 229. Muntlig avgangsordre bortfaller i dette tilfelle.

2.15.1. Betjeningen ved utgangsstationen skal gjøre toget i stand etter gjeldende bestemmelser. Hvor det er stasjonert vognvisitorør, bør denne være til stede og se over toget.

Lokomotivføreren må som togfører kontrollere, og ha ansvaret for at toget er i orden før avgang, også med hensyn til kop-

linger, bremseidler, signalmidler, signalføring og togtelefon. Han skal på utgangsstasjonen gå rundt toget og gjøre seg kjent med dette. Under denne visitasjon skal lokomotivføreren kontrollere:

- a) vognenes tilstand,
- b) at omstillingshåndtakene står i riktig stilling,
- c) at lukkede vogner er plombert i den utstrekning dette er påbudt — se trykk 420.1 art. 171—177 — og
- d) at sluttsignaler og eventuelt ekstratogs signal er satt opp.

Lokomotivet skal foruten signalmidler, se pkt. 2.7.1, være utstyrt med en del av de redskaper og det reservemateriell som er påbudt for konduktørvogner (tenger, reserveslanger, gummiringer m.v.).

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

For øvrig må lokomotivføreren føre nødvendig tilsyn med toget (bl. a. med akselkasser).

165. Togførerens ansvar for og befaling over toget.

1.1. Ekstratogs signal for kunngjøring av ekstratog behøver ikke å settes opp av togbetjening på det tog som går nærmest foran, uten ordre om det fra vedkommende stasjon. Hvis ikke ordre fra stasjonen foreligger, må det nemlig forutsettes at linjepersonalet allerede er underrettet.

Dog skal togførere i den utstrekning det er mulig, være merksam på oppsetting av ekstratogs signal og for tilfelle forhøre med vedkommende togekspeditør om ekstratogs signal skal føres.

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

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

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

Unntak herfra kan dog gjøres hvis det sendes med kjentmann som kan veilede togføreren om de spesielle forhold på den frem-

mede strekning. Hvis kjentmann ikke følger med, skal vedkommende togfører når han ikke på forhånd er blitt kjent på strekningen, sette seg i forbindelse med nærmeste foresatte i distriktet (togkontrollør, inspektør, event. togleder) for av ham å få kortfattet veiledning om sin tjeneste før tjenestgjøringen.

166. Lokomotivførerens ansvar for togets regelmessige gang.

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

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

167. Ansvar for og hvem som skal utføre koplingen.

(Se trykk 401 § 181 pkt. 2)

1.1. Kopling av enmannsbetjent lokomotiv.

På utgangs- og underveisstasjoner skal kopling utføres av den tjenestemann som er pålagt å utføre bremseprøve. På endestasjoner utføres frakopling av konduktørpersonalet, unntatt i de tilfelle skiftepersonalet er til stede for å skifte vekk toget umiddelbart etter at det er ankommet.

1.2. Kopling av tomannsbetjent lokomotiv.

På utgangs-, underveis- og endestasjoner utføres all kopling av lokomotivfyrbøteren (2. mann på lokomotivet).

I tvilstilfelle eller dersom foreskrevet kopling ikke blir utført, avgjør togekspeditøren hvem som skal foreta kopling (se trykk 401 § 119).

3.1. Det skrukoppel som ikke brukes, skal henges opp i kroken på vognens endebjelke.

De koplinger for trykkluftbremse, manøvrerstrøm, varme, lys og høyttalere som ikke brukes, skal plasseres i sine blindkoplinger.

Dampvarmeslanger på vogner som kjøres i tog, skal være tilkopleet i begge ender og tillates ikke opphengt, selv om kjetting er anbrakt. Bak siste vogn i tog skal slangen være avtatt.

Under skifting derimot kan den frie ende av varmeslangen henges opp i kjetting, anbrakt i sikkerhetskådet.

Den ukoplede varmeslange på damplokomotiver skal henges opp i standardisert holder.

168. Konferanseplikt.

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

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

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

169. (Reservennummer.)

170. Avgangsignal.

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

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

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

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

Togfører skal stå med front mot lokomotivet også når han gir det reglementsbestemte støt i signalflykten i samsvar med trykk 401 § 229.

1.2. Lokomotivbetjeningen må når avgangstiden er inne, holde utkikk etter avgangsignalet således at toget kan settes i gang umiddelbart etter at dette signal er gitt.

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

171—173. (Reservennummer.)

174. Kjøreastighet.

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

175—179. (Reservennummer.)

180. Skyving av vogner i tog.

1.1. Når tog som ikke befordrer reisende, skyves på fri linje og ikke har betjent lokomotiv, motorvogn eller styrevogn i spissen, er største tillatte kjørehastighet 30 km pr. time. (Se trykk 402 § 7 pkt. 7.)

1.2. Når tog som befordrer reisende, skyves på fri linje og ikke har betjent lokomotiv, motorvogn eller styrevogn i spissen, er største tillatte kjørehastighet 20 km pr. time. (Se trykk 402 § 7 pkt. 8.)

1.3. Når lokomotiv eller motorvogn trekker toget, men betjenes fra bakerste førerrom (se art. 162 pkt. 1.21), gjelder følgende bestemmelser om kjørehastighet:

- a) Hvis forreste førerrom er utstyrt med virksom konduktørbremsekran som betjenes av utkiksmann (se art. 162 pkt. 1.28), kan toget framføres med ordinær kjørehastighet dersom ikke distriktsjefen p. g. a. forholdene foreskriver reduksjon i det enkelte tilfelle.
- b) Hvis forreste førerrom ikke er utstyrt med virksom konduktørbremsekran, må togets kjørehastighet ikke overstige 50 km pr. time — selv om utkiksmannen betjener den direktevirkende bremse som nevnt i art. 162 pkt. 1.28.a.

1.4. Hvis motorvogntog framføres med styrevogn i spissen av toget og feil ved fjernstyringsutstyret e.l. gjør det umulig å manøvrere fra denne styrevogns førerrom (se art. 162 pkt. 1.22), gjelder følgende bestemmelser om kjørehastighet:

- a) Hvis styrevognen i spissen av toget er utstyrt med virksom konduktørbremsekran som betjenes av utkiksmannen (se art. 162 pkt. 1.28), og lokomotivføreren manøvrerer fra førerrom i vogn som ikke har mer enn 2 boggivogner foran seg, må togets kjørehastighet ikke overstige 60 km pr. time.
- b) Hvis den vogn som lokomotivføreren manøvrerer fra, er plassert lenger bak i toget enn forutsatt under a), men betingelsene i dette punkt for øvrig er til stede, må togets kjørehastighet ikke overstige 50 km pr. time.
- c) Hvis førerrommet i den styrevognen som går i spissen av toget ikke er utstyrt med virksom konduktørbremsekran, må togets kjørehastighet ikke overstige 20 km pr. time — selv om utkiksmannen betjener den direktevirkende bremse som nevnt i art. 162 pkt. 1.28.a. Hvis det ikke befinner seg reisende i de vogner som lokomotivføreren har foran seg i toget, kan kjørehastigheten økes til 30 km pr. time.

1.5. Når skinnetraktor skyver revisjonsvogn, tillates toget framført med største kjørehastighet 60 km pr. time under forutsetning av at følgende bestemmelser følges:

- a) Revisjonsvognens signalmidler, lyskaster, ringeapparat med forbindelse til traktorfører, signalflytte, håndbremse og konduktørbremsekran må være i fullgod stand.
- b) En tjenestemann som er godkjent som fører av skinnetraktor skal ta plass foran på revisjonsvognen og holde skarp utkik framover under kjøringen.
- c) Hvis revisjonsvognen ikke er utstyrt med manometer, skal utkiksmannen prøve konduktørbremsekranen før toget kjører fra utgangsstasjonen.
- d) Under kjøringen skal traktorføreren og utkiksmannen følge bestemmelsene i art. 162 pkt. 1.23—1.29 i dette trykk i den utstrekning disse kan komme til anvendelse.

181. Flere lokomotiver i ett tog.

7.1. I de tilfelle hjelpelokomotivet kjører etter og slutter seg til toget under fart, må hjelpelokomotivet vanligvis gå ut fra et annet spor enn toget. Det må i slike tilfelle iakttas at hjelpelokomotivet ikke passerer middel mot det spor som toget går ut fra, før togets siste vogn har passert sporvekselen og denne er lagt om til det spor som hjelpelokomotivet skal gå ut fra.

8.1. Kjøringen av hjelpelokomotivet må innrettes slik at det ved overgang fra en sterkere til en slakkere stigning eller til vannrett strekning må trykket mot toget minskes etter hvert som det går inn i den slakkere stigning eller inn på den vannrette strekning. Når toget går inn i en skarp kurve, må trykket ikke økes, men etter omstendighetene enten holdes jevnt eller minskes. Hvis kurven er så skarp at kjørehastigheten skal nedsettes til en bestemt størrelse, må hjelpelokomotivets fører være merksam på dette og i tide minke trykket mot toget før det går inn i en slik kurve.

Ved overgang til fall skal hjelpelokomotivets fører — idet han med største oppmerksomhet iakttar togets gang — minke trykket mot toget etter hvert som det passerer brytepunktet, og først la trykket helt opphøre når siste vogn går over brytepunktet. Er hjelpelokomotivet ikke tilkople, må dog trykket aldri opphøre helt før hjelpelokomotivet skal forlate toget. Forspannlokomotivets fører skal derfor i så fall kjøre sitt lokomotiv slik at hjelpelokomotivet hele tiden må arbeide.

Når toget kommer til det sted hvor hjelpelokomotivets arbeid skal

opphøre, skal trykket mot toget minskes etter hvert, slik at vogn etter vogn avgis til forspannlokomotivet.

Hjelpelokomotivets fører må se etter at ingen av det videregående togs vogner er fraskilt toget før han kjører tilbake.

182. Når tog hurtigst mulig skal stoppes.

2.1. Når brann på banens område eller i dens umiddelbare nærhet kan være til fare for andre tog, skal toget ikke kjøre helt inn på stasjonen, men stoppe slik at blokkstrekningen blir belagt inntil togekspeditøren er underrettet om forholdet.

183—184. (Reservennummer.)

185. Når tog må sette igjen vogner på linjen.

1.1. Hvis tog må sette igjen vogner på linjen, skal det med hensyn til underretning til togekspeditøren forholdes som foreskrevet i art. 182 pkt. 2.1.

186—200. (Reservennummer.)

Signalforskrifter. Alminnelige bestemmelser.

201—222. (Reservennummer.)

Linje- og stasjonssignaler.

223—225. (Reservennummer.)

226. Signal 3 «Innkjør».

Innkjør- eller stoppsignal vist med elektrisk lys i håndsignallampe.

1.1. Ved en del stasjoner er det anordnet elektrisk lys i håndsignallamper som kan vise innkjør- eller stoppsignal for kommende tog.

Signallyktens oljehus er fjernet og i stedet er det satt inn elektrisk lampeholder og kabel med støpsel.

I signalstativet er det satt opp en jordet stikkontakt.

Som signallys anvendes 220 volt 15 watt lampe med swan sokkel.

Strømtilførselen fås fra stasjonens tomtebelysning.

Håndsignallampe skal brukes bare for å vise nattsignal.

1.2. Når signal skal vises, skal håndsignallampen anbringes i signalstativet ved innkjørsignalstedet. Hver gang signal skal vises henholdsvis fjernes (slokkes), skal stikkeren settes inn i eller tas ut av stikkontakten i signalstativet.

Det tillates således i k k e å vise signal eller slokke signal ved å betjene bryter for det belysningsnett stikkontakten er tilknyttet. Det må kontrolleres at det riktige signalbilde (rødt eller grønt) vises.

1.3. Når signal ikke skal vises, skal signallampen tas ut av signalstativet og oppbevares på ekspedisjonskontoret (eller annet bestemt sted).

Stikkeren skal alltid tas ut av stikkontakten før signallampen tas ut av signalstativet.

Feil ved anlegget meldes til stillverksmesteren.

227. Signal 3 «Passér».

1.1. Det bestemte sted som passérsignalet skal vises fra, kan markeres ved et særskilt fast stativ.

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

Når togbetjeningens utsyn mot det bestemte passérsignalsted hindres — f. eks. fordi det står materiell i et mellomliggende spor — kan togekspeditør vise passérsignal fra egnet sted på dette materiell, fra mellomplattform eller fra annet hensiktsmessig sted.

1.2. Tokekspeditøren skal innta en slik plass at han kan ses av passerende togs betjening og slik at kravet om bevoktning av signalet blir oppfylt.

Skulle togbetjeningen i et passerende tog ikke få øye på togekspeditør, kan den likevel la toget passere dersom det foreskrevne passérsignal vises fra det bestemte sted — hvis ikke togbetjeningen p. g. a. omstendighetene finner at det kan medføre fare å lyste signalet — se trykk 401 § 211.

228. (Reservennummer.)

229. Signal 5 «Avgang».

1.1. Lommelykt med stillbart rødt og grønt glass kan i stedet for vanlig signallampe brukes til signalgivning fra togføreren når togets sammensetning og forholdene for øvrig er slike at signalet tydelig kan oppfattes av lokomotivføreren (se trykk 401 § 210).

De togførere som bruker slik lommelykt til signalgivning, skal samtidig ha sin vanlige håndsignallampe («Nife») med i toget.

230—245. (Reservennummer.)

246. Hovedsignaler.

1.1. Innkjørhovedsignalenes og blokksignalenes master skal være utstyrt med 2 stk. 10 cm brede, vannrette, gule striper (ringer) rundt mastene, utført med lysreflekterende stoff.

(Samme markering skal også være anbrakt på enkelt innkjør-signalapparats mast, se art. 252.)

247—248. (Reservennummer.)

249. Blokksignal.

B l o c k s i g n a l i u s t a n d .

1.1. Hvis et tog som ikke allerede har fått skriftlig kjøreordre som omhandlet i pkt. 1.3 i denne artikkel (se også art. 257 pkt. 5.2), må stoppe foran blokksignal (eller hovedsignal på ubetjent stasjon — se art. 257) fordi dette ikke viser «Kjør», og det må antas at årsaken er feil ved linjeblokken, skal lokomotivføreren eller togføreren, unntaksvis en annen av togbetjeningen, etter høyst 2 minutters ventetid ringe til nærmeste fremadliggende betjente stasjon for å innhente tillatelse til viderekjøring.

Den som ringer skal oppgi:

Stilling og navn.

Tognummer.

Signalets nummer/litra og eventuelt navn på blokkpost/stasjon.

Når stasjonen har brakt på det rene at nærmest forangående tog er kommet inn på stasjonen og at det for øvrig ikke er noe til hinder, skal stasjonen gi slik ordre om viderekjøring:

«Klart for tog..... til innkjørhovedsignal ved (egen stasjons navn) forbi hovedsignal(ene) ved..... (blokkposter/ubetjente stasjoner) Forsiktig kjøring».

Ordren skal om mulig gis av togekspeditøren personlig eller etter dennes bestemmelse av annen tjenestemann som er godkjent til togmeldingstjeneste. I alle tilfelle skal den som gir ordren oppgi stilling, navn og sted og notere ordren i togmeldingsboka.

Tog som har fått tillatelse til å kjøre forbi hovedsignal som ikke viser «Kjør», skal kjøre videre med nedsatt kjørehastighet og under

skjerpet oppmerksomhet fra togbetjeningens side, særlig over uoversiktlige strekninger, foran sporveksler og faste signaler, for i tilfelle å kunne stoppe hurtigst mulig.

1.2. Hvis det i slike tilfelle som nevnt i pkt. 1.1, tross gjentatte forsøk ikke fås svar i telefonen, kan toget etter togføreren's ordre kjøre forbi blokksignalet etter 20 min.

Togbetjeningen skal etter hvert forvise seg om at linjen virkelig er klar da strekningen må ventes opptatt av annet tog, materiell eller annet som hindrer framføringen av toget. Togets kjørehastighet må ikke være større enn at toget kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet, dog høyst 30 km pr. time. Toget skal framføres med skjerpet oppmerksomhet fra togbetjeningens side, særlig over uoversiktlige strekninger, foran sporveksler og faste signaler, for i tilfelle å kunne stoppe hurtigst mulig.

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

1.3. Hvis et blokksignal ikke har vist «Kjør» for 2 tog som kjører umiddelbart etter hverandre, skal vedkommende fremadliggende stasjon som har fått kjennskap til dette, straks underrette nærmeste betjente stasjon på den andre siden av vedkommende blokkstrekning om forholdet. Linjeblokken mellom disse 2 stasjoner blir da å betrakte som ikke virksom. Tog som skal kjøre over strekningen, skal framføres på togmeldinger i samsvar med bestemmelsene i trykk 404.1 og skriftlig kjøreordre (blankett 669 pkt. c). Toget får ved denne ordre bare en betinget tillatelse til å kjøre over blokkstrekningen. Ved ankomst til ubetjent stasjon med hovedsignal som ikke viser «Kjør», eller til sporveksler på linjen, skal det forholdes etter bestemmelsene i trykk 401 § 255 pkt. 3.

Det skal for øvrig kjøres over strekningen med skjerpet oppmerksomhet.

1.4. Hvis tog som får tillatelse til å kjøre forbi hovedsignal ved blokkpost eller ubetjent stasjon fordi det er feil ved linjeblokken, allikevel får signaler for kjøretillatelse på hele strekningen mellom de 2 betjente stasjoner, skal dette meldes til første fremadliggende betjente stasjon, som deretter underretter nabostasjonen og distrikt-sjefen om dette. Linjeblokken kan deretter uten videre benyttes for togmeldinger.

Etter strømstans kan linjeblokken igjen snarest mulig benyttes for togmeldinger når strømforsyningen atter er i orden.

Angående melding av feil ved linjeblokken, se S-sirk. 4 § 9.

250—251. (Reservennummer.)

252. Enkelt innkjørsignalapparat.

1.1. Enkelt innkjørsignalapparats mast skal være utstyrt med 2 stk. 10 cm brede, vannrette, gule striper (ringer) rundt masten, utført med lysreflekterende stoff.

253—256. (Reservennummer.)

257. Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand.

Særlige bestemmelser for strekninger med linjeblokk.

Innkjørhovedsignal i ustand.

2.1. På betjent stasjon på strekning med automatisk linjeblokk skal det når innkjørhovedsignal er i ustand slik at det ikke kan vise «Kjør», forholdes etter bestemmelsene i trykk 401 § 257 pkt. 2 b, eller pkt. 2 d dersom telefonforbindelsen mellom innkjørhovedsignal og stasjon ikke skulle være tilfredsstillende.

På ubetjent stasjon på strekning med automatisk linjeblokk er innkjørhovedsignal å betrakte som blokksignal, og bestemmelsene i art. 249 skal følges.

2.2. På betjent stasjon på strekning med håndbetjent linjeblokk skal det når innkjørhovedsignal er i ustand slik at det ikke kan vise «Kjør», forholdes etter bestemmelsene i trykk 401 § 257 pkt. 2 a—d.

På ubetjent stasjon på strekning med håndbetjent linjeblokk skal bestemmelsene i trykk 401 § 255 pkt. 3 følges.

Utkjørhovedsignal i ustand.

3.1. Hvis et utkjørhovedsignal er i ustand slik at det ikke kan vise «Kjør», betraktes dette som feil ved linjeblokken, som derved ikke er virksom.

Togmeldinger skal når linjeblokken ikke er virksom, utveksles mellom de betjente stasjoner i samsvar med bestemmelsene i trykk 404.1.

5.2. På betjent stasjon på strekning med linjeblokk (automatisk eller håndbetjent) skal det når utkjørhovedsignal er i ustand, nyttes skriftlig kjøreordre (blankett 669 pkt. a) slik som bestemt i trykk 401 § 257 pkt. 5 1. avsnitt.

Videre skal toget etter bestemmelsene i art. 249 ha skriftlig kjøreordre (blankett 669 pkt. c) for kjøring fram til innkjørhovedsignalet på nabostasjon.

Disse ordrer kan ikke tildeles togbetjeningen som forhåndsunderretning, og av den grunn kommer blankett 669 pkt. d ikke til anvendelse på strekning med linjeblokk.

På ubetjent stasjon på strekning med automatisk linjeblokk, er utkjørhovedsignal å betrakte som blokksignal, og bestemmelsene i art. 249 skal følges.

På ubetjent stasjon på strekning med håndbetjent linjeblokk, skal bestemmelsene i trykk 401 § 255 pkt. 3 følges.

Hvis tog skal kjøre ut på blokkstrekning som er utstyrt med linjeblokk, fra et spor (på stasjon) som ikke er satt i forbindelse med utkjørhovedsignal (ikke togspor) skal det med hensyn til togmelding og anvendelse av skriftlig kjøreordre forholdes på samme måte som bestemt i pkt. 5.1 og 5.2 i denne artikkel.

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.

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

6.1. Meldingen som stasjon med strømløst sikringsanlegg skal sende til de nærmeste betjente stasjoner før stasjonen gjøres ubetjent, skal lyde:

«..... stasjons sporveksler (eventuelt: og underlagte sidespor) er sikret. Signalene er slokt på grunn av strømutføring. Txp's navn.»

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

299. Orienteringstolper.

2.1. Kontaktledningens seksjonering ved stasjoner er normalt anordnet slik at seksjonsfeltets midtre utliggermast settes opp umiddelbart ved innkjørhovedsignalet. På elektrifiserte strekninger må tog som får stoppsignal fra innkjørhovedsignal, og materiell under uttrekk under skifting ikke stoppe med elektrisk lokomotiv (motorvogn) mellom seksjonsfeltets ytre utliggermaster, for at strømtakeren ikke skal bli stående i den farlige sone av seksjonsfeltet og forbinde de to ledninger med hverandre.

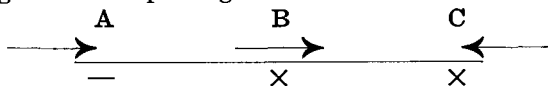
300—302. (Reservennummer.)

Togsignaler.

303—315. (Reservennummer.)

316. Ekstratogsignaler.

5.1. Når ekstratogsignal skal føres fra en stasjon hvor toget ikke har fast stopp under kryssing med et annet tog, kan det ved omlegging av kryssing forholdes på følgende måte:



Det tog som ikke er forsinket og som etter ruten skal krysse et tog i stasjon B og passere denne stasjon, kan tillates å passere, hvis det for øvrig er klart, når togekspeditøren har fått melding om at togføreren kan sette opp ekstratogsignalet under togets fart.

Når togføreren har mottatt kryssingsordren ved en foranliggende stasjon A hvor toget ordinært stopper, underretter han straks togekspeditøren ved stasjon A og denne underretter videre togekspeditøren ved stasjon B om at ekstratogsignalet kan settes opp under togets fart.

Togføreren har ansvaret for signalets oppsetting. Hvis togekspeditøren ved stasjon B ikke får noen underretning fra stasjon A, skal toget stoppes av stasjon B for kontroll av signalet.

317—400. (Reservennummer.)

Fellesbestemmelser.

Sikkerhetstjeneste og toggang.

401. Sikkerhetsforanstaltninger ved arbeid under eller mellom vogner.

1.1. Ved arbeid under eller mellom vogner må det være sørget for at vedkommende vogn(er) ikke kan komme i bevegelse mens slikt arbeid pågår. Dette skal skje ved følgende sikkerhetsforanstaltninger:

- a. Vognen(e) skal være bremsset eller faststengt på annen betryggende måte.
- b. Sporveksler (sporveksel) for spor hvor arbeidet foregår, skal legges for kjøring over nabospor, og sporveksler som ikke er sentraltstilt eller kontrollåst, låses ved hjelp av klavelås, og nøklene (nøkkelen) oppbevares av vedkommende arbeider (arbeidsformann hvor det er flere arbeidere) mens arbeidet pågår, eller stoppsignaler (stoppsignal) skal settes opp i en avstand av minst 30 m til høyre i kjøreretningen for materiell som kan komme. Avstanden kan unntaksvis reduseres til 10 m når det ved stoppsignalene (signalet) legges på bremsesko. (Hvor nabospor skal trafikeres, må stoppsignal ikke komme innenfor middel for nabospor.)
- c. Vedkommende skifteleder skal varsles før arbeidet tar til og så snart det er ferdig. Når arbeidet skal utføres på vogn(er) med tilkoplek lokomotiv (motorvogn) eller når slikt materiell står innenfor det avsperrede område, varsles også lokomotivføreren. Vedkommende skifteleder varsler videre til andre (stillverksbetjening m. v.) når dette er nødvendig.
- d. Ytterligere sikkerhetsforanstaltninger som i spesielle tilfelle måtte være nødvendig (f. eks. vakt ved signaler).

1.2. Bestemmelsene i pkt. 1.1 gjelder for alle arbeider under eller mellom vogner, med følgende unntak:

- a) For arbeider på spor i fast avgrensede driftsbanegårder kommer bare bestemmelsene i pkt. 1.1 a og b til anvendelse.
- b) For arbeider inne i verksteder og staller kommer bare bestemmelsen i pkt 1.1 a til anvendelse.
- c) For arbeider som vil bli av ganske kort varighet, herunder til og frakopling, bremseprøver i tog o. l., kommer bestemmelsene i pkt. 1.1 c til anvendelse i den utstrekning det er nødvendig. For slike arbeider i tog varsles alltid lokomotivføreren.

1.3. Den som utfører vedkommende arbeid, skal selv forvise seg om at sikkerhetsforanstaltningene er satt i verk før arbeidet tar til.

402. Sikring av personalet på linjen.

1.1. Personale som arbeider i spor på linjen, skal etter at det har gått ut av sporet — om mulig vise at det er oppmerksom på toget, f. eks. ved å innta frontstilling mot dette.

Linjepersonalet må under sin tjeneste på dobbeltsporet bane — eller parallelle baner — under passeringen av tog på det ene spor være særlig oppmerksom på hvorvidt det også kommer tog på det annet spor. Hvor ikke oversikten er helt betryggende, bør linjepersonalet gå ut av begge spor når det kommer tog.

403. Beregning av godstogenes lengde.

1.1. I de tilfelle togføreren i henhold til bestemmelsen i art. 165 i dette trykk er pålagt å gi forhåndsunderretning til kryssingsstasjon om overlangt tog og ellers når distriktsjefen bestemmer at det i andre tilfelle (fra stasjon eller konduktørpersonale) skal gis melding om godstogenes lengde, og denne ikke kan kontrolleres på en annen og nøyaktigere måte, kan lengden tilnærmet beregnes slik:

Antall vogner i alt $\times 10$ m	=	m
Antall lange vogner $\times 2$ m	=	m
Lok.s lengde	=	m
		<hr/>
Toglengde (tilnærmet)	=	<u>m</u>

Boggivogn regnes som 2 vogner.

Som lange vogner regnes litra G₄, G₅, Gr₅, Gtl₅, H, T₄, Tl₄, Tl₅, Tr₅ og utenlandske vogner av tilsvarende lengde.

Fortegnelse over lokomotivenes lengde er tatt inn i distriktenes driftshåndbøker.

Er det særlig korte vogner i toget, gjøres skjønnsmessig fradrag for disse.

Eksempel:

Et godstog består av 72 vognaksler = 36 vogner, hvorav 7 er lange vogner. Togets lengde blir da etter foranstående beregningsmåte:

36 \times 10	=	360 m
7 \times 2	=	14 m
Lok (El 1)	=	13 m
		<hr/>
Toglengde (tilnærmet)	=	<u>387 m</u>

Er tog lengden beregnet på forannevnte måte, bør lengden oppgis med «ca».

Denne utregningsmåte kan ikke nyttes for Ofofbanens malmtog.

404. Trapper for på- og avstigning utenfor plattform.

1.1. Ved stasjoner hvor det forekommer at personvogner, f. eks. i lange tog, blir plassert utenfor plattform, må stasjonsmesteren sørge for at det på annen måte etableres en tilfredsstillende adkomst til vognene. Hvor det anses nødvendig, må det anskaffes spesielle trapper til dette bruk. Det må påses at trappene blir stående støtt når de stilles opp.

405—410. (Reservennummer.)

Tjenesteforhold og ordensregler.

411. Salg av øl og vin til tjenestemenn i uniform.

1.1. Jernbanens bestemmelser forbyr tjenestemenn å medbringe eller nyte berusende drikker under tjenestgjøring og i de siste 8 timer før tjenestens påbegynnelse når det gjelder tjenestemenn i sikkerhetstjenesten.

Det henstilles til alle tjenestemenn som bærer uniform, selv om det er utenfor tjenesten og utenfor nevnte tid forut for tjenestens begynnelse, ikke å nyte øl og vin i stasjonsrestauranter eller restaurantvogner.

Øl som inneholder under 2,5 volumprosent alkohol er unntatt.

412. Ajourføring av bøker m. m.

1.1. Trykk, sirkulærer m. m. som leveres til tjenestebruk skal til enhver tid holdes å jour etter de tillegg, rettelsesblader og sirkulærer som sendes ut fra Hovedstyret og fra distriktsjefen. Kilde for rettelsen noteres.

De som trenger flere tillegg og sirkulærer enn tildelt, f. eks. til innklebing i bøkene, vil ved å vende seg til distriktets ekspedisjonskontor få tilsendt det nødvendige antall.

413. «Rutebok for Norge».

1.1. «Rutebok for Norge», som inneholder ruter og takster for jernbaner, båter, biler og fly m. m., utgis på Centraltrykkeriets forlag, Oslo, under medvirking av Samferdselsdepartementet.

Ruteboka består av en ruteavdeling som vanligvis utkommer 10 ganger pr. år og en takstavdeling som sendes ut 2 ganger pr. år. Til abonnentene følger 2 ganger i året med et stort kommunikasjonskart over Norge som bilag til ruteboka.

Henvendelser angående redaksjon av jernbanens ruter og utekspedisjon av ruteboka til jernbanens vedkommede rettes til Hovedstyret. Henvendelser angående redaksjon for øvrig (d/s- og bilruter m. m.) rettes til Rutebok for Norge, Håkon den VII gt. 9, Oslo 1.

1.2. Distriktsjefen fastsetter i hvilken utstrekning ruteboka skal anskaffes til distriktets kontor-, stasjons- og konduktørpersonale. For Hovedstyrets kontorer bestemmer vedkommende direktør eller avdelingssjef i hvilket antall ruteboka skal deles ut.

Til utenlandske jernbaneforvaltninger og reisebyråer sendes ruteboka etter Hovedstyrets bestemmelse.

Ved stasjoner hvor det er avisioskiosk, selges ruteboka bare gjennom denne.

414. Drikkepenger.

1.1. Det er forbudt uten innhentet tillatelse å motta drikkepenger eller annen godtgjørelse fra trafikkantar.

Bestemmelsen gjelder også hvor det er spørsmål om drikkepenger fra det reisende publikum og omfatter også togbetjeningen, herunder sovevognsbetjeningen.

For levering av frokostkurver o. l. for Spisevognselskapet har konduktørpersonalet likevel rett til å motta godtgjørelse.

415. Telefonering over jernbanens linjer.

1.1. På grunn av den sterke belastning på jernbanens sambandslinjer er det nødvendig å begrense bruken av disse linjer til det strengt nødvendige. Bestemmelsene i trykk 850.1, Instruksjoner for telegramtjenesten, art. 42, og i etterfølgende pkt. 1.2—1.6 må følges nøye.

1.2. Man bør søke å unngå at samtaler over langlinjer og stasjonslinjer varer lenger enn 3 minutter. Mindre viktige samtaler skal opphøre senest 3 minutter etter at det er varslet at telegram eller samtale venter.

1.3. Det er ikke tillatt å nytte jernbanetelefonen til private telefonsamtaler, og det er ikke tillatt å lytte på linjene i større utstrekning enn tjenesten krever. Lytting nedsetter alltid taletydigheten og kan av den grunn forstyrre eller forsinke samtalene. Under driftsforstyrrelser og ellers i den tid det er stor belastning på linjene kan det oppstå store ulemper hvis disse bestemmelser ikke overholdes.

1.4. Hvis man skal nytte telefonen, skal man alltid undersøke om linjen er ledig før man ringer. Hører man ingen samtale, skal man likevel spørre om linjen er ledig og gi dem som eventuelt venter, anledning til å svare. Er linjen opptatt, legger man straks mikrotelefonen tilbake på plass dersom det ikke er nødvendig å bryte den samtalen som pågår, for å få fram telegram eller melding som er fortrinnsberettiget.

Ved fjernsamtale til en abonnent som er opptatt i lokalsamtale, skal betjeningen ved sentralbordet varsle om fjernsamtalet og deretter bryte lokalsamtalen. En vanlig rikstelefonforbindelse brytes likevel ikke.

Hvis noen bryter telefonering uten å ha rett til det, eller uten å gi telegrams-signal, bør man innberette tilfellet til distriktsjefen.

1.5. Når en stasjon blir ringt opp, skal personalet svare med stasjonens navn og ikke bare med «ja», «hallo» e.l. Betjeningen ved et sentralbord skal på oppringing fra stasjonslinjer, langlinjer og banevokterlinjer svare med stasjonsnavnet. Blir det ringt fra lokal jernbanetelefon, skal man svare: «Sentralen». Ved oppringing fra by/bygdesentral eller fra annen privat linje, skal betjeningen svare «jernbanen», enten stasjonen har sentralbord eller vanlig telefonapparat. Betjeningen ved sentralbordet skal melde fra når forbindelse med abonnenten er oppnådd, og fra tid til annen skal den — så vidt mulig — kontrollere at forbindelsen er i orden ved å høre etter at samtalen pågår tilfredsstillende. Når betjeningen ved sentralbordet eller linjebruddstedet hører eller ser at det blir ringt av, skal den straks kople seg inn i forbindelsen og undersøke om samtalen er ferdig og i tilfelle bryte forbindelsen.

1.6. Når en samtale er slutt, gir de korresponderende et kort, kraftig avringningsignal. Ved automatapparater skjer dette automatisk idet mikrotelefonen legges tilbake på plass.

På stasjonene skal stasjonsmesteren påse at jernbanens sambandslinjer ikke blir misbrukt.

416. Hittegods.

(Se trykk 801, Befordringsvedtekter, § 81.)

1.1. Når et tog er kommet til ende- eller sporbruddstasjon, skal konduktøren under visitasjon av toget ta vare på mulige gjenglemte gjenstander som deretter skal leveres inn på stasjonens ekspedisjonskontor. Kvittering for gjenstandene inntas f. eks. i en notisbok. Også ting som finnes etterlatt annensteds på jernbanens område, leveres straks inn på stasjonens ekspedisjonskontor.

1.2. De innleverte gjenstander skal føres inn i en noteringsbok for hittegods med rubrikker for følgende data:

Gjenstand, Funnet. Sted, Datum, Funnet av. Navn, Innhold, Hittegods nr.

Gjenstandene forsynes med merkelapp, blankett 385, som påføres de samme data som er innført i noteringsboka.

Hvis eieren ikke kan finnes, sendes de ting som er funnet etter 2 måneders forløp fraktfritt inn til opplagstasjonene oppført på fraktbrev som vedlegges en fortegnelse med nødvendige opplysninger.

Lett bedervelige varer som etter Befordringsvedtektene § 67 kan selges straks, må ikke sendes til opplagstasjonen, heller ikke gods av liten verdi, så som emballasje, tomme flasker o. l.

1.3. Gjenglemte gjenstander i de l o k a l t o g som går ut fra Oslo Ø, Oslo V, Bergen og Trondheim, skal konduktøren levere inn på ekspedisjonskontoret på togets endestasjon, hvor gjenstanden behandles som nevnt i pkt. 1.2. Hvis eieren av godset ikke melder seg etter et par dagers forløp, skal godset uten utgift for eieren sendes inn til oppbevaring ved opplagstasjonene henholdsvis Oslo Ø, Bergen og Trondheim. Endestasjoner for de forskjellige lokaltog på strekningen Oslo V. — Røyken sender på samme måte de funne gjenstander til Oslo V. stasjon, hvor godset oppbevares inntil 4 uker i påvente av at eieren skal melde seg. Etter utløpet av dette tidsrom sendes godset til opplagstasjonen i Drammen.

1.4. Hvis de gjenstander som finnes, etter sin art kan være ekspedert som gods, skal stasjonen sende melding på blankett 363 (Melding om overtallig gods) til Godsetterlysningen, Oslo. (Melding skal ikke

sendes for personlige effekter som hatter, hansker, paraplyer, stokker m. v.).

1.5. For gjenglemt gods som hentes etter at det er innført i hittegodsboka, oppkreves en oppbevaringsavgift. Denne skal bestå av et fast gebyr av 10 øre for mindre og 30 øre for større gjenstander som har vært oppbevart i et tidsrom av inntil en uke. For overskytende tid kommer hertil en løpende avgift av respektive 5 og 10 øre pr. dag. Avgiften rundes i tilfelle opp til nærmeste 10 øre.

Som mindre gjenstander regnes kalosjer, paraplyer, stokker, beledningsgjenstander, bøker, lommebøker o. l.

For de oppkrevde beløp påklebes godset frankeringsmerker av tilsvarende verdi. Disse stemples eller makuleres i eierens påsyn.

1.6. For hittegodt som sendes til avhenting ved andre stasjoner, setter hittegodsekspedisjonen frankeringsmerker, som svarer til oppbevaringsavgiften, på fraktbrevets del C og makulerer frankeringsmerkene som vanlig. Beløpet for de påsatte frankeringsmerker får hittegodsekspedisjonen mot kvittering utbetalt av den ekspedisjon som sender hittegodset. Denne trekker deretter beløpet som ekspedisjonsetterkrav på bestemmelsesstasjonen. Det skal som regel regnes frakt etter vanlige bestemmelser.

På de steder hvor særskilt hittegodsekspedisjon er opprettet, tildeles denne en passende beholdning av frankeringsmerker av vedkommende stasjonsmester (godsekspedisjon), som fører de utleverte frankeringsmerker (stambeholdning) som vekslepenger. Etter hvert som frankeringsmerkene blir brukt, kjøper hittegodsekspedisjonen nye merker.

1.7. Distriktsjefen bestemmer hvilke stasjoner som skal oppbevare gjenglemte saker.

For tiden er opplagstasjonene følgende:

I Oslo	distrikt :	Oslo Ø.
» Drammen	» :	Drammen
» Hamar	» :	Hamar
» Trondheim	» :	Trondheim
» Stavanger	» :	Ganddal
» Bergen	» :	Bergen
» Kr.sand	» :	Kristiansand
» Narvik	» :	Narvik

Forespørsler om gjenglemte saker må besvares omgående, og stasjonene skal alltid bistå de reisende på beste måte, for at disse om mulig kan få tak i sine eiendeler igjen.

Slike forespørsler skal behandles som tjenestesamtaler (telegram), dersom vedkommende tjenestemann finner det riktig av konduitemessige grunner — se trykk 850.2, Statsbanenes Tjenestetelegrammer, art. 1.6 d.

417. Adgang til NSB's områder. Adgangskort.

1.1. Jernbanens områder skal holdes under kontroll, alt etter forholdene på stedet, slik at uvedkommende kan holdes borte.

Om nødvendig etableres vaktordning.

1.2. Uten spesiell tillatelse (se dog pkt. 1.5 og 1.11) er det ikke tillatt for uvedkommende å oppholde seg på de deler av jernbanens områder (linjen, driftsbanegårder, side- og havnespor, elektriske anlegg, verkstedsområder m. v.) som ikke er bestemt for trafikkanter eller publikum.

1.3. Uvedkommende er alle andre enn jernbanetjenestemenn som i tjenestens medfør må oppholde seg på de områdene som er nevnt.

1.4. Alt jernbanepersonale, hver på sitt tjenestested, pålegges å føre tilsyn med og dra omsorg for at uvedkommende, som påtreffes på forbudt område uten adgangskort, fjerner seg. Om nødvendig tilkalles politi.

1.5. Militære vaktposter i uniform på jernbanens område trenger dog ikke adgangskort dersom deres vaktområde er gjort kjent for jernbanepersonalet på vedkommende tjenestested.

1.6. Militæravdeling i sluttet tropp skal melde fra til distriktsjefen eller stasjonsmesteren når den, f. eks. under øvelse, må benytte eller passere et jernbaneområde.

1.7. Eventuell tillatelse gis på blankett 821 «Adgangskort» — se bilag nr. 16. Ved utskriving av adgangskortene nyttes blåpapir og gjennomskrift, og den som får tillatelsen, skal på forsiden av kortet undertegne en erklæring om at han godtar de vilkårene som er anført på kortets bakside om opphold på NSB's område.

1.8. Adgangskort skal utstedes av vedkommende jernbanedirektør, distriktsjef, verkstedbestyrer eller overingeniør ved anlegg. I tilfelle en annen tjenestemann blir gitt bemyndigelse til å utstede adgangskort, skal kortet stemples med den overordnedes navnetrekk i faksimile og paraføres av den som utsteder kortet.

1.9. Adgangskort med tillatelse til å nytte jernbanelinjen som gangvei utstedes bare unntaksvis til andre enn jernbanetjenestemenn og bare når det er av betraktelig reell interesse for vedkommende, og det anses å være uten betenkelighet for jernbanens sikkerhet og uten ulemper av noe slag.

1.10. Adgangskort utstedes bare til myndig person (over 21 år). Umyndige (under 21 år) kan gis tillatelse til å nytte jernbanelinjen som gangvei sammen med en myndig person. I så fall skal den umyndiges navn være ført på kortets forside i rubrikken for ledsager.

Adgangskort kan gjøres gjeldende bare:

- a) mellom to nærmere angitte punkter på linjen mellom to stasjoner, eller
- b) mellom et nærmere angitt punkt på linjen mellom to stasjoner og den ene av stasjonene.

Adgangskort utstedes i alminnelighet ikke med tillatelse til å passere noen stasjon. Se dog pkt. 1.14—1.18.

1.11. Linjepersonalet behøver ikke adgangskort når de ferdes på egen strekning utenfor tjenesten. Om plikt til å forhøre seg om toggangen, se art. 40 pkt. 1.6 og 7.6.

1.12. Distriktsjefen kan utstede adgangskort til å nytte linjen som gangvei også til linjepersonalets hjemmевærende barn under 21 år uten at de er i følge med myndig person.

1.13. Linjepersonalet kan i særskilte tilfelle gis tillatelse til å ta med medlemmer av sin husstand på tralle når dette kan anses forsvarlig og uten risiko for jernbanen. Tillatelsen gis bare for begrenset tid og strekning.

1.14. Prester, leger, jordmødre og politifunksjonærer (også lensmenn) kan på henvendelse til distriktsjefen få utstedt adgangskort til å nytte linjen som gangvei for hele den delen av banen som ligger innenfor vedkommendes tjenstedistrikt. Slike adgangskort kan gis gyldighet for inntil ett kalenderår ad gangen.

1.15. Telegrafverkets inspisierende tjenestemenn og linjereparatører (eventuelt med arbeidslag) kan på henvendelse til distriktsjefen få utstedt adgangskort gjeldende over de banestrekningene hvor Telegrafverkets linjer ligger på jernbanens grunn. Adgangskortene gis gyldighet bare i det tidsrommet som anses nødvendig.

1.16. Private firmaer som utfører arbeid for NSB, kan få utstedt adgangskort for arbeidslag. Kortet skal i tilfelle utstedes for en navngitt ansvarshavende, og i rubrikken for ledsagere anføres det antall arbeidere som laget har utenom lederen. Den ansvarshavende og en person som binder firmaet ved sin underskrift, må undertegne adgangskortet, som også påføres firmaets stempel.

1.17. Hovedstyret kan, etter søknad fra Telegrafstyret hvert år, utstede adgangskort gjeldende over alle NSB's jernbanelinjer (drifts- og anleggslinjer) for telegrafdirektøren og overingeniøren i Telegrafstyret med ledsagere under inspeksjon.

1.18. Etter søknad kan Hovedstyret utstede adgangskort over visse strekninger for navngitte personer i Norges geografiske oppmåling, Norges geologiske undersøkelser, Norges vassdrags- og elektrisitetsvesen og eventuelt andre offentlige institusjoner.

1.19. Adgangskort kan når som helst inndras.

418. Ro og orden innen jernbanens område.

1.1. Alle jernbanetjenestemenn må medvirke til å holde en god og sømmelig orden innen jernbanens område, slik at ingen har grunn til berettiget klage.

Stasjonsbetjening og konduktørpersonale må holde berusede personer vekk fra stasjoner og tog. Lokomotiv- og linjepersonale skal hjelpe til med dette i den utstrekning deres tjeneste tillater.

Med berusede personer menes i denne forbindelse ikke bare de som er overstadig beruset, men også de som p. g. a. lettere rus viser utilbørlig forhold eller forutsettes å bli til besvær eller forargelse for medreisende, eller som ikke vil rette seg etter jernbanens forskrifter. Personer som er beruset skal ikke gis adgang til tog eller plattformer. Hvis de likevel er kommet med i tog, skal togbetjeningen så vidt mulig holde vedkommende under oppsikt inntil de kan settes av underveis — fortrinnsvis ved stasjon hvor det er politi. Togfører skal i slike tilfelle på forhånd henvende seg til togekspeditøren ved vedkommende stasjon og si tydelig og klart fra om de tiltak som

ønskes gjennomført eventuelt med politiets bistand. Ønskes reisende fjernet fra toget, skal dette uttrykkelig tilkjennegis. Togekspeditøren har da ansvaret for at politiet blir tilkalt og gitt en utvetydig og klar beskjed om de tiltak som jernbanen for tilfellet ønsker at politiet skal iverksette. Det kommer ikke bare an på graden av beruselse, men også på vedkommendes oppførsel i det hele. Det bør tas i betraktning om vedkommende person etter tidligere erfaring har vist tilbøyelighet til rå og usømmelig opptreden. Fører en reisende rå eller utilbørlig tale eller viser slik oppførsel i kupé eller på stasjonsområde at han vekker forargelse, skal han vises bort.

1.2. Bestemmelsene i foregående punkt må praktiseres med bestemthet, men også med ro og takt, og uten unødig hårdhet eller brutal framferd fra tjenestemennenes side. En aggressiv opptreden kan mer skade enn gagne jernbanen.

Det er lagt stor myndighet hos jernbanebetjeningen for å oppnå at det hersker orden og sømmelighet innen jernbanens område. Men orden og sømmelighet er også av vesentlig betydning for det store publikum som bruker jernbanen, og det er nettopp av hensyn til jernbanens kunder at bestemmelsene må håndheves.

Derfor skal det forholdes slik:

- a. Sjenerende tilfelle av beruselse skal uten persons anseelse meldes til distriktsjefen for at det kan meldes til politiet.
- b. Det skal innberettes til distriktsjefen hvis personer som ofte bruker jernbanen, stadig gjør seg skyldig i dårlig oppførsel og viser oppsetsighet overfor betjeningen, eller viser slik opptreden at det er til forargelse for medreisende. Det skal også gis mest mulig nøyaktige opplysninger om vedkommendes opptreden tidligere. Distriktsjefen skal deretter ta under overveielse helt å nekte slik person adgang til togene.

Hvis betjeningen unnlater å innberette slike tilfelle, blir det å betrakte som tjenesteforsømmelse som kan medføre disiplinærstraff.

419. Fotografering av bru, tunneler, sporarrangementer m. m.

1.1. Det er etter lov om forsvarshemmeligheter straffbart å oppta, mangfoldiggjøre eller offentliggjøre karter, krokier, skisser, fotografier eller beskrivelser som kan antas å være til nytte for rikets fiender i krigstilfelle, medmindre det er grunn til å gå ut fra at handlingen er foretatt i berettiget øyemed. Etter denne lov vil det således kunne

være straffbart å fotografere, tegne, skissere eller oppta beskrivelse av bruere, tunneler, sporarrangementer m. m.

Når en offentlig tjenestemann i tjeneste støter på en person under forhold som kan gi grunn til mistanke om at han forser seg mot denne lov, kan tjenestemannen fordre oppgitt vedkommendes navn, nasjonalitet, stilling, næring og bopel.

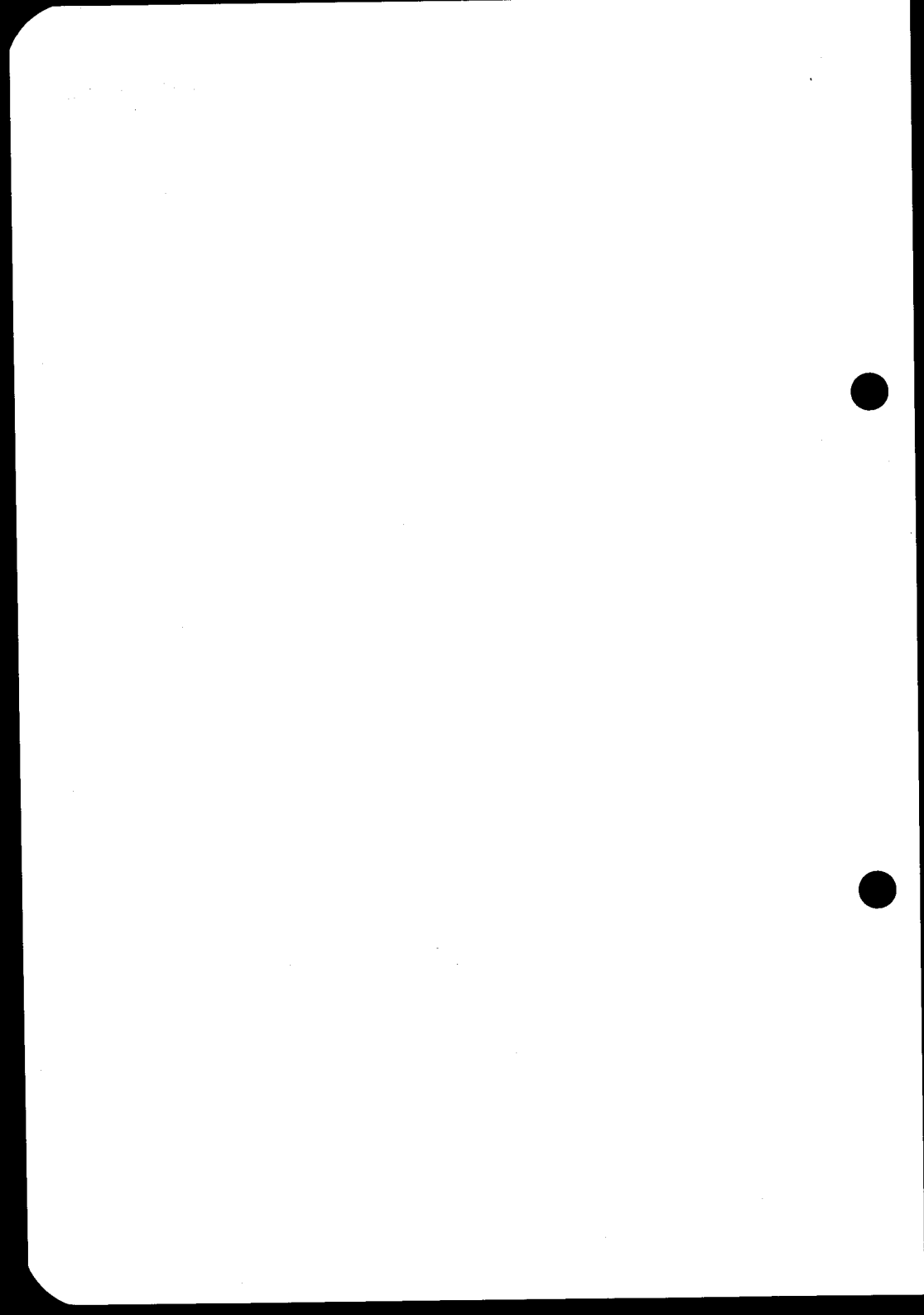
Hvis vedkommende nekter å gi svar eller gir uriktig navn m. m. kan han straffes.

Tjenestemennene har rett til å la de personer arrestere som med skjellig grunn mistenkes for forsettlig overtredelse av forannevnte bestemmelser, når de treffes eller forfølges på fersk gjerning eller det vil være fare ved utsettelse. Fotografier, skisser eller beskrivelser som er tatt av bruere, tunneler, sporarrangementer m. m., bør beslaglegges og overleveres til nærmeste politimyndighet sammen med den på-grepne.

Hvis noen reisende ses å treffe forberedelser til å fotografere bruere, tunneler, sporarrangementer m. m. må de gjøres oppmerksom på de gjeldende bestemmelser på dette område.

1.2. Til spørsmålet om håndhevelsen av disse bestemmelser har imidlertid de militære myndigheter vist til at overvåkingen her tilligger det sivile politi. Etter den utvikling som såvel turismen som fotograferingen har gjennomgått i den senere tid, ansees det ikke praktisk gjennomførlig å hindre fotografering fra bakken. Det er derfor av betydning at jernbanens tjenestemenn i spørsmål om fotografering på jernbanens grunn, opptrer med konduite.

420—430. (Reservennummer.)



Bestemmelser om rullende materiells utstyr og behandling m.v.

Alminnelige bestemmelser.

431. Obligatoriske angivelser på vogner.

1.1. På alle vogner skal være angitt:

- a) vognnummer og eiendomsmerke NSB.
- b) litrabetegnelse som angir vogntypen.
- c) dato for siste vogntekniske revisjon (se art. 442 og trykk 420.1 art. 35).
- d) på vogner med trykkluftbremseutstyr: dato for fullstendig revisjon og mellomrevisjon av trykkluftbremsen — se art. 442.
- e) på alle vogner med trykkluftbremseutstyr: bremsetype — forkortet som vist i art. 442.
- f) på personvogner: vognklasse, men bare på s i t t e vogner 1. kl. — resp. på den e n d e av sittevogn som har avdeling for 1. kl. — og på s i t t e vogner som har avdeling for både 1. kl. og 2. kl. De sistnevnte vogner merkes med «1. kl.» henholdsvis «2. kl.» på den ende hvor tilsvarende klasse føres. (Se art. 442 pkt. 2.1.)
- g) på godsvogner: den tillatte største belastning i tonn — se trykk 420.1 art. 24.
- h) vognens vekt inkl. aksler og hjul i kg (på godsvogner utføres denne påskrift som vist i trykk 420.1 art. 23).
- i) avstanden i meter mellom vognens ytterste aksler, resp. avstanden mellom boggisentrene, og avstanden mellom de ytterste aksler i samme boggi — se art. 442.
- j) den største hastighet vognen tillates framført med — se art. 442.
- k) på hver vognaksel «NSB» og akselens nummer (merket ved innstempling).

432. (Reservennummer.)

Benevning og framføring av spesialmateriell.

433. Fortegnelse.

1.1. For å oppnå ensartede betegnelser og ensartet driftsmåte for en del spesialmateriell som framføres på skinnegang, gis nedenfor en oversikt hvorav framgår hvorledes de enkelte driftsmidler skal betegnes og framføres:

1	2	3	4
Teknisk betegnelse	Betegnelse som driftsmiddel	Framføringsmåte	Merknad
Roterende snøplog (roter.)	Snøplog	I tog (med lok)	Se trykk 402 § 30 A
Skrape (Rs)	»	»	»
Sporrensere (Rs)	»	»	Se trykk 402 § 30 B
Isharv	»	»	
Vingeplog	»	»	Se trykk 402 § 30 B
Revisjonsmotorvogn	Motorvogn	Som tog eller i tog	Se trykk 401 §§ 18, 311, 315 og 316
Monteringsmotorvogn	»	»	»
Revisjonstraktor	Skinnetraktor	»	Se trykk 401 §§ 21 og 319 og trykk 422 art. 50—54 og 63
Skiftetraktor	»	»	»
Renskebukk, motordreven for tunnel (Ram)	»	Som tog	Se trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51—54
Svillepakkmaskin (Rpkm)	»	»	Se art. 435, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51, 52 og 54
Sporbaksemaskin (Rbam)	»	»	Se art. 436, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51, 52 og 54
Sporkontrollvogn (Rktm)	»	»	Se art. 437, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51, 52 og 54

1	2	3	4
Teknisk betegnelse	Betegnelse som driftsmiddel	Framføringsmåte	Merknad
Lastetraktor (Skd R)	Skinnetraktor	Som tog	Se art. 434, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51, 52 og 54
Sveisetralle	Motortralle eller arbeidstralle	Som tung motor- eller arbeidstralle	Se trykk 401 §§ 20, 82, 319 og 325 og trykk 370.6
Inspeksjonstralle ¹	Inspeksjonstralle	Som tung, event. lett motortralle	
Sykeltralle Sparktralle Tårntralle	Persontralle » Arbeidstralle	Som persontralle » Som arbeidstralle	Se trykk 401 §§ 20 og 325 og trykk 370.6
Renskebukk, ikke motordreven	»	»	

¹ Herunder «banemestertralle» og «revisjonsmotortralle».

Av forskrifter og ordre må tydelig framgå hvorledes ovennevnte materiell skal framføres. «Skinnetraktor» brukes til forskjell fra «plattformtraktor» eller traktor på vei. Andre betegnelser enn ovennevnte for materiell som omfattes av de anførte driftsmidler, bør ikke brukes.

434. Skinnetraktorer Skd R type 218 og 219.

1.1. Skinnetraktorer litra Skd R type 218 og 219 er spesielle skinnetraktorer (lastetraktorer) til bruk for baneavdelingene i distriktene.

Skinnetraktorene har hydraulisk fotbremse og mekanisk håndbremse samt nødvendig signalutstyr. Største kjørehastighet er 40 km pr. time. Traktorene har akselavstand 3,75 m og total lasteevne 8 tonn.

Type 218 har egenvekt 6,0 tonn. Den har en mekanisk løftekran med løfteevne inntil 2,2 tonn ved utliggerlengde 2 m.

Type 219 har egenvekt 6,6 tonn. Den har hydraulisk løftekran med følgende løfteevne ved de forskjellige utliggerlengder:

Løfteevne:	Utliggerlengde:
2,5 tonn	1,7 m
1,8 «	2,2 «
1,3 «	3,0 «
1,0 «	4,0 «

Type 219 har også hydraulisk 2-veis sidetipp med lasteevne 4 tonn.

Tilhengervogner, litra R, til bruk i forbindelse med ovennevnte lastetraktor, har egenvekt 2,5 tonn og akselavstand 2,5 m og med skruebremse bare på den ene hjulsats. Videre har de holdere for slutt signaler og ekstratogsignal.

Tilhengervognene for type 218 har lasteevne 5 tonn.

Tilhengervognene for type 219 har hydraulisk 2-veis sidetipp og lasteevne 4 tonn.

1.2. Lastetraktorene skal i alminnelighet brukes alene eller i forbindelse med forannevnte tilhengervogner.

Når det i særlige tilfelle blir tillatt å nytte lastetraktor til framføring av alminnelige godsvogner, skal tilkopling skje ved hjelp av en spesielt konstruert solid koplinglestang (beregnet for 12 tonns strekk og for 6,8 tonns trykk). Da lastetraktorens sentralkoppel sitter bare 550 mm over skinneoverkant, blir ved tilkopling av alminnelige godsvogner høydeforskjellen mellom dragkrokene 510 mm. På grunn av dette bør stangen ikke brukes til å skyve lastede vogner på linjen i stigning.

Når vogner tilkoples lastetraktoren, må det påses at tilstrekkelig håndbrems (skruebremser) has, slik at toget minst har den bremseprosent som er foreskrevet i bremsetabell II i trykk 402. Ved utregning av bremseprosenten regnes bremsbar vekt for lastetraktorer Skd R 218 og 219 for 10 tonn, enten traktorene er lastet eller tomme.

For øvrig gjelder bestemmelsene i trykk 422 art. 51, 52 og 54 og art. 433 i dette trykk bl. a. om at skinnetraktor som kjøres på linjen, skal framføres som tog.

Om signalføring, se trykk 401 § 319.

435. Automatiske svillepakkmaskiner.

1.1. Automatiske svillepakkmaskiner, litra Rpkm, type KST 95, VKR 04 og VKR 05 E er gitt teknisk betegnelse svillepakkmaskin og skal som driftsmiddel betegnes skinnetraktor, se art. 433.

De skal framføres på linjen som tog.

Svillepakkmaskinene har ikke dragkrok eller buffere og kan derfor ikke tilkoples vogner eller bli trukket i tog.

1.2. Arbeid på linjen med svillepakkmaskiner kan enten skje etter ordre for disponering av linjen i samsvar med bestemmelsene i trykk 401 §§ 49 og 149 eller ved anordning av linjebrudd (trykk 401 § 77 pkt. 1) med de lempninger eller tilføyelser som distriktsjefen finner nødvendig i hvert enkelt tilfelle.

2.1. Svillepakkmaskin type KST 95 veier ca. 4,5 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 25 km pr. time. Under arbeid har den en kapasitet på ca. 140 m pr. time.

Denne type er utstyrt med spesiell avkjøringsinnretning, slik at maskinen på kort tid kan tas av sporet.

2.2. Når linjebrudd er iverksatt for bruk av svillepakkmaskin type KST 95, kan distriktsjefen, når han anser det forsvarlig, dispensere fra trykk 401 § 77 pkt. 1 e og f og § 130 pkt. 5 slik at lokaltog (med største akselantall 16), godstog, arbeidstog og løsløkomotiver etter skriftlig ordre tillates å kjøre ut på vedkommende blokkstrekning.

Tillatelsen gjelder i så tilfelle fram til det oppsatte stoppsignal foran arbeidsstedet, hvorfra toget fortsetter etter tilsigelse fra ansvarshavende tjenestemann når linjen er klar.

3.1. Svillepakkmaskin type VKR 04 veier ca. 18 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 40 km pr. time. Denne kjørehastighet krever imidlertid en skinnegang av høyeste standard, da påkjeningene på hjullagre og aksler ellers blir for store. Ved framføring av disse pakkmaskinene må det som regel ikke regnes med større kjørehastighet enn 25 km pr. time. Under arbeid har denne type en kapasitet på ca. 200 m pr. time.

4.1. Svillepakkmaskin type VKR 05 E veier ca. 21 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 55 km pr. time. Hastigheten må også for denne type tilpasses skinnegangens beskaftenhet i likhet med det som er anført for type VKR 04. Under arbeid har denne type en kapasitet på ca. 200 m pr. time.

436. Sporbaksemaskin.

1.1. Motordreven sporbaksemaskin litra Rbam, type AL 202, er gitt teknisk betegnelse **s p o r b a k s e m a s k i n** og skal som driftsmiddel betegnes skinnetraktor, se art. 433.

Den skal framføres på linjen som tog.

Sporbaksemaskin, type AL 202, veier ca. 14 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 65 km pr. time. Kjørehastigheten må dog tilpasses skinnegangens beskaffenhet.

Sporbaksemaskinen har ikke dragkrok eller buffere og kan derfor ikke tilkoples vogner eller bli trukket i tog.

437. Sporkontrollvogn.

1.1. Motordreven sporkontrollvogn litra Rktm, type PV 6, er gitt teknisk betegnelse sporkontrollvogn og skal som driftsmiddel betegnes skinnetraktor, se art. 433.

Den skal framføres på linjen som tog.

Sporkontrollvogn, type PV 6, veier ca. 10 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 60 km pr. time. Under arbeid har den en største kjørehastighet på 30 km pr. time.

Sporkontrollvognen har dragkrok og buffere av lett utførelse og kan derfor ikke koples inn i tog. Den skal som regel framføres ved egen motor, men kan i spesielle tilfelle henges etter vanlig materiell.

Kjørehastigheten må i slike tilfelle ikke overstige 60 km pr. time.

438. Elektrifiseringsanleggenes kompressortralle.

1.1. Til bruk bl. a. på linjen har Elektrifiseringsanleggene en kompressortralle som kan kjøres omtrent med skrittgangs fart (ca. 5 km pr. time). Trallen skal framføres som tog, men det kreves ikke at trallens fører skal være godkjent som fører av tung motortralle.

Kompressortrallen har spesialutstyr slik at den på kort tid kan trilles til side og fjernes fra skinnegangen. Dette skal gjøres i god tid før tog ventes og ved arbeidstidens slutt.

Trallen er utstyrt med telefonapparat og med fast signallampe som viser rødt blinklys framover og bakover.

Trallen skal dessuten medføre nødvendige signalmidler for dekning med stoppsignaler i samsvar med trykk 401 § 236.

1.2. De alternative regler som i art. 435 pkt. 2.2 er fastsatt for bruk av automatisk svillepakkmaskin type KST 95 på linjen, skal også gjelde for bruk av Elektrifiseringsanleggenes kompressortralle — i den utstrekning de kan komme til anvendelse.

Når trallen brukes på linjen, skal det alltid følge med en godkjent vaktmann som er ansvarshavende for kjøringen, og som ved telefonforbindelse med stasjonene skal gi og motta de nødvendige opplysninger om trallens kjøring og om toggangen. Vaktmannen skal være tildelt rutebok med tillegg og gjeldende rutesirkulærer og ekstratogruter for vedkommende strekning. Videre skal han ha Sikkerhetsreglement og trykk 370.6, 373.2 og 373.3.

Han skal gis nødvendig veiledning og skal ved en prøve som foretas av en stasjonsmester og en banemester i fellesskap, vise at han har den nødvendige kjennskap til sikkerhetstjenesten, bl. a. til bestemmelsene i trykk 401 § 236. Om prøvens utfall sendes innberetning til distriktsjefen, som i tilfelle meddeler vedkommende skriftlig godkjennelse og sender underretning om dette til overingeniøren for Elektrifiseringsanleggene og til distriktsjefen i de distrikter hvor det antas at vedkommende kommer til å arbeide.

439—440. (Reservennummer.)

Merker og påskrifter på rullende materiell.

441. Innledning.

1.1. I art. 442 og 443 er samlet både internasjonale og lokalt norske merker og påskrifter som gjelder personvogner — herunder også de som er felles for person- og godsvogner. I art. 443, Merker og påskrifter med elektroteknisk betydning, er dessuten tatt med merker som finnes på annet rullende materiell som lokomotiver, motorvogner m. v. Ellers er merker og påskrifter som utelukkende finnes på godsvogner, omtalt i trykk 420.1 art. 16—47. Enkelte norske påskrifter hvis betydning klart går fram av teksten, er ikke tatt med. Heller ikke merker og påskrifter vedrørende bremseutstyr på vognene er tatt med idet disse er tatt inn i trykk 412 på plansjene I og II.

442. Merker og påskrifter med vognteknisk betydning.

Felles for personvogner og godsvogner.

1.1. → 0,00 m ←

- a. Anbrakt på en vogns langbjelker angir for 2- eller 3-akslede vogner avstanden mellom vognens ytterste aksler og for boggivogner avstanden mellom boggisentrene.
- b. Anbrakt på en boggis sider angir avstanden mellom de ytterste aksler i boggien.

1.2. 

er anbrakt på 2- eller 3-akslede vogner med akselavstand over 4500 mm når akslene er forskyvbare slik at vognen kan gå i 150 m kurve. For vogner bygd etter 1. januar 1939 må dette kunne skje i kurver uten sporutvidelse, altså med en sporvidde av 1435 mm.

1.3. 

betegner at vognen tilhører privat person eller firma.

1.4. Hikg, Kkp, Kks, Hiks, W (Lu —) m. fl.
betegner forskjellige typer av trykkluftbrems. Hikg betegner således Hildebrand-Knorr godstogbremse.

1.5. Merke for bremser revisjon.

Anbrakt på norske vogner ved siden av merket for vognteknisk revisjon. I merket er påført dato for fullstendige revisjoner og mellomrevisjoner av trykkluftbremsen.

1.6. 

anbrakt på langbjelken etter litramerket angir at vognen kan framføres i tog med største kjørehastighet som angitt i påskriften.

Bare på personvogner.

2.1. Gul fargestripe, 10 cm bred,
malt på sideveggen like under taket angir at vognen er en sittevogn med avdeling for 1. kl.

2.2. 

betegner at vognen med hensyn til sin byggemåte tilfredsstillende alle bestemmelser som er foreskrevet for internasjonal trafikk.

2.3.



Når vognen dessuten har understilling og vognkasseskjelett av metall, og den kan benyttes i tog med kjørehastighet inntil 140 km pr. time, er dette betegnet med en dobbelt ramme på RIC-merket.

RIC-merket anbrakt alene betegner at vognen kan trafikere alle baner som er åpnet for internasjonal trafikk.

2.4.

RIC	DB	♠
	It	*

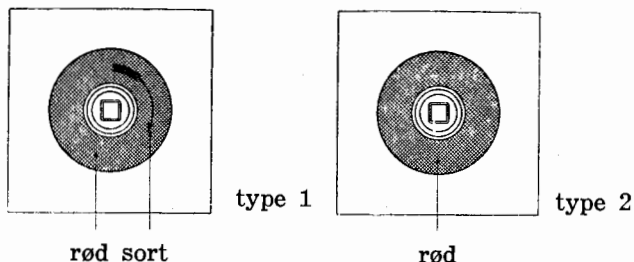
Hvis vognen bare kan trafikere bestemte lands baner (eventuelt bare enkelte av et lands baner), er dette angitt i et rammefelt til høyre for RIC-merket med initialer for de forskjellige land (eksempelvis er Norge betegnet med N., Sverige med S., Danmark med DK. osv.). Hvis en vogn ikke kan trafikere alle et lands baner, er dette angitt ved en stjerne etter initialet. Hvis en vogn kan trafikere ferjestrekninger i vedkommende land, er dette angitt ved et anker etter initialet. I eksemplet vist her betegner tilføyelsene til RIC-merket at vognen kan trafikere tyske baner og ferjestrekninger samt bestemte baner i Italia.

2.5.

Rev.	Oslo
	00-00-00

Merke for siste revisjon av vognen. I øvre felt er angitt stedet hvor revisjonen er utført, i nedre felt dato for revisjonen.

2.6.



Merker på utvendig kasse hvor det er anbrakt innretning for tilbakestilling av nødbremsen. Ved type 1 skjer tilbakestilling umiddelbart med firkantnøkkel. Ved type 2 må kassen åpnes med firkantnøkkel før tilbakestilling kan finne sted.

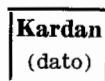
2.7.



gul farge

angir lengden av drivremmen (ikke medregnet skjøter) for vognens lysgenerator. Dette merke har hittil ikke vært anbrakt på norske vogner.

2.8.



betegner at vognen har kardandrivanordning for lysgenerator. I feltet skrives dato med kritt når smøring av kardan er utført.

2.9. **HP 00** og eventuelt **LP 00**

anbrakt ved siden av revisjonsrubrikken angir årstall for siste hovedpuss og eventuelt lett puss av vognen.

2.10. **Gul ring** med ytre diameter minst 40 mm

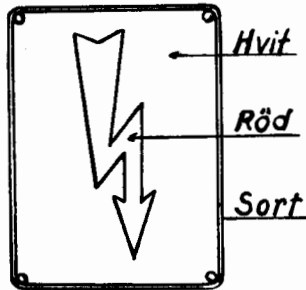
kan være anbrakt hvor tømmeinnretning for vannbeholdning betjenes, samt på sideveggen ved fyllestussen hvis denne ikke er gulmalt selv. Dette merke anvendes bare for vogner hvor vannet ikke kan fryse selv ved lave utetemperaturer når vognen er oppvarmet, og hvor vannbeholderne er utstyrt med anordning for hurtig tømning ved frostfare.

2.11. Grønn ring med ytre diameter minst 40 mm kan være anbrakt i umiddelbar nærhet av tømmeinnretningen for vannbeholdning, hvor kravene ovenfor ikke er oppfylt.

443. Merker og påskrifter med elektroteknisk betydning.

Felles for person- og godsvogner og/eller annet rullende materiell.

1.1. Varsel om høyspenning:



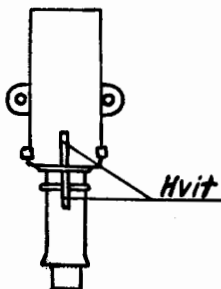
Röd pil på hvit bunn, utført som skilt eller malt direkte på vegg eller gjenstand. (Ifølge internasjonale bestemmelser skal pilen være gul på mørk bunn. Utenlandske vogner kan derfor være merket slik, men Norge og Sverige benytter röd pil på hvit bunn fremdeles.)

Dette merke skal være anbrakt på rullende materiell slik:

- Ved stiger eller trinn som er høyere enn 2 m over skinneoverkant (for å minne om at det kan være farlig høyspenningsledning over sporet eller farlige spenningsførende deler på det rullende materiells tak. Derfor er også et av trinnene utført knekket på de fleste stiger på norske vogner).
- På sikringskasse, på varmekopling og på blindkopling for elektrisk togoppvarming.
- På dører for skap og rom som inneholder høyspente, elektriske apparater.

M e r k: På utenlandsk rullende materiell kan dette varsel mangle for b- og c's vedkommende.

1.2. Opphenging av varmestikkere i blindkopling:



Blindkopling og stikker skal være forsynt med en hvit strek, som angir hvilken stilling stikkeren har i blindkoplingen når den er riktig innsatt (strekene skal stå nøyaktig mot hverandre).

1.3. Sikringskasse for elektrisk togoppvarming.

Hvor sikringskassen er anbrakt slik at den ikke er lett synlig, står det til rettledning malt «Sikringskasse» nede på vognkanten ved det sted hvor kassen finnes. Har vognen flere sikringskasser, skal disse være merket «Sikringskasse 1», «Sikringskasse 2» osv. i samsvar med det tilhørende koplingskjema.

1.4. Varsel om høyspenning (tekstskilt).

Skilt med tekst skal være anbrakt på hver side av diesel- og damplokomotiver, skinnetraktorer samt redskapsvogner som benyttes på elektrifiserte baner.

1.5. Behandling av skadete etter ulykke ved elektrisk strøm.

Skilt, gitt ut av Norges vassdrags- og elektrisitetsvesen om ulykker ved elektrisk strøm, skal bl. a. være anbrakt i elektriske lokomotivers og motorvogners ene førerrom.

Bare på personvogner.

2.1. Vognner med elektrisk oppvarming:



Merket er malt på langbjelken eller på plate ved vognkassens underkant ved venstre vognende (på høyre side av RIC-merket, hvis dette finnes).

Merket kjennetegner at vognen er utstyrt med elektrisk oppvarming og angir også hvilket av følgende strømsystemer som vognen kan varmes med:

1000 V. $16\frac{2}{3}$ ~

1000 V. 50 ~

1500 V. 50 ~

1500 V.

3000 V.

Kan noen av de nevnte strømsystemer ikke brukes for vedkommende vogn, står det på hver av de tilsvarende plasser istedenfor tallene en vannrett strek. Norske vogner har hittil hatt merke tilsvarende fig. II ovenfor, til dels dog med bare 3 vannrette streker, men mange norske vogner kan også tilkoples 1000 V 50 ~ strømsystem. Disse vogner vil etter hvert få merke tilsvarende fig. I ovenfor, mens alle øvrige vogner vil få merke tilsvarende fig. II.

Hvis betegnelsen 1000 V $16\frac{2}{3}$ ~ ikke finnes i merket, kan vognen ikke tilkoples elektriske varmelegg ved NSB. (Utenlandske vogner som kan varmes med flere strømsystemer, kan være forsynt med omkopler. Betjeningsinstruks skal finnes i vognen. Før vognen tilkoples elektriske varmelegg ved NSB, må eventuell omkopler ligge i stilling 1000 V $16\frac{2}{3}$ ~).

Enkelte stasjoner på ikke elektrifiserte baner har anlegg med strømsystem 1000 V 50 ~ for elektrisk oppvarming av vogner. Til disse varmelegg kan det ikke koples vogner som ikke har betegnelsen 1000 V 50 ~ i merket (på utenlandske vogner med omkopler må denne ligge i stilling 1000 V 50 ~ før vognen tilkoples disse anlegg). Dog kan de ovenfor nevnte norske vogner, som etter hvert vil få merke tilsvarende fig. I, koples til 1000 V 50 ~ anlegg, selv om

de ennå ikke har fått merket. Liste over disse vognene er sendt de distrikter det gjelder.

M e r k : Norske vogner har tidligere hatt påskriften «Elektrisk oppvarming» i stedet for merket ovenfor, og ennå finnes enkelte vogner med denne påskrift, men de vil etter hvert få merke som angitt foran.

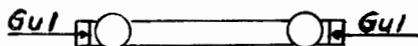
2.2. Personvogner med bare gjennomgående elektrisk varmekabel:



Merkene angir at vognen er utstyrt med gjennomgående elektrisk varmekabel, men ikke med elektrisk oppvarming. Tallet øverst angir den høyeste spenning kabelen kan benyttes for. Merket fig. I angir at ledningen også kan brukes for 50 ~ vekselstrøm, mens merket fig. II angir at den ikke kan brukes for 50 ~ vekselstrøm. Norske vogner har hittil hatt merke tilsvarende fig. II, til tross for at de også kan tilkoples 1000 V 50 ~ anlegg. De vil etter hvert få merket fig. I, men kan allerede nå tilkoples anlegg med 1000 V 50 ~ nevnt under pkt. 2.1.

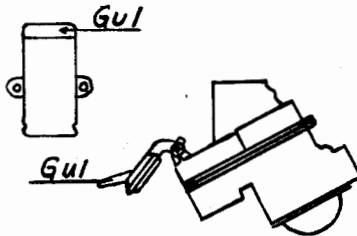
Utenlandske vogner derimot må ikke tilkoples de nevnte anlegg hvis de ikke har merket fig. I.

Om stedet for anbringelsen av merket gjelder det samme som under pkt. 2.1.



M e r k : Svenske personvogner som bare er utstyrt med gjennomgående varmekabel, har istedenfor de merker som er vist i dette punkt, et gulmalt felt på begge ender av bufferbjelkene. Norske vogner har tidligere hatt påskriften «Gjennomgående elektrisk kabel» i stedet for merket ovenfor, men de vil etter hvert få merket fig. I.

2.3. Vogner som trenger spenning på den elektriske varmekabel selv om oppvarming ikke er påkrevet:



En del personvogner er forsynt med utstyr som får sin elektriske strømtilførsel fra den gjennomgående varmekabel (f. eks. likeretter for batteriladning, transformator for belysning, motor for ventilasjonsanlegg, komfyr eller kjøleskap i spisevogner etc.).

Disse vogner (norske og svenske) er kjennetegnet ved at toppen av blindkoplingen for elektrisk togoppvarming og lokket på varmekoplingen er gulmalt.

I alle elektrisk drevne persontog skal varmespenningen alltid stå innkoplet fra lokomotivet (motorvognen) til togets vogner, altså også om sommeren og om dagen. Se trykk 413.3 art. 3.1. Togføreren må påse at den gjennomgående elektriske varmekabel er koplet sammen i slike tog.

444—450. (Reservennummer.)

Framføring av uvirksomme lokomotiver trukket i tog.

451. Fellesbestemmelser.

1.1. Uvirksomt lokomotiv kan framføres i tog med den for aggregatet største tillatte kjørehastighet.

Har lokomotivet skader som betinger nedsettelse av kjørehastigheten, må denne fastsettes av distriktsjefen i hvert enkelt tilfelle.

Lokomotiv som framføres med avtatte veiv og/eller koplestenger, må ikke framføres i tog med større kjørehastighet enn 20 km pr. time, hvis ikke annet er bestemt i etterfølgende særbestemmelser for de forskjellige typer aggregater. (Se trykk 402 § 7 pkt. 8.)

1.2.

a. Er det mulig, bør vedkommende tog framføres med hurtigvirkende trykkluftbremser — se trykk 402 § 15 pkt. F. I så fall skal lokomotiv trekkes med virksom trykkluftbremse tilkoplest togets, og skal regnes med såvel i togets bremsede vekt som i dets bruttovekt.

b. Må lokomotiv framføres i tog med langsomtvirkende bremser, skal lokomotivets trykkluftbremse være tilkoplest togets, men lokomotivets bremsekraft skal i dette tilfelle ikke regnes med i togets bremsede vekt. Imidlertid bør vedkommende tilsynsbetjent, se pkt. 1.5, betjene lokomotivets skrubremse. Denne regnes da med i togets bremsede vekt med den del av lokomotivets bremsede vekt som faller på de brembare aksler.

1.3. Hvis ikke akseltrykkbestemmelsene, overbelastning av bruer e. l. forbyr det, bør uvirksomme lokomotiver koples nærmest forspannlokomotivet. Skiftes de inn lenger bak i toget, må det nøye kontrolleres at bestemmelsene i trykk 402 § 12 om største tillatte belastning på dragstellet blir overholdt. Lokomotiv blir i så tilfelle å anse som boggivogn i relasjon til bestemmelsene i trykk 402 § 20.

1.4. Flenssmøringsapparat skal koples ut. Det samme gjelder i tilfelle sikkerhetsbremseapparat — hvis ikke annet er bestemt i etterfølgende særbestemmelser for de forskjellige typer aggregater.

1.5. En tjenestemann skal ta plass på aggregatet for å ha tilsyn med smøresystemet og bremser. En mann kan herunder ha tilsyn med inntil 3 aggregater, forutsatt at vedkommende ikke skal betjene håndbremsen. I så fall må det være en mann på hvert aggregat. Vedkommende skal være utstyrt med nødvendige håndsignalmidler for eventuelt å kunne vise stoppsignal.

Elektriske lokomotiver av typene El. 5, El. 8, El. 9, El. 10, El. 11 og El. 13 kan framføres uten betjening når de trekkes uvirksomme i tog, dersom ikke ekstraordinære forhold tilsier at betjening må være til stede på aggregatet. En enkel visitasjon bør dog foretas underveis hvis stasjonsopphold gjør det mulig, og strekningen er lang.

1.6. Bestemmelsene om bremsesystemet i trykk 412 pkt. 29 må følges.

Lokomotiver som har førerbremseventil av type D2b er ikke utstyrt med avstengningskran som forutsatt i nevnte bestemmelse i trykk 412. I stedet skal denne førerbremseventilens håndtak settes i midtstilling. For øvrig må det helt ut forholdes i samsvar med bestemmelsene i trykk 412 pkt. 29.

452. Spesielle bestemmelser for damplokomotiver.

1.1. Må lokomotivet trekkes over en lengre strekning enn 25 km, skal veivstengene koples fra på begge sider av lokomotivet.

1.2. Lokomotiv under damp må være bemannet med lokomotivfører eller fyrbøter godkjent til lokomotivførertjeneste.

453. Spesielle bestemmelser for elektriske lokomotiver.

1.1. Elektriske lokomotiver skal bare trekkes i tog ved feil og uhell og ved transport til og fra verksted. Distriktsjefen kan fravike denne bestemmelse ved spesiell ordre for hver gang.

1.2. Elektrisk lokomotiv kan trekkes i tog uten at hovedmotorenes kullbørster tas ut hvis det ikke foreligger motorfeil eller annet som tilsier at børstene tas ut.

Etter transporten skal hovedmotorene etterses og ikke settes i drift før ventilatorene — hvis slike finnes — er kjørt en tid slik at kullstøv fra motorens børster samt støv og fuktighet som måtte være trengt inn under transporten, blir fjernet.

Hvis motor koples ut p. g. a. feil, men blir liggende i lokomotiv som fortsatt er i drift, skal motorens kullbørster tas ut så snart lokomotivet kommer i lokomotivstall.

Hvis hovedmotor ikke er koplet ut under transporten, må motoromkopleren ligge i riktig stilling for den kjøreretning som lokomotiv skal trekkes i.

1.3. Strømvaktakerne på mange elektriske lokomotiver rager også i nedslått stilling ut over laste- og konstruksjonsprofilen. Hvis lokomotiv må transporteres over ikke elektrifisert banestrekning, må man derfor på forhånd ha undersøkt om profilen tillater det.

1.4. Uvirksomt lokomotiv som framføres slik at strøm til togoppvarming fra toglokomotiv må føres gjennom dette til vogner bakkenfor (se art. 451 pkt. 1.3), skal ha utkoplet togvarmekontaktor og dens betjeningsbryterhåndtak skal være fjernet, eventuelt togvarmesikring uttatt (lok. El. 10).

Lokomotivets varmeanlegg kan ikke benyttes og dets lysanlegg bare ytterst sparsomt.

Tillatelse til å føre strøm til togoppvarming gjennom annet lokomotiv på denne måte må i tilfelle gis av distriktsjefen eller den han bemyndiger, etter at uttalelse er innhentet fra lokomotivfører eller annen sakkyndig om at lokomotivets gjennomgående togvarmekabel med koplinger, samt togvarmekontaktor er i orden (se trykk 413.3 art. 3.1).

1.5. Når lokomotiver av type El. 10 framføres uvirksomme over en lengre strekning enn 200 km, skal veivstengene tas av for å hindre at olje suges inn i hovedmotoren.

Blindakselen må da faststenges i slik stilling at veivtappene på denne går klar av koplestengene under transporten.

Lokomotiver av type El. 10 med avtatte veivstenger kan framføres med største hastighet 40 km pr. time.

454. Spesielle bestemmelser for diesellokomotiver av type Di 3.

1.1. I den kalde årstiden skal motorkjølesystemet med tilhørende varmeanlegg (radiatorer) samt varmekjelen og dennes vanntank tømmes for vann. Når det gjelder kortere, direkte transporter hvor lokomotivets dieselmotor med fordel kan kjøres på tomgang slik at fare for frysing elimineres, kan tapping av motorkjølesystemet unnlates. Det samme gjelder varmekjelens vannsystem når dieselmotoren er i gang og nødvendige forsiktighetsregler er tatt for å hindre frysing.

1.2. Utkopling av sikkerhetsbremseapparatet (se art. 451 pkt. 1.4) foregår ved at knasten over drivakselen på apparatet svinges opp så armen med tannsegmentet ikke kommer i berøring med snekkeskruen. Lufttilførselen stenges.

1.3. Spaken for motoromkopleren skal tas ut av kontrolleren. (Dette kan bare skje når omkopleren står i 0-stilling.)

1.4. Startvender skal settes i stilling «Start». Skal motoren gå på tomgang, skal bryterne for manøver- og brenselpumpestrømmen være påsatt.

1.5. Brudd i banemotorstrømkretsen skal sikres. Dette kan gjøres på en av følgende måter:

a. enten ved at motoromkopleren låses i 0-stilling med låsepinner som finnes i verktøyskapet.

(Når lokomotivet igjen settes inn i normal drift, skal låsepinnen fjernes fra akselen og settes tilbake på sitt oppbevaringssted.)

b. eller ved at «knivbryteren» for utkopling av banemotorer koples ut.

1.6. Inntil videre kan kullbørstene bli sittende i banemotorene (hvis det ikke foreligger motorfeil eller annet som tilsier at børstene må fjernes).

Etter transporten skal børstene etterses og ventilatorene kjøres for renblåsing før lokomotivet settes i drift igjen.

455. Spesielle bestemmelser for diesellokomotiver av type Di 2.

1.1. Voithsperran skal settes i stilling «Utkoplet».

1.2. Det mekaniske betjeningshåndtaket for etterveksel skal forrigles i midtstilling.

1.3. Hvis lokomotivet skal framføres uvirksomt over lengre avstander, og det er fare for frost, skal kjølevannanlegget tappes. Kranene til ledningene for brenselolje skal stenges.

Ved transport over kortere strekninger kan dieselmotoren kjøres på tomgang for varming av kjølevannet. Tapping kan da unnlates.

1.4. Før og under transporten skal det påses at smørekoppene på akselkasser samt på veiv- og koplestenger er tilstrekkelig fylt med olje.

1.5. Kranen for sikkerhetsbremseanordningen skal stenges av.

1.6. Da disse lokomotiver ikke er utstyrt med kran eller tilbakeslagsventil etter hovedluftbeholder, er det ikke mulig å foreta avstenging av hovedluftbeholderen som bestemt i trykk 412 pkt. 29 (se art. 451 pkt. 1.6). Tømming av hovedluftbeholderen skal foretas.

456—460. (Reservennummer.)

Diverse bestemmelser om det rullende materiell.

(Se også art. 156 i dette trykk.)

461. Utsetting av forsterkningsvogner i persontog.

1.1. Sammensetting av personførende, ordinære tog blir fastsatt av Hovedstyret og distriktsjefen ved hver ruteendring og meddelt drifts- og trafikkpersonalet ved Hovedstyre-sirkulærer og distrikts-sirkulærer. «Plan for kjøring av sovevogner, nummererte sittevogner og spisevogner» er utgitt som eget trykk 810 b.

Når det settes til ekstra personvognmateriell, vil distriktsjefen som regel bestemme hvor dette skal settes ut og med hvilket tog det skal returneres.

Hvis ekstra tilsatte personvogner må settes ut ved annen stasjon enn bestemt av distriktsjefen, eller denne ikke har gitt påbud om hvor langt disse vogner skal følge toget og de derfor settes ut etter togførerens bestemmelse, skal togekspeditør ved vedkommende stasjon straks sende melding i telegram til distriktsjefen.

Meldingen skal inneholde oppgave over antall vogner som er satt ut, deres litra, nummer, eventuelt eiendomsmerke (utenlandske vogner) og hvilket tog som har satt ut vognene. Dessuten skal det opplyses hvilket tog materiellet vil bli returnert i dersom togekspeditøren ikke finner det nødvendig å forelegge dette for distriktsjefen til avgjørelse. I så fall må det i telegrammet anføres at vognene er satt ut for nærmere ordre.

Når det antas å ha betydning for disponeringen av slike vogner, skal togfører om mulig på forhånd gi vedkommende stasjon underretning om at de vil bli satt ut.

462. Skilting av 1. kl. vogner når de nyttes som 2. kl.

1.1. Når det innsettes 1. kl. vogner som skal nyttes som 2. kl., skal disse tydelig skiltes: «Nyttes som 2. kl.». Eldre skilter med liknende tekst kan også brukes.

Togets utgangsstasjon — eller undervegsstasjon hvis vogner tilsettes undervegs — er ansvarlig for at slik skilting blir foretatt.

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

1.1. Ved bruk av tinefakler på frosne rør o. l. på rullende materiell, vil faren for brann være til stede. Tining av rør o. l. ved hjelp av bar

ild er derfor bare tillatt når rørene uten å bli tint, vil være til hinder for umiddelbar framføring av tog.

Før bruk av tinefakkell finner sted i slike tilfelle, må derfor brannfarlige steder rundt rør o. l. som skal tines, dekket med asbest- eller stålplater. Under tiningen må flammen ikke konsentreres for lang tid om gangen slik at det er fare for at materialet rundt tinstedet blir for sterkt opphetet. Under arbeidet skal man videre ha for hånden vann eller kjemisk brannslukningsapparat. Etter avsluttet tining skal det foretas inspeksjon av tinstedet, og som ekstra sikkerhet anvendes vann eller snø rundt tinstedet. Av hensyn til togets utstyr med kjemisk brannslukningsapparat bør man helst unngå å bruke det i dette tilfelle. Togbetjeningen skal videre, i den utstrekning det er mulig, kontrollere materiellet under kjøringen. Det skal foretas inspeksjon ved første og — om nødvendig — ved senere stopp.

Tiningen bør utføres av vognvisitør eller togbetjening, som forutsettes å være best kjent med det rullende materiells konstruksjon og brannfarlige steder.

464—470. (Reservennummer.)

Spesielle instruksjer og overenskomster.

471. Instruks for ekstrapersonale som for en kortere tid utfører snøryddingsarbeid m. v. på baner med elektrisk drift.

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

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

Alle andre sterkstrømsledninger som er ført langs eller over elektrisk drevne baner, skal betraktes som livsfarlige på samme måte.

Selve mastene og åkene (bygninger, overgangsbruer etc.) hvor ledninger eller utliggere er festet til isolatorer, er derimot ikke spenningsførende og er derfor heller ikke farlige.

Under arbeid på eller i nærheten av jernbanelinjen må hver enkelt passe på ikke å komme noen spenningsførende del nærmere enn 1 meter, hverken med noen del av kroppen eller med det verktøy eller den gjenstand man håndterer — selv om armen strekkes ut i ugunstigste retning. En vannstråle kan i denne henseende være like farlig som en fast gjenstand.

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

1.2. Til skinnene er sveiset eller plagget elektriske forbindelser. Disse forbindelser tjener dels til å hindre at de ufarlige deler — så som master og åk m. v. — skal kunne bli farlige under uhell, dels til å lede lokomotivstrømmen som flyter i skinnene og dels er de ledd i sikringsanlegg.

Da det er av betydning for en sikker drift, at disse forbindelser til skinnene er i orden, må det påses at forbindelsene ikke brytes eller skades unødig under arbeid i eller ved sporet.

Påtreffes brutte, skadde eller løse forbindelser, meldes dette til nærmeste overordnede.

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

2.1. De tjenestemenn som på jernbanens vegne tar inn snømakere og annet midlertidig personale, må sørge for at instruksjen i pkt. 1.1—1.2 — som foreligger i særtrykk som kan rekvireres fra Billettforvalteren —, blir tildelt vedkommende mot kvittering.

472. Instruks for behandling og bruk av natriumklorat som ugrasgift.

1.1. Ved behandling av natriumklorat skal man alltid være merksam på ildsfa r l i g h e t e n.

Natriumklorat er ikke brennbart i seg selv, men innsatt i tre, papir, tørt gras etc. gjør det dette meget lettantennelig i tørr tilstand.

Natriumklorat blandet med finfordelt organisk stoff (som sagflis, støv, tremel e.l.) og likeledes blandet med metallpulver, fenger som k r u t t og kan tenne ved slag eller friksjon. Klorat skal derfor ikke brukes på trelasttomter, svilleopplag e.l., heller ikke nær bruer og underganger med tredekke eller ved snøoverbygg av tre.

Hvis kloratet skulle begynne å brenne, er en rikelig oversprøyting med vann den eneste måte å slukke ilden på. Det nytter ikke å kvele den med tepper eller annen tildekning, da kloratet avgir surstoff nok til å underholde forbrenningen.

1.2. Natriumkloratet skal oppbevares i avlåst rom og på et tørt sted. Det beste underlag er betonggolv. Tregolv bør beslås med blikkplater. Hvis det under behandlingen av kloratet søles noe av stoffet på underlaget, skal dette straks feies godt rent og deretter spyles rikelig med vann. Emballasjen bør fortrinnsvis bæres eller tralles, ikke skyves eller rulles.

1.3. Natriumklorat som er oppbevart i t r e t ø n n e r, må aldri hogges ut, idet emballasjen da lett kan ta fyr. Er kloratet blitt hardt og vanskelig å få ut av treemballasjen, skal det bløtes opp med vann før det tas ut. En slik tønne med oppbløtt klorat må tømmes helt med en gang.

Det skal ikke åpnes mer enn en tønne om gangen. En tønne som er åpnet, men ikke tømt, skal lukkes tett igjen og kan da settes bort for en tid, men kloratet må da ikke vært oppbløtt. Tømt emballasje av tre og papir skal fjernes og brennes. Tom blikkemballasje skal spyles og oppbevares på et ufarlig sted.

Natriumklorat i tønner, papirsekker eller annen emballasje må aldri tas ut av emballasjen inne i lukket lagerskur, bare i det fri. Spill på bakken må fuktes rikelig med vann så det løses opp og synker ned i jorden.

Hvis det etter utsprøytingen blir sterk varme med sol, må det holdes øye med de strekninger som er sprøytet.

1.4. Godsvogner med tregolv, traller og lemmer som er brukt til transport av natriumklorat, skal først feies omhyggelig med en fuktig og ikke for stiv kost. Deretter skal det spyles godt med vann.

Sprøyter, slanger og annet som er brukt til utsprøytingen, skal spyles og vaskes godt før redskapen settes bort.

Blandekar og sprøytekar må likeledes spyles godt før de settes bort. Er karene av tre, må de etter bruken oppbevares på et sted hvor en mulig antennelse ikke fører med seg noen risiko for videre utbredelse av ilden.

1.5. Sprøytevæsken skal i alminnelighet inneholde 20—30 kg natriumklorat pr. 1 000 l vann. Utsprøyting bør helst foregå så snart skinnegangen er fri for snø og is om våren og bakken er telefri i 10—15 cm's dybde. Når da resten av telen går, vil kloratoppløsningen suges videre ned, likesom den lettere vil fordeles rundt ugrasrøttene, da jorden under disse forhold alltid vil være gjennomvåt. Kan ikke utsprøytingen gjøres på denne måte, må den om mulig bare skje etter kraftig regnvær så det er «rotbløyte», gjerne om høsten før frosten setter inn.

Normalt går det med omkring 1 l sprøytevæske pr. m² sprøytet areal, hvis sprøytingen skal være effektiv.

Natriumklorat må ikke brukes så nær inntil hage- og parkplantninger at røttene på dem blir utsatt for oppløsningen.

Utspredning av tørt natriumklorat er forbudt.

1.6. Natriumklorat skal ikke anvendes i spor på linje eller stasjoner når det i sporene ligger isolerte sporstrekninger tilhørende sikringsanlegg av noen art. Natriumkloratoppløsningen reduserer nemlig ballastmotstanden for den elektriske strøm mellom skinnene, slik at sporstrømanlegget kan bli satt ut av funksjon og feil oppstår på sikringsanlegget.

For å hindre at sprøyting finner sted på slike steder, skal stillverksmesteren varsles før sprøyting på vedkommende strekning foretas, slik at han kan gi nærmere opplysning om beliggenheten av de isolerte sporstrekninger.

1.7. De mannskaper som åpner emballasjen og utfører blandingen og utsprøytingen, skal være iført oljehyre og gummistøvler.

Det skal påses at støvler og klær er hele.

Skulle arbeidsklær eller sko bli tilsølet med tørt kloratpulver, må pulveret fjernes ved avvasking med vann, hvis en lett avtørring ikke er tilstrekkelig. Børste bør ikke brukes, da uvøren børsting kan frambringe antennelse. Klær eller sko tilsølet med kloratvæske, må alltid skylles grundig ut i vann.

Hver dag etter endt arbeid skal arbeidsklærne tas av og skylles

godt i flere vann for å fjerne rester av natriumklorat, og først da kan de henges opp til tork.

Pass alltid på at ikke kloratopløsningen tørker i klærne. Disse vil da lett kunne antennes ved den gnidning som oppstår mellom tøyfibrene når man går.

1.8. Det er strengt forbudt å røyke eller anvende åpen ild under arbeidet med natriumklorat.

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

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

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

ning eller ledsager vedkommende. Opphold og gangtrafikk på jernbanens område skjer helt på vedkommendes eget ansvar.

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

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

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

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

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

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

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

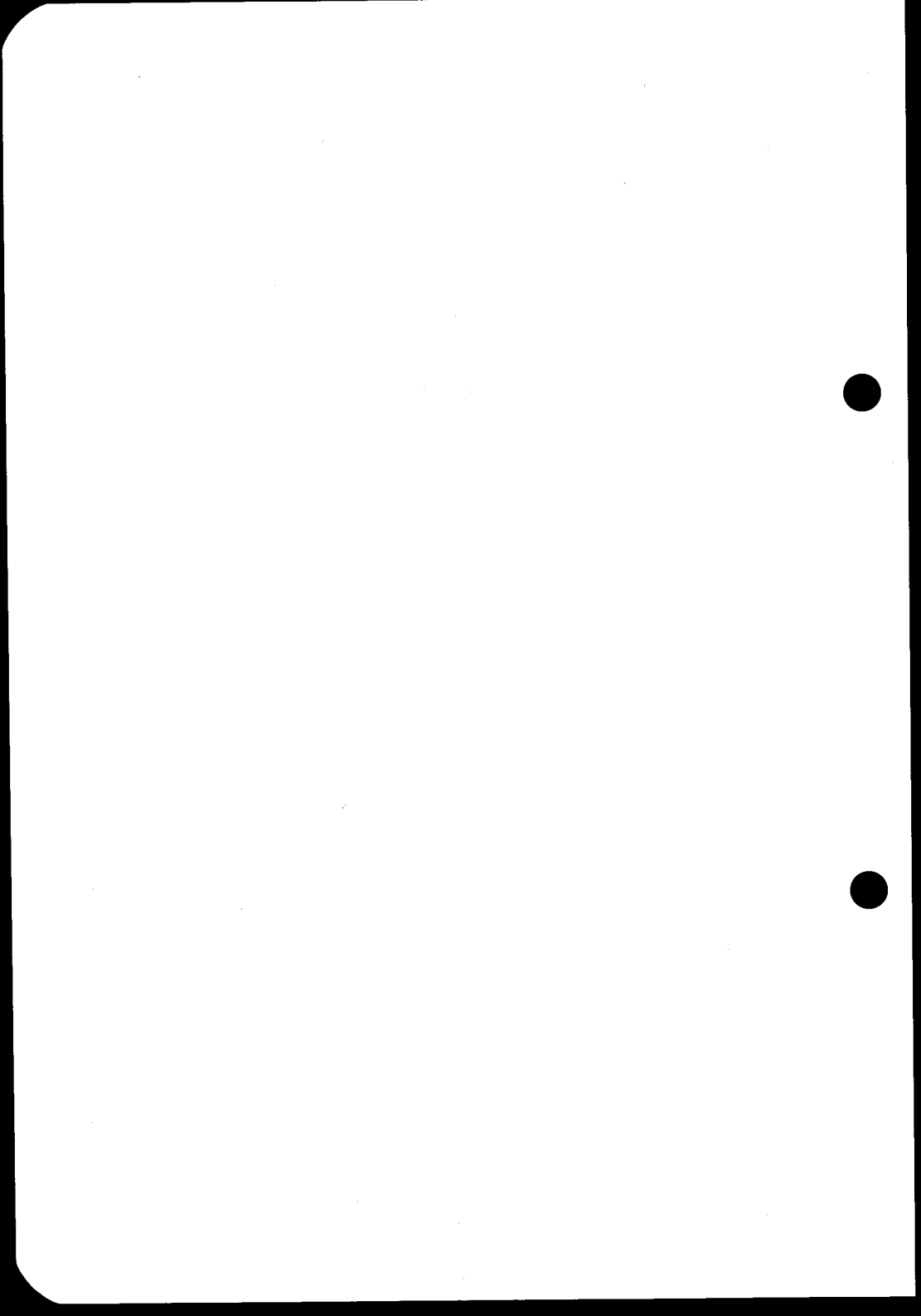
- j. Enhver overtredelse av disse regler kan medføre at vedkommende straks må fjernes fra jernbanens område. Oppstår skade, kan vedkommende bli trukket til ansvar.
- k. Det vises for øvrig til entreprenørfirmaets kontrakt med Statsbanene.

l. Jernbanens vaktmann skal være i besittelse av denne instruks.

m. Alle arbeidere skal, mot kvittering, tildeles denne instruks.

1.2. Alle arbeidere som tilhører entreprenørfirmaer som utfører arbeider langs linjen, skal mot kvittering tildeles ovenstående instruks. Instruksene foreligger i særtrykk og kan rekvireres fra Billettforvalteren.

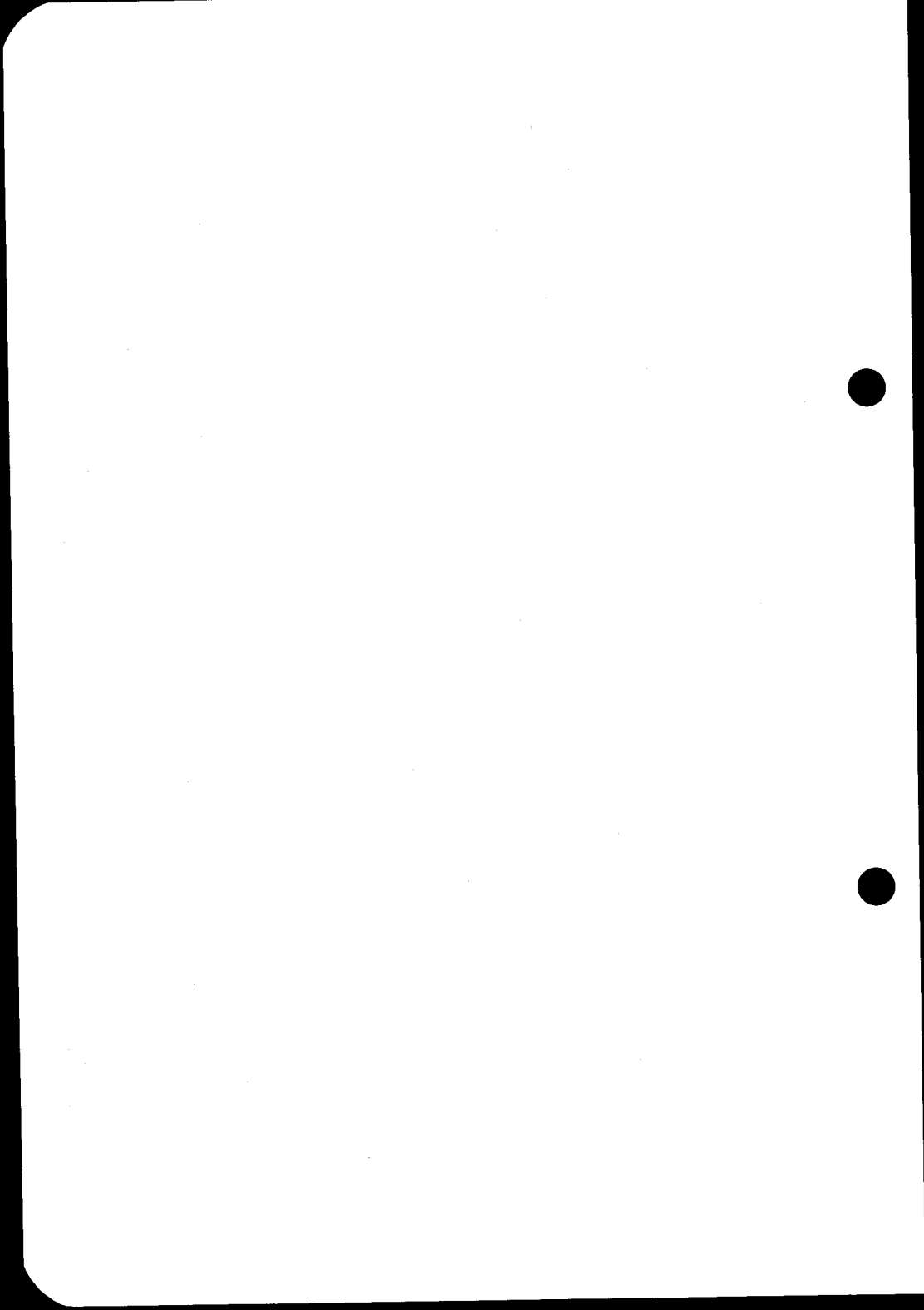
Om utsteding av adgangskort til NSB's områder, vises til art. 417.



Til		Stasjon	Til		Stasjon
		Konduktørstasjon			Konduktørstasjon
		Lokomotivstasjon			Lokomotivstasjon
		Underretningsstasjon			Underretningsstasjon
Til		Stasjon	Til		Stasjon
		Konduktørstasjon			Konduktørstasjon
		Lokomotivstasjon			Lokomotivstasjon
		Underretningsstasjon			Underretningsstasjon
Til		Stasjon	Til		Stasjon
		Konduktørstasjon			Konduktørstasjon
		Lokomotivstasjon			Lokomotivstasjon
		Underretningsstasjon			Underretningsstasjon
Til		Stasjon	Til		Stasjon
		Konduktørstasjon			Konduktørstasjon
		Lokomotivstasjon			Lokomotivstasjon
		Underretningsstasjon			Underretningsstasjon
Til		Stasjon	Til		Stasjon
		Konduktørstasjon			Konduktørstasjon
		Lokomotivstasjon			Lokomotivstasjon
		Underretningsstasjon			Underretningsstasjon

NORGES STATSBANER

Konvolutten må returneres til distriktsjefen.
 Klaffen må ikke klebes til.

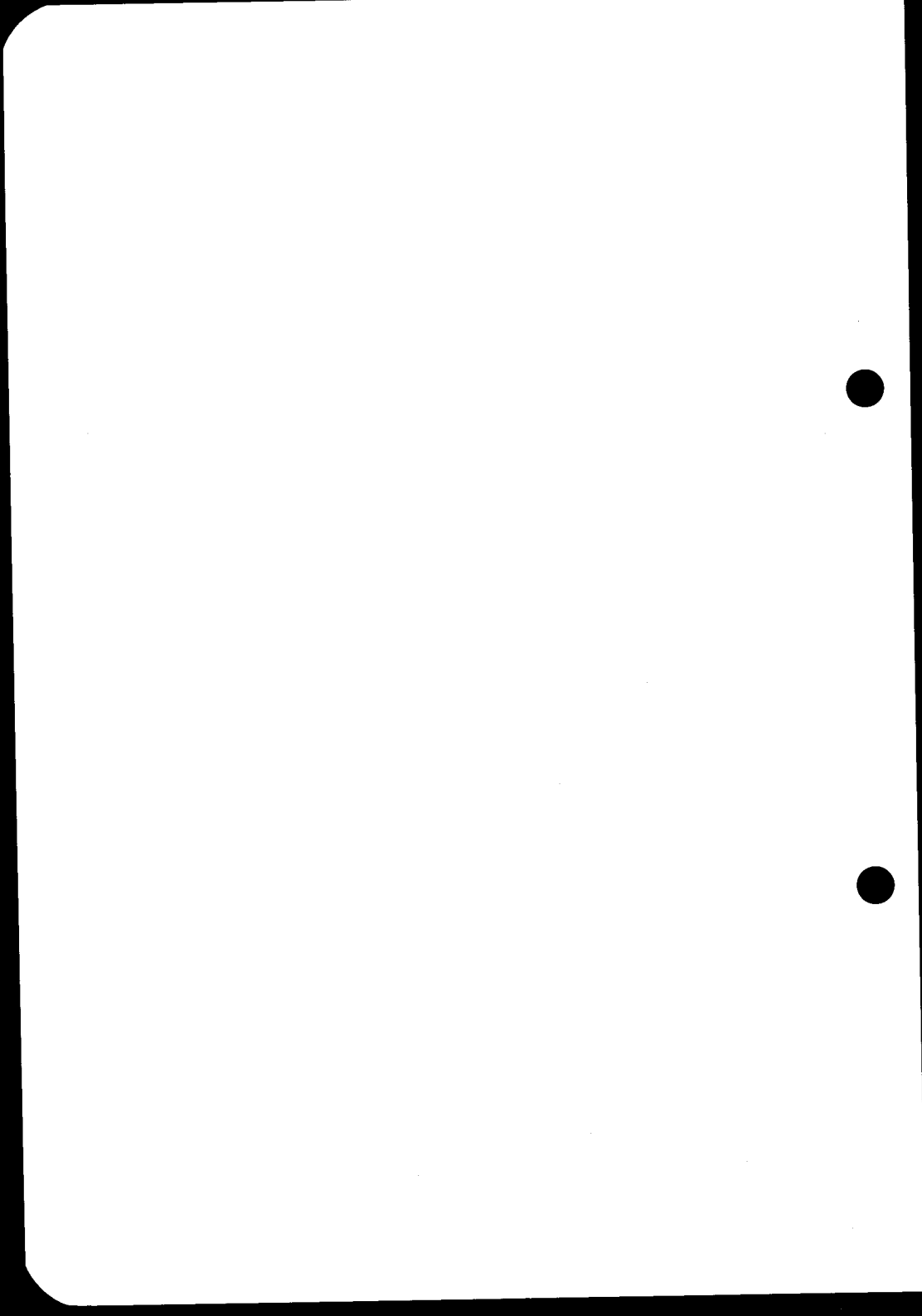


Erkjennelse for ordre om
kjøring eller innstilling av tog.

NSB

(Fordelingsstedenes erkjennelse til distriktsjefer)

Stasjonens navn		<input type="checkbox"/> Stasjon	<input type="checkbox"/> Konduktørstasjon	<input type="checkbox"/> Lokomotivstasjon	<input type="checkbox"/> Underretningsstasjon
Rutebok for distrikt/banestrekning				Nr.	Tillegg nr.
				Nr.	
<input type="checkbox"/> Rutesirkulære	<input type="checkbox"/> Ekstratog rute				
Stasjonen erkjenner å ha mottatt ordren og overtar det fulle ansvar for videre-fordelingen					
<input type="checkbox"/> Egen stasjons personale		(Gjelder bare konduktørstasjoner) <input type="checkbox"/> Konduktørpersonalet		(Gjelder bare lokomotivstasjoner) <input type="checkbox"/> Lokomotivpersonalet	
Linjepersonalet ved avd. nr.		Grind-, bom-, tunnel- eller vaktpost ved		Underlagte tjenestesteder. Navn	
(Gjelder bare underretningsstasjoner)					
<input type="checkbox"/> Banemester	<input type="checkbox"/> Elektromester	<input type="checkbox"/> Ledningsmester	<input type="checkbox"/> Stillverksmester		
Togpersonalet i togene. (Gjelder bare underretningsstasjoner.)					
Tog nr.	Datum	Tog nr.	Datum		
Fra det ovennevnte personale vil det bli tatt inn erkjennelse overensstemmende med gjeldende regler i trykk 405.1.					
				Underskrift	
Sted og datum				Navn og stilling	

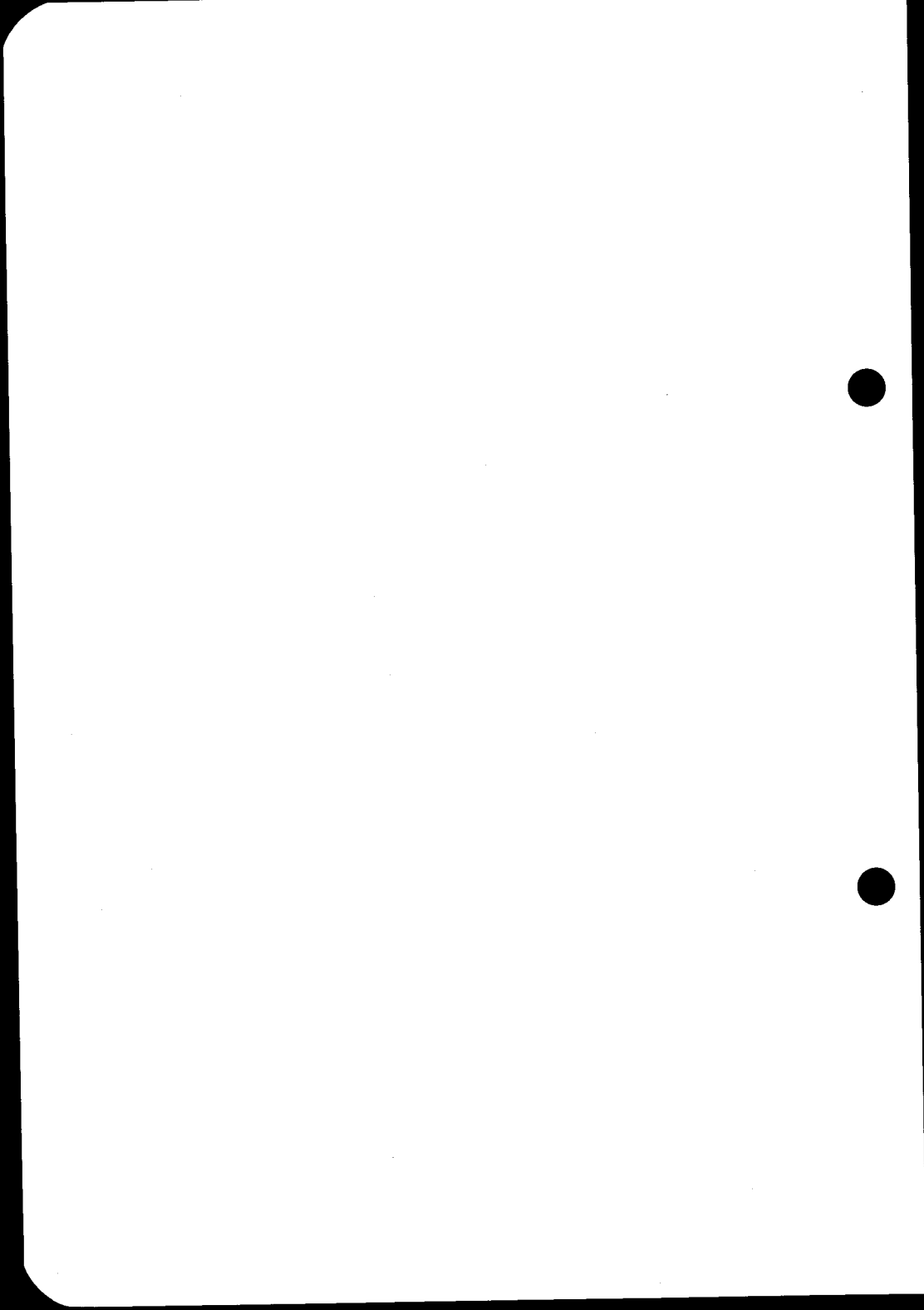


NORGES STATSBANER

Erkjennelse

Hr. Distriktsjefen

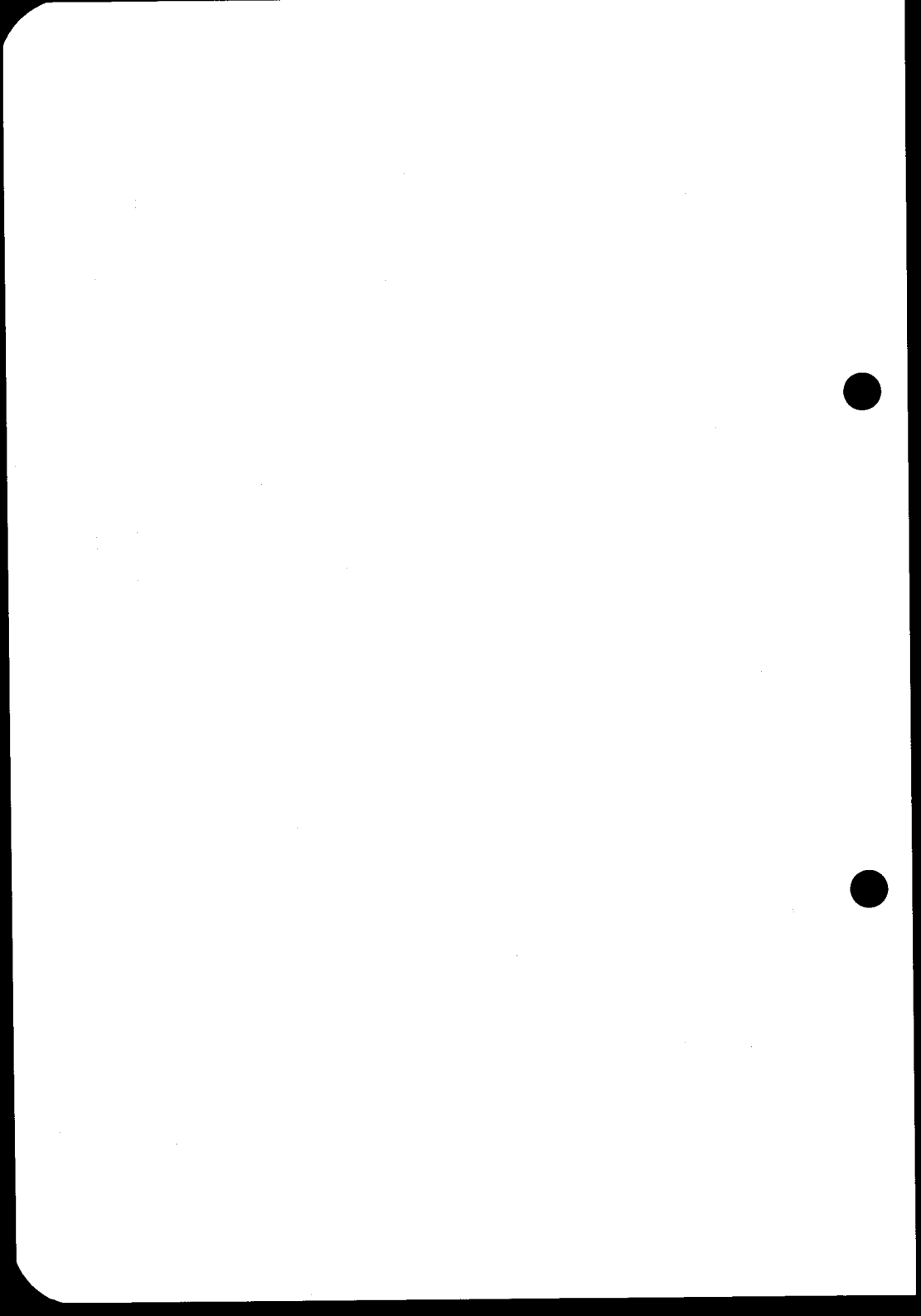
.....



Erkjennelse for ordre(r) om kjøring eller innstilling av tog

N S B 1) Angis bare for telegr.rule

Stasjon					Datum og år	
Rutebok for distrikt/banestrekning	Nr.	Tillegg nr.	Til rulebok for distrikt/banestrekning			Nr.
<input type="checkbox"/> Rutesirkulære	<input type="checkbox"/> Ekstratogrute		<input type="checkbox"/> Rutetelegram		Nr.	
Telegr.rule Telegr.ordre etter Str. § 49	Tog nr./Litra	Fra	Til	Kl. 1)		Datum og år
Telegr.rule Telegr.ordre etter Str. § 49	Tog nr./Litra	Fra	Til	Kl. 1)		Datum og år
Telegr.rule Telegr.ordre etter Str. § 49	Tog nr./Litra	Fra	Til	Kl. 1)		Datum og år
Undertegnede erkjenner å ha mottatt orden, som er forstått og vil bli nøyaktig fulgt						
Navn	Stilling				Navn	Stilling



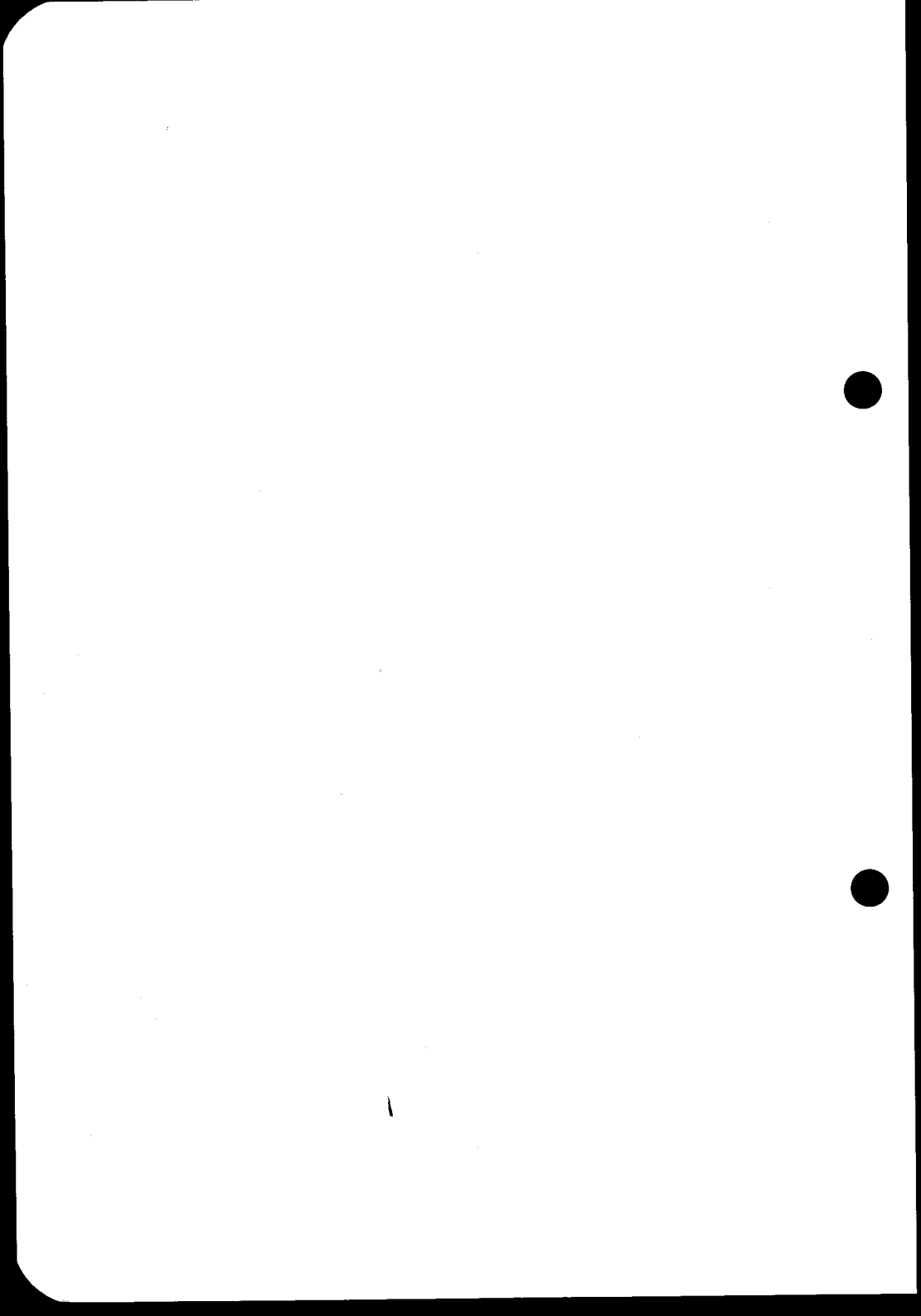
Erkjennelse til underretningsstasjon for ordre(r)
om kjøring eller innstilling av tog

1) Angis bare for telegr.rute.

N S B

Enkeltmannsørkjennelse til vedk. fordelingssted

Underretningsstasjon		Ekstratogrute		Rutetelegram		Nr.
Telegr.rute Telegr.ordre etter Sjr. § 49	Tog nr./Litra	Fra	Kl.	Til	Kl. 1)	Datum og år
Telegr.rute Telegr.ordre etter Sjr. § 49	Tog nr./Litra	Fra	Kl.	Til	Kl. 1)	Datum og år
Telegr.rute Telegr.ordre etter Sjr. § 49	Tog nr./Litra	Fra	Kl.	Til	Kl. 1)	Datum og år
Undertegnede erkjenner å ha mottatt ordren, som er forstått og vil bli nødvendig fulgt						
Navn		Stilling		Navn		Stilling
Togbetj. tog	den / 19			Togbetj. tog	den / 19	
Togbetj. tog	den / 19			Togbetj. tog	den / 19	





N S B Jernbanetelegram om toggangen

Til

Signal

Innlevert på (Stasjon)

Datum

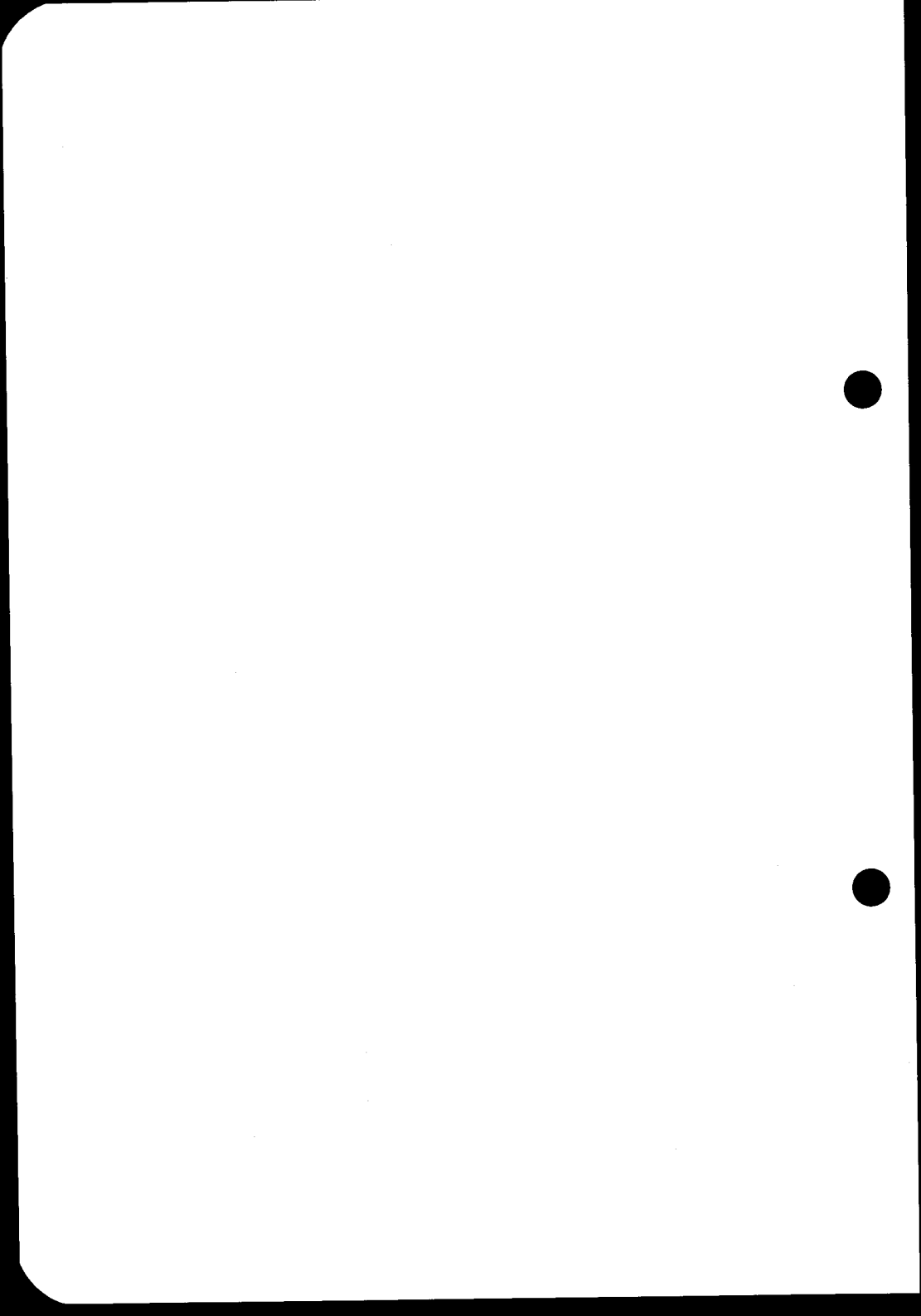
Kl.

Sendt av (Sign.)

Sendt kl.

Mottatt på (Stasjon)

Mottatt av (Sign.)



NSB

Bl. nr. 801.a.

(Sak 201/1)

Kontrakt

mellom

NORGES STATSBANER (NSB)

og

.....
om anlegg og bruk av et sidespor ved km mellom
..... stasjoner. Sidesporet underlegges.....
..... stasjon.

§ 1.

Sidesporet, som benevnes: skal anlegges på det sted og etter den linje som NSB bestemmer og planen for anlegget skal godkjennes av NSB før anleggsarbeidet igangsettes. Den del av anlegget som ligger på jernbanens grunn utføres av NSB. Resten av anlegget utføres under NSB's tilsyn av sporeieren. Eventuell elektrifisering av sidesporet besørges utført av NSB.

Faste anlegg og opplag må ikke uten jernbanens tillatelse komme nærmere spor enn 2,5 m fra nærmeste skinne (målt vannrett). Faste innretninger må ikke anlegges over eller under sporet uten jernbanens tillatelse.

§ 2.

Det hele sidesporanlegg med under- og overbygning, sporveksel og sikkerhetsanordninger, eventuelt med elektrifisering av sporet og flytting av elektriske ledninger, kabler samt nødvendig omlegging av forhåndenværende vann- og kloakkledninger bekostes av sporeieren. NSB's selvkostendeutgifter betales av sporeieren etter regning.

§ 3.

NSB kan til enhver tid foreskrive og i tilfelle iverksette for sporeierens regning de forandringer i sidesporets tilslutning til hovedlinjen eller i dets under- og overbygning som måtte finnes nødvendig.

§ 4.

Sidesporets forsvarlige vedlikehold etter NSB's bestemmelse samt fornødent renhold av sporet, herunder bortskaffelse av snø og is, skal besørges og bekostes av sporeieren for den del av sporet som ligger utenfor jernbanens område og av NSB for sporeierens regning for den del av sporet som ligger på jernbanens grunn.

§ 5.

Overganger for kjøretrafikk over sporet må ikke anlegges uten i samråd med jernbanen. Hvis det trengs særlig vakthold f. eks. av ferdelssteder over sporet og særlig avtale herom ikke foreligger, må sidesporeieren besørge og bekoste dette.

§ 6.

Sidesporet kan ikke tas i bruk for trafikk før det i sin helhet er godkjent av NSB eller før NSB's utgifter med anlegget er dekket. NSB forbeholder seg å kunne nekte bruk av sidesporet hvis dette ikke holdes i forsvarlig stand eller hvis spormateriellet ikke behandles således som NSB forlanger det. Sidesporet må forøvrig brukes på den måten som NSB til enhver tid bestemmer.

Sidesporeieren må sørge for at sporet i tide er klart for utførelse av skifting. Kjøretøyer og andre løse gjenstander må være fjernet fra sporet og ikke være nærmere dette enn 2,5 m fra nærmeste skinne (målt vannrett), medmindre jernbanens vedkommende har tillatt det. Av- og pålessing eller annet arbeid som det kan være farlig å utføre under skiftingen eller som kan være til hinder for denne må ikke utføres mens skifting pågår.

§ 7.

Hvis de av jernbanen forskutterte utgifter til vedlikehold, renhold og bevoktning ikke betales i rette tid etter mottatt regning, forbeholder NSB seg rett til å nekte sporeieren bruken av sidesporet.

§ 8.

NSB forbeholder seg adgang til avgiftsfritt å kunne bruke sidesporet også til annen trafikk enn sporeierens og til å sette tomvogner på sporet for så vidt dette kan skje uten hinder eller ulempe for sporeierens trafikk.

§ 9.

Fra og til sidesporet befordres bare gods i vognlaster på minst 5000 kg. Transport av gods til og fra lager eller tomt hvortil fører sidespor skal foregå med jernbanens transportmidler. Dog kan man på strekninger under 30 km inntil videre fravike denne bestemmelse noe.

Fraktene beregnes etter

.....

Dessuten oppkreves den til enhver tid i Stasjons- og sidesporfortegnelsen (trykk 802a) fastsatte skifteavgift for inn- og utskifting ved sporet.

§ 10.

Sporeieren garanterer NSB en fraktinntekt av trafikk til og fra sidesporet av minst kr. pr. år eller tilsammen minst kr. i løpende 3-årsperioder.

§ 11.

Sidesporet må tas i bruk innen 1 — ett — år etter at tillatelse til dets anlegg er gitt.

§ 12.

NSB forbeholder seg adgang til fra det heromhandlede sidespor å utgrene sidespor til mulige andre trafikanter. Sporeieren har herfor ikke krav på annen godtgjørelse enn en rimelig erstatning av vedkommende trafikant for grunn m. v. og en forholdsvis andel av utgifter vedkommende anlegg og vedlikehold av den felles brukte sporstrekning. Oppnås ikke enighet mellom sporeierne herom, avgjøres sådanne spørsmål med bindende virkning av NSB.

§ 13.

Sporeieren eller annen eier av den grunn som sidesporet ligger på fraskriver seg på egne, leieres og assurandørers vegne ethvert erstatningskrav på NSB for mulig beskadigelse av bygninger som er oppført på tomten, eller av gjenstander som er henliggende på samme, når skaden er en følge av ildsantennelse, foranlediget ved drift av lokomotiver — dog ikke såfremt antennelsen er forårsaket ved grov skjødesløshet eller uaktsomhet fra jernbanens side, hvorfor vedkommende felles etter straffeloven. En bemerkning om fraskrivelsen er sidesporeieren forpliktet til å la påføre assuransepolisen ved enhver

brannforsikring, som heretter slutes eller fornyes, likesom han forplikter seg til ved bortleie i det hele eller for en del av sine tomter i leiekontraktene å oppta fornødne bestemmelser i overensstemmelse hermed.

Sidesporeieren påtar seg å dekke ethvert ansvar av en hvilken som helst art som måtte være en følge av at han eller hans folk eller noen som han har gitt adgang til å benytte sidesporet, overtrer noen av de i denne kontrakt fastsatte bestemmelser og vilkår.

Sidesporeieren er ansvarlig for skade som av jernbanemateriell måtte bli tilføyd kjøretøyer og andre løse gjenstander som uten jernbanens samtykke henstår i sidesporet eller er plassert for nær dette.

Også for øvrig påhviler det sporeieren å dekke mulig ansvar for skade voldt under sporets benyttelse, i den utstrekning skaden ikke skyldes feil fra jernbanens eller fra dens folks side.

§ 14.

Sporeieren står overfor NSB ansvarlig for det i hans trafikk brukte vognmaterieell fra det tidspunkt dette er stillet til disposisjon på sidesporet og inntil det blir avhentet derfra. Sporeieren skal erstatte enhver skade (også hendelig skade, herunder ildsvåde) som i denne tid måtte ramme materiellet, uansett om det er noe å bebreide sporeieren eller ikke. Unntatt herfra er kun skader forvoldt ved uavvennelige naturkatastrofer.

§ 15.

NSB forbeholder seg rett til, når dette anses påkrevd av hensyn til jernbanens interesse, med $\frac{1}{2}$ — et halvt — års varsel å oppsi kontrakten, avsperre sidesporet og oppta den på jernbanens grunn liggende del av dette. Sidesporets eier forbeholdes dog rett til å kreve saken forelagt Samferdelsdepartementet til avgjørelse.

Likeledes forbeholder NSB seg adgang til å innløse sidesporet etter takst, som dog ikke skal overstige det beløp som sidesporet m. v. kostet i anlegg med tillegg av godtgjørelse for den grunn som utkreves.

Eieren har fra sin side rett til å oppsi nærværende kontrakt med $\frac{1}{2}$ — et halvt — års varsel mot å betale de med sløyfingen av sidesporet forbundne omkostninger.

§ 16.

Enhver meningsforskjell der måtte oppstå mellom Hovedstyret for NSB og sidesporets eier i anledning av nærværende kontrakts bestemmelser, avgjøres med bindende virkning av Samferdelsdepartementet, dog unntas herfra meningsforskjell som måtte oppstå angående krav på erstatning av jernbanen for mulig beskadigelse ved ildsantennelse, kfr. punkt 13.

§ 17.

Sporeieren kan ikke uten forut innhentet samtykke fra NSB overdra sine rettigheter etter nærværende kontrakt til andre.

§ 18.

Følgende særbestemmelser gjøres gjeldende for dette sidespor:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

§ 19.

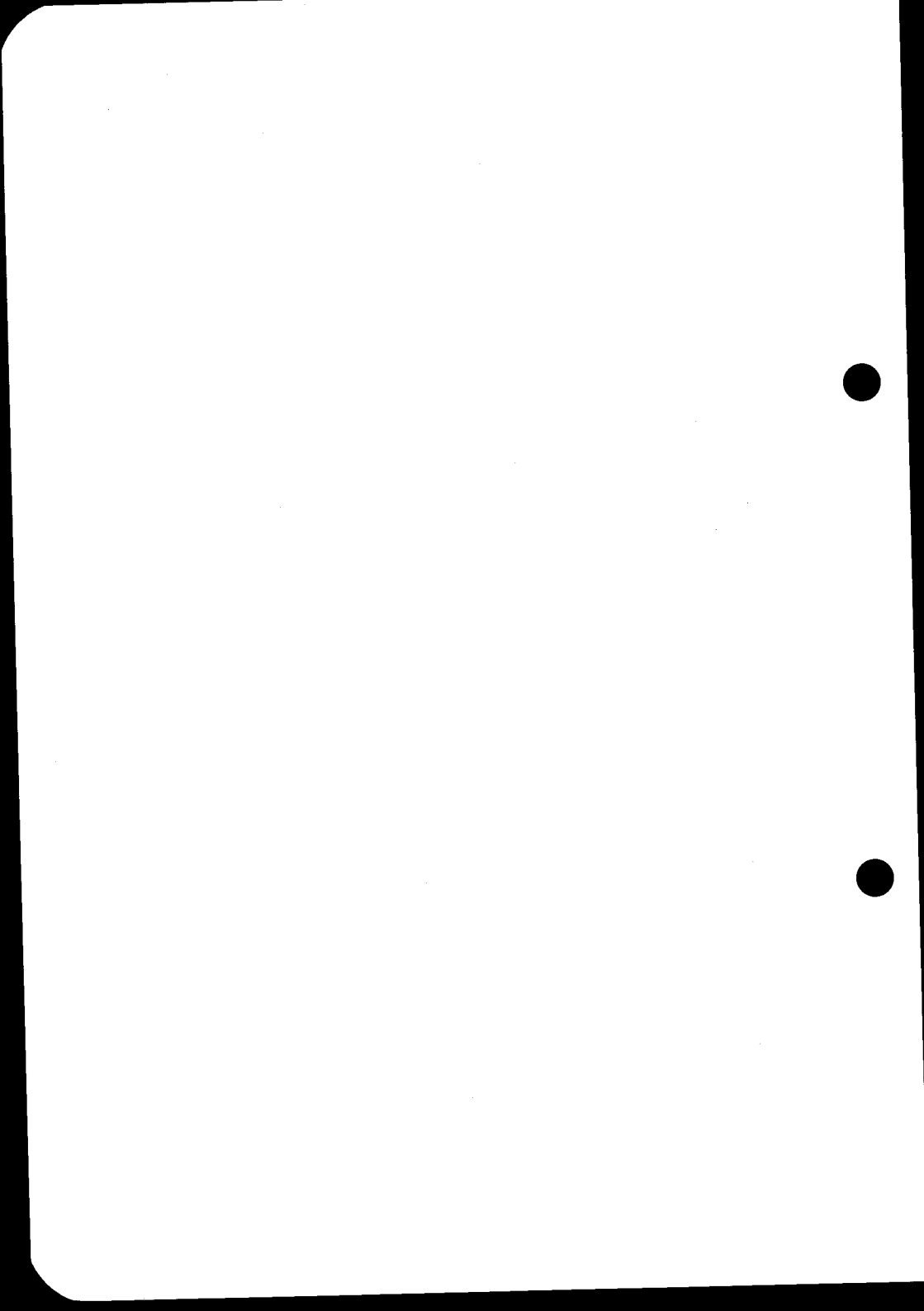
Nærværende kontrakt utferdiges i to eksemplarer og tinglyses for eierens regning som heftelse på g.nr. b.nr. i
Kontrakten trer i kraft fra og med Ved kontraktens opphør kan den avlyses etter ensidig begjæring fra jernbanens side.

.....den..... 19.....

For NORGES STATSANER: Som sidesporeier:

Det bekreftes at.....
har underskrevet dette dokument i vårt nær-
vær og at vedkommende er over 21 år.

1.
2.

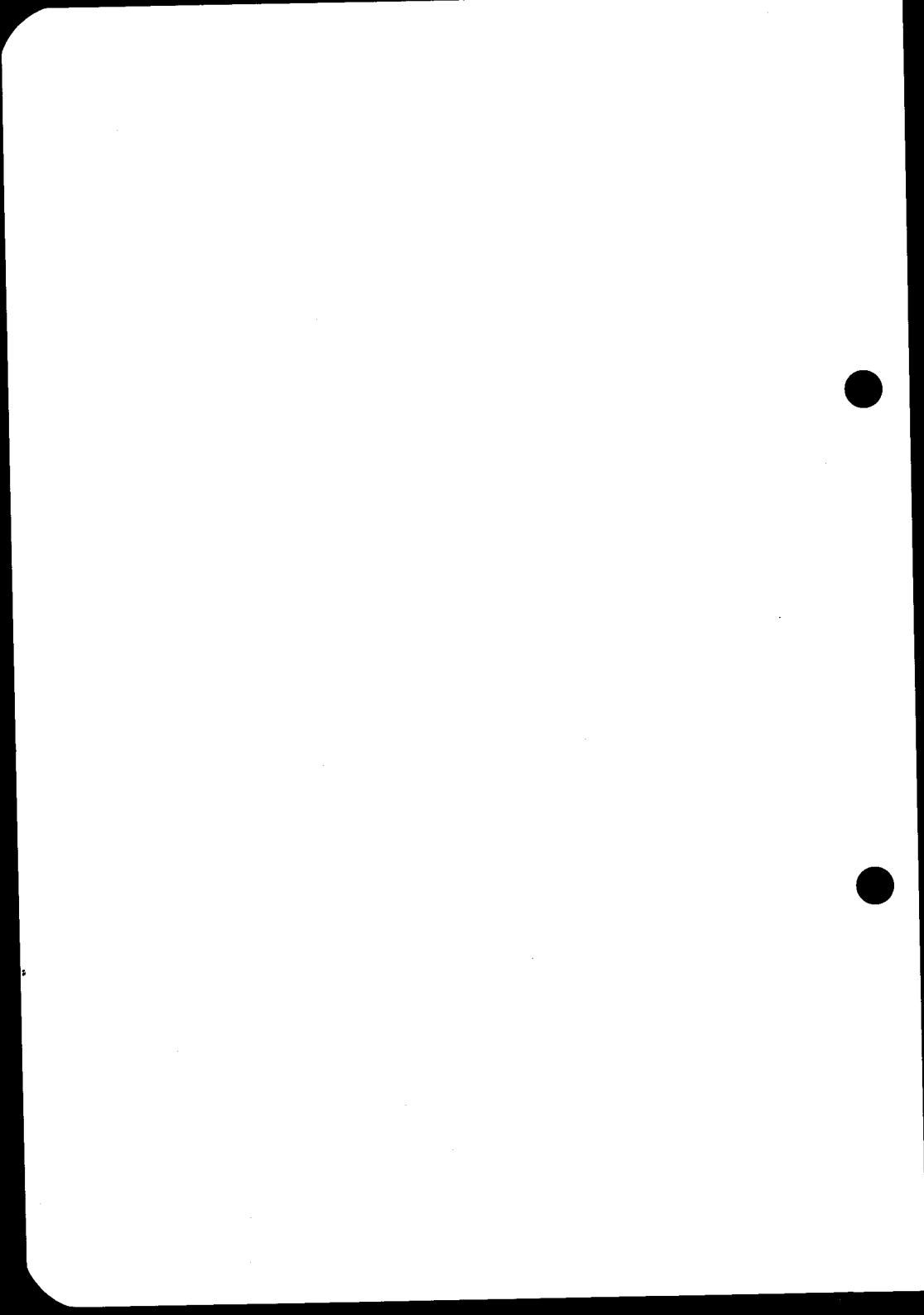


NSB

TOGOGAVE

Hvert enkelt togs ankomst- og avgangstid, sporbruk m. v. (se trykk 401 § 104 og trykk 405.1 art. 104)

Stasjon			Fra og med. Datum		Ruteordning nr.		Ajour pr. Datum				
Tog nr.	Til kl.	Opphold min.	Fra kl.	Spor	Sporveksler som skal etterses og legges i riktig stilling og dessuten være betjent		Krysser	Kjør(er) forbi	Dager	Merknader	
					låst	andre					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



Se togoppgaven,
bl. nr. 603 a

Togordning

N S B

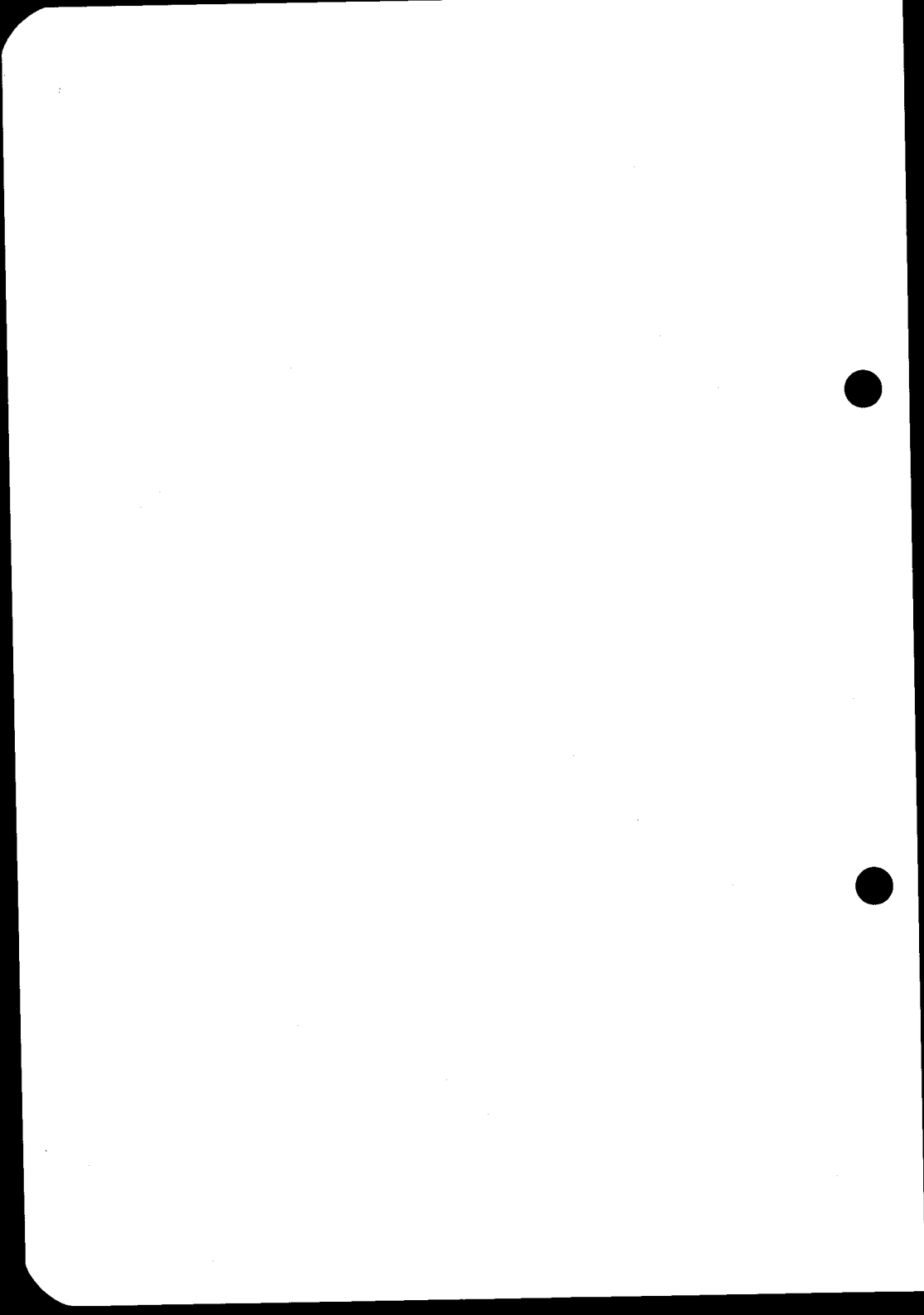
Se trykk nr. 401 § 104 og trykk 405.1 art. 104.

Stasjon		Fra og med. Datum		Ruteordning nr.	Ajuor pr. Datum				
Tog	Til kl.	Opphold min.	Fra kl.	Spør	Krysser	Kjør(er) forbi	Strekning	Dager	Merknad
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Bl. nr. 603 b.

Trykk nr. 405.1

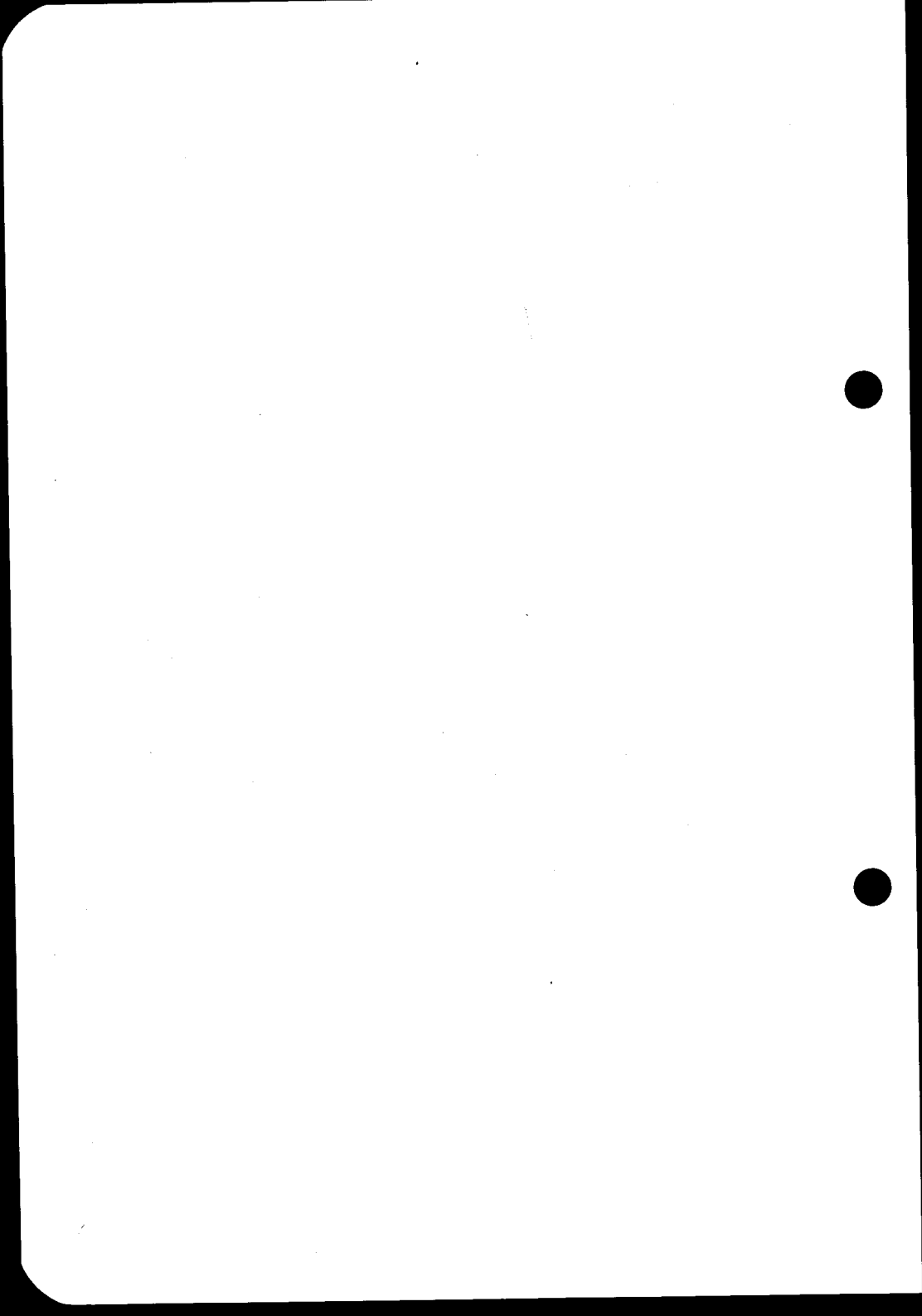
Bilag nr. 9



NSB

Tjenestetetelegram

Signal :		Senderstasjon		Datum og klokken	
TBX		Klokken	Sendt av	Erkjennelse	
Til fxp. og togbetj.tog			Txp.	Sign.	
Til fxp.				TBX 1 I	
				skal idag krysse	
Til fxp. og togbetj.tog				tog i	
Til fxp. og togbetj.tog				Tog	
				TBX 1 II	
Til fxp.				skal idag krysse	
				tog i	
Til fxp. og togbetj.tog				Tog	
				TBX 2	
Til fxp.				skal idag kjøre etter	
				tog(ene)	
				fra	
				til	
				Dc	
				Navn	



Tjenestetetelegram

NSB

Signal:	Senderstasjon	Datum og klokken	
TBX	Til fsp. og togbølj. tog	Til fsp.	
TBX 1.	Tog	Tog	
	skal idag kryse	TBX 2.	skal idag kjøre etter
	tog		tog(ene)
	i		fra
			til
Dc		Dc	
		Navn	
Sendt av		Mottatt av	
			Kl. Kl.
		Sign.	Sign.

Bl. nr.
419b





JERNBANEKORT

Til distrikts verksted

Adresse

Tjenestesak fra

Med tog nr. den. 19



Vogn litra Nr. N: 21775

Eiendomsmerke
Denne blankett må bare tas bort av verkstedets vedkommende.

Sendes til:

..... verksted

PÅ GRUNN AV FEIL VED.....
(Kan forslutte til sitt bestemmelsessted og kan nyttes for trafikk (lesses) til stasjoner beliggende på vei til verkstedet.)

Skrevet ut på.....stasjon...../.....19.....

Av gjenspartene for de 2 blanketter med samme nummer sendes den ene til det verksted vognen tilskrives, den annen beholdes av vognstøtteren.

Vogn litra Nr. N: 21775

Eiendomsmerke
Skrevet ut på.....stasjon...../.....19.....

Til verksted

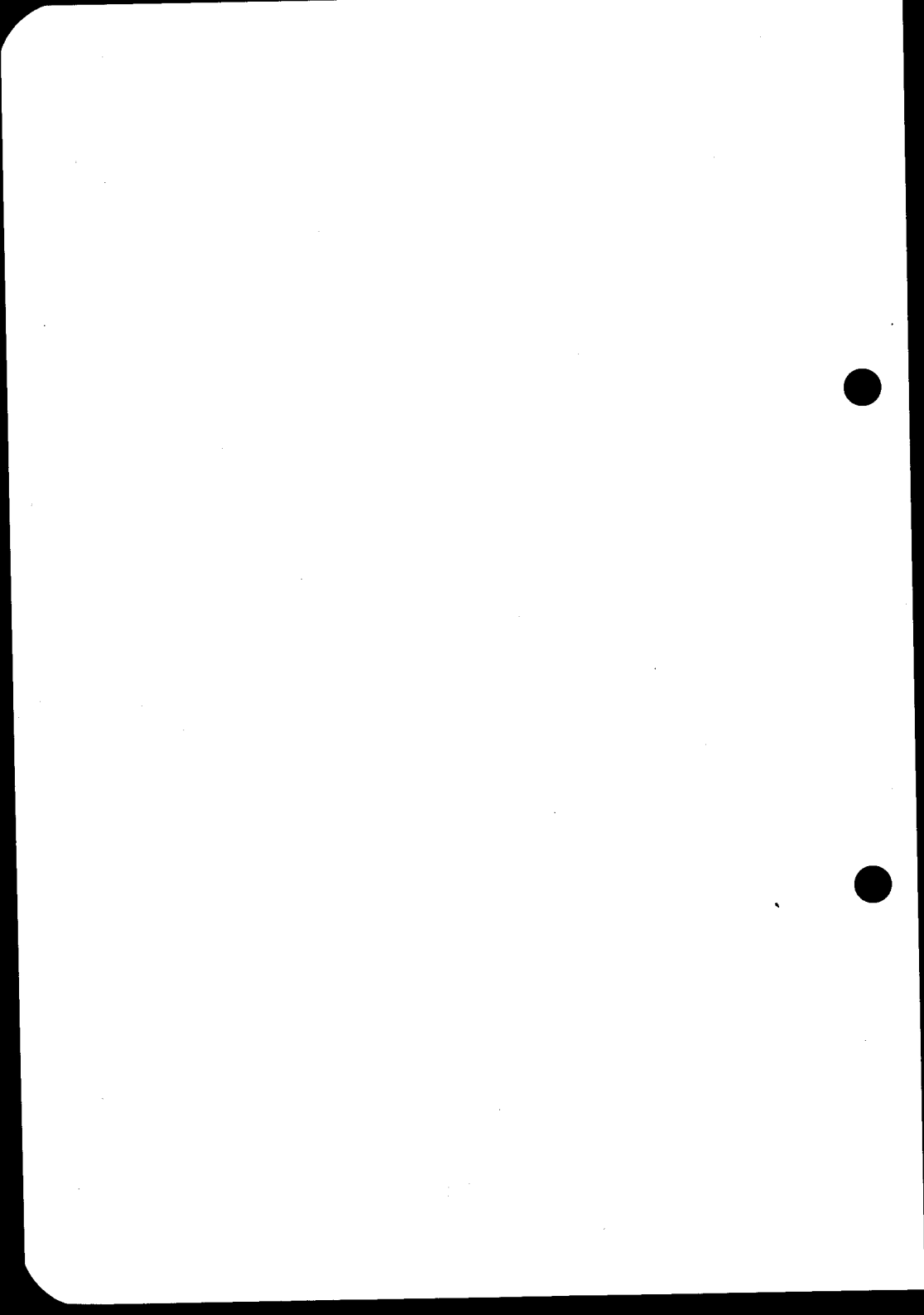
- Artsak:
- | | |
|--------------------|-----------------------|
| REVISION | BÆREFJØR |
| AVSPORING | DRAGINNRETNING |
| VARMGANG | BUFFER |
| LØS HJULRING | TRYKKLUFTREMSE |
| HJULSLAG | TRYKKLUFTLEDNING |
| SKARP FLENS | MEKANISK BREMSESTELL |
| AKSELKASSE | ROBLEDNING, DAMP VANN |
| FØRING | VOGNKASSE, TAK |
| OPPVARMING EL DAMP | BELYSNING |

Armen ønsk:

Kom skadet hertil i tog nr. den. / 19

Skadet her den. / 19

Vognvisler.

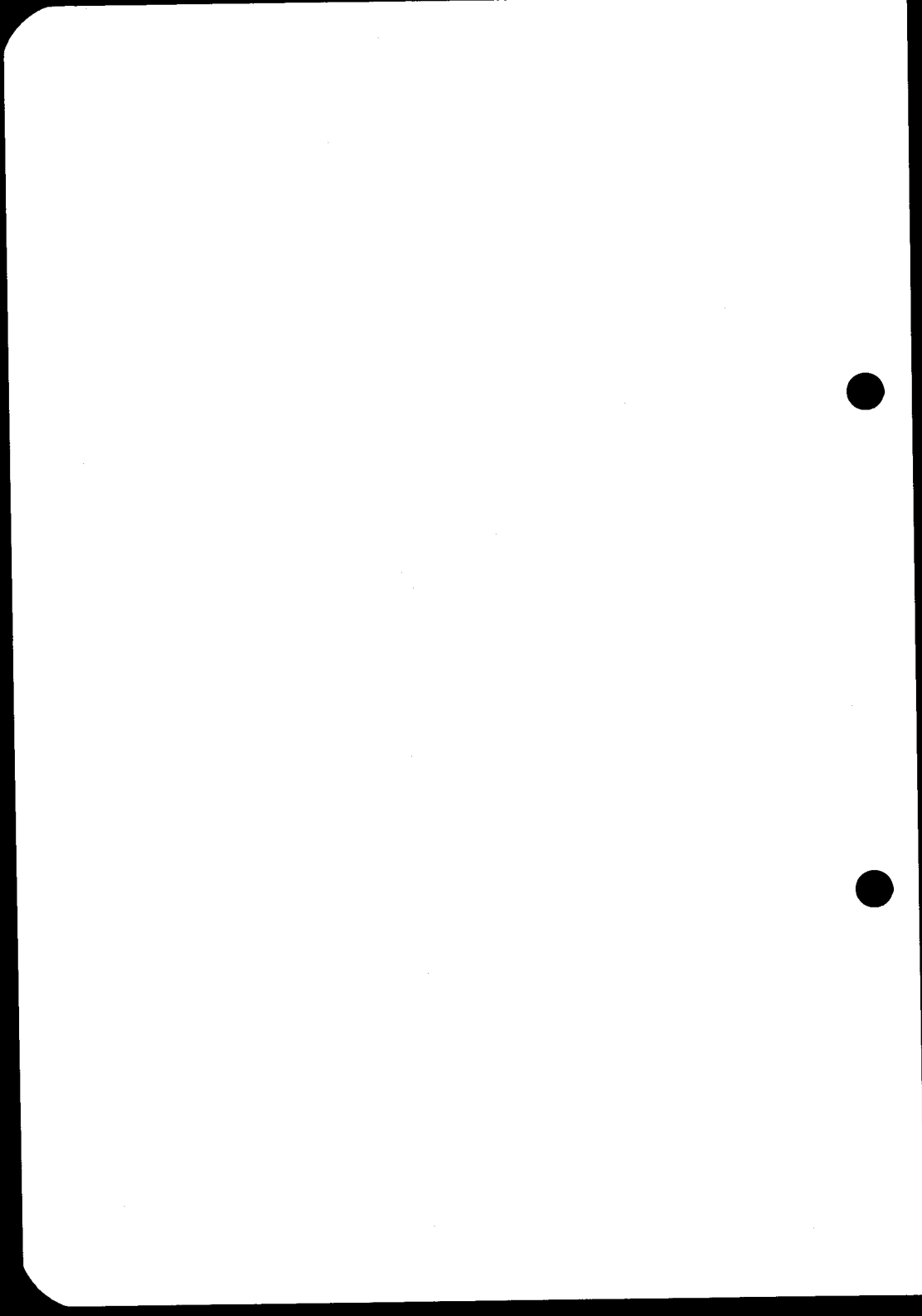


Vognvisitøren skal opplyse om vognen må sendes direkte til verksted, om skaden er utbedret på stedet eller om vognen kan gå med last for etter avlesing å sendes til verksted.

Rapport om skadet vogn

NSB

Rapporten sendes Distriktsjefen i (Distrikt)	Fra stasjon	Rapporten sendt (Datum)
Vogn nr.	Vogn litra	
Vognen kom skadet hit i tog nr.	Datum	Fra stasjon
Vg. ble skadet her under skifting med tog (lok.) nr.	Datum	Vg. sendt herfra (Tog nr. og datum)
Vognvisitørens beskrivelse av skaden :	Stasjonsmesterens merknader:	
Underskrift		Underskrift



Kodefortegnelse på
blankettens bakside.
Sett x i ruten for de
benevnelser som passer.

Varmgangsrapport

Utfylles av togfører

Del 1
Sendes Hovedstyret,
Verkstedkontoret,
Storgt. 33, Oslo

N S B

Varmgangen oppstod i (Distrikt)	Distrikt nr.	Bane nr.	Vognen utsatt på (Stasjon)
Varmgang inntraff i tog nr.	Togslag	Vogn nr.	Km fra st. hvor vg. innkobl. i toget
Vogntype			
<input type="checkbox"/> 1. Sovevogn (WLA, WLAB, WLB)	<input type="checkbox"/> 2. Sittevogn BDF, BE m. fl.)	<input type="checkbox"/> 3. Post- og kond.vg. (D, F, DF, FD m. fl.)	
<input type="checkbox"/> 4. Spisevogn (E)	<input type="checkbox"/> 5. Syke- og sanitetsvg. (Z)	<input type="checkbox"/> 6. Lukket godsvogn (G, R, S, ZI)	
<input type="checkbox"/> 7. Kjøle- og varmegv. (Gv. H)	<input type="checkbox"/> 8. Åpen godsvg. (K, L, M, N, T)	<input type="checkbox"/> 9. Spesialvg. (Q, Ø, Tr)	
NB! Vær nøyaktig med avmerking av riktig(e) akselkasse(r)			
Sted	Datum	Togfører	

Utfylles av vognvisiter

Hjulsatstype		Hulkielens radius mot akselkraven	
<input type="checkbox"/> Ca. 90 mm 1. tappdiam.	<input type="checkbox"/> Ca. 110 mm 4. tappdiam.	<input type="checkbox"/> Ca. 115 mm 6. tappdiam.	<input type="checkbox"/> 1. 10-15 mm <input type="checkbox"/> 2. Ca. 2 mm
Smøreanordning		Lagerkonstruksjon	
<input type="checkbox"/> 1. Garnsmøring	<input type="checkbox"/> 2. Smørepute	<input type="checkbox"/> 3. Vispesmøring	<input type="checkbox"/> 1. Glidelager <input type="checkbox"/> 2. Rullelager
Siste revisjonssted (Distrikt nr.)	Tid siden siste revisjon	Tid siden siste smøring:	
	mnd. dager	mnd. dager	
Utbedring av skaden		Vg. sendt i tog nr.	Datum
<input type="checkbox"/> 1. Vognen er utbedret på linjen	<input type="checkbox"/> 2. Vg. sendt 2. verkstedet		
Feil og mangler ved den varmgåtte akselkasse			
<input type="checkbox"/> Akselkasse- 1. lokk løst	<input type="checkbox"/> Akselkas. el. 2. lokk istykker	<input type="checkbox"/> 3. Deksel for smørehull mangler	<input type="checkbox"/> 4. Dårlig garn/ smørepute
<input type="checkbox"/> 5. Garn mellom lagerog tapp	<input type="checkbox"/> 6. Feil ved lagerskål	<input type="checkbox"/> 7. Dårlig olje	<input type="checkbox"/> 8. Lite olje
Feil ved vogn og last		Mærknader	
<input type="checkbox"/> Overlastet			
<input type="checkbox"/> Skjevlastet			
Sted	Datum	Vognvisiter	

Bilag nr. 14

DISTRIKT

1. Oslo
2. Drammen
3. Hamar
4. Trondheim
5. Stavanger
6. Bergen
7. Kristiansand
8. Narvik
9. Fremmed bane

TOGSLAG

0. Malmtog, Ofotbanen
1. Hurtig - ekspress tog
2. Persontog
3. Forstadstog
4. Blandet tog
5. Godstog
6. Skifting, skiftetog
7. Arbeidstog
8. Snøryddingstog
9. Andre togs lag

BANE

- 02 Hovedbanen
- 03 Kongsvingerbanen med sidelinjer
- 04 Solørbanen
- 05 Østfoldbanen
- 06 Gjøvikbanen med sidelinjer
- 07 Eidsvoll—Dombåsbanen
- 08 Raumabanen
- 09 Rørosbanen (Hamar—Tynset)
- 10 Rørosbanen (Tynset—Støren)
- 11 Dovrebanen
- 12 Meråkerbanen
- 13 Nordlandsbanen med sidelinje
- 14 Drammenbanen
- 15 Vestfoldbanen med sidelinjer
- 16 Randsfjordbanen med sidelinje
- 17 Numedalsbanen
- 18 Bratsbergbanen
- 20 Sørlandsbanen (Nordagutu—Lunde)
- 21 Sørlandsbanen med sidelinjer (Kr.sand distr.)
- 22 Sørlandsbanen med sidelinjer (Stavanger distr.)
- 23 Bergensbanen med sidelinjer
- 24 Ofotbanen

Forside:



Adgangskort

Nr. 05718

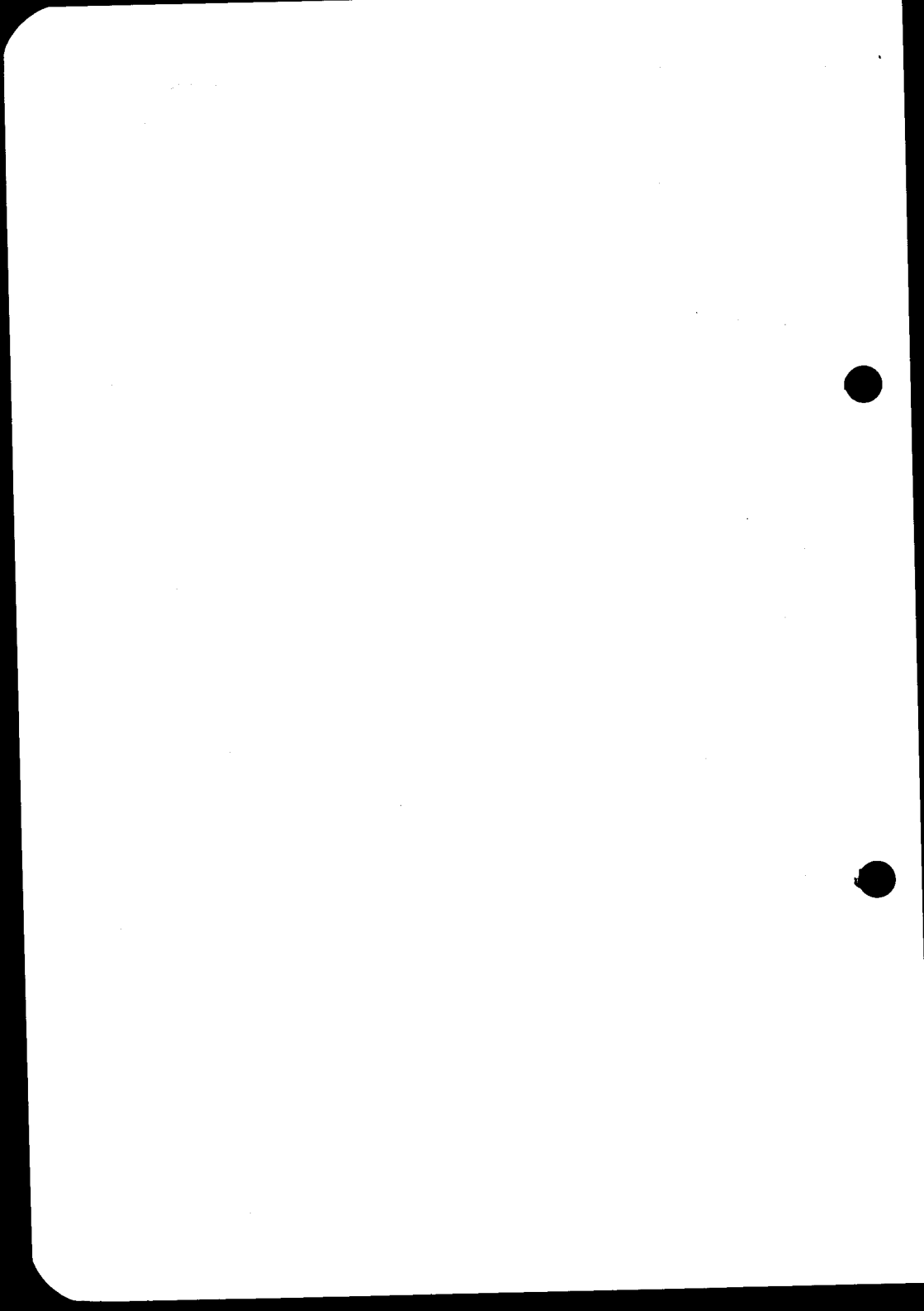
Navn og stilling		Sted og datum
Adresse/Firma		Underskrift for NSB
Adgang til		Jeg/vi vedtar vilkårene på blankettens bakside om opphold på NSB's område
.....		Innehaverens underskrift
.....		
Ledsager(e)	Gyldig i tiden	Firmastempel og underskrift
.....	

5000 sett. 12-63 H. C.

Bl. nr. 821.

Bakside:

1. Opphold på jernbanens område i henhold til omstående tillatelse skjer uten ansvar for jernbanen. Dette gjelder også om mulig skade på person eller eiendom måtte skyldes feil ved jernbanens materiell eller hos noen som handler på jernbanens vegne.
2. De som ferdes på jernbanens område, må sette seg inn i og følge de bestemmelser og påbud som til enhver tid er gitt av jernbanen. Jernbanens eiendom, og utenforståendes eiendeler som befinner seg på jernbanens område, må ikke skades eller på annen måte forføyas over så eieren blir påført tap. Hvis de som nytter adgangskortet, ved sin opptreden er skyld i at det oppstår tap, skal de eller de som på deres vegne er ansvarlige, erstatte dette tapet.
3. Det er forbudt å endre, skade eller fjerne jernbanens signaler eller innretninger som har med sikkerhetstjenesten å gjøre. Det må ikke foretas noe som kan forårsake forveksling med jernbanens signaler.
4. Arbeidsgiver som har vedtatt vilkårene, har samme ansvar som de som nytter adgangskortet.
5. Myndige som er sammen med umyndige, har ansvaret for de umyndiges opptreden uten at de umyndiges eget ansvar derved innskrenkes.
6. Adgangskortet skal forevises på forlangende av jernbanens tjenestemenn og leveres tilbake etter bruken. Det kan når som helst inndras.
7. Gjelder adgangskortet en av jernbanens tjenestemenn, kommer vanlige ansvarsregler til anvendelse når kortet nyttes i tjenstlig øyemed.



Bibl

405.1

Trykk nr. 405.1

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedstyret



Fellesforskrifter
for stasjons-, tog- og linjetjenesten

2. utgave

Rettelsesblad nr. 1

November 1964

Følgende rettelser foretas:

Sidene merket 139—156/156, 156/156, 156/156 og 156/156 tas ut og erstattes ved vedlagte nye sider merket 139—155/156, 156/156, 156/156 og 156/156.

14



15



139. Kjøring av hjelpelokomotiv og kiptog.

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

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

Hvis et hjelpelokomotiv av en eller annen grunn skulle bli tilbake underveis før enn bestemt, skal togføreren straks fjerne togets slutt-signaler og gi beskjed til nærmeste fremadliggende stasjon om lokomotiv på linjen — se trykk 401 § 314 pkt. 3.

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

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

141—155. (Reservennummer.)

Bestemmelser vedrørende tog og togtjenesten.

156. Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne.

Revisjon av vogner.

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

Når en vogn må tas ut av trafikken for revisjon eller reparasjon, skal vognen påsettes tydelig merke som ikke må borttas før rette vedkommende har godkjent at vognen igjen tas i bruk.

Revisjonsterminer for personvogner.

1.2. Fullstendig revisjon av personførende vogner skal foretas med mellomrom som bestemmes etter følgende regler:

1.2.1. Motorvogner.

Elektriske motorvogner og dieselmotorvogner skal revideres senest etter at de har kjørt et antall km etter revisjon som framgår av følgende oversikt:

Elektriske motorvogner:	Maks. tillatt løp:
Type 62	120 000 km
» 64	100 000 »
» 65, 66, 67 og 68	120 000 »
Dieselmotorvogner:	
Type 86, 87 og 91	80 000 km
» 88	120 000 »

1.2.2. Person-, og konduktørvogner.

- 4-akslede person-, post- og konduktørvogner av stål skal revideres senest etter at de har kjørt 100 000 km etter revisjon og i alle fall innen 2 år etter revisjon hvis vognen ikke har hatt så langt løp.
- Styre- og mellomvogner av stål eller lettmetall for elektriske motorvogntogsett (lokal-, mellomdistanse- og ekspressvogntogsett), styrevogner for dieselmotorvogner og mellomvogner for dieselekspressvogntogsett skal revideres etter det samme km-løp som gjelder for vedkommende motorvogntype og senest innen 2 år etter revisjon hvis det angitte løp ikke er nådd.
- Andre 4-akslede person-, post- og konduktørvogner skal revideres senest etter at de har kjørt 80 000 km etter revisjon og i alle fall innen 2 år etter revisjon hvis vognen ikke har hatt så langt løp.

- d. 2-akslede person-, post- og konduktørvogner skal revideres senest etter at de har kjørt 65 000 km etter revisjon.
1. Anvendes vognen i tog med største tillatte kjørehastighet 90 km pr. time eller høyere, skal dog revisjonsfristen i alle tilfelle ikke overstige 1 år.
 2. Anvendes vognen i tog med største tillatte kjørehastighet lavere enn 90 km pr. time, skal dog revisjonsfristen i alle tilfelle ikke overstige 2 år.

Revisjonsterminer for godsvogner.

1.3. For fullstendig revisjon av godsvogner gjelder følgende terminer:

1.3.1. Lukkede godsvogner i fast rute i persontog skal revideres etter kjørte 80 000 km.

Gx-vogner skal revideres etter kjørte 65 000 km.

1.3.2. Følgende vogner skal ha 4 års revisjonsterminer:

- a. Alle vogner med rullelager, unntatt tankvogner litra Q, vogner for sementtransport litra U₄ type 1 og U₅ type 1 og vogner for transport av mel litra U₅ type 2.
- b. Åpne vogner unntatt litra Ø₄ type 1.

1.3.3. Følgende vogner skal ha 3 års revisjonsterminer:

- a. Tankvogner litra Q, sementtransportvogner litra U₄ type 1 og U₅ type 1 og vogner for transport av mel litra U₅ type 2. For tankvogner for klor og svoveldioksyd og for vogner for sement- og meltransport gjelder også bestemmelse om trykkprøve av tank hvert 3. år. Denne trykkprøve blir å foreta samtidig med vogn- teknisk revisjon.
- b. Gfo-vogner som har fått stengt døren mellom konduktørrommet og godsrommet og døren ut mot overgangslem og som bare nyttes som godsvogn. (Disse vogner skal for øvrig ha påskriften: «Brukes bare som godsvogn».)
- c. Øvrige vogner som ikke er nevnt under pkt. 1.3.1, 1.3.2, 1.3.4 og 1.3.5.

1.3.4. Ø₄-vogner type 1 skal ha 2 års revisjonsterminer.

1.3.5. Gfo-vogner skal ha 1 års revisjonsterminer. (Unntak se pkt. 1.3.3 b.)

Om revisjonsterminer for trykkluftbremseutstyr, se pkt. 1.5—1.7.

Oversikt over revisjonsterminer for godsvogner.

Vognlitra	Revisjonsperiode			
	1 år	2 år	3 år	4 år
G G ₁ G ₂ Gf ₂ Gv ₂ Gf ₃			X	
G ₄			X ¹⁾	X ²⁾
Gh ₄				X
G1 ₄			X ¹⁾	X ²⁾
Gp ₄ ³⁾				
G ₅ Gr ₅ Gtk ₅ Gtl ₅				X
Gx ³⁾				
Gfo ₂	X		X ⁴⁾	
H H ₃ Hf ₃ Hv ₃			X	
H ₄ Hf ₄ Hv ₄ Hvf ₄			X ¹⁾	X ²⁾
K ₁ K ₂				X
L ₁ Lg ₁ Lk ₁ L ₂ Lt ₂ L ₃ Lf ₃ Lg ₃ Lk ₃ L ₄ Lt ₄				X
Lo ₃				X
M ₁ Mf ₁ M ₂ Mf ₂ Ms ₃ Msf ₃ MK MK ₃				X
N ₁ N ₂ Nf ₂ NP ₂ N ₃ NP ₃				X
No ₁ No ₂ Nfo ₂ NPo ₃				X
Q ₃ Q ₄			X	
S ₁ Sf ₁ S ₃ Sf ₃			X	
T T ₁ T ₃ Tl ₃ T ₄ Tl ₄ Tl ₅ Tr ₅				X
Tro Trqo To ₁ Tso ₂ To ₃ Tlo ₃ Tso ₃ Tsfo ₃ To ₄				X
Tro ₅ Trqo ₅				X
U ₄ type 1 U ₅ type 1 U ₅ type 2			X	
U ₄ type 2			X ¹⁾	X ²⁾
Zl			X ¹⁾	X ²⁾
Ø ₂ Ø ₃ Ø ₄ type 2 Ø ₄ type 3				X
Ø ₄ type 1 Øf ₄ type 1		X		
Øo ₄				X

¹⁾ Gjelder for vogner med glidelagre. ³⁾ Se pkt. 1.3.1.

²⁾ Gjelder for vogner med rullelagre. ⁴⁾ Se pkt. 1.3.3.

1.3.6. Da bestemmelsene om revisjonsterminer for godsvogner i RIV-reglementet av 1.1. 1963 ikke stemmer helt overens med reglene i pkt. 1.3.1—5 foran, må det for vogner som sendes ut av landet påses at:

- Vogner med SS-merke ikke har gått mer enn 1 år siden siste revisjon.
- Vogner med glidelager ikke har gått mer enn 3 år siden siste revisjon.

Vogner med rullelager som har 4 års revisjonsterminer har tallet 4 påført foran forkortelsen REV i revisjonspåskriften. Vogner med rullelager som ikke har tallet påført, må ikke sendes til utlandet hvis det har gått mer enn 3 år siden siste revisjon.

Om merking av vogner med angivelse av revisjonstermin og dato for siste revisjon, se trykk 420.1 art. 35—36.

1.3.7. Jernbaneforvaltningene har i følge RIV-reglementet anledning til å forlenge revisjonsterminene for godsvogner med 3 måneder.

For NSB's godsvogner skal følgende retningslinjer følges:

- a. Vognene skal besiktiges av en verksmester fra et av Statsbanenes verksteder for rullende materiell. Finner denne at 3 måneders forlengelse av revisjonsterminen kan tillates uten at hensynet til sikkerheten nedsettes, skal vognen forsynes med påskriften + 3M etter den revisjonsdato som allerede er angitt på vognen.
- b. Vogn som har påskriften + 3M etter revisjonsdatoen kan skrives ut til verksted inntil 3 måneder etter den dato den skulle ha vært utskrevet etter reglene i pkt. 1.3.1—1.3.6.
- c. Verkstedene skal sende «Vognkort for godsvogner» til Hovedstyret når en vogn har fått forlenget revisjonsfristen, dette anføres på kortets bakside under merknader.

Om merking av vogner med angivelse av påskrifter som er nevnt ovenfor, se trykk 420.1 art. 35—36.

1.3.8. Da vogner med overskredet revisjonsfrist etter bestemmelsene i RIV-reglementet kan nektes mottatt, må stasjonene ved lastning av godsvogner til utlandet nøye påse at det ikke brukes vogner som kan få overskredet revisjonsfrist før de kommer fram til bestemmelsesstasjonen — se trykk 420.3, «Forskrifter om gjensidig utveksling av godsvogner og lastemidler i internasjonal trafikk».

Revisjonsterminer for trykkluftbremseutstyr.

1.4. *Trykkluftbremseutstyr med innslippte deler i styreventiler (Knorr- og Westinghousebremser, Kk-bremser og Hik-bremser).*

1.4.1. For damplokomotiver gjelder følgende:

- a. Fullstendig revisjon av trykkluftbremseutstyret foretas i forbindelse med hovedrevisjon og større maskinreparasjoner på lokomotivene. Slik revisjon av trykkluftbremseutstyret skal ordinært foretas med ca. 2 års mellomrom, dog minst hvert 3. år.
- b. Mellomrevisjon av trykkluftbremseutstyret (bremseundersøkelse) foretas én gang årlig mellom de fullstendige revisjoner og utføres i forbindelse med ettersyn av stempler og sleider.

1.4.2. For elektriske lokomotiver, elektriske motorvogner, forbrenningsmotorvogner og skinnetraktor er gjelder følgende:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas med høyst 3 års mellomrom og i forbindelse med hovedrevisjon av materiellet.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) foretas i forbindelse med mellomrevisjon av materiellet.

1.4.3. For lokomotiver med forbrenningsmotorer gjelder følgende:

Revisjon av bremseutstyret foretas etter spesielle forskrifter.

1.4.4. For personvogner, post- og konduktørvogner gjelder følgende:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas med høyst 2 års mellomrom i forbindelse med en fullstendig revisjon av vognene.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) foretas senest 1 år etter siste fullstendige revisjon i forbindelse med en fullstendig revisjon av vognene.

1.4.5. For godsvogner gjelder følgende:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas i forbindelse med fullstendig revisjon av vognene.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) foretas midt i revisjonsterminen.

1.5. *Trykkluftbremseutstyr uten innslippte deler i styreventiler.*

(Knorr KE- og Oerlikon ESt-bremser).

1.5.1. For elektriske motorvogner og forbrenningsmotorvogner gjelder følgende:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas med høyst 3 års mellomrom og i forbindelse med hovedrevisjon av vognene.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) sløyfes.

1.5.2. For personvogner, post- og konduktørvogner gjelder følgende:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas med høyst 2 års mellomrom og i forbindelse med fullstendig revisjon av vognene.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) sløyfes.

1.5.3. For godsvogner gjelder følgende:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas i forbindelse med hovedrevisjon av vognene.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) sløyfes.

1.6. Tabell over bremseredisjonsterminer for rullende materiell
med trykkluftbremseutstyr.

	Trykkluftbremseutstyr med innslippte deler: Knorr—Westinghouse—KK— Hik m. fl.		Trykkluftbremse- utstyr uten innslippte deler: Knorr KE— Oerlikon Est.
	Fullst. rev. foretas:	Mellomrev. foretas:	Fullst. rev. foretas:
Damplokomotiver	Med 2 års, høyst 3 års mellomrom og i forb. med HR eller MR.	1 gang årlig	
Elektr. lokomotiver	Med høyst 3 års mellomrom og i forb. med HR.	Ved MR.	
El. motorvogner, forbrenningsmotorvogner og skinnetraktorer	— » —	— » —	Med høyst 3 års mellomrom og i forbindelse med HR.
Diesellokomotiver	Spesielle forskrifter	Spesielle forskrifter	
Person-, post- og konduktørvogner	Med høyst 2 års mellomrom og i forb. med fullst. revisjon av vg.	Ved vognrevisjon — senest 1 år etter fullst. rev.	Med høyst 2 års mellomrom og i forb. med fullst. revisjon av vg.
Alle godsvogner med rullelager, unntatt litra Q U ₄ type 1 og U ₅ type 1 og 2. Åpne vogner, unntatt litra Ø ₄ type 1	Med høyst 4 års mellomrom og i forb. med fullst. rev. av vg.	Senest 2 år etter fullst. rev.	Med høyst 4 års mellomrom og i forb. med fullst. rev. av vg.
Øvrige godsvogner, unntatt litra Ø ₄ type 1	Med høyst 3 års mellomrom og i forb. med fullst. revisjon av vg.	Ved vognrevisjon — senest 1½ år etter fullst. rev.	Med høyst 3 års mellomrom og i forb. med fullst. revisjon av vg.
Litra Ø ₄ type 1	Med høyst 2 års mellomrom og i forb. med fullst. revisjon av vg.	Senest 1 år etter fullst. rev.	Med høyst 2 års mellomrom og i forb. med fullst. revisjon av vg.

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

2.1. *Innsending av skadde personvogner til verksted.*

2.1.1. Oppdages det skader eller mangler ved en vogn slik at den må settes ut eller holdes tilbake, skal vognvisitør straks tilkalles. Hvis det er mulig, foretar han — eller en annen godkjent tjenestemann — reparasjonen på stedet før vognen sendes videre.

Er reparasjonen så vidt omfattende at vognen av den grunn må stå på stasjonen en tid, skal vognvisitør forsyne den med tydelig påskrift:

«Må ikke brukes».

Påskriften gjøres med kritt o.l. og skal anbringes på begge sider av vognen. (Den må ikke skrives på den lakkerte teak- eller stålkledning på person-, post- og reisegodsvogner.) Vognvisitøren skal dessuten gi stasjonspersonalet underretning om forholdet. Når skaden er reparert eller mangelen utbedret, må han sørge for at påskriften fjernes og at stasjonspersonalet underrettes om dette.

2.1.2. Hvis skadet vogn ikke kan repareres på stedet, skal vognvisitør eller annen godkjent tjenestemann utskrive den til verksted. Det samme gjelder vogner som må tas inn til revisjon fordi revisjonsfristen er — eller snart vil bli — overskredet. I slike tilfelle skal vognen merkes på hver side slik:

a) En grønne lapp, blankett 874 — se bilag nr. 12 — hvis vognen er i slik tilstand at den kan fortsette til sitt bestemmelsessted eller kan nyttes til stasjoner som ligger i retning mot det verksted som den skrives ut til.

Vogner som merkes med disse grønne lapper, skal skrives ut til det vognverksted som ligger nærmest den stasjon hvortil vognen er — eller blir — kjørt.

b) En rød lapp, blankett 875, hvis vognen er i slik tilstand at den må sendes tom til verksted.

Vogner som merkes med rød lapp, skal alltid skrives ut til nærmeste verksted.

Merkelappene må ikke plasseres på den lakkerte teak- eller stålkledning på person-, post- og reisegodsvogner.

Blankett 874 og 875 utleveres vognvisitørene i perforerte hefter, innrettet for gjennomskrift. Sidene er nummerert slik at de to lapper som nyttes på samme vogn, alltid har samme nummer. Vognvisitøren skal straks sende den ene gjenpart til det verksted hvor vognen skal repareres eller revideres, slik at det der kan kontrolleres at vognen i

1



2



1



2



405.1

Trykk nr. 405.1

Tjenesteskriver utgitt av Norges Statsbaner
Hovedstyret



Fellesforskrifter
for stasjons-, tog- og linjetjenesten

2. utgave

Rettelsesblad nr. 2.

Mai 1966.

Ved dette rettelsesblad oppheves S-sirk. nr. 128, 401 og 553.

Følgende rettelser foretas :

- I art. 15 pkt. 1.3 rettes i siste linje tallet «8» til «7».
- » » 156 » 2.1 » » overskriften «personvogner» til «vogner».
 - » » 415 » 1.1 » » 4. linje «art. 42» til «art. 47».
 - » » 416 » 1.7 » » oversikten over opplagstasjoner «Ganddal» til «Stavanger».
 - » » 441 » 1.1 » » siste linje «på plansjene I og II» til «(bilagene 1, 2 og 3)».
 - » » 451 » 1.6 » » første og siste linje «trykk 412 pkt. 29» til «trykk 412 art. 66».
 - » » 455 » 1.6 » » 3. linje «trykk 412 pkt. 29» til «trykk 412 art. 66».

Innholdsfortegnelsen og sidene merket 23-26/26-39, 39-40/40, 40/40-41, 41/42, 42-45/46-51, 66-72/72, 72-89/90-101, 102-110/111-114, 121-129/130-131, 132-136/136-138, 156 (pkt. 1.2.2-1.3.5)/156 (pkt. 1.3.5-1.3.6), 156 (pkt. 2.4.1-2.5.4)/156 (pkt. 2.5.4-2.6.1), 156 (pkt. 2.7.1-2.8.2)/156 (pkt. 2.8.3-2.9.1), 156-162/162, 162 (pkt. 1.12-1.22)/162 (pkt. 1.23-1.26), 162/163, 164 (pkt. 1.1-2.2.1)/164 (pkt. 2.2.1-2.4.1), 164 (pkt. 2.4.1-2.6.1)/164 (pkt. 2.7.1-2.10.1), 164-165/165-167, 167-169/170-179, 180/180-181, 227-245/246-249, 249/250-257, 257-298/299-302, 419-430/-, 431-432/433, 433-434/434-435, 435-436/436-438 og 473/-

tas ut og erstattes med vedlagte nye innholdsfortegnelse og sidene merket 23-26/26-30, 31-39/39, 40/40, 40/40-41, 41/42, 42-43/44-45, 46-50/51, 66-72/72, 72-75/76-89, 90-96/97-101, 102-110/111-114, 121-129/130, 130/130-135, 136-137/137-138, 156 (pkt. 1.2.2-1.3.5)/156 (pkt. 1.3.5-1.3.6), 156 (pkt. 2.4.1-2.5.4)/156 (pkt. 2.5.4-2.5.6), 156 (pkt. 2.6.1-2.7.2)/156 (pkt. 2.8.1-2.8.4), 156/156-159, 160-162/162, 162/163, 164 (pkt. 1.1-2.2.1)/164 (pkt. 2.2.1-2.4.1), 164 (pkt. 2.4.1-2.6.1)/164 (pkt. 2.6.1-2.10.1), 164/165, 166-167/167-168, 169-170/171-179, 180/180, 180/180-181, 227-245/246-249, 249/250-252, 253-257/257, 258-290/291-302, 419-421/422-423, 424/424, 424-429/430, 430-431/432-434, 435-436/437-438, 473-474/474 og 474/474.

INNHold

Sikkerhetsforskrifter.

Alminnelige bestemmelser.

	Art. nr.
Hva det forstås med stasjonsgrense, innkjørsignalsted og stasjonsområde	7
Hva det forstås med linjeblokk, blokkpost og blokkstasjon	8
Hva det forstås med sporveksel, sentralstilt, håndstilt, sikret, tunge-sikret, forriglet, kontrollåst og låst sporveksel	15
Hva det forstås med sporsperre	16
Hva det forstås med rullende materiell	17
Hva det forstås med lokomotiv	18
Hva det forstås med togleder, togekspeditør, togfører og lokomotiv-fører	23
Hva det forstås med togvei og togspor	26
Togroute er en ordre	39
Ordre om toggangen	40
Hva en rute i ruteboka skal inneholde	41
Hva det forstås med kryssing og forbikjøring. Angivelse av kryssing og forbikjøring i ruter	42
Hva en rute i rutesirkulære eller ekstratogroute skal inneholde ...	44
Hva en telegrafisk rute skal inneholde	45
Tog uten rute. Kjoreseddel	49
Middelmerke	51
Master og andre faste gjenstander i nærheten av spor	54
Tjenestemenn i sikkerhetstjenesten	60

Bestemmelser vedrørende linjen og linjetjenesten.

Sidespor på linjen. Låsing av sporveksler m. v.	72
Veiovergang i banens plan	73
Ujevnheter ved skinnegangen og andre forhold som gjør det nødven-dig å sette ned kjørehastigheten	76

Bestemmelser vedrørende stasjon og stasjonstjenesten.

Togekspeditørtjenesten	95
Stasjonsmesterens ansvar for tjenestens utførelse	96
Daglig inspeksjon av stasjonsområdet. Ansvar for stasjonens spor, sporveksler og sikkerhetsanordninger	97
Avsperring eller bevoktning av spor på stasjon	102
Bruk av togspor	103
Togoppgave	104
Skifting i togspor på stasjon	111
Innkjørsignal	113
Frankjøring av tog forbi middel under innkjøring på stasjon	114
Innkjørsignal og utkjørsignal fra fast signalapparat	115
Togekspeditørens nærvær på plattform eller ved innkjørsporveksel ..	118
Hva som må iakttas før tog sendes	120
Kjøring av tog før rutetid	121

Avgangsortre til togføreren. Signalering for passering og for stopp	122
Ekspedisjon av tog ved stoppested	123
Stasjon og togmeldinger	130
Midlertidig togmeldingstasjon på sted som ikke har kryssingspor	132
Forandring av kryssing	136
Endringer i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning	137
Om kjøring av ekstratog	138
Kjøring av hjelpelokomotiv og kiptog	139
Fullmakt for stasjon til å iverksette kjøring (innstilling) av hjelpe-lokomotiv, løselokomotiv og kiptog	140

Bestemmelser vedrørende tog og tog-tjenesten.

Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne	156
Bemannning av lokomotiv	162
Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn	163
Togfører	164
Togføreren ansvar for og befaling over toget	165
Lokomotivføreren ansvar for togets regelmessige gang	166
Ansvar for og hvem som skal utføre koplingen	167
Konferanseplikt	168
Avgangssignal	170
Kjørehastighet	174
Skyving av vogner i tog	180
Flere lokomotiver i ett tog	181
Når tog hurtigst mulig skal stoppes	182
Når tog må sette igjen vogner på linjen	185

Signalforskrifter.

Linje- og stasjonssignaler.

Signal 3 «Innkjør»	226
Signal 3 «Passér»	227
Signal 5 «Avgang»	229
Hovedsignaler	246
Blokksignal	249
Forsignal for innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og blokksignal	251
Enkelt innkjørsignalapparat	252
Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand	257
Sikring av togvei på stasjon med sikringsanlegg som er strømløst	258
Hastighetssignaler	290
Orienteringsstolper	299

Togsignaler.

Ekstratogsignaler	316
-------------------	-----

Fellesbestemmelser.

Sikkerhetstjeneste og toggang.

Sikkerhetsforanstaltninger ved arbeid under eller mellom vogner	401
Sikring av personalet på linjen	402
Beregning av godstogenes lengde	403
Trapper for på- og avstigning utenfor plattform	404

Tjenesteforhold og ordensregler.

Salg av øl og vin til tjenestemenn i uniform	411
Ajourføring av bøker m. m.	412
Rutebok for Norge	413
Drikkepenger	414
Telefonering over jernbanens linjer	415
Hittegoods	416
Adgang til NSB's områder. Adgangskort	417
Ro og orden innen jernbanens område	418
Fotografering av bruer, tunneler, sporarrangementer m. m.	419

**Bestemmelser om rullende materiells utstyr
og behandling m. v.****Alminnelige bestemmelser.**

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

Benevning og framføring av spesialmateriell.

Fortegnelse	424
Baneavdelingens arbeidsmaskiner	425
Lastetraktorer	430
Automatiske svillepakkmaskiner	431
Sporbaksemaskiner	432
Ballastvibratormaskin	433
Ballastfordeler	434
Svillereguleringsmaskin	436
Sporkontrollvogn	437
Elektrifiseringsanleggenes kompressortralle	438

Merker og påskrifter på rullende materiell.

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

Framføring av uvirksomme lokomotiver trukket i tog.

Fellesbestemmelser	451
Spesielle bestemmelser for damplokomotiver	452
Spesielle bestemmelser for elektriske lokomotiver	453
Spesielle bestemmelser for diesellokomotiver av type Di 3	454
Spesielle bestemmelser for diesellokomotiver av type Di 2	455

Diverse bestemmelser om det rullende materiell.

Utsetting av forsterkningsvogner i persontog	461
Skilting av 1. kl. vogner når de nyttes som 2. kl.	462
Regler for bruk av bar ild (tinefakkell m. v.) for tining av frosne rør m. v. på rullende materiell	463

Spesielle instruksjer og overenskomster.

Instruks for ekstrapersonale som for en kortere tid utfører snøryddingsarbeid m. v. på baner med elektrisk drift	471
Instruks for behandling og bruk av natriumklorat som ugrasgift ..	472
Instruks for arbeidslag tilhørende entreprenørfirmaer ved arbeid langs jernbanelinjen	473
Instruks for behandling og bruk av kjemiske brannsløkningsapparater	474

3—4. Togtjenesten.

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

24—25. (Reservennummer.)

26. Hva det forstås med togvei og togspor.

Nummerering av spor.

1.1. Spor på stasjoner og stoppesteder skal nummereres. Hvis det finnes hensiktsmessig, nummereres også spor på holdeplasser og andre sporområder utenom stasjon/stoppested. For så vidt ikke nummereringen fastsettes av Hovedstyret, foretas den av distriktsjefen.

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

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

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

Ved nummerering av spor anvendes som regel arabiske tall.

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

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

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

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

27—30. (Reservennummer.)

31—38. (Reservennummer.)

39. Togrute er en ordre.

1.1. Det er av den største betydning for jernbanens renommé, dens økonomi og dens videre utvikling at alle muligheter for en rask framføring av så vel person- som godstog utnyttes.

En av de første betingelser for dette er at de oppsatte ruter overholdes uten forsinkelser. Dette er av grunnleggende betydning for jernbanedriften som har til oppgave å avvikle den samlede trafikk planmessig. En forsinkelse vil som regel forplante seg til de kryssende, forbikjørende og korresponderende tog.

1.2. Presisjon i toggangen avhenger av samtlige personalgruppers innsats: Verkstedets arbeidsytelse, nøyaktighet og grundighet i arbeidet med tilsyn og puss av lokomotiver, linjens vedlikeholdsstandard osv. har f.eks. betydning for resultatet. De tjenestegrupper hvis arbeid tydeligst trer fram som bestemmende faktor, er imidlertid lokomotiv-, konduktør- og stasjonspersonalet. Ansvarer ligger i første rekke på stasjons- og konduktørpersonalet så lenge toget står på en stasjon. Lokomotivpersonalet har ansvaret for togets kjøring mellom stasjonene, og må bl. a. være oppmerksom på den mulighet de har for å hindre forsinkelser i å oppstå ved å nytte ut tillatelsen til å komme til eller passere stasjoner og stoppesteder inntil 2 min. før rutetid — se trykk 401 § 121.

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

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

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

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

1.4. For stasjonene og konduktørpersonalet gjelder at arbeid som kan utføres før toget kommer til en stasjon, må være unnagjort — papirer må være klare, gods opplastet på tralle og kjørt ut på sin plass på plattformen osv. — og all av- og opplasting må foregå hurtigst mulig. Under kryssing bør togekspeditøren benytte seg av den tillatelse han har til å ekspedere ankomst- og avgangsmeldinger før togene er kommet inn på stasjonen (se trykk 404.1 art. 3.9—3.10).

40. Ordre om toggangen.

1. Alminnelige bestemmelser.

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

Merk :

På strekning med virksom linjeblokk skal ordre om innstilling av tog og kjøring av ekstratog etter pkt. 5.2, 6.1 og 7.1 fordeles til togbetjeningen i det tog ordren gjelder for. Fordeling til togbetjeningen i andre tog foretas bare hvis ordren vedrører vedkommende tog på strekning uten virksom linjeblokk.

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

1.2. Med fordelingssteder forstås tjenestesteder som viderefordeler ordrene til de enkelte tjenestemenn og som erkjenner direkte til distriktsjefen.

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

Ansvarshavende ved stasjonene skal foruten til eget stasjonspersonale også fordele ordrene til personalet ved underlagte tjenestesteder (f. eks. stoppesteder), til det linjepersonale samt til grind-, bru- og tunnelvakter som er underlagt stasjonen, til andre spesielle vaktposter på linjen og for øvrig til annet personale som distriktsjefen måtte bestemme. (Om underretningsstasjonenes fordeling vises til pkt. 1.5.)

Banemestrene er ansvarlig for at det settes opp en fortegnelse over hvilke stasjoner de enkelte linjeavdelinger er underlagt med hensyn til ordrefordeling. Linjepersonalet bør så vidt mulig til en hver tid holde vedkommende stasjon underrettet om hvor de oppholder seg.

Fordelingsstedene skal være spesielt oppmerksom på at tjenestemenn som har vært fraværende fra tjenesten p. g. a. permisjon, syk-

dom e. l., blir tildelt gjeldende ordrer som er sendt ut under vedkommendes fravær.

1.3. Med **konduktørstasjon** forstås et fordelingssted hvor konduktørpersonale er stasjonert og tildeles ordrer. Ansvarlig for disse fordelingsstedene er vedkommende stasjonsmester.

1.4. Med **lokomotivstasjon** forstås et fordelingssted hvor lokomotivpersonale er stasjonert og tildeles ordrer. Ansvarlig for slike fordelingssteder er stasjonsmester, lokomotivmester eller lokomotivformann.

1.5. Med **underretningsstasjon** forstås et fordelingssted som skal viderefordre en ordre til annet personale enn det som er stasjonert ved eller er underlagt stedet — (se pkt. 1.2 tredje passus) — eksempelvis til togbetjening. Distriktsjefen bestemmer hvilke stasjoner som skal være underretningsstasjoner enten ved adresseangivelse i vedk. ordre eller ved særskilt stående ordre — f. eks. for banemester, elektromester o. l.

Togekspeditør ved underretningsstasjon for tog er ansvarlig for at ordren blir viderefordelt togbetjeningen snarest mulig, men ikke før ved fram møte til tjeneste i vedkommende tog. Togekspeditøren må ikke la toget kjøre før han har forvissnet seg om at togbetjeningen er tildelt ordren og har gitt erkjennelse for denne.

Banemestrene må underrettes om kjøring og innstilling av ekstratog slik som for det øvrige linjepersonale bestemt. Den stasjon som banemesteren er stasjonert ved har ansvaret for dette, og er også underretningsstasjon for banemesterens stedfortreder, hvis ikke distriktsjefen bestemmer noe annet.

Ordre om kjøring og innstilling av tog på banemesterstrekningen skal tilstilles banemesterens underretningsstasjon selv om ordren for øvrig ikke vedkommer denne.

Banemester skal hver dag når tjenesten tiltres eller så snart det lar seg gjøre, og for øvrig når det er mulig for ham eller så ofte som distriktsjefen bestemmer, undersøke på vedkommende fordelingssted om det foreligger ordrer om kjøring av ekstratog m. v. og i så fall kvittere for mottakelsen av disse.

Banemesterstrekningene skal være bekjentgjort for vedkommende personale og distriktsjefen skal treffe en ordning slik at disse underretningsstasjonene blir holdt underrettet om hvem som til en hver tid tjenstgjør som banemester.

Banemesteren skal holde underretningsstasjonen informert om

12.7. Ruten som er satt opp for kongelig ekstratog, skal sendes ut som ekstratogrute (eventuelt rutesirkulære), og er for øvrig underlagt de vanlige regler som gjelder for avfattelse, utsending, erkjennelse og viderefordeling av disse, se trykk 401 § 40 og pkt. 4 og 5 i denne artikkel. Distriktsjefen skal dessuten sende ruten til Hovedstyret, til vedkommende rekvirent, til hoffets vedkommende samt til politimestrene i de byer og de landdistrikter som ligger i togets rute.

12.8. Distriktsjefen eller en annen overordnet tjenestemann ved distriktsadministrasjonen skal følge med kongelig ekstratog og ha befaling over dette.

For øvrig skal distriktsjefen bestemme hvilke andre tjenestemenn som skal følge med kongelig ekstratog.

Ekstratoget skal være utstyrt med togtelefonapparat (se trykk 427 «Hjelpetjenesten ved driftsuhell» del III).

12.9. Alle stasjoner på vedkommende strekning skal være betjent når kongelig ekstratog kjøres.

Stasjonsmesteren skal så vidt mulig selv utføre togekspeditørtjenesten. Visitasjon av stasjonens togspor og sporveksler skal foretas før ekstratoget kjøres. På fjernstyrt strekning foretas denne visitasjon av linjevisitøren i forbindelse med visitasjon av linjen (se pkt. 12.10).

På alle stasjoner i ekstratogets rute skal det flagges ved dagslys.

På ekstratogets utgangs- og bestemmelsesstasjon og ved mellomstasjoner hvor ekstratoget stopper, skal togekspeditør og den øvrige betjening som har plattformtjeneste være iført sine beste uniformer. Det samme gjelder ekstratogets konduktører. Togekspeditøren og ekstratogets konduktører skal dessuten ha hvite hansker eller hvite fingervanter.

Konduktørene skal utenpå sin uniform bære de reglementerte urvesker.

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

Distriktsjefen kan, om han finner det nødvendig, dele opp de ordinære bevoktningsstrekninger i kortere visitasjonsstrekninger.

Angående visitasjon av spor og sporveksler på stasjoner på fjernstyrt strekning vises til pkt. 12.9.

12.11. Framføres kongelig ekstratog med damplokomotiv, skal det alltid nyttes 2 lokomotiver. Så vidt mulig bør denne regel også følges når toget framføres med elektrisk lokomotiv eller diesellokomotiv.

I alminnelighet skal togvekten ikke være større enn at hvert av lokomotivene kan framføre toget etter ruten.

Denne bestemmelse gjelder også ved Kongelige personers offisielle reiser i andre tog.

Distriktsjefen bestemmer for hvert enkelt tilfelle hvilke stasjoner som skal holde reservelokomotiv i beredskap.

12.12. Hvis det rullende materiell i den nærmest foregående tid ikke har vært benyttet i trafikk, skal det være prøvekjørt før det brukes i ekstraslaget.

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

12.13. For kongelig ekstraslag skal alle forsinkelser — uansett størrelse — meldes til togledelsen (se trykk 404.1 art. 9.6).

12.14. Skal personer tilhørende kongehuset reise med ordinært tog, bør en overordnet tjenestemann ved distriktsadministrasjonen følge med toget. Stasjonene skal flagge ved dagslys.

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

41. Hva en rute i ruteboka skal inneholde.

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

I innledningen til togenes ruter:

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

I togenes ruter:

- Dobbeltsporet bane skal angis med 2 loddrette parallelle streker til venstre for navnene på stasjonene/stoppestedene.
- Stasjoner skal trykkes med vanlig skrift og blokkposter (bp) med kursiv skrift til venstre i vedkommende rubrikk, mens stoppesteder (og i tilfelle holdeplasser) som toget stopper ved skal trykkes med kursiv skrift til høyre i rubrikken.
Stjerne etter stasjonsnavnet betegner at alle togspor på stasjonen er sikret mot innkjøring i besatt spor.

- c) Streknings med fjernstyring skal angis ved en tykk loddrett bølgestrekk, streknings med automatisk linjeblokk ved en tykk ubrudt loddrett strekk og streknings med håndbetjent linjeblokk ved en tykk stipledd loddrett strekk til høyre for navnene på stasjonene/stoppstedene.
- d) Hovedsignal skal angis ved Ⓚ (signal 21) eller Ⓛ (signal 22) som betegner det signalbilde som hovedsignal ordinært skal vise for toget ved inn-, henholdsvis utkjøring på stasjon eller ved blokkpost. Enkelt innkjørsignalapparat skal angis ved o.
- e) I rubrikken for «opphold» skal eventuelt brukes følgende tegn:
- ▲ = stasjonen/stoppstedet er ikke betjent.
 - △ = stasjonen/stoppstedet er ikke betjent helligdager.
 - ▽ = stasjonen/stoppstedet er ikke betjent hverdager.
 - = fast stopp med kortvarig opphold, høyst 1 min. Tid for opphold er regnet med i ordinær kjøretid.
 - = behovsopphold for kryssing/forbikjøring. Er behovet bortfalt, skal toget passere stasjonen hvis det er klart for passering under iakttakelse av de vanlige bestemmelser for passerende tog.
 - = stopper på signal.
 - a ● = stopper på signal for avstigning.
 - p = stopper på signal for påstigning.
 - a ● p = stopper på signal for av- og påstigning.
 - × = stopper om det trengs for av- og påstigning.
 - a × = stopper om det trengs for avstigning.
 - × p = stopper om det trengs for påstigning.

Merk:

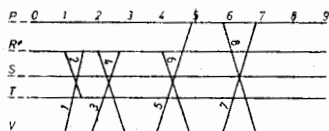
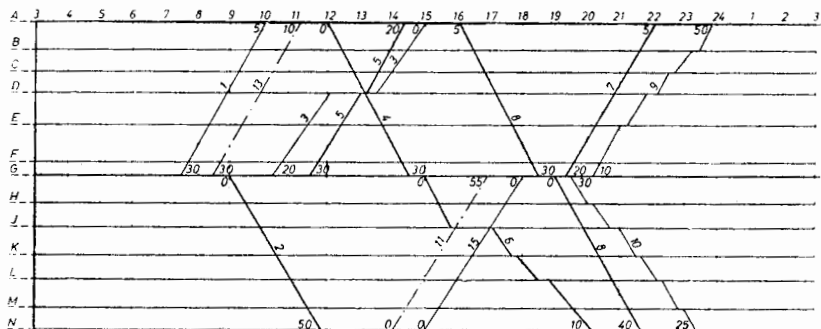
Tegnet ● skal nyttes i forbindelse med betjente stasjoner/stoppsteder. Tegnet × skal først og fremst nyttes for holdeplasser og dessuten for stasjoner og stoppesteder der betjening ikke er til stede til vedkommende tog. For persontog bør i tilfelle tegnet ■ helst brukes ved ubetjente stasjoner og stoppesteder.

- f) Time tallet skal bare angis når det gås over til ny time. Time-tall skal likevel alltid anføres ved togs utgangs- og endestasjon. Hvis ruten for et tog strekker seg over 2 eller flere sider, skal time tallet alltid føres opp for første stasjon/stoppsted på hver side.

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

Angivelse av kryssing og forbikjøring.

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



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

Kryssing:

- For tog 1 angis kryssing med tog 4 i A.
- For tog 13 angis kryssing med tog 4 i A.
- For tog 4 angis kryssing med togene 1 og 13 i A og togene 3 og 5 i D.
- For tog 3 angis kryssing med tog 4 i D og tog 8 i A.
- For tog 5 angis kryssing med tog 4 i D og tog 8 i A.
- For tog 8 angis kryssing med togene 5 og 3 i A og togene 7 og 15 i G.
- For tog 7 angis kryssing med tog 8 i G.
- For tog 9 angis ingen kryssing.
- For tog 2 angis ingen kryssing.
- For tog 6 angis kryssing med togene 11 og 15 i J.
- For tog 11 angis kryssing med tog 6 i J.

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

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

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

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

Angivelse av kryssing på forgrenings-
stasjoner.

2.3. I forbindelse med angivelse av kryssing i ruter, betraktes forgreningsstasjon som utgangsstasjon henholdsvis endestasjon for de tog som kjører inn på henholdsvis ut fra felles blokkstrekning på forgreningsstasjonen.

43. (Reservennummer.)

44. Hva en rute i rutesirkulære eller ekstratogroute skal inneholde.

1.1. For å angi enkelte av de opplysninger som en rute i rutesirkulære eller ekstratogroute skal inneholde, kan eventuelt benyttes enkelte av de forkortelser og tegn som er foreskrevet i art. 41.

I slike ordrer skal timetallet angis i forbindelse med alle stasjoner.

For ekstratog som kjøres natten over 2 datoer, skal i slike ruter dato angis til høyre for første klokkeslettangivelse (første stasjon). Den nye dato skal på samme måte angis ut for første klokkeslettangivelse (stasjon) som tilhører denne dato.

I rutesirkulærer og ekstratogruter om militærtransporter bør ikke tas med mer enn det som er nødvendig å vite for alle som mottar disse ordrer. For transporter som går gjennom flere distrikter, bør hvert distrikt ikke ta med utgangsstasjon og endestasjon i annet distrikt, men bare overgangsstationene og navnet på det distrikt eller den bane som transporten kommer fra eller går til. Styrketallene tas ikke med i ordrene (rutene) og heller ikke den militære avdelings navn eller rekvirerende avdeling. Disse opplysninger gis bare til de stasjoner og personer som må kjenne dem.

For øvrig skal alle disposisjoner av jernbanemateriell for militæretaten betraktes som fortrolige og må ikke omtales for uvedkommende.

45. Hva en telegrafisk rute skal inneholde.

1.1. Når et ekstratog, som kjøres etter telegrafisk rute, kjøres istedenfor et tog som (f. eks. på grunn av forsinkelse) innstilles og dette angis i ordren, skal ekstratoget stoppe («fast» eller «på signal») ved eller passere stasjonene (stoppesteder og holdeplasser) i samme utstrekning som ruten for det innstilte tog angir, hvis det ikke gis ordre om at det skal forholdes på annen måte.

46—48. (Reservennummer.)

49. Tog uten rute. Kjøreseddel.

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

50. (Reservennummer.)

51. Middelmerke.

1.1. Middelmerket er vanligvis utført som et 50 cm lyserødt (sinoberfarget) felt malt utvendig på begge naboskinner i de to kryssende eller møtende spor. Feltet skal i sin helhet ligge innenfor middel. I stedet for denne utførelse kan det tillates brukt en 20 cm lang aluminiumsplate malt med lysreflekterende stoff og festet til skinnesteget med 2 skruer. Platen må være så bred at den går ned langs skinnesteget og utover langs skinnefoten.

1.2. For fastsettelse av middel gjelder etterfølgende bestemmelser i denne artikkel. Om profiler for minste tverrsnitt og om laste- og konstruksjonsprofil, se trykk 402 §§ 35—39.

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

Ligger det ene spor i rettløp og det annet i kurve ved middel og uten overhøyde, vil det i alminnelighet være nødvendig å ha følgende sporavstand i middel:

Ved kurver med	R = 135—200 m,	sporavstand	4,2 m
»	»	»	R = 201—400 »
»	»	»	R = over 400 »

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

Bestemmelser vedrørende linjen og linjetjenesten.

66—71. (Reservennummer.)

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

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

Når det er nødvendig å utføre tilsyn med kontrollåser, sporsperrer m. v. ved sidespor på linjen utenfor den tid skifting ved sidesporet allikevel forgår, kan vedkommende stasjon mot kvittering utlevere kontrollåsnøkkelen til linjetjenestemann godkjent til å utføre sikkerhetstjeneste. Er sidesporet sikret med A-lås følges bestemmelsene i trykk 405.2 art. 67—69 med hensyn til frigiving og sperring av kontrollåsnøkkelen. I togmeldingsboka noteres klokkeslett når nøkkelen leveres ut, eventuelt frigis, og når den leveres tilbake, eventuelt sperres, og kontrollmiddel skal plasseres på togmeldingsapparatet (se trykk 404.1).

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

Tilsynet (vedlikeholdsarbeidet) skal om mulig utføres mellom togene slik at kontrollåsnøkkelen kan være levert tilbake, eventuelt sperret, før tog kjører ut på blokkstrekningen. Hvis ikke, skal det forholdes i samsvar med trykk 401 § 77. Viser ikke signal 4 «Klar linje», skal togets kjørehastighet over sporvekselen settes ned til 30 km pr. time.

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

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

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

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

Henvendelser til sidesporeieren (tomteleieren) om brudd på de kontraktmessige forpliktelser, skal som regel gjøres av vedkommende stasjonsmester eller banemester. I alvorligere tilfelle og i gjentakelsestilfelle, samt når stasjonsmesterens (banemesterens) henvendelse ikke tas til følge, skal forholdet innberettes til distriktsjefen.

1.4. Faste anlegg og opplag må ikke uten jernbanens tillatelse plasseres nærmere spor enn 2,5 m fra nærmeste skinne (målt vannrett). Faste innretninger må ikke anlegges over eller under sporet uten jernbanens tillatelse.

Overganger for kjøretrafikk må ikke anlegges uten i samråd med jernbanen. Hvis det trengs særlige vakthold f.eks. av ferdsesteder over sporet og det ikke foreligger særlig avtale om det, må sidesporeieren besørge og bekoste dette.

1.5. Sidesporeieren må sørge for at sporet i tide er klart for skifting. Kjøretøyer og løse gjenstander må være fjernet fra sporet og ikke være plassert nærmere dette enn 2,5 m fra nærmeste skinne (målt vannrett) hvis ikke jernbanens vedkommende har tillatt det. Av- og pålasting eller annet arbeid som det kan være farlig å utføre under skiftingen eller som kan være til hinder for denne, må ikke utføres mens skiftingen pågår.

1.6. Sidesporeieren er ansvarlig for skade som jernbanemateriellet måtte tilføye kjøretøyer og løse gjenstander som uten jernbanens samtykke står i sidesporet eller er plassert for nær dette.

For øvrig påhviler det sporeieren å dekke mulig ansvar for skade

som oppstår under bruk av sporet i den utstrekning skaden ikke skyldes feil av jernbanen eller dens tjenestemenn.

1.7. De foran omtalte sikkerhetsbestemmelser kan også gjøres gjeldende for eldre sidespor selv om kontrakten er opprettet før den nåværende blankett 801 ble innført — hvis ikke annet skulle være spesielt bestemt. (Hjemmel for dette har man i de eldre kontrakter som sier at sidesporet må brukes på den måte som jernbanen til en hver tid bestemmer.)

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

2.1. Kontrollåsnøklene til sporsperren (den avledende sporveksel) skal i alminnelighet oppbevares i samlelås for A-, B- eller D-lås. Om regler for A-låsens bruk og virkemåte, se trykk 405.2 art. 67—69 og S-sirk. 236.

Om regler for B- og D-låsenes bruk og virkemåte, se trykk 405.2 art. 60—66 og S-sirk. 191.

På stasjoner med komplett sikringsanlegg kan kontrollåsnøkkelen til sidespor på linjen oppbevares i stillerapparatet (stillverket), og settes i avhengighet til stasjonens signaler. Er strekningen utstyrt med linjeblokk, kan kontrollåsnøkkelen også settes i avhengighet til denne.

Om skifting ved sidespor på linjen, se trykk 405.2.

73. Veiovergang i banens plan.

1.1. Etter distriktsjefens nærmere bestemmelse (merknaad i tog-ruten eller ved særskilt ordre) kan vakthold ved planovergang som normalt bevoktes (herunder planovergang som p. g. a. feil ikke kan sperres automatisk), sløyfes på følgende vilkår:

- a. Toget skal være luftbremset.
- b. Toget skal stoppe foran planovergangen. Lokomotivføreren forvisser seg om at ingen veitrafikk hindrer kjøringen, hvoretter toget med liten hastighet (høyst 10 km pr. time) passerer overgangen.
- c. Ordningen iverksettes bare for bestemte planoverganger hvor trafikken ikke er nevneverdig stor ved de tider vedkommende tog kjører. Disse planoverganger skal være utstyrt med «Andreas-kors», og orienterings signaler skal være satt opp.
- d. Det skal gå fram av fortegnelsen i driftshåndboka hvilke planoverganger denne ordning normalt kan bli gjort gjeldende for.

74—75. (Reservennummer.)

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

1.1. Hvis egnet signal 69a «Midlertidig kjørehastighet» ikke finnes på stedet, kan signal 2 «Varsom» og signal 4a «Klar linje» midlertidig settes opp som bestemt i trykk 401 § 237.

Signal 2a «Varsom» og signal 4a «Klar linje» kan ikke nyttes i de tilfelle kjørehastigheten skal være lavere enn 30 km pr. time.

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

1.2. Midlertidige hastighetssignaler og varsomsignaler skal fjernes så snart årsaken til hastighetsnedsettelsen er falt bort.

77—89. (Reservennummer.)

Bestemmelser vedrørende stasjon og stasjonstjenesten.

90—94. (Reservennummer.)

95. Togekspeditørtjenesten.

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

1.2. Telegrafister bør i den første tid etter bestått eksamen ved Jernbaneskolen, så vidt mulig gis anledning til å tjenstgjøre under ledelse av erfarne togekspeditører. Det er viktig at de får den nødvendige innføring i praktisk sikkerhetstjeneste inne og ute på stasjonen før de selv settes til selvstendig togekspeditørtjeneste.

96. Stasjonsmesterens ansvar for tjenestens utførelse.

Det vises til art. 60 pkt. 3.1—3.4.

97—101

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

Visitasjon av kontrollåste sporveksler.

1.1. Det har vist seg at kontrollåser som stenger sporvekselens fraliggende tunge med skyverigel (E-låser) undertiden har sviktet når skinnen som låsen er festet til blir utsatt for sterke slag (f. eks. hjulslag).

Under inspeksjon og tilsyn med stasjonenes sporveksler må det derfor kontrolleres at skyverigelen ikke er løs når kontrollåsnøklen er tatt ut. Hvis den er det, må det settes på klave og hengelås.

Oppdages feil ved kontrollåsen, må dette hurtigst mulig meldes til stillverksmesteren og til distriktsjefen som i tilfelle gir ordre om nedsatt kjørehastighet i samsvar med trykk 402 § 5.

98—101. (Reservennummer.)

102. Avsperring eller bevokning av spor på stasjon.

1.1. Når personførende tog står på stasjon og de reisende til og fra dette tog må passere annet spor hvor tog skal kjøre eller skifting foregå, skal konduktørbetjeningen i den utstrekning det lar seg gjøre være stasjonen behjelpelig med å bevokte ferdselstedet.

1.2. Ved stasjoner hvor det foregår ferdsel over jernbanespor på stasjonstomter skal det slås opp plakater (blankett 715) med påbud for trafikanter om å vise varsomhet ved passering av jernbanesporene. Plakaten slås opp i venterom og ekspedisjonslokaler, lett synlig for trafikantene.

103. Bruk av togspor.

5.1. Til nedskrivning av telegram (TBD) om endret sporbruk, benyttes blankett 661.

104. Togoppgave.

1.1. Togoppgave, blankett 603 a (se bilag nr. 8), inneholder foruten rubrikker for spor og sporveksler også rubrikker for togenes ankomst, opphold, avgang, kryssende tog, hvilke tog kjører forbi eller kjøres forbi av, samt rubrikk for hvilke dager togene kjører.

Rubrikkene 6, 7 og 8 om sporveksler som skal etterses og legges i riktig stilling, behøver ikke å fylles ut for sporveksler som er underlagt komplette sikringsanlegg. Sporvekslene og deres stilling for hver enkelt togvei framgår i så fall av forriglingstabellen.

For øvrig skal alle rubrikker fylles ut.

1.2. I stedet for «Togoppgave» kan den enkelte tjenestemann ved stasjonen utleveres en forenklet oppgave, «Togordning», blankett 603 b (se bilag nr. 9). Oppgaven utleveres også til grindvakt ved stasjonen.

Stasjoner som trenger 20 eller flere eksemplarer av oppgaven, kan få trykt de nødvendige eksemplarer ved distriktsjefens ekspedisjonskontor. Stasjonsmesteren har ansvaret for at oppgaven er riktig.

105—110. (Reservennummer.)

111. Skifting i togspor på stasjon.

2.1. Med begrepet «tog tidligst kan ventes» menes i denne forbindelse togets rutemessige ankomsttid til stasjonen under hensyntagen til bestemmelsene i trykk 401 § 121 pkt. 1 om at alle tog kan komme til eller passere stasjon inntil 2 min. før rutetid.

Er forsinkelse oppstått, må det tas med i vurderingen at det kan kjøres inn. En hver uvisshet om et togs ankomsttid, må i alle tilfelle føre til at det iverksettes de sikkerhetstiltak som togets rutemessige ankomsttid tilsier.

112. (Reservennummer.)**113. Innkjørsignal.**

1.1. Under kryssing og forbikjøring kan togekspeditøren beordre en tjenestemann av konduktørbetjeningen eller tjenstgjørende lokomotivfyrbøter i det tog som først kjører inn på stasjonen, til å vise innkjørsignal for det annet tog. Vedkommende tjenestemann må være godkjent til å betjene sporveksler på eget ansvar (se trykk 405.2).

Togekspeditøren har i slike tilfelle selv ansvaret for at sporveksler som ikke skal betjenes, ligger riktig og er sikret i samsvar med gjeldende bestemmelser.

2.1. I de tilfelle kryssing eller forbikjøring er omlagt til en annen stasjon, kan innkjørsignal vist med håndsignal også settes opp ubevoktet ved den opprinnelige kryssingsstasjon selv om togbetjeningen ikke er blitt underrettet om forandringen på forhånd.

114. Framkjøring av tog forbi middel under innkjøring på stasjon.

1.1. Når signal 44 «Varsom skifting tillatt» eller signal 45 «Skifting tillatt» vises for framkjøring av tog forbi middel, skal vedkommende utkjørhovedsignal vise signal 20b «Stopp».

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

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

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

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

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

123. Ekspedisjon av tog ved stoppested.

2.2. På betjent stoppested skal ekspeditøren/ekspeditrisen gi tilkjenne for togføreren at ekspedisjonen er avsluttet ved slik beskjed:

«Ekspedisjonen er avsluttet»,

hvis ikke særskilt signal er satt opp.

124—129. (Reservennummer.)

130. Stasjon og togmeldinger.

1.1. På samme måte som bestemt i pkt. 2.1—2.2 nedenfor for midlertidige stasjoner, opprettes fast stasjon for togmeldinger på bane som allerede er i drift, og nedlegges stasjon på bane som fortsatt skal være i drift.

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

2.2. Ved opprettelse av midlertidig stasjon skal togekspeditøren når han tiltrer tjenesten, forholde i samsvar med bestemmelsene i trykk 404.1 art. 7.3. Hvis signaltelegraf eller togmeldingstelefonen er gjennomkoplet, skal han bryte gjennomkoplingen og kople inn den midlertidige stasjons togmeldingsapparat.

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

«Stasjon opprettes nå ved...»

Togmeldinger og tog ekspederes deretter på vanlig måte.

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

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

«Stasjon ved..... nedlegges nå.»

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

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

4.1. I de tilfelle det ikke has kontroll på sporveksler på linjen eller ubetjente stasjoner, skal svaret på avgangsmeldingen i henhold til bestemmelsene i trykk 404.1 art. 7, lyde:

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

Svaret skal skrives ned som telegram og gjenpart leveres togfører og lokomotivfører mot kvittering. Toget får ved dette en betinget kjøretillatelse over vedkommende strekning.

4.2. Når togbetjeningen har mottatt slik betinget kjøretillatelse, skal toget stoppe foran vedkommende sporveksel(er) og sporvekselen(e)s stilling skal undersøkes før toget kjører over.

5.1. På strekning uten linjeblokk kan distriktsjefen tillate at et arbeidstog bestående av

skinnetraktor uten vogner,

skinnetraktor litra Skd R 218 og 219 med tilhørende tilhenger-
vogner (litra R),

skinnetraktor med Elektrifiseringsanleggenes strømvaktervogn
og revisjonsvogn

kjører etter forangående tog på samme togmelding og blokkstrekning fra betjent stasjon til angitt sted på linjen og etter opphold kjører fram/tilbake til nærmeste betjente stasjon.

5.1.1. Ordren om kjøringen må inneholde følgende:

«.....dag / (ukedag og dato) skal arbeidstog
(nr./litra) kjøre etter tog (nr./litra) fra (stasjon)
til km mellom (stasjon) og (stasjon),
hvorfra arbeidstog kjører fram/tilbake til (stasjon). Se
trykk 405.1 art. 130 pkt. 5.»

5.1.2. Ordren skal sendes til de stasjoner som berøres av kjøringen, til togbetjeningen i arbeidstog, i det forangående tog og i det tog som først skal kjøre over blokkstrekningen etter arbeidstog.

5.1.3. Mens kjøringen foregår skal det, på den nærmeste betjente stasjon på hver side av vedkommende blokkstrekning, være anbrakt kontrollmiddel på togmeldingsapparatet (se trykk 404.1 art. 1.7).

5.1.4. Når arbeidstog er kommet inn på vedkommende stasjon sender denne slikt telegram (signal TBD) til nærmeste betjente stasjon på den andre siden av vedkommende blokkstrekning:

«Arbeidstog (nr./litra) er kommet inn her.»

Tid for sending/mottaking av dette telegram føres som ankomstmelding for arbeidstog i togmeldingsbøkene, og først når dette telegram er sendt/mottatt skal ankomstmelding sendes for det forangående tog.

Telegrammet skal fordeles til togbetjeningen i det tog som først skal kjøre over blokkstrekningen etter arbeidstog.

5.1.5. Kjørehastigheten for arbeidstoget skal til enhver tid avpasses etter forholdene og må aldri være større enn at arbeidstoget kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet.

Togbetjeningen i arbeidstoget skal nøye kjenne det forangående togs rute, bl. a. hvor dette tog har fast stopp, slik at de er kjent med hvor arbeidstoget må være spesielt forberedt på å stoppe.

5.1.6. På forangående tog skal det i mørke og usiktbart vær spesielt påses at sluttsignalene (nattsignal) virker fullgodt før toget kjører inn på den blokkstrekning hvor arbeidstoget skal kjøre etter.

Ved uforutsett stopp på linjen må det utvises den største forsiktighet, og i hvert enkelt tilfelle må det, ut fra forholdene (linjens kurvatur, værforhold, sluttsignaltipe), vurderes om det straks må settes opp stoppsignal mot arbeidstoget.

Det forangående tog må ikke kjøre tilbake uten etter nærmere ordre.

131. (Reservennummer.)

132. Midlertidig togmeldingstasjon på sted som ikke har kryssingspor.

1.1. På midlertidig stasjon som ikke har kryssingspor skal signalene «Stopp» og «Passér» ordinært vises fra signalstedet i de tilfelle de er foreskrevet brukt, se trykk 401 §§ 112, 122, 224 og 227. Se også nedenfor.

Kjører to tog i samme retning umiddelbart etter hverandre over strekningen, skal ankomstmelding for det første tog ikke sendes før dette har forlatt stasjonen (kommet forbi signalstedet) eller er plassert på sidesporet som nevnt nedenfor.

Har den midlertidige stasjon ikke mottatt ankomstmelding fra fremadliggende stasjon for det første av togene når avgangsmelding for det neste innløper, skal avgangsmeldingen ikke besvares før stoppsignal er satt opp — selv om det tog som meldes, har fast stopp ved stasjonen.

Når kryssing eller forbikjøring skal foregå ved en slik midlertidig stasjon, skal det ene tog være plassert på sidesporet, sporvekselen deretter være låst i normalstilling og nøkkelen være tatt i forvaring av togekspediteren før ankomstmeldingen sendes for dette tog eller avgangsmelding besvares for det annet.

133—135. (Reservennummer.)

136. Forandring av kryssing.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

138. Om kjøring av ekstratog.

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

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

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

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

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

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

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

- d. 2-akslede person-, post- og konduktørvogner skal revideres senest etter at de har kjørt 65 000 km etter revisjon.
1. Anvendes vognen i tog med største tillatte kjørehastighet 90 km pr. time eller høyere, skal revisjonsfristen i alle tilfelle ikke overstige 1 år.
 2. Anvendes vognen i tog med største tillatte kjørehastighet lavere enn 90 km pr. time, skal revisjonsfristen i alle tilfelle ikke overstige 2 år.

Revisjonsterminer for godsvogner.

1.3. For fullstendig revisjon av godsvogner gjelder følgende terminer:

1.3.1. Lukkede godsvogner i fast rute i persontog skal revideres etter kjørte 80 000 km.

Gx-vogner skal revideres etter kjørte 65 000 km, eller senest etter 1 år.

1.3.2. Følgende vogner skal ha 4 års revisjonsterminer:

- a. Alle vogner med rullelager, unntatt tankvogner litra Q, vogner for sementtransport litra U₄ type 1 og U₅ type 1 og vogner for transport av mel litra U₅ type 2.
- b. Åpne vogner unntatt litra Ø₄ type 1.

1.3.3. Følgende vogner skal ha 3 års revisjonsterminer:

- a. Tankvogner litra Q, vogner for sementtransport litra U₄ type 1 og U₅ type 1 og vogner for transport av mel litra U₅ type 2. For tankvogner for klor, svoveldioksyd og ammoniakk og for vogner for transport av sement og mel gjelder også bestemmelse om trykkprøve av tank hvert 3. år. Denne trykkprøve blir å foreta samtidig med vognteknisk revisjon.
- b. Gfo-vogner som har fått stengt døren mellom konduktørrommet og godsrommet og døren ut mot overgangsled og som bare nyttes som godsvogn. (Disse vogner skal for øvrig ha påskriften: «Brukes bare som godsvogn».)
- c. Øvrige vogner som ikke er nevnt under pkt. 1.3.1, 1.3.2, 1.3.4 og 1.3.5.

1.3.4. Ø₄-vogner type 1 skal ha 2 års revisjonsterminer.

1.3.5. Gfo-vogner skal ha 1 års revisjonsterminer. (Unntak se pkt. 1.3.3 b.)

Om revisjonsterminer for trykkluftbremseutstyr, se pkt. 1.5—1.7.

Oversikt over revisjonsterminer for godsvogner.

Vognlitra	Revisjonsperiode			
	1 år	2 år	3 år	4 år
G G ₁ G ₂ Gf ₂ G ₃ Gf ₃			x	
G ₄			x ¹⁾	x ²⁾
Gh ₄				x
Gl ₄			x ¹⁾	x ²⁾
Gp ₄ ²⁾				
G ₅ Gr ₅ Gtk ₅ Gtl ₅				x
Gx ³⁾				
Gfo ₂	x			
H H ₃ Hf ₃ Hv ₃			x ⁴⁾	
H ₄ Hf ₄ Hv ₄ Hvf ₄ Ha ₅			x	
			x ¹⁾	x ²⁾
K ₁ K ₂				x
L L ₁ Lg ₁ Lk ₁ L ₂ Lt ₂ L ₃ Lf ₃ Lk ₃ L ₄ Lf ₄ Lt ₄				x
Lo ₃				x
M ₁ Mf ₁ M ₂ Mf ₂ M ₃ Mf ₃ MK ₁ MK ₂				x
N N ₁ N ₂ NP ₁ N ₃ NP ₃				x
No ₂ NPo ₃				x
Q Q ₂ Q ₄			x	
S ₁ Sf ₁ S ₃ Sf ₃			x	
T T ₃ Tl ₁ Tl ₃ T ₄ Tl ₄ Tl ₅ Tr ₅				x
Tro Trqo To To ₁ Tso ₂ To ₃ Tlo ₃ Tso ₃ Tso ₄ To ₄ Tlo ₄				x
Tro ₄ Tro ₅ Trqo ₅				x
U ₄ type 1 U ₅ type 1 U ₅ type 2			x	
U ₄ type 2			x ¹⁾	x ²⁾
Zl			x ¹⁾	x ²⁾
Ø ₃ Ø ₄ Ø ₄ type 2 Ø ₄ type 3				x
Ø ₄ type 1 Øf ₄ type 1		x		
Øo ₄				x

¹⁾ Gjelder for vogner med glidelagre. ²⁾ Gjelder for vogner med rullelagre.

³⁾ Se pkt. 1.3.1. ⁴⁾ Se pkt. 1.3.3.

1.3.6. Da bestemmelsene om revisjonsterminer for godsvogner i RIV-reglementet av 1.1. 1963 ikke stemmer helt overens med reglene i pkt. 1.3.1—5 foran, må det for vogner som sendes ut av landet påses at:

- Vogner med SS-merke ikke har gått mer enn 1 år siden siste revisjon.
- Vogner med glidelager ikke har gått mer enn 3 år siden siste revisjon.

Vogner med rullelagre som har 4 års revisjonsterminer har tallet 4 påført foran forkortelsen REV i revisjonspåskriften. Vogner med rullelagre som ikke har tallet påført, må ikke sendes til utlandet hvis det har gått mer enn 3 år siden siste revisjon.

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

Toglokomotiv som er énmannsbetjent må ikke forlates før lokomotivets håndbremses er tilsatt og håndtaket for motoromkopleren er tatt av.

Like ens må håndbremsen tilsettes i konduktørvognen (konduktøravdelingen), og vognens (vognavdelingens) dører låses hvis konduktøren forlater vognen.

Distriktsjefen bestemmer hvorvidt og i hvilken utstrekning det er nødvendig med opplæring av personale til dette arbeid. Like ens bestemmer distriktsjefen hvilke lokomotiver som bør utstyres med nødvendig utstyr for ompakking.

2.5. Hjulslag.

2.5.1. Et hjul (vogn-, tender- eller lokomotivhjul) som det er blitt slag i (dvs. en flate på hjulringen), utøver under kjøringen skadelig innflytelse på skinnegangen m. v. og kan, når hjulslaget får en viss størrelse, bli farlig for sikkerheten.

2.5.2. Stasjons- og togbetjening skal til enhver tid ha sin oppmerksomhet henvendt på om det er slag i hjulene. Også annet personale, bl. a. grindvakter og linjepersonale, skal ha sin oppmerksomhet henvendt på mulige forekommende hjulslag. Når hjulslag oppdages, skal vedkommende togfører straks underrettes. Hvor togføreren ikke er til stede (f. eks. ved skifting), må melding gis til togekspeditør eller vognvisitør. Linjepersonalet må prøve å få stoppet toget når hjulslag oppdages — eventuelt ved underretning til nærmeste betjente stasjon/stoppested.

2.5.3. Togføreren må snarest foreta måling av hjulslagets lengde. Til dette bruk finnes det i konduktørvogner og på lokomotiver særskilt «mal». Hjulslaget vil som regel være «urent» og noe avrundet mot endene. Målingen må derfor foretas med omhu og med et skjønnsmessig tillegg p. g. a. dette forhold. Hjulslagets lengde må alltid måles på begge hjul på samme aksel.

2.5.4. Hjulslagets lengde må ikke overskride følgende grenser:

a) V o g n e r.

I lokal norsk trafikk må vogner ikke brukes dersom hjulslagets lengde overskrider 60 mm (tilsvarer ca. 1 mm «pilhøyde», dvs. den forkortelse slaget har forårsaket av hjulradien).

I internasjonal trafikk gjelder bestemmelsen i trykk 403 § 45 pkt. 8 om at vogner med større hjulslag enn 3 mm pilhøyde berettiger til tilbakevisning ved grensestasjon. Etter overenskomst mellom Norge og Sverige settes denne bestemmelse midlertidig ut av kraft.

I stedet gjelder følgende:

Personvogner og lastede godsvogner med hjulslag som har en lengde av mer enn 40 mm og tomme godsvogner med hjulslag som har en lengde av mer enn 60 mm, kan tilbakevises av grensestasjonene. Bestemmelsen gjelder for alle vogner unntatt svenske vogner i retur til Sverige og norske vogner i retur til Norge.

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

I tvilstilfelle kan togets art være avgjørende med hensyn til om vogn med hjulslag skal tas med eller ikke idet slagets skadevirkninger øker sterkt med stigende kjørehastighet.

b) Trekkraftaggregater.

For trekkraftaggregater gjelder følgende:

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

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

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

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

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

2.5.6. Er slag oppstått i et vognhjul, må dette ikke bremses under kjøringen. I tilfelle vognen er tilkoplek luftbremseledning, må derfor vognens trykkluftbremse stenges av og vognen merkes i samsvar med pkt. 2.8 med angivelse av årsak.

2.6. *Avsporing.*

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

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

Godsvogner som har sporet av i tog, skal sendes verksted for ultralydundersøkelse.

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

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

- a) Trekraftaggregater som bare brukes til skifting, skal undersøkes av tjenestemann som er bemyndiget til det av distriktsjefen.
- b) Alle andre trekraftaggregater skal sendes verksted for fullstendig undersøkelse (bl. a. full kontroll av aksler med hensyn til sprekker og kast).

2.7. *Ettersyn av buffere på siste vogn i tog og på lokomotiv.*

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

Lokomotivføreren skal under sin visitasjon av lokomotiv (motorvogn) også undersøke buffere og deres fester.

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

2.7.2. Undersøkelse som foretas av vognvisitør eller lokomotivfører skal omfatte følgende:

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

2.8. Feil ved person- og godsvogners trykkluftbremseutstyr.

2.8.1. Når det ved bremseprøver eller andre forhold i trafikken merkes feil ved vogners trykkluftbremseutstyr som gjør at vedkommende vogners trykkluftbremse må avstenges, skal slike vogner i henhold til gjeldende bestemmelser merkes med påskrifter som angir at trykkluftbremsen er ubrukbar, se trykk 412 art. 44. De nødvendige påskrifter, blankett 523 a og 523 b, må alltid være for hånden hos vognvisitører, i togenes konduktørrom og på lokomotiv. På blankett 523 a må alltid grunnen til avstengningen angis (f. eks. «tjuvbremsing») slik at man også får en oversikt over de feil som foranlediger slik avstengning.

2.8.2. Påtreffes vogn med avstengt trykkluftbremse og vognen ikke er merket med blankett 523 a — resp. 523 b, må trykkluftbremsen ikke koples inn og prøves under bremseprøven før togavgang. Årsaken til avstengningen kan nemlig være «tjuvbremsing», dvs. trykkluftbremsen kan bevirke upåregnede bremsinger under kjøringen, slik at hjulene kan bli fastbremsset. Slike uregelmessigheter ved trykkluftbremsen kan ikke med sikkerhet fastslås under vanlige bremseprøver.

Når det i trafikken påtreffes vogner med avstengt trykkluftbremse uten den foreskrevne merking, skal vognen merkes som foreskrevet i trykk 412 art. 44.

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

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

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

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

Videre må vognvisitøren være oppmerksom på at godsvogner må utskrives til revisjon i god tid før revisjonsfristens utløp, slik at godsvogner ikke anvendes i trafikk etter revisjonsterminens utløp.

2.9. Anmerkningsbok for motorvogner og personvogner.

2.9.1. I alle motorvogner (også for ekspressstog) samt i 4-akslede person-, post- og reisegodsvogner skal det anbringes anmerkningsbok, blankett 612.

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

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

Når vogn som har vært i verksted for revisjon eller puss igjen overtas av driften, skal vedkommende tjenestemann kontrollere at det i anmerkningsboken er anført: «Ut etter Rev» (resp. HP/LP) dato, sted og verksmesterens navn — som en sikkerhet for at noterte feil og mangler er utbedret.

2.9.2. For å lette ettersynet etter endt kjøring skal det innføres følgende ordning slik at vedkommende tjenestemann — uten å ta fram anmerkningsboken — kan se om det er notert noen mangel i boken:

156—159

- a) Yttersiden av bøkernes bakre perm skal ha rød farge, mens yttersiden av forreste perm skal være lys grå.
- b) Bøkene skal, når de er anbrakt på sin plass, være synbare uten at skapdøren åpnes.
- c) Når anmerkning om mangel er innført, stilles boken på plass slik at den røde side blir synlig.
- d) Når anmerkning om utbedringen er innført, stilles boken på plass slik at den lyse grå side blir synlig.

157—159. (Reservennummer.)

160—161. (Reservennummer.)

162. Bemanning av lokomotiv.

1.1. Elektriske lokomotiver og diesellokomotiver i tog kan kjøres med enmannsbetjening når bestemmelsene i pkt. 1.2—1.3 iakttas. Om bemanning av motorvogntog vises til trykk 422.

1.2. Lokomotivet skal ha virksomt sikkerhetsbremseapparat («dødmannsknapp» m. v.).

Sikkerhetsbremseapparat (og eventuell automatisk manøverstrømbryter eller motorutkopplingsanordning) skal prøves av lokomotivføreren før eller under dagens første tur og resultatet innføres i en notisbok med angivelse av dato, klokkeslett og lokomotivførers navn. Notisboka skal oppbevares i skjemaskuff i førerrom 1.

Når en lokomotivfører tar i bruk et lokomotiv som har vært kjørt av annen lokomotivfører samme dag, skal han ved ettersyn i notisboka forvisse seg om at sikkerhetsbremseapparatet (og eventuell automatisk manøverstrømbryter eller motorutkopplingsanordning) er

prøvet samme dag. Hvis dette ikke framgår av notisboka, skal han selv foreta prøven og notere resultatet i notisboka.

Den daglige prøve skal foretas som beskrevet i pkt. 1.9 for elektriske lokomotiver og i pkt. 1.10 for diesellokomotiver.

Feil som medfører at sikkerhetsbremseapparat (eller automatisk manøvrerstrømbryter eller motorutkopplingsanordning) ikke virker som forutsatt, skal rapporteres til distriktsjefen, selv om feilen blir utbedret på stedet.

1.3. Minst en av togets konduktørvogner skal være betjent, og dens luftbremseledning med trykkmåler og konduktørbremsekran skal stå i forbindelse med lokomotivets. Hvis ikke, forholdes etter pkt. 1.4.

1.4. I følgende tilfelle skal foruten lokomotivføreren også en annen av togbetjeningen under kjøring oppholde seg på lokomotiv:

- a) Når et lokomotivs sikkerhetsbremseapparat (se pkt. 1.2) eller trykkluftbremse ikke er i orden.
- b) På det forreste lokomotiv i toget — når betingelsen i pkt. 1.3 ikke kan oppfylles.

Når det i henhold til foranstående må være 2 mann på lokomotivet kan distriktsjefen unntaksvis bestemme at en konduktør eller en annen tjenestemann som er fortrolig med signaler og kjenner bestemmelsene i trykk 401 § 236, gjør tjeneste som annenmann på lokomotivet. Vedkommende tjenestemann skal kjenne til hvordan motorstrømmen slås av eller motoren stoppes, trykkluftbremsen settes på og lokomotivfløyten brukes. Lokomotivføreren skal forvise seg om at vedkommende kjenner til dette, og eventuelt demonstrere det for ham før togavgang.

1.5. Under kjøring må togføreren og eventuelt også den som betjener konduktørvogn som nevnt i pkt. 1.3, ha sin oppmerksomhet henvendt på togets gang, særlig ved kjøring ut fra og inn til stasjoner, utover fall og ellers hvor det er foreskrevet. Dette gjelder særlig stasjoner hvor toget skal krysse eller kjøre forbi annet tog, og ved innkjøring i buttspor. Merkes noe usedvanlig med hensyn til togets gang, skal toget straks stoppes.

1.6. Lokomotiv som kjører alene eller med inntil 4 vognaksler, kan kjøres med enmannsbetjening uten annen togbetjening.

Hvis tog uten konduktør har flere enn 4 vognaksler, skal lokomotivet ha tomannsbetjening. Brukes 2 eller flere lokomotiver i slike tog, skal det være 2 mann på det forreste, og lokomotivføreren

motivstallporter må hastigheten ikke overstige 10 km pr. time. Lokomotivet (motorvognen) skal under slik flytting om mulig være bemannet med 2 mann.

Kjøring av lokomotiver med forannevnte personale tillates bare på det område som utelukkende disponeres for lokomotivdriften (ved lokomotivstallene). Skal det kjøres i togspor eller på spor hvor vanlig skifting foregår, må lokomotivene være bemannet med godkjent lokomotivpersonale.

163. Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn.

1.1. I tjenesteanliggender har, foruten inspiserende overordnet personale, også tjenstgjørende banemestere og elektromestere samt baneformenn, banevoktere, elektroformenn og reparatører tillatelse til å ta plass på lokomotiv og i konduktørvogn for kontroll av linje, ledninger, signaler m. v. Det samme gjelder verksmestere og vogn-visitører for kontroll av det rullende materiell.

Hvis vedkommende ikke er i uniform, må han legitimere seg, eventuelt ved skriftlig tillatelse, blankett 821 (se bilag nr. 16).

Jernbanens feier i feierdrakt har på tjenestereiser adgang til å ta plass i konduktørvogn.

1.2. Når det ikke gjelder tjenesteanliggender eller hvis vedkommende ikke er jernbanetjenestemann, må det alltid forevises skriftlig tillatelse (blankett 821) for å kunne ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn (med nedennevnte unntagelse for reisende). Denne tillatelse trer ikke i stedet for billett. Lokomotivføreren skal eventuelt underrette togføreren om forholdet av hensyn til billettkontrollen.

Forutsetningen for nevnte tillatelse er at det er plass til vedkommende slik at betjeningen ikke hindres i sitt arbeid.

Slik tillatelse utstedes av distriktsjefen (for enkelte turer), eller av Hovedstyret (for lengre tidsrom).

1.3. Låsbart førerrom på lokomotiv, i motorvogn eller styrevogn som ikke er i bruk, skal være låst. Låsingen skal foretas av lokomotivføreren, og togføreren skal føre kontroll med at ingen uvedkommende tar plass der.

Er det ikke plass for reisende i personvognene, kan de av konduktørbetjeningen vises til ledig post- og/eller reisegodsavdeling. Utgående dører i denne må i tilfelle være forsvarlig sikret mot ufrivillig åpning. Postverkets sikkerhetslås eller alminnelig skåte er ikke tilstrekkelig.

1.4. Distriktsjefen kan i den utstrekning han finner det forsvarlig, gi tillatelse til at reisende på egen risiko får reise med ikke personførende godstog i konduktørvogn så langt plassen tillater det, under forutsetning av at dette ikke i henhold til andre bestemmelser er forbudt og at toget ikke fører gods som gjør at reisende ikke kan tas med. De reisende må løse billett til 2. klasse og skal gjøres merk-sam på at reisen foregår på egen risiko. Se trykk 801, Befordringsvedtektene, § 18 pkt. 2.

164. Togfører.

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

Tog med lokomotivfører som togfører.

2.1.1. Luftbremset tog med inntil 100 vognaksler og uten reisende kan kjøres med lokomotivfører som togfører.

2.1.2. Begrensning i akselantall p. g. a. stedlige forhold eller fordi toget framføres med mer enn ett lokomotiv fastsettes av distrikt-sjefen. Denne kan også når han finner det ønskelig og forsvarlig, dispensere fra bestemmelsen om største akselantall.

2.1.3. For strekningen Kongsvinger—Charlottenberg er største tillatte akselantall for slike tog forsøksvis økt til 140.

For Ofotbanen gjelder særlige regler med hensyn til akselantall i malmtog med lokomotivfører som togfører.

2.1.4. Toget kan kjøres med ubremsede («etterhengte») vogner tilkopp-let siste vogn med virksom trykkluftbremse i samsvar med bestem-melsen i trykk 402 § 17 pkt. 1, men det samlede antall vognaksler må ikke overskride de i foregående punkter nevnte største antall.

2.1.5. Løslokomotiv kan ta med inntil det antall vognaksler — bremsede eller ubremsede — som er nevnt i trykk 402 § 17 pkt. 1, uten at konduktør følger med.

2.1.6. Luftbremset tog som kjøres med motorvogn og med reisende, kan kjøres med enmannsbetjening (lokomotivfører som togfører) når toget består av høyst 8 aksler (se trykk 422 art. 5).

2.1.7. Hvis toget unntaksvis må ha konduktørbetjening — f. eks. fordi det må ha med last som omhandlet i pkt. 2.2.1 — og vedkom-mende er godkjent til togførertjeneste, skal han i alminnelighet være togfører.

2.2.1. Vogner med last som nevnt i dette punkt, tillates i k k e sendt i tog uten konduktørbetjening:

Seksjonshus på «transportbrønner» (se trykk 420.1).

Høvlet trelast som ikke er dekket med presenning eller fangnett. Nyimpregnerte sviller (se trykk 420.2 art. 89—91).

Last som rager utenfor lasteprofilet (se trykk 420.2 art. 33), når transportstrekningen er over 60 km.

Klor i større mengder enn 20 g.

Mer enn 4 tankvogner (tomme eller lastet) eller 1 stykkgodsvogn med svoveldioksyd.

Fluorvannstoff.

Mer enn 2 tankvogner ammoniakk.

Tømte beholdervogner for klor.

Finner distriktsjefen at last som rager utenfor lasteprofilet og som skal befordres på avstand under 60 km ikke bør tillates framført i tog uten konduktørbetjening i enkelte tilfelle eller på grunn av særlige forhold på vedkommende banestrekning, må han gi nødvendig ordre eller direktiv om dette. Det samme gjelder når distriktsjefen mener at spesialvogner ikke bør framføres i tog uten konduktørbetjening.

2.3.1. Om bemanning av lokomotiv, se art. 162. Om bemanning av skinnetraktor, se trykk 422 art. 53.

2.4.1. Den som leder sammensettingen (sammensiftingen) av toget — som regel vedkommende skifteformann (skifteleder) — skal påse at gruppering av vogner, togvekt, fordeling av virksomme bremses, bremset vekt (bremseprosent) og kopling er etter forskriftene. Han skal også sørge for oppsetting av sluttsignaler hvis ikke annen betjening er pålagt dette.

Når det tas med vogner som er lastet med sprengstoff, skal han melde fra om dette til togekspeditøren eller lokomotivføreren, med angivelse av antall vogner og hvor de er plassert i toget. Har toget damplokomotiv må det ikke tas med vogner med slik last. De øvrige bestemmelser i trykk 425 avsnitt E KRUTTOG må iakttas.

Skiftebetjeningen må være merksam på at det ikke blir tatt med vogner som ikke fyller kravet til forskriftsmessig lasting, og heller ikke vogner lastet med gods som nevnt i pkt. 2.2.1 foran.

I tog uten konduktørbetjening bør vogner som er lastet med rundlast, tømmer o.l., plasseres i togets bakre del, men det må søkes unngått at vogn med slik last går som siste vogn i toget på strekning med større stigning.

Den som har ansvaret for togsammensettingen, melder til togkspeditøren når toget er ferdig og visitert.

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

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

Tilsynet med sprengstoffvogner skal utføres av lokomotivfyrbøteren (2. mann på lokomotivet).

Den stasjon der vognene blir skiftet inn i toget skal underrette bestemmelsesstasjon, overgangsstasjoner, forgreningsstasjoner og større skiftestasjoner, og togbetjeningen i toget.

Skal det foretas skifting på andre stasjoner, må togbetjeningen underrette togekspeditøren på vedkommende stasjon.

2.6.1. For dyretransporter, unntatt sendinger av levende dyr i emballasje, skal vokter følge med. 1 vokter kan ha tilsyn med inntil 3 vogner. Senderstasjonen skal sørge for at dyrevoktere forsynes med flagg for eventuelt å kunne vise stoppsignal underveis. De stasjoner distriktsjefen bestemmer, skal dessuten være utstyrt med elektriske signallommelykter, som mot depositum kan lånes ut til dyrevoktere (se trykk 830 og 832). Andre stasjoner rekvirerer i tilfelle signallommelykt fra nærmeste stasjon som har slike til utlån.

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

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

Oppholdsstasjonene kontrollerer billettene, påser at vokteren er på plass og fører kontroll med at alt er i orden i vognene.

Ved siste oppholdsstasjon før bestemmelsesstasjonen tas billettene inn og sendes til Kontrollkontoret.

Melding om dyretransporter skal sendes som bestemt for varmegogner.

Det må sørges for tilstrekkelig vann så dyrene kan vannes ved oppholdsstasjonene.

Levende dyr i emballasje kan sendes uten at vokter følger med. Når transporttiden overstiger 6 timer, skal senderstasjonen påse at senderen sender med tilstrekkelig fôr til dyrene for hele transporten. Senderstasjonen skal sende telegrafisk melding om slike

transporter til bestemmelsesstasjonen og avtale med togføreren og bestemte underveisstasjoner om tilsyn og stell av dyrene.

For sendinger av vilde dyr i emballasje skal vokter alltid følge transporten.

2.7.1. Togekspeditøren på utgangsstasjonen skal sørge for at toget er utstyrt med slutt signaler, både for dag- og nattsignalering når det av togets rute framgår at det vil bli behov for begge slags signaler.

I tilfelle skal det ene sett slutt signaler som på grunn av dagslys eller mørke ikke skal settes opp, oppbevares på lokomotivet. Lokomotivføreren bytter signalene når det trengs.

Videre skal togekspeditøren på utgangsstasjonen sende med lampe til bruk for ekstratogsignal. Lampen oppbevares på lokomotivet.

Lokomotivene skal være utstyrt med ekstratogsignal for dagsignalering.

Utgangsstasjonen må sørge for at signalene blir sendt tilbake.

2.8.1. Lokomotivføreren (togføreren) skal kontrollere at togtelefonapparatet er på plass på lokomotivet. For øvrig gjelder bestemmelsene i trykk 427 del III.

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

2.10.1. Ved de stasjoner som distriktsjefen bestemmer, tar stasjonsmesteren ut blant stasjonspersonalet de tjenestemenn som skal foreta vognopptak og utskrivning av blankett 674 (se bilag nr. 15).

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

Trykkluftbremasers virkemåte, bruk og behandling m. v.

Trekraft.

Vognopptak og utskrivning av blankett 674.

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

Tjenestemenn som har bestått eksamen ved Jernbaneskolens telegrafistkurs etter 1. januar 1952 kan settes til vognopptak og utregning av bremseprosent m. v. i forbindelse med utfylling av blankett 674 uten å gjennomgå den opplæring, prøve og godkjenning som er

linger, bremseidler, signalmidler, signalføring og togtelefon. Han skal på utgangsstasjonen gå rundt toget og gjøre seg kjent med dette. Under denne visitasjon skal lokomotivføreren kontrollere:

- a) vognenes tilstand,
- b) at omstillingshåndtakene står i riktig stilling,
- c) at lukkede vogner er plombert i den utstrekning dette er påbudt (se trykk 420.1) og
- d) at sluttsignaler og eventuelt ekstratogsignal er satt opp.

For å unngå forsinkelser kan lokomotivføreren i nødvendig utstrekning overlate til lokomotivfyrbøteren de av ovennevnte gjøremål som han finner forsvarlig (se trykk 405.5 art. 93).

Lokomotivet skal foruten signalmidler, se pkt. 2.7.1, være utstyrt med en del av de redskaper og det reservemateriell som er påbudt for konduktørvogner (tenger, reserveslanger, pakningsringer m. v.).

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

For øvrig må lokomotivføreren føre nødvendig tilsyn med toget (bl. a. med akselkasser).

4.1. For å kunne tjenstgjøre som togfører i kiptog, må tjenestemann, som ikke er utdannet som konduktør, ha bestått fagprøve etter trykk 203.1 § 20 (se også trykk 405.2 art. 44) og må for øvrig ha tilstrekkelig kjennskap til andre bestemmelser som vedrører konduktørtjenesten så som:

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

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

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

165. Togførerens ansvar for og befaling over toget.

1.1. Ekstratogsignal for kunngjøring av ekstratog behøver ikke å settes opp av togbetjening på det tog som går nærmest foran, uten ordre om det fra vedkommende stasjon. Hvis ikke ordre fra stasjonen foreligger, må det forutsettes at linjepersonalet allerede er underrettet.

Togførere skal imidlertid, i den utstrekning det er mulig, være merksam på oppsetting av ekstratogsignal og for tilfelle forhøre med vedkommende togekspeditor om ekstratogsignal skal føres.

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

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

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

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

166. Lokomotivførerens ansvar for togets regelmessige gang.

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

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

167. Ansvar for og hvem som skal utføre koplingen.

(Se trykk 401 § 181 pkt. 2.)

1.1. Kopling av enmannsbetjent lokomotiv.

På utgangs- og underveisstasjoner skal kopling utføres av den tjenestemann som er pålagt å utføre bremseprøve. På endestasjoner utføres frakopling av konduktørpersonalet, unntatt i de tilfelle skiftepersonalet er til stede for å skifte vekk toget umiddelbart etter at det er kommet.

1.2. Kopling av tomannsbetjent lokomotiv.

På utgangs-, underveis- og endestasjoner utføres all kopling av lokomotivfyrbøteren (2. mann på lokomotivet).

I tvilstilfelle eller hvis kopling ikke blir utført, avgjør togekspeditøren hvem som skal foreta kopling (se trykk 401 § 119).

3.1. Det skrukoppel som ikke brukes, skal henges opp i kroken på vognens endebjelke.

Koplinger for trykkluftbremse, manøverstrøm, varme, lys og høytalere som ikke brukes, skal plasseres i sine blindkoplinger.

Dampvarmeslanger på vogner som kjøres i tog, skal være tilkoplede i begge ender og tillates ikke opphengt, selv om kjetting er anbrakt.

Bak siste vogn i tog skal slangen være avtatt.

Under skifting kan den frie ende av varmeslangen henges opp i kjetting, anbrakt i sikkerhetskåpet.

Den ukoplede varmeslange på damplokomotiver skal henges opp i standardisert holder.

168. Konferanseplikt.

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

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

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

169. (Reservennummer.)

170. Avgangsignal.

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

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

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

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

Togfører skal stå med front mot lokomotivet også når han gir det reglementsbestemte støt i signalfløyten i samsvar med trykk 401 § 229.

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

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

171—173. (Reservennummer.)

174. Kjøreastighet.

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

175—179. (Reservennummer.)

180. Skyving av vogner i tog.

1.1. Når tog som ikke befordrer reisende, skyves på fri linje og ikke har betjent lokomotiv, motorvogn eller styrevogn i spissen, er største tillatte kjørehastighet 30 km pr. time. (Se trykk 402 § 7 pkt. 7.)

1.2. Når tog som befordrer reisende, skyves på fri linje og ikke har betjent lokomotiv, motorvogn eller styrevogn i spissen er største tillatte kjørehastighet 20 km pr. time. (Se trykk 402 § 7 pkt. 8.)

1.3. Når lokomotiv trekker toget, men p. g. a. feil ikke kan betjenes fra forreste førerrom, gjelder følgende bestemmelser om plassering av betjeningen:

Lokomotivføreren skal ta plass i bakre førerrom, og derfra betjene kjørekontrolleren og førerbremseventilen.

Er lokomotivet t o m a n n s b e t j e n t, skal ledsageren (fyrbøteren) ta plass i forreste førerrom og holde utkik framover i kjøretretningen.

Er lokomotivet e n m a n n s b e t j e n t, skal togføreren (eventuelt annen tjenestemann godkjent til sikkerhetstjeneste i tog) ta plass som utkiksmann i forreste førerrom. Vedkommende skal kjenne til hvordan motorstrømmen slås av eller motoren stoppes, trykkluftbremsen settes på og lokomotivfløyten brukes. Lokomotivføreren skal forvise seg om at vedkommende kjenner til dette, og eventuelt demonstrere det for ham før toget settes i gang.

Ved slik kjøring gjelder følgende bestemmelser om kjørehastighet:

Har forreste førerrom virksom konduktørbremsekran som betjenes av utkiksmann (se pkt. 1.10), kan toget framføres med ordinær kjørehastighet dersom ikke distriktsjefen p. g. a. forholdene foreskriver reduksjon i det enkelte tilfelle.

Har forreste førerrom i k k e virksom konduktørbremsekran, må togets kjørehastighet ikke overstige 50 km pr. time.

1.4. For kjøring av motorvogntog som ikke kan manøvreres fra forreste førerrom gjelder bestemmelsene i trykk 422 art. 6 pkt. 2.

1.5. Lokomotivføreren skal før igangsetting av toget prøve den automatiske manøverstrøm- eller motorbryter som bestemt i art. 162 pkt. 1.9—1.10, i det førerrom hvor han selv skal ta plass (se pkt. 1.3).

Han skal dessuten forvise seg om at utkiksmannen har foretatt den kontroll som er bestemt i pkt. 1.9.

Før toget settes i gang etter stopp på linjen eller ved ekspedisjonssted utveksler lokomotivfører og utkiksmann signaler med lokomotivfløyten som bestemt for tog med hjelpelokomotiv (se trykk 401 § 310). Lokomotivføreren gir signalet først og utkiksmannen gjen-tar det.

1.6. Lokomotivføreren har ansvaret for togets rutemessige framføring etter bestemmelsene i trykk 401 § 166. Han skal hele tiden holde skarp utkik mot linjen, foreta den vanlige driftsbremning og for øvrig respektere de signaler som blir gitt til toget. I kurver og på uoversiktlige steder, foran planoverganger, stoppesteder, holdeplasser samt ved innkjøring til stasjoner skal hastigheten settes ned til det lokomotivføreren finner forsvarlig i hvert enkelt tilfelle.

Hvis lokomotivføreren merker at det bremses, skal han straks stoppe toget.

1.7. Under kjøringen skal lokomotivføreren omhyggelig iaktta de signaler som gis fra utkiksmannen (se pkt. 1.10).

Herved har han visshet for at utkiksmannen er på plass og skjøtter sine plikter.

Hvis utkiksmannen ikke gir signaler, skal lokomotivføreren stoppe toget og undersøke forholdet før kjøringen fortsettes. Det må ikke kjøres forbi signalsted uten at lokomotivføreren har fått underretning fra utkiksmannen om at kjøretillatelse er observert.

1.8. Utkiksmannen må under ingen omstendighet forlate sin plass under kjøringen. Er utkiksmannen en annen tjenestemann enn togføreren, må han heller ikke forlate sin plass under opphold underveis med mindre lokomotivføreren er underrettet.

1.9. Før kjøringen påbegynnes, skal utkiksmannen påse at han er i besittelse av de nødvendige signalmidler. Han skal dessuten ved hjelp av eventuelt manometer kontrollere at trykket i hovedledningen er som foreskrevet og ved prøve forvise seg om at eventuell lokomotivfløyte og konduktørbremsekran er i orden.

1.10.

a. Under kjøringen skal utkiksmannen holde skarp utkik mot linjen og betjene eventuell konduktørbremsekran og lokomotivfløyte.

Når det holdes utkik fra forreste førerrom og dette ikke er

utstyrt med virksom konduktørbremsekran, skal håndtaket for den direktevirkende bremse være påsatt i dette førerrom. Utkiksmannen skal i så tilfelle betjene denne bremse i samme utstrekning som bestemt for konduktørbremsekran.

- b. Utkiksmannen skal bare foreta bremsing som nødbremsing (når det i kritiske situasjoner er nødvendig å stoppe toget snarest mulig).

Vanlig driftsbremsing skal foretas av lokomotivføreren (se pkt. 1.6).

- c. Utkiksmannen skal gi de foreskrevne signaler med lokomotivfløyten i de tilfelle det holdes utkik fra forreste førerrom. Når utkiksmannen observerer signal «Stopp» ved ordinært signalsted som f. eks. innkjøringsignalsted, blokkpost e. l., skal han underrette lokomotivføreren om dette ved straks å gi stoppsignal (signal 1 eller 92). Samtidig skal han forvise seg om at lokomotivføreren bremses. Hvis dette ikke straks blir gjort, skal utkiksmannen om mulig bremse (ved hjelp av f. eks. konduktørbremsekran, slangekoplingskran eller skrubremse) for å stoppe toget foran stoppsignalet. Oppdages uforutsett stoppsignal på linjen, skal utkiksmannen om mulig straks bremse.
- d. Når signal for kjøretillatelse observeres, skal utkiksmannen underrette lokomotivføreren om dette ved å gi signal 10a eller 10b «Bakke» eller signal 80 «Bemerket». Signal 10a eller 10b «Bakk» kan om nødvendig gjentas av en annen av togetbetjeningen.

1.11. Også utkiksmannen skal ha togets rute foran seg og kontrollere at kryssinger og forbikjøringer avvikles i samsvar med ruten eller annen ordre, og at toget føres inn på de spor som ruten angir. Togfører skal påse at utkiksmannen underrettes om forandring av kryssings- og forbikjøringsstasjon, sporendring m. v.

1.12. Til å holde utkik fra forreste vogn i kiptog, arbeidstog o. l. kan nyttes tjenestemann som er godkjent til å utføre sikkerhets-tjeneste i tog, på stasjon eller linjen.

1.13. Når skinnertraktor skyver revisjonsvogn tillates toget framført med største kjørehastighet 60 km pr. time under forutsetning av at følgende bestemmelser følges:

- a) Revisjonsvognens signalmidler, lyskaster, ringeapparat med forbindelse til traktorfører, signalfløyte, håndbremse og konduktørbremsekran må være i fullgod stand.

- b) En tjenestemann som er godkjent som fører av skinnetraktor skal ta plass som utkiksmann foran på revisjonsvognen og holde skarp utkik framover under kjøringen.
- c) Hvis revisjonsvognen ikke er utstyrt med manometer, skal utkiksmannen prøve konduktørbremsekranen før toget kjører fra utgangsstasjonen.
- d) Under kjøringen skal traktorføreren og utkiksmannen følge bestemmelsene i pkt. 1.5—1.11 i den utstrekning disse kan komme til anvendelse.

181. Flere lokomotiver i ett tog.

7.1. I de tilfelle hjelpelokomotivet kjører etter og slutter seg til toget under fart, må hjelpelokomotivet vanligvis gå ut fra et annet spor enn toget. Det må i slike tilfelle iakttas at hjelpelokomotivet ikke passerer middel mot det spor som toget går ut fra, før togets siste vogn har passert sporvekselen og denne er lagt om til det spor som hjelpelokomotivet skal gå ut fra.

8.1. Kjøringen av hjelpelokomotivet må innrettes slik at det ved overgang fra en sterkere til en slakkere stigning eller til vannrett strekning må trykket mot toget minskes etter hvert som det går inn i den slakkere stigning eller inn på den vannrette strekning. Når toget går inn i en skarp kurve, må trykket ikke økes, men etter omstendighetene enten holdes jevnt eller minskes. Hvis kurven er så skarp at kjørehastigheten skal nedsettes til en bestemt størrelse, må hjelpelokomotivets fører være merksam på dette og i tide minske trykket mot toget før det går inn i en slik kurve.

Ved overgang til fall skal hjelpelokomotivets fører — idet han med største oppmerksomhet iakttar togets gang — minske trykket mot toget etter hvert som det passerer brytepunktet, og først la trykket helt opphøre når siste vogn går over brytepunktet. Er hjelpelokomotivet ikke tilkople, må trykket aldri opphøre helt før hjelpelokomotivet skal forlate toget. Forspannlokomotivets fører skal derfor i så fall kjøre sitt lokomotiv slik at hjelpelokomotivet hele tiden må arbeide.

Når toget kommer til det sted hvor hjelpelokomotivets arbeid skal

227. Signal 3 «Passér».

1.1. Det bestemte sted som passérsignalet skal vises fra, kan markeres ved et særskilt fast stativ.

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

Når togbetjeningens utsyn mot det bestemte passérsignalsted hindres — f. eks. fordi det står materiell i et mellomliggende spor — kan togekspeditør vise passérsignal fra egnet sted på dette materiell, fra mellomplattform eller fra annet hensiktsmessig sted.

1.2. Tokekspeditøren skal innta en slik plass at han kan ses av passerende togs betjening og slik at kravet om bevoctning av signalet blir oppfylt.

Skulle togbetjeningen i et passerende tog ikke få øye på togekspeditør, kan toget likevel passere dersom passérsignal vises fra det bestemte sted — hvis ikke togbetjeningen p. g. a. omstendighetene finner at det kan medføre fare å lystre signalet — se trykk 401 § 211.

228. (Reservennummer.)

229. Signal 5 «Avgang».

1.1. Lommelykt med stillbart rødt og grønt glass kan i stedet for vanlig signallampe brukes til signalgivning fra togføreren når togets sammensetning og forholdene for øvrig er slik at signalet tydelig kan oppfattes av lokomotivføreren (se trykk 401 § 210).

De togførere som bruker slik lommelykt til signalgivning, skal samtidig ha sin vanlige håndsignallampe («Nife») med i toget.

230—245. (Reservennummer.)

246. Hovedsignaler.

1.1. Innkjørhovedsignalenes og blokksignalenes master skal være utstyrt med 2 stk. 10 cm brede, vannrette, gule striper (ringer) rundt mastene, utført med lysreflekterende stoff.

(Samme markering skal også være anbrakt på enkelt innkjør-signalapparats mast, se art. 252.)

247—248. (Reservennummer.)

249. Blokksignal.

B l o k k s i g n a l i u s t a n d .

1.1. Hvis et tog som ikke allerede har fått skriftlig kjøreordre som omhandlet i art. 257 pkt. 5.2, må stoppe foran blokksignal (eller hovedsignal på ubetjent stasjon — se art. 257) fordi dette ikke viser «Kjør», og det må antas at årsaken er feil ved linjeblokken, skal lokomotivføreren eller togføreren, unntaksvis en annen av togbetjeningen, etter høyst 2 minutters ventetid ringe til nærmeste fremadliggende betjente stasjon for å innhente tillatelse til viderekjøring.

Den som ringer skal oppgi:

Stilling og navn.

Tognummer.

Signalets nummer/litra og eventuelt navn på blokkpost/stasjon.

Når stasjonen har brakt på det rene at nærmest forangående tog er kommet inn på stasjonen og at det for øvrig ikke er noe til hinder, skal stasjonen gi slik ordre om viderekjøring:

«Klart for tog..... til innkjørhovedsignal ved (egen stasjons navn) forbi hovedsignal(ene) ved (blokkposter/ubetjente stasjoner) Forsiktig kjøring».

Ordren skal om mulig gis av togekspeditøren personlig eller, etter dennes bestemmelse, av annen tjenestemann som er godkjent til togmeldingstjeneste. I alle tilfelle skal den som gir ordren oppgi stilling, navn og sted og notere ordren i togmeldingsboka.

Toget får ved denne ordre bare en betinget tillatelse til å kjøre fram til vedkommende stasjon. Ved ankomst til ubetjent stasjon

med hovedsignal som ikke viser «Kjør», eller til sporveksler på linjen, skal det forholdes etter bestemmelsene i trykk 401 § 255 pkt. 3.

Det skal for øvrig kjøres over strekningen med skjerpet oppmerksomhet.

1.2. Hvis det i slike tilfelle som nevnt i pkt. 1.1, tross gjentatte forsøk ikke fås svar i telefonen, kan toget etter togførereens ordre kjøre forbi blokksignalet etter 20 min.

Togbetjeningen skal etter hvert forvise seg om at linjen virkelig er klar da strekningen må ventes opptatt av annet tog, materiell eller annet som hindrer framføringen av toget. Togets kjørehastighet må ikke være større enn at toget kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet, og høyst 30 km pr. time. Toget skal framføres med skjerpet oppmerksomhet fra togbetjeningens side, og ved ankomst til ubetjent stasjon med hovedsignal som ikke viser «Kjør», eller til sporveksler på linjen, skal det forholdes etter bestemmelsene i trykk 401 § 255 pkt. 3.

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

1.3. Hvis et blokksignal ikke har vist «Kjør» for 2 tog som kjører umiddelbart etter hverandre, skal vedkommende fremadliggende stasjon som har fått kjennskap til dette, straks underrette nærmeste betjente stasjon på den andre siden av vedkommende blokkstrekning om forholdet. Linjeblokken mellom disse 2 stasjoner blir da å betrakte som ikke virksom. Tog som skal kjøre over strekningen, skal framføres etter bestemmelsene i art. 257 pkt. 5.1—5.2.

1.4. Hvis tog som får tillatelse til å kjøre forbi hovedsignal ved blokkpost eller ubetjent stasjon fordi det er feil ved linjeblokken, allikevel får signaler for kjøretillatelse på hele strekningen mellom de 2 betjente stasjoner, skal dette meldes til første fremadliggende betjente stasjon, som deretter underretter nabostasjonen og distrikt-sjefen om dette. Linjeblokken kan deretter uten videre benyttes for togmeldinger.

Etter strømstans skal linjeblokken igjen snarest mulig benyttes for togmeldinger.

Angående melding av feil ved linjeblokken, se S-sirk. 4 § 9.

250. (Reservennummer.)

251. Forsignal for innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og blokksignal.

1.1. Signal 24, (1 gult og 1 grønt blinklys) tas inntil videre i bruk bare på fjernstyrte strekninger.

På stasjon/strekning hvor signal 24 ikke er tatt i bruk benyttes signal 25 som forsignal også for signal 21, med betydning:

«Tilhørende hovedsignal viser signal 21 eller 22 (1 eller 2 grønne faste lys).»

1.2. Etter hvert som sikringsanleggene koples om, tas signal 24 i bruk også på stasjoner/strekninger uten fjernstyring, etter kunnngjøring fra distriktsjefen.

252. Enkelt innkjørsignalapparat.

1.1. Enkelt innkjørsignalapparats mast skal være utstyrt med 2 stk. 10 cm brede, vannrette, gule striper (ringer) rundt masten, utført med lysreflekterende stoff.

253—256. (Reservennummer.)

257. Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand.

Særlige bestemmelser for strekninger med linjeblokk.

Innkjørhovedsignal i ustand.

2.1. På betjent stasjon på strekning med automatisk linjeblokk skal det, når innkjørhovedsignal er i ustand slik at det ikke kan vise «Kjør», forholdes etter bestemmelsene i trykk 401 § 257 pkt. 2 b, eller pkt. 2 d hvis telefonforbindelsen mellom innkjørhovedsignal og stasjon ikke skulle være tilfredsstillende.

På ubetjent stasjon på strekning med automatisk linjeblokk er innkjørhovedsignal å betrakte som blokksignal, og bestemmelsene i art. 249 skal følges.

2.2. På betjent stasjon på strekning med håndbetjent linjeblokk skal det, når innkjørhovedsignal er i ustand slik at det ikke kan vise «Kjør», forholdes etter bestemmelsene i trykk 401 § 257 pkt. 2 a—d.

På ubetjent stasjon på strekning med håndbetjent linjeblokk skal bestemmelsene i trykk 401 § 255 pkt. 3 følges.

Utkjørhovedsignal i ustand.

5.1. Hvis et utkjørhovedsignal er i ustand slik at det ikke kan vise «Kjør», betraktes dette som feil ved linjeblokk en, som derved ikke er virksom.

Togmeldinger skal, når linjeblokk en ikke er virksom, utveksles mellom de betjente stasjoner i samsvar med bestemmelsene i trykk 404.1.

5.2. På betjent stasjon på strekning med linjeblokk (automatisk eller håndbetjent) skal det, når utkjørhovedsignal er i ustand, nyttes skriftlig kjøreordre (blankett 669 pkt. a) slik som bestemt i trykk 401 § 257 pkt. 5.

Videre skal toget har skriftlig kjøreordre (blankett 669 pkt. c) for kjøring fram til innkjørhovedsignalet på nabostasjon.

Disse ordrer kan ikke tildeles togbetjeningen som forhåndsunderretning, og av den grunn kommer blankett 669 pkt. d ikke til anvendelse på strekning med linjeblokk.

Toget får ved disse ordrer bare en betinget tillatelse til å kjøre over blokkstrekningen. Ved ankomst til ubetjent stasjon med hovedsignal som ikke viser «Kjør», eller til sporveksler på linjen, skal det forholdes etter bestemmelsene i trykk 401 § 255 pkt. 3.

Det skal for øvrig kjøres over strekningen med skjerpet oppmerksomhet.

Hvis strekningen mellom stasjonene har sporisolering 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.

På ubetjent stasjon på strekning med automatisk linjeblokk, er utkjørhovedsignal å betrakte som blokksignal, og bestemmelsene i art. 249 skal følges.

På ubetjent stasjon på strekning med håndbetjent linjeblokk, skal bestemmelsene i trykk 401 § 255 pkt. 3 følges.

5.3. Hvis tog skal kjøre ut på blokkstrekning, som er utstyrt med linjeblokk, fra et spor (på stasjon) som ikke er satt i forbindelse med utkjørhovedsignal (ikke togspor) skal det med hensyn til togmelding og anvendelse av skriftlig kjøreordre forholdes på samme måte som bestemt i pkt. 5.1 og 5.2.

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

6.1. Meldingen som stasjon med strømløst sikringsanlegg skal sende til de nærmeste betjente stasjoner før stasjonen gjøres ubetjent, skal lyde:

«..... stasjons sporveksler (eventuelt: og underlagte sidespor) er sikret. Signalene er slokt på grunn av strømutkopling. Txp's navn.»

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

259—289. (Reservennummer.)**290. Hastighetssignaler.**

11.1. Med godkjennelse av Hovedstyret kan distriktsjefen bestemme, etter særskilt vurdering av den banetekniske standard for hver enkelt banestrekning, at de hastigheter som gjelder for ekspressstog også kan gjelde for andre tog som kjøres med motorvogner av typene 66, 68, 86, 88 og 91 med tilhørende mellom- og styrevogner. Materiellets største tillatte kjørehastighet må ikke overskrides.

11.2. Hvilke strekninger ordningen er gjort gjeldende for framgår av driftshåndboka.

291—298. (Reservennummer.)

299. Orienteringstolper.

2.1. Kontaktledningens seksjonering ved stasjoner er normalt anordnet slik at seksjonsfeltets midtre utliggermast settes opp umiddelbart ved innkjørhovedsignal. På elektrifiserte strekninger må tog, som får stoppsignal fra innkjørhovedsignal, og skift under uttrekk, og som kjøres med elektrisk lokomotiv (motorvogn), stoppe foran orienteringstolpen(e), for at strømvaktakeren ikke skal komme inn i den farlige sone av seksjonsfeltet og forbinde de to ledninger med hverandre.

2.2. Utstyr for blokktelefon kan, hvis det anses hensiktsmessig, plasseres på orienteringstolpe for markering av seksjonsfelt ved innkjørhovedsignal.

300—302. (Reservennummer.)

være straffbart å fotografere, tegne, skissere eller oppta beskrivelse av bruer, tunneler, sporarrangementer m. m.

Når en offentlig tjenestemann i tjeneste støter på en person, under forhold som kan gi grunn til mistanke om at han forser seg mot denne lov, kan tjenestemannen fordre oppgitt vedkommendes navn, nasjonalitet, stilling, næring og bopel.

Hvis vedkommende nekter å gi svar eller gir uriktig navn m. m. kan han straffes.

Tjenestemennene har rett til å la de personer arrestere som med skjellig grunn mistenkes for forsettlig overtredelse av forannevnte bestemmelser, når de treffes eller forfølges på fersk gjerning eller det vil være fare ved utsettelse. Fotografier, skisser eller beskrivelser som er tatt av bruer, tunneler, sporarrangementer m. m., bør beslaglegges og overleveres til nærmeste politimyndighet sammen med den på-grepne.

Hvis noen reisende ses å treffe forberedelser til å fotografere bruer, tunneler, sporarrangementer m. m. må de gjøres oppmerksom på de gjeldende bestemmelser på dette område.

1.2. Til spørsmålet om håndhevelsen av disse bestemmelser har imidlertid de militære myndigheter vist til at overvåkingen her tilligger det sivile politi. Etter den utvikling som såvel turismen som fotograferingen har gjennomgått i den senere tid, anses det ikke praktisk gjennomførlig å hindre fotografering fra bakken. Det er derfor av betydning at jernbanens tjenestemenn i spørsmål om fotografering på jernbanens grunn, opptrer med konduite.

420—421. (Reservennummer.)

Bestemmelser om rullende materiells utstyr og behandling m. v.

Alminnelige bestemmelser.

422. Obligatoriske angivelser på vogner.

1.1. På alle vogner skal være angitt:

- a) vognummer og eiendomsmerke NSB.
- b) litrabetegnelser som angir vogntypen.
- c) dato for siste vogn tekniske revisjon (se art. 442 og trykk 420.1 art. 35).
- d) på vogner med trykkluftbremseutstyr: dato for fullstendig revisjon og mellomrevisjon av trykkluftbremsen — se art. 442.
- e) på alle vogner med trykkluftbremseutstyr: bremsetype — forkortet som vist i art. 442.
- f) på personvogner: vognklasse, men bare på sittevogner 1. kl. — resp. på den ende av sittevogn som har avdeling for 1. kl. — og på sittevogner som har avdeling for både 1. kl. og 2. kl. De sistnevnte vogner merkes med «1. kl.» henholdsvis «2. kl.» på den ende hvor tilsvarende klasse føres. (Se art. 442 pkt. 2.1.)
- g) på godsvogner: den tillatte største belastning i tonn — se trykk 420.1 art. 24.
- h) vognens vekt inkl. aksler og hjul i kg (på godsvogner utføres denne påskrift som vist i trykk 420.1 art. 23).
- i) avstanden i meter mellom vognens ytterste aksler, resp. avstanden mellom boggisentrene, og avstanden mellom de ytterste aksler i samme boggi — se art. 442.
- j) på personvogner: den største hastighet vognen tillates framført med se art. 442.
- k) på hver vognaksel «NSB» og akselens nummer (merket ved innstempling).

423. (Reservenummer.)

Benevning og framføring av spesialmateriell.

424. Fortegnelse.

1.1. For å oppnå ensartede betegnelser og ensartet driftsmåte for en del spesialmateriell som framføres på skinnegang, gis nedenfor en oversikt hvorav framgår hvorledes de enkelte driftsmidler skal betegnes og framføres:

1	2	3	4
Teknisk betegnelse	Betegnelse som driftsmiddel	Framføringsmåte	Merknad
Roterende snøplog (roter) med egen framdrift	Snøplog	Som tog eller i tog	Se trykk 401 §§ 311, 315 og 316 og trykk 402 § 30 A
Roterende snøplog (roter) uten egen framdrift	»	I tog (med lokomotiv)	Se trykk 402 § 30 A
Skrape (Rs)	»	»	»
Sporrensere (Rs)	»	»	Se trykk 402 § 30 B
Isharv	»	»	
Vingeplog	»	»	Se trykk 402 § 30 B
Monteringsmotorvogn	Motorvogn	Som tog eller i tog	Se trykk 401 §§ 18, 311, 315 og 316
Revisjonsmotorvogn	»	»	»
Renskebukk, motordreven for tunnel (Ram)	Skinnetraktor	»	Se trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51—54
Revisjonstraktor	»	»	Se trykk 401 §§ 21 og 319 og trykk 422 art. 50—54 og 63
Skiftetraktor	»	»	»
Lastetraktor (Skd R)	»	Som tog	Se art. 430, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51—54

1	2	3	4
Teknisk betegnelse	Betegnelse som driftsmiddel	Framføringsmåte	Merknad
Svillepakkmaskin (Rpkm)	Skinnetraktor	Som tog	Se art. 431, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51, 52 og 54
Sporbaksemaskin (Rbam)	»	»	Se art. 432, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51, 52 og 54
Ballastvibrator-maskin (Rbvm)	»	»	Se art. 433, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51, 52 og 54
Ballastfordeler (Rblm)	»	»	Se art. 434, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51, 52 og 54
Svilleregulerings-maskin (Rsrn)	»	»	Se art. 436, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51, 52 og 54
Sporkontrollvogn (Rktm)	»	»	Se art. 437, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51, 52 og 54
Inspeksjonsmotorvogn	Inspeksjonstralle	»	Se trykk 401 §§ 311, 315 og 316 og trykk 745
Inspeksjonstralle ¹	»	Som tung, henholdsvis lett motortralle	Se trykk 401 §§ 20, 82, 319 og 325 og trykk 370.6
Sveisetralle	Motortralle eller arbeidstralle	Som tung motortralle eller arbeidstralle	
Sykeltralle	Persontralle	Som persontralle	Se trykk 401 §§ 20 og 325 og trykk 370.6
Sparktralle	»	»	
Tårntralle	Arbeidstralle	Som arbeidstralle	
Renskebukk, ikke motordreven	»	»	

¹ Herunder «banemestertralle» og «revisjonsmotortralle».

1.2. Av forskrifter og ordre må tydelig framgå hvorledes forannevnte materiell skal framføres. «Skinnetraktor» brukes til forskjell fra «plattformtraktor» eller traktor på vei. Andre betegnelser enn forannevnte for materiell som omfattes av de anførte driftsmidler, bør ikke brukes.

425. Baneavdelingens arbeidsmaskiner.

1.1. Til bruk i linjevedlikeholdet har NSB en del større skinnegående arbeidsmaskiner, bl. a. lastetraktorer, svillepakkmaskiner, sporbaksemaskiner, ballastvibratormaskin, ballastfordeler, svillereguleringsmaskin og sporkontrollvogn. Spesielle bestemmelser for disse maskiner er tatt inn i etterfølgende art. 430—437.

1.2. Maskinene har en forholdsvis liten motorkraft, og den oppgitte største kjørehastighet vil derfor bare kunne oppnås under gunstige forhold (liten eller ingen stigning). Denne hastighet krever også en skinnegang av høyeste standard, da påkjeningen på hjullager og aksler ellers blir for stor. På grunn av disse forhold vil den virkelige framføringshastighet bli vesentlig lavere enn den oppgitte største kjørehastighet og det er derfor i de spesielle bestemmelser for hver enkelt maskintype angitt i parentes den framføringshastighet som det kan regnes med under vanlige forhold.

2.1. Arbeid på linjen med slike maskiner kan enten skje etter ordre for disponering av linjen i samsvar med bestemmelsene i trykk 401 §§ 49 og 149 eller ved anordning av linjebrudd (trykk 401 § 77 pkt. 1) med de lempninger eller tilføyelser som distriktsjefen finner nødvendig i hvert enkelt tilfelle.

3.1. For kjøring av arbeidsmaskiner umiddelbart etter forangående tog gjelder bestemmelsene i art. 130 pkt. 5.

426—429. (Reservennummer.)

430. Lastetraktorer.

1.1. Lastetraktorer er spesielle skinnetraktorer, litra Skd R type 218 og 219, til bruk for baneavdelingen i distriktene.

Lastetraktorene har hydraulisk fotbremse og mekanisk håndbremse samt nødvendig signalutstyr. Største kjørehastighet er 40 km pr. time. Traktorene har akselavstand 3,75 m og total lasteevne 8 tonn jevnt fordelt (f. eks. skinnelast), med høyst 4 tonn pr. aksel.

Type 218 har egenvekt 6,0 tonn. Den har en mekanisk løftekran med løfteevne inntil 2,2 tonn ved utliggerlengde 2 m.

Type 219 har egenvekt 6,6 tonn. Den har hydraulisk løftekran med følgende løfteevne ved de forskjellige utliggerlengder:

Løfteevne:	Utliggerlengde:
2,5 tonn	1,7 m
1,8 »	2,2 »
1,3 »	3,0 »
1,0 »	4,0 »

Type 219 har også hydraulisk 2-veis sidetipp med lasteevne 4 tonn. Tilhengervogner, litra R, til bruk i forbindelse med ovennevnte lastetraktorer, har egenvekt 2,5 tonn og akselavstand 2,5 m og med skrubremse bare på den ene hjulsats. Videre har de holdere for slutt signaler og ekstratogsignal.

Tilhengervognene for type 218 har lasteevne 5 tonn.

Tilhengervognene for type 219 har hydraulisk 2-veis sidetipp og lasteevne 4 tonn.

1.2. Lastetraktorene skal i alminnelighet brukes alene eller i forbindelse med forannevnte tilhengervogner.

Når det i særlige tilfelle må nyttes lastetraktor til framføring av alminnelige godsvogner, skal tilkopling skje ved hjelp av en spesielt konstruert solid koplinglestang (beregnet for 12 tonns strekk og for 6,8 tonns trykk). Da lastetraktorens sentralkoppel sitter bare 550 mm over skinneoverkant, blir ved tilkopling av alminnelige godsvogner høydeforskjellen mellom dragkrokene 510 mm. På grunn av dette bør stangen i k k e brukes til å skyve lastede vogner på linjen i stigning.

Når vogner tilkoples lastetraktoren, må det påses at tilstrekkelig håndbrems (skrubremser) has, slik at toget minst har den bremseprosent som er foreskrevet i bremsetabell II i trykk 402. Ved utregning av bremseprosenten regnes brembar vekt for lastetraktorer

Skd R 218 og 219 for 10 tonn, enten traktorene er lastet eller tomme.

For øvrig gjelder bestemmelsene i trykk 422 art. 51—54 og art. 424 i dette trykk bl. a. om at skinnetraktor som kjøres på linjen, skal framføres som tog.

Om signalføring, se trykk 401 § 319.

431. Automatiske svillepakkmaskiner.

1.1. Automatiske svillepakkmaskiner, litra Rpkm, type KST 95, VKR 04, VKR 05 E og 06—16 (E) er gitt teknisk betegnelse svillepakkmaskin og skal som driftsmiddel betegnes skinnetraktor, se art. 424.

De skal framføres på linjen som tog.

Svillpakkmaskinene har ikke dragkrok eller buffere og kan derfor ikke tilkoples vognner eller bli trukket i tog.

2.1. Svillpakkmaskin type KST 95 veier ca. 4,5 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 30 (20) km pr. time. Under arbeid har den en kapasitet på ca. 140 m pr. time.

Denne type er utstyrt med spesiell avkjøringsinnretning, slik at maskinen på kort tid kan tas av sporet.

2.2. Når linjebrudd er iverksatt for bruk av svillpakkmaskin type KST 95, kan distriktsjefen, når han anser det forsvarlig, dispensere fra trykk 401 § 77 pkt. 1 e og f og § 130 pkt. 5 slik at lokaltog (med største akselantall 16), godstog, arbeidstog og løselokomotiver etter skriftlig ordre tillates å kjøre ut på vedkommende blokkstrekning.

Tillatelsen gjelder i så tilfelle fram til det oppsatte stoppsignal foran arbeidsstedet, hvorfra toget fortsetter etter tilsigelse fra ansvarshavende tjenestemann når linjen er klar.

3.1. Svillpakkmaskin type VKR 04 veier ca. 18 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 40 (25) km pr. time. Under arbeid har denne type en kapasitet på ca. 200 m pr. time.

4.1. Svillpakkmaskin type VKR 05 E og 06—16 (E) veier ca. 22 tonn og har, når de ikke arbeider, en største kjørehastighet på 55 (30) km pr. time. Under arbeid har disse en kapasitet på 300—500 m pr. time, avhengig av den arbeidsmetode som nyttes.

432. Sporbaksemaskiner.

1.1. Motordrevne sporbaksemaskiner litra Rbam, type AL 203 og AL 204, er gitt teknisk betegnelse sporbaksemaskin og skal som driftsmiddel betegnes skinnetraktor, se art. 424.

De skal framføres på linjen som tog.

Sporbaksemaskinene veier ca. 15 tonn og har, når de ikke arbeider, en største kjørehastighet på 60 (30 henholdsvis 45, idet type AL 204 kan holde høyere hastighet i stigning enn type AL 203) km pr. time.

Sporbaksemaskinene har ikke dragkrok eller buffere og kan derfor ikke tilkoples vogner eller bli trukket i tog.

433. Ballastvibratormaskin.

1.1. Motordreven ballastvibratormaskin litra Rbvm, type BKV 142, er gitt teknisk betegnelse ballastvibratormaskin og skal som driftsmiddel betegnes skinnetraktor, se art. 424.

Den skal framføres på linjen som tog.

Ballastvibratormaskinen veier ca. 6 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 30 (20) km pr. time.

Ballastvibratormaskinen har ikke dragkrok eller buffere og kan derfor ikke tilkoples vogner eller bli trukket i tog.

434. Ballastfordeler.

1.1. Motordreven ballastfordeler litra Rblm, type 4FW-C6, er gitt teknisk betegnelse ballastfordeler og skal som driftsmiddel betegnes skinnetraktor, se art. 424.

Den skal framføres på linjen som tog.

Ballastfordeleren veier ca. 11 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 40 (30) km pr. time.

Ballastfordeleren har ikke dragkrok eller buffere og kan derfor ikke tilkoples vogner eller bli trukket i tog.

435. (Reservennummer.)

436. Svillereguleringsmaskin.

1.1. Motordreven svillereguleringsmaskin litra Rsrn, type A, er gitt teknisk betegnelse svillereguleringsmaskin og skal som driftsmiddel betegnes skinnetraktor, se art. 424.

Den skal framføres på linjen som tog.

Svillereguleringsmaskinen veier ca. 2,7 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 25 (15) km pr. time.

Svillereguleringsmaskinen har ikke dragkrok eller buffere og kan derfor ikke tilkoples vogner eller bli trukket i tog.

437. Sporkontrollvogn.

1.1. Motordreven sporkontrollvogn litra Rktm, type PV 6, er gitt teknisk betegnelse sporkontrollvogn og skal som driftsmiddel betegnes skinnetraktor, se art. 424.

Den skal framføres på linjen som tog.

Sporkontrollvogn, type PV 6, veier ca. 10 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 60 (50) km pr. time. Under arbeid har den en største kjørehastighet på 30 km pr. time.

Sporkontrollvognen har dragkrok og buffere av lett utførelse og kan derfor ikke koples inn i tog. Den skal som regel framføres ved egen motor, men kan i spesielle tilfelle henges etter vanlig materiell.

Kjørehastigheten må i slike tilfelle ikke overstige 60 km pr. time.

438. Elektrifiseringsanleggenes kompressortralle.

1.1. Til bruk bl. a. på linjen har Elektrifiseringsanleggene en kompressortralle som kan kjøres omtrent med skrittgangs fart (ca. 5 km pr. time). Trallen skal framføres som tog, men det kreves ikke at trallens fører skal være godkjent som fører av tung motortralle.

Kompressortralen har spesialutstyr slik at den på kort tid kan trilles til side og fjernes fra skinnegangen. Dette skal gjøres i god tid før tog ventes og ved arbeidstidens slutt.

Trallen er utstyrt med telefonapparat og med fast signallampe som viser rødt blinklys framover og bakover.

Trallen skal dessuten medføre nødvendige signalmidler for dekning med stoppsignaler i samsvar med trykk 401 § 236.

1.2. De alternative regler som i art. 431 pkt. 2.2 er fastsatt for bruk av automatisk svillepakkmaskin type KST 95 på linjen, skal også gjelde for bruk av Elektrifiseringsanleggenes kompressortralle — i den utstrekning de kan komme til anvendelse.

Når trallen brukes på linjen, skal det alltid følge med en godkjent vaktmann som er ansvarshavende for kjøringen, og som ved telefonforbindelse med stasjonene skal gi og motta de nødvendige opplysninger om trallens kjøring og om toggangen. Vaktmannen skal være tildelt rutebok med tillegg og gjeldende rutesirkulærer og ekstratogruter for vedkommende strekning. Videre skal han ha Sikkerhetsreglement og trykk 370.6, 373.2 og 373.3.

- l. Jernbanens vaktmann skal være i besittelse av denne instruks.
m. Alle arbeidere skal, mot kvittering, tildeles denne instruks.

1.2. Alle arbeidere som tilhører entreprenørfirmaer som utfører arbeider langs linjen, skal mot kvittering tildeles foranstående instruks. Instruksen foreligger i særtrykk og kan rekvireres fra Billettforvalteren.

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

474. Instruks for behandling og bruk av kjemiske brannslukningsapparater.

1.1. Alle innkjøp av kjemiske brannslukningsapparater skal, av hensyn til standardisering, skje ved rekvisisjon gjennom distriktsjefen/verkstedbestyreren til Hovedstyret.

2.1. NSB's kjemiske brannslukningsapparater skal være godkjent av Statens Branninspeksjon.

Kjemiske brannslukningsapparater som er godkjent til slokking av brann i eller i nærheten av høyspenningsanlegg, skal ha påskriften «Godkjent for bruk ved høyspenningsanlegg». Dette betyr at slokkesmidlet (strålen) ikke er elektrisk ledende. Apparatet eller den som betjener det må derimot ikke komme i «farlig nærhet» av spenningsførende deler.

2.2. Til hvert apparat skal være festet og forseglet et metallskilt:

○		
NSB		
.....distrikt		
Brannslukningsapparat		
nr.		
Siste fylling:		
Neste kontroll innen:		

Av skiltet framgår:

- Jernbanens initialer og apparatets hjemmedistrikt (f. eks. NSB Oslo distrikt).
- Apparatets nummer.
- Dato for siste fylling.
- Dato for neste kontroll.

3.1. Rullende materiell skal være utstyrt med kjemiske brannslukningsapparater i følgende utstrekning:

- a. Pulverapparater skal være anbrakt i dieseltrekraftaggregater, konduktørvogner, redskapsvogner, spisevogner, i sovevogners tjenestekupé, i Hjelpetjenestens utrykningsbiler og i NSB Bilruters busser.
- b. Kullsyresnøapparater skal være anbrakt i alle elektriske trekkraftaggregater, i styrevogner for elektriske motorvogner og i postavdelinger.

Merk :

Når tog settes i gang umiddelbart etter at brann i toget (spesielt glødebrann i treverk, fiberstoffer m. v.) er slokt med pulver eller kullsyresnø, er det fare for at brannen kan blusse opp igjen fordi slokkemidlet blåses bort under kjøringen. Om mulig bør det derfor i slike tilfelle, etter at nødvendig strømbrudd er foretatt, etterslokkes med vann.

3.2. I bygninger skal det i størst mulig utstrekning være anordnet mulighet for slokking med vann (trykkvannslanger, motorsprøyter, assurancesprøyter m. v.).

Kjemiske brannslukningsapparater (pulver-, kullsyresnø- eller vannapparater) anbringes i bygninger bare der hvor det foregår spesiell brannfarlig virksomhet, hvor kostbart utstyr er særlig utsatt og på steder hvor vann enten ikke er tilgjengelig eller som slokkemiddel kan medføre livsfare eller uforholdsmessig kostbar vannskade.

3.3. Anbringelse av kjemiske brannslukningsapparater i annen utstrekning enn det som er nevnt i pkt. 3.1 og 3.2, skal avgjøres for hvert enkelt tilfelle.

4.1. De forskjellige kjemiske brannslukningsapparater som brukes ved NSB er (betegnet etter slokkemiddel) vann-, pulver-, kullsyresnø- og skumapparater.

4.2. Vannapparater bør anbringes på steder hvor det kan komme på tale å slokke «alminnelig brann», da vann er det mest effektive slokkemiddel mot brann i vanlige faste stoffer (fiber, tekstil, tre), men må ikke brukes mot brann i eller i nærheten av høyspenning-utstyr før strømbrudd er foretatt eller med de forbehold som er angitt i trykk 411.1 art. 37, eller ved brann i karbid, natrium, olje, bensin m. v.

4.3. Pulverapparater bør anbringes på steder hvor det er risiko for hurtig oppflamming i brennbare væsker og mot brann i ventiler i gassflasker.

Pulverapparatene består av en beholder med pulver og en kullsyrepatron (drivgass), enten inne i eller utenpå pulverbeholderen og en slange med stengbart munnstykke. Apparatene er frostfrie og slokke-midlet er ikke elektrisk ledende.

Ved bruk feies pulverstrålen fram og tilbake sidelengs over brann-flaten.

For å beskytte seg mot heten, kan en sprøyte opp en pulversky foran seg.

4.4. Kullsyresnøapparater kan brukes for slokking av de fleste småbranner, men bør anvendes fortrinnsvis for slokking av brann i elektrisk utstyr, spesielt i utstyr med finere kontakter som kan ta skade av annet slokkemiddel.

Kullsyresnøapparatene står under konstant trykk og avgir slokke-midlet som en blanding av gass og kullsyresnø med temperatur ned til -78° C. Det bør derfor unngås å treffe mennesker med strålen.

Apparatene bør plasseres slik at temperaturen ikke blir høyere enn $+30^{\circ}$ C.

Utløsermekanismen er som regel formet som en pistolventil som trykkes helt inn og strålen feies fram og tilbake sidelengs mot brannflaten. Under bruken må apparatet holdes mest mulig loddrett.

4.5. Skumapparater kan anvendes ved slokking av oljebranner. Skumapparatet må ikke brukes mot brann i høyspenningsutstyr før strømbrydd er foretatt.

Apparatet settes i funksjon ved å snu det opp-ned. Skumstrålen rettes mot bunnen av ilden.

5.1. Enhver tjenestemann som har sitt arbeid på sted hvor det er anbrakt kjemisk brannsløkningsapparat, skal sette seg nøye inn i bruksanvisningen for vedkommende apparat, slik at han til enhver tid har den fulle kjennskap til hvordan apparatet skal brukes. Det må påses at apparatet er til stede og det bør så vidt mulig kontrolleres at det er i orden.

Den som har brukt et apparat, eller oppdager feil ved det eller finner at fristen for kontroll er overskredet, skal melde dette til den som fører reglemessig tilsyn med de kjemiske brannsløkningsappa-ratene eller direkte til den som foretar revisjonen av apparatene i distriktet/verkstedet.

5.2. Det regelmessige tilsyn med kjemiske brannslukningsapparater føres av:

- a) bygningsføreren for apparater i de av jernbanens bygninger hvor det offentlige brannvesen ikke foretar årlig brannsyn,
- b) lokomotivmesteren eller den han bestemmer for apparater i trekkraftaggregater og styrevogner,
- c) elektromesteren for apparater i omformer-, transformator- og ladestasjoner og i elektrotjenestens utrykningsmateriell,
- d) verkstedlederen eller den han bestemmer for apparater i det øvrige rullende materiell.

5.3. Kontroll med at de kjemiske brannslukningsapparater er i bruksferdig stand, periodisk kontroll, vedlikehold, veiing, fylling, trykkprøving m. v. skal fortrinnsvis foretas sentralt i distriktet/verkstedet. Arbeidet skal i alminnelighet pålegges en bestemt tjenestemann (kontrollør).

Teknisk kontroll av apparatene skal foretas:

- a. Hver 6. måned for alle apparater i trekkraftaggregater og styrevogner.
- b. Hvert år for apparater i bygninger og for apparater i annet rullende materiell enn nevnt under a.

Dessuten skal det foretas teknisk kontroll av nyinnkjøpte apparater før disse tas i bruk, før det foretas fylling av apparater som har vært brukt og av apparater som det er meldt eller funnet feil ved.

Apparatbeholdere for kullsyresnøapparater skal trykkprøves hvert 5. år.

5.4. Kontrolløren skal føre protokoll over samtlige kjemiske brannslukningsapparater i distriktet/verkstedet slik at det til enhver tid has oversikt over apparatenes revisjonsfrist, hvor de er satt opp m. v.

Protokollen skal inneholde følgende opplysninger:

- a. Apparatets betegnelse.
- b. Apparatets nummer.
- c. Apparatets hjemsted (stasjon, lokomotivnummer osv.).
- d. Dato for siste fylling.
- e. Dato for siste kontroll.
- f. Dato for neste kontroll.
- g. Dato for trykkprøving.
- h. Merknader (feil, når apparatet har vært brukt m. v.).

405.1

Trykk nr. 405.1

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedadministrasjonen



Fellesforskrifter
for stasjons-, tog- og linjetjenesten

2. utgave

Rettelsesblad nr. 3.

Mai 1973.

Ved dette rettelsesblad oppheves:

S-sirk. 355.

Hst. sirk. 274/59 og 19/68.

Had. sirk. 184/70 og 25/71.

Følgende rettelser foretas:

I art. 180 pkt. 1.5, 2. og 3. linje rettes «art. 162 pkt. 1.9—1.10» til «særskilt instruks (se trykk 405.5)».

Tittelbladet, innholdsfortegnelsen og sidene merket —/1—6, 7—15/15, 15—16/16—23, 40/40 (7 blad), 40/40—41, 41/42, 51—59/60, 66—72/72, 72—75/76—89, 90—96/97—101, 102—110/111—114, 115—120/121, 139—155/156, 156/156 (6 blad), 156/156—159, 160—162/162, 162/162, 164/164 (3 blad), 164/165, 166—167/167—168, 169—170/171—179, 180/180—181, 227—245/246—249, 249/250—252, 253—257/257, 258—290/291—302, 303—400/401, 415—416/416, 419—421/422—423, 424/424, 424—429/430, 430—431/432—434, 435—436/437—438, 438—442/442, 442—443/443, 443/443, 443—450/451, 451—453/453—454, 472/472, 472—473/473, 473—474/474, 474/474, bilag 2, bilag 7 (3 blad), bilag 14 og bilag 15

tas ut og erstattes med vedlagte nye tittelblad, innholdsfortegnelse, «forord» og sidene merket 1—8/8, 8—15/15, 15—16/17—23, 40/40 (7 blad), 40/41, 41/42, 51—54/55—60, 66—72/72, 72—73/73—89, 90—96/97—101, 102—110/111—114, 115—120/121, 139—149/149, 149—155/156, 156/156 (4 blad), 156/156—161, 162/162, 164/164 (2 blad), 164/164—166, 167/167—169, 170—173/174—179, 180/180—181, 227—235/236—249, 249/249—250, 251—257/257, 258—281/282—298, 299—400/401, 415—416/416, 419—420/420, 420—421/422—423, 424/424, 424—425/425—426, 426/426—428, 428—430/431—432, 433—434/435, 435—436/436—438, 439—442/442, 442—443/443, 443/443, 443—450/451, 451—453/453—454, 472—473/473, 473—474/474, 474/474, bilag 2, bilag 7 (2 blad), bilag 14 og bilag 15.

405.1

Trykk nr. 405.1

Trykt i oktober 1964

Tjenesteskriver utgitt av Norges Statsbaner

Hovedadministrasjonen



Fellesforskrifter

for stasjons-, tog og linjetjenesten

2. utgave

Gjelder fra og med 1. november 1964

Fra samme dato oppheves:

Trykk 405.1 av juni 1959 med rettelsesbladene 1—5.

Hovedstyrets sirkulære nr.: 552.

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

Rettelsesblad nr. 3.

Mai 1973.

Liste over rettellesblad.

Rettellesbladet skal etter foretatt komplettering av trykket registreres her.

Rettellesblad				Rettellesblad			
nr.	Innført		Merknad	nr.	Innført		Merknad
	den	av			den	av	
1				19			
2				20			
3				21			
4				22			
5				23			
6				24			
7				25			
8				26			
9				27			
10				28			
11				29			
12				30			
13				31			
14				32			
15				33			
16				34			
17				35			
18				36			

Trykk nr. 405.1 deles ut til:

Alt personale i sikkerhetstjenesten.

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

INNHold

Sikkerhetsforskrifter.

Alminnelige bestemmelser.

	Art. nr.
Hva det forstås med stasjonsgrense, innkjørsignalsted og stasjonsområde	7
Hva det forstås med linjeblokk, blokkpost og blokkstasjon	8
Hva det forstås med sporveksel, sentralstilt, håndstilt, sikret, tunge-sikret, forriglet, kontrollåst og låst sporveksel	15
Hva det forstås med sporsperre	16
Hva det forstås med rullende materiell	17
Hva det forstås med lokomotiv	18
Hva det forstås med togleder, togekspeditør, togfører og lokomotiv-fører	23
Hva det forstås med togvei og togspor	26
Togroute er en ordre	39
Ordre om toggangen	40
Hva en rute i ruteboka skal inneholde	41
Hva det forstås med kryssing og forbikjøring. Angivelse av kryssing og forbikjøring i ruter	42
Hva en rute i rutesirkulære eller ekstratogroute skal inneholde	44
Hva en telegrafisk rute skal inneholde	45
Tog uten rute. Kjøreseddel	49
Middelmerke	51
Master og andre faste gjenstander i nærheten av spor	54
Tjenestemenn i sikkerhetstjenesten	60

Bestemmelser vedrørende linjen og linjetjenesten.

Sidespor på linjen. Låsing av sporveksler m. v.	72
Velovergang i banens plan	73
Ujevnheter ved skinnegangen og andre forhold som gjør det nødven-dig å sette ned kjørehastigheten	76

Bestemmelser vedrørende stasjon og stasjonstjenesten.

Når stasjon skal være betjent	90
Togekspeditørtjenesten	95
Stasjonsmesterens ansvar for tjenestens utførelse	96
Inspeksjon av stasjonsområdet. Ansvar for stasjonens spor, spor-veksler og sikkerhetsanordninger	97
Avsperring eller bevakning av spor på stasjon	102
Bruk av togspor	103
Togoppgave	104
Skifting i togspor på stasjon	111
Innkjørsignal	113
Frankjøring av tog forbi middel under innkjøring på stasjon	114
Innkjørsignal og utkjørsignal fra fast signalapparat	115
Togekspeditørens nærvær på plattform eller ved innkjørsporveksel ..	118
Hva som må iakttas før tog sendes	120

Kjøring av tog før rutetid	121
Avgangsordre til togføreren. Signalering for passering og for stopp	122
Ekspedisjon av tog ved stoppested	123
Stasjon og togmeldinger	130
Midlertidig togmeldingstasjon på sted som ikke har kryssingspor ..	132
Forandring av kryssing	136
Endringer i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning	137
Om kjøring av ekstratog	138
Kjøring av hjelpelokomotiv og kipptog	139
Fullmakt for stasjon til å iverksette kjøring (innstilling) av hjelpe- lokomotiv, løselokomotiv og kipptog	140
Disponering av strekning for kjøring av arbeidstog	149

Bestemmelser vedrørende tog og togtjenesten.

Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne	156
Bemannning av lokomotiv	162
Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn	163
Togfører	164
Togførerens ansvar for og befaling over toget	165
Lokomotivførerens ansvar for togets regelmessige gang	166
Ansaret for og hvem som skal utføre koplingen	167
Konferanseplikt	168
Avgangsignal	170
Kjørehastighet	174
Skyving av vogner i tog	180
Flere lokomotiver i ett tog	181
Når tog hurtigst mulig skal stoppes	182
Når tog må sette igjen vogner på linjen	185

Signalforskrifter.

Linje- og stasjonssignaler.

Signal 3 «Innkjør»	226
Signal 3 «Passér»	227
Signal 5 «Avgang»	229
Signal 1 «Stopp»	236
Hovedsignaler	246
Blokksignal	249
Forsignal for innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og blokksignal	251
Enkelt innkjørsignalapparat	252
Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand	257
Sikring av togvei på stasjon med sikringsanlegg som er strømløst ..	258
Høyt skiftesignal	272
Dvergsignal	273
Planovergangssignal og forsignal for planovergangssignal	282
Hastighetssignaler	290
Orienteringstolper	299

Fellesbestemmelser.**Sikkerhetstjeneste og toggang.**

Sikkerhetsforanstaltninger ved arbeid under eller mellom vogner ..	401
Sikring av personalet på linjen	402
Beregning av godstogenes lengde	403
Trapper for på- og avstigning utenfor plattform	404

Tjenesteforhold og ordensregler.

Salg av øl og vin til tjenestemenn i uniform	411
Ajourføring av bøker m. m.	412
Rutebok for Norge	413
Drikkepenger	414
Telefonering over jernbanens linjer	415
Hittegods	416
Adgang til NSB's områder. Adgangskort	417
Ro og orden innen jernbanens område	418
Fotografering av bruer, tunneler, sporarrangementer m. m.	419
Økonomi	420

**Bestemmelser om rullende materiells utstyr
og behandling m. v.****Alminnelige bestemmelser.**

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

Benevning og framføring av spesialmateriell.

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

Merker og påskrifter på rullende materiell.

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

Framføring av uvirkosomme lokomotiver trukket i tog.

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

Diverse bestemmelser om det rullende materiell.

Utsetting av forsterkningsvogner i persontog	461
Skilting av 1. kl. vogner når de nyttes som 2. kl.	462
Regler for bruk av bar ild (tinefakkel m. v.) for tining av frosne rør m. v. på rullende materiell	463

Spesielle instruksjer og overenskomster.

Instruks for ekstrapersonale som for en kortere tid utfører snøryddingsarbeid m. v. på baner med elektrisk drift	471
Instruks for arbeidslag tilhørende entreprenørfirmaer ved arbeid langs jernbanelinjen	473
Instruks for behandling og bruk av kjemiske brannsløkningsapparater	474

TRYKK NR. 405.1

Artiklene 1—400 inneholder kommentarer til bestemmelsene i trykk 401, Sikkerhetsreglement.

Denne del av trykket er bygget opp slik at kommentarer til bestemt paragrafnummer i trykk 401 er inntatt i tilsvarende artikkelnummer i dette trykk.

Hvor spesielle kommentarer mangler, er vedkommende artikkelnummer ført opp som reservenummer.

Artiklene fra og med 401 inneholder andre fellesbestemmelser for stasjons-, tog- og linjetjenesten.



Sikkerhetsforskrifter.

Alminnelige bestemmelser.

1—6. (Reservennummer.)

7. Hva det forstås med stasjonsgrense, innkjørsignalsted og stasjonsområde.

Stasjonsgrense og innkjørsignalsted.

1.1. Hvor det er satt opp 2 innkjørhovedsignaler for samme hovedspor og kjøreretning, treffer distriktsjefen nærmere bestemmelse.

Stasjonsområde.

1.2. Private sidespor som grener ut fra spor på stasjon, regnes i alminnelighet ikke til stasjonsområdet.

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

1.1. Distriktsjefen underretter alt vedkommende personale om hvilke banestrekninger som er utstyrt med linjeblokk og om den er automatisk eller håndbetjent.

1.2. Hvis utkjørhovedsignal på betjent stasjon på strekning med linjeblokk (automatisk eller håndbetjent) er i ustand slik at det ikke kan vise «Kjør», eller blokksignal (herunder hovedsignal på ubetjent stasjon på strekning med automatisk linjeblokk) ikke har vist «Kjør» for 2 tog som kjører umiddelbart etter hverandre, betraktes dette som feil ved linjeblokken, som derved ikke er virksom.

Når linjeblokken ikke er virksom, skal togmeldinger utveksles mellom de betjente stasjoner i samsvar med bestemmelsene i trykk 404.1. 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 for avgangsmelding sendes og besvares.

Videre skal toget etter bestemmelsene i trykk 404.1 ha skriftlig kjøreordre (blankett 001.551.25 (669) pkt. c) for kjøring fram til innkjørhovedsignalet på nærmeste fremadliggende betjente stasjon. Ordren kan ikke tildeles togbetjeningen som forhåndsunderretning.

Tog, som har kjørt forbi utkjørhovedsignal eller blokksignal som ikke viser «Kjør», skal, på den strekning signalet gjelder for, 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 togbetjeningens side, særlig over uoversiktlige strekninger og foran sporveksler, for i tilfelle å kunne stoppe hurtigst mulig.

Ved ankomst til ubetjent stasjon med hovedsignal som ikke viser «Kjør», skal togbetjeningen undersøke togveien. Hvis togveien er klar, kan toget fortsette.

Hvis tog, som har fått skriftlig kjøreordre (blankett 001.551.25 (669) pkt. c) når linjeblokken ikke er virksom p.g.a. feil ved blokk-signal(er), allikevel får signaler for kjøretillatelse på hele strekningen mellom de 2 betjente stasjoner, skal dette meldes til den fremadliggende betjente stasjon, som deretter underretter nabostasjonen om dette. Linjeblokken kan deretter uten videre nyttes for togmeldinger.

Etter strømstans skal linjeblokken igjen snarest mulig nyttes for togmeldinger.

Angående melding av feil ved linjeblokken, se S-sirk. 4 § 9.

Hvis den påbudte hastighetsnedsettelse antas å ville medføre større forsinkelser og uregelmessigheter i toggangen, skal toglederen underrettes.

1.3. Når linjeblokken p.g.a. feil eller andre årsaker må settes ut av bruk, skal distriktsjefen underrette alt vedkommende personale om dette.

Når linjeblokken er satt ut av bruk, skal togframføringen over vedkommende strekning foregå etter de vanlige bestemmelser for strekning uten linjeblokk.

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

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

Ubetjent stasjon på strekning med automatisk linjeblokk er alltid blokkstasjon.

9—14. (Reservennummer.)

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

Nummerering av sporveksler.

1.1. Sporveksler på stasjoner og stoppesteder skal nummereres. Hvis det finnes hensiktsmessig, nummereres også sporveksler på holdeplasser og andre sporområder utenom stasjon/stoppested. Hvis ikke nummereringen fastsettes av Hovedadministrasjonen, foretas den av distriktsjefen.

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

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

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

Ved nummerering av sporveksler anvendes alltid arabiske tall.

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

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

Ytterste motliggende sporveksel i kjøreretning fra Oslo får der- ved nr. 1 og ytterste motliggende sporveksel i kjøreretning mot Oslo får nr. 2.

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

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

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

Sporvekslernes normalstilling.

1.3. For sentralstilte og forriglede sporveksler er normalstillingen den stilling av sporvekselen som er valgt som normalstilling og som derfor i skjematiske planer og forriglingsta- beller er betegnet med + (se S-sirk. 4 § 12 pkt. 2 og 7).

1.4. For kontrollåste sporveksler

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

1.5. For sporveksler som ikke er sentralstilt, for- riglet eller kontrollåst, gjelder følgende:

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

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

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

1.8. For tydelig å kunne se om de sporveksler som er omhandlet i pkt. 1.4 og 1.5, er stilt i normalstilling eller ikke, skal sporvekselloddet være malt slik at den øvre halvdel av loddet er hvit og den nedre halvdel svart når sporvekselen ligger i normalstilling.

16. Hva det forstås med sporsperre.

Plassering av sporsperre.

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

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

Skal både isolert skinneskjøl og sporsperre anvendes på samme sted, skal den isolerte skinneskjølet plasseres innenfor sperren og så nær denne som mulig.

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

Sporsperrer må ikke anbringes i togspor uten Hovedadministrasjonens godkjennelse.

Nummerering av sporsperrer.

1.2. Sporsperrer på stasjoner eller stoppesteder med flere sporsperrer gis nummer med romertall fortløpende i den rekkefølge de ligger, i det nummereringen begynner i den ende av området hvor sporveksel nr. 1 ligger.

Sporsperrer kan i skjematiske planer og forriglingstabeller betegnes ved forkortelsen s p.

Sporsperrenes normalstilling.

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

17. Hva det forstås med rullende materiell.

1.1. Alt rullende materiell skal være besiktiget og godkjent før det tas i bruk. Materiellets høyde og bredde må ikke overskride de grenser som er angitt i konstruksjonsprofilen for banens rullende materiell (se trykk 402 § 39). Unntatt herfra er åpne sidedører i vogner, nedslåtte stigtrinn og liknende. Åpne sidedører i personvogner, nedslåtte stigtrinn og liknende må ikke røpe utenfor banens minste tverrsnitt (se trykk 402 § 35).

1.2. Alt rullende materiell, tung motortralle unntatt, skal være anbrakt på fjærer, være forsynt med fjærende buffere, fjærende trekk- og koplingsanordning. Det rullende materiell skal også i nødvendig utstrekning være forsynt med fester for de signalmidler som er bestemt for tog.

18. Hva det forstås med lokomotiv.

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

19—22. (Reservennummer.)

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

1. Togledertjenesten.

Instruks for togledere.

1.1. De tjenestemenn som skal utføre togledertjeneste skal avlegge særlig prøve og må ha Hovedadministrasjonens bemyndigelse for å kunne utføre slik tjeneste.

Før slik bemyndigelse gis, må det foreligge erklæring fra distrikt-sjefen om at vedkommende ved prøve har godtgjort at han er i besittelse av den nødvendige innsikt i alt som vedrører togledelsen, at

40. Ordre om toggangen.

1. Alminnelige bestemmelser.

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

Merk :

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

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

1.2. Med fordelingssteder forstås tjenestesteder som viderefordeler ordrene til de enkelte tjenestemenn og som erkjenner direkte til distriktsjefen.

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

Ansvarshavende ved stasjonene skal foruten til eget stasjonspersonale også fordele ordrene til personalet ved underlagte tjenestesteder (f.eks. stoppesteder), til det linjepersonalet og eventuelle grindvakter som er underlagt stasjonen med hensyn til ordrefordeling, samt til spesielle vaktposter på linjen og for øvrig til annet personale som distriktsjefen måtte bestemme, f.eks. elektromester o.l.

(Om underretningsstasjonenes fordeling vises til pkt. 1.5.)

Banemestrene er ansvarlig for at det settes opp en fortegnelse ved hvilke stasjoner de enkelte linjetjenestemenn skal fordeles ordre. Fordelingsstedene skal være spesielt oppmerksom på at tjeneste-

menn som har vært fraværende fra tjenesten p.g.a. permisjon, sykdom e.l., blir tildelt gjeldende ordrer som er sendt ut under vedkommendes fravær.

Banemestrene må fordeles ordre om kjøring og innstilling av tog slik som for det øvrige linjepersonale bestemt. Den stasjon som banemesteren er stasjonert ved har ansvaret for dette, og er også fordelingssted for banemesterens stedfortreder, hvis ikke distriktsjefen bestemmer noe annet. Distriktsjefen skal treffe en ordning slik at disse fordelingssteder blir holdt underrettet om hvem som til en hver tid tjenstgjør som banemester.

Banemesterstrekningene skal være bekjentgjort for vedkommende personale.

Ordre om kjøring og innstilling av tog på banemesterstrekningen skal tilstilles banemesterens fordelingssted selv om ordren for øvrig ikke vedkommer stasjonen.

Banemester skal hver dag når tjenesten tiltres eller så snart det lar seg gjøre, og for øvrig når det er mulig for ham eller så ofte som distriktsjefen bestemmer, undersøke på vedkommende fordelingssted om det foreligger ordre om kjøring av ekstratog m.v. og i så fall kvittere for mottakelsen av disse i foreskrevne utstrekning.

Banemesteren skal holde fordelingsstedet informert om hvorledes han best kan treffes (i tilfelle hvilken strekning han skal befare).

Tilsvarende ordning kan distriktsjefen også etablere for annet personale, f.eks. elektromestrene.

1.3. Med konduktørstasjon forstås et fordelingssted hvor konduktørpersonale er stasjonert og tildeles ordrer. Ansvarlig for disse fordelingsstedene er vedkommende stasjonsmester.

1.4. Med lokomotivstasjon forstås et fordelingssted hvor lokomotivpersonale er stasjonert og tildeles ordrer. Ansvarlig for slike fordelingssteder er stasjonsmester, lokomotivmester eller lokomotivformann.

1.5. Med underretningsstasjon forstås et fordelingssted som skal viderefordre en ordre til annet personale enn det som er stasjonert ved eller er underlagt stedet (se pkt. 1.2), f.eks. til togbetjening. Distriktsjefen bestemmer hvilke stasjoner som skal være underretningsstasjoner ved adresseangivelse i vedkommende ordre.

Togekspeditør ved underretningsstasjon er ansvarlig for at ordren blir viderefordelt togbetjeningen snarest mulig, men ikke før ved fram møte til tjeneste i vedkommende tog. Togekspeditøren må ikke

la toget kjøre før han har forvissnet seg om at togetbetjeningen er til-
delt ordren og har kvittert for denne.

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

Tjenestemann som arbeider eller ferdes på linjen, og som ikke tilhører og heller ikke ledsages av personale som er pålagt å holde seg underrettet om toggangen, men som har rett til å ferdes på linjen, skal selv undersøke om kjøring av ekstratog ved forespørsel til stasjonene. Undersøkelsen skal så vidt mulig finne sted umiddelbart før vedkommende begir seg ut på linjen, og betjent stasjon må ikke passeres uten at det forespørres om neste blokkstrekning er klar.

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

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

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

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

2. R u t e b o k.

2.1. Ruteboka utarbeides ved distriktenes rutekontorer og skal ekspederes ut til alle fordelingssteder. Den skal sendes i rød konvolutt,

blankett 001.586.06 (617) (bilag nr. 1) eller i pakke med denne konvolutt som adressemerke.

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

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

Ved stasjoner skal erkjennelsen underskrives av stasjonsmesteren (togekspeditør). Ved andre fordelingssteder skal vedkommende ansvarshavende, eller andre som distriktsjefen måtte bestemme, underskrive erkjennelsen.

Hvis distriktsjefen har forlangt «Telegramerkjennelse» (ordrekonvolutten er stemplet «Telegramerkjennelse»), skal stasjonsmesteren (togekspeditør) eller annen ansvarlig tjenestemann sende erkjennelsen som telegram med signal TBD.

Telegrammet skal eksempelvis lyde:

«Rutebok nr. 112 erkjennes mottatt til videre fordeling.

N. N. (txp)»

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

Erkjennelsen får da eksempelvis følgende form:

«Rutebok nr. 112 erkjennes mottatt til videre fordeling, også til alt konduktør- og lokomotivpersonale og til banemester (elektromester).

N. N. (txp)»

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

2.3. Ansvarshavende ved fordelingsstedene skal straks sørge for at ruteboka blir viderefordelt til alt personale i sikkerhetstjenesten som er underlagt vedkommende fordelingssted med hensyn til ordrefordeling (se pkt. 1.2—1.4), unntatt de tjenestemenn i stasjonstjenesten som mottar og kvitterer for togoppgaven, blankett 001.585.01 (603 a),

eller oppgaven «Togordning ved stasjon», blankett 001.585.02 (603 b) (se art. 104).

For de nevnte tjenestemenn i stasjonstjenesten skal ruteboka legges ut på de steder som er foreskrevet og i tilfelle på annet hensiktsmessig sted, slik at vedkommende tjenestemenn har lett adgang til ruteboka. Stasjonsmesteren skal pålegge bestemte tjenestemenn å holde disse eksemplarer å jour.

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

2.4. Hver enkelt tjenestemann som mottar ruteboka, skal kvittere for den på blankett 001.586.01 (614 a) eller 001.586.02 (614 b) («enkeltmannserkjennelse», bilag nr. 4). Blanketten kan brukes for innføring av erkjennelse fra flere tjenestemenn. (Ved større fordelingssteder, f.eks. ved konduktør- og lokomotivstasjoner, kan distriktsjefen tillate at det brukes spesielle, større erkjennelsesblanketter eller -bøker.)

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

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

3. Tillegg til rutebok.

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

4. Rutesirkulære.

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

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

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

Hvis distriktsjefen har forlangt «Telegramerkjennelse» (ordrekonvolutten er stemplet «Telegramerkjennelse»), og ordren er tilstillet en stasjon bare for fordeling til konduktør- og/eller lokomotivpersonale, banemester m.v. uten at ordren forøvrig vedkommer stasjonen, får erkjennelsen eksempelvis følgende form:

«Rutesirkulære nr. 18/112 erkjennes mottatt til alt konduktør- og lokomotivpersonale og til banemester.

N. N. (txp)»

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

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

4.4. Hver enkelt tjenestemann som mottar rutesirkulære, skal kvittere for det på blankett 001.586.01 (614 a) eller 001.586.02 (614 b) («enkeltmannserkjennelse», bilag nr. 4). Blanketten kan brukes for erkjennelse fra flere tjenestemenn. (Ved større fordelingssteder, f.eks. ved konduktør- og lokomotivstasjoner, kan distriktsjefen tillate at det brukes spesielle, større erkjennelsesblanketter eller -bøker.)

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

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

5. Ekstratog rute.

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

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

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

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

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

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

Hvis distriktsjefen har forlangt «Telegramerkjennelse» (ordrekonvolutten er stemplet «Telegramerkjennelse»), skal slik erkjennelse innsendes som omhandlet i pkt. 2.2, henholdsvis pkt. 4.2, med den tillempning som følger av at ekstratogrute adresseres til vedkommende togbetjening. Fordelingssteder som også er underretningsstasjoner skal i den telegrafiske erkjennelse gjenta nummer og dato for de tog som skal tildeles ordren ved stasjonen, eksempelvis slik:

«Ekstratogrute nr. 25/1964 erkjennes mottatt til videre fordeling, også til togbetjeningen i togene 102 og 104 den 1.6.64.

N. N. (txp)»

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

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

5.5. Underretningsstasjoner skal fordele ordren til alt personale som tjenstgjør i vedkommende tog, også til konduktører og lokomotivførerasistenten, samt eventuelt til personale på ekstralokomotiv(er).

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

Hvis stasjonen ikke rekker å innta kvittering fra linjepersonalet eller fra grindvakt m.v., skal ordren så vidt mulig meddeles vedkommende gjennom telefon som bestemt i pkt. 7.9.

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

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

6. Rutetelegram.

6.1. Rutetelegram er å betrakte som telegrafisk ordre.

Rutetelegram (signal TPS) utarbeides ved distriktenes rutekontorer eller togledelse og skal ekspederes ut til de fordelingssteder som har bruk for dem. De skal sendes i rød konvolutt, blankett 001.586.06 (617) (bilag nr. 1) som skal være påstemplet eller tydelig påskrevet «Rutetelegram» og «Telegramerkjennelse».

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

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

6.3. Fordelingen av rutetelegram fra fordelingsstedene til de enkelte tjenestemenn skal foregå som bestemt for telegrafisk ordre forøvrig, se pkt. 7.6—7.9.

7. Telegrafisk ordre.

7.1. Trykk 401 inneholder nærmere retningslinjer for bruken av telegrafisk ordre om kjøring av ekstratog (telegrafisk rute, se trykk 401 § 45, og telegrafisk ordre om kjøring av ekstratog uten rute, se

trykk 401 § 49) og innstilling av tog, samt for andre ordrer om toggangen.

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

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

Om sendemåten for slike telegrammer vises til trykk 850.2, Statsbanenes Tjenestetelegram.

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

Sendes telegrammet på telefonen til flere stasjoner samtidig, skal i h. t. trykk 850.2 art. 2.9 den lengst bortliggende stasjon foreta den tjenestlige gjentakelse av hele telegrammet, mens de øvrige stasjoner følger nøye med og kontrollerer sine utskrifter.

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

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

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

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

«Ordre: Tirsdag den 2.5. kjøres ekstra persontog litra Y fra A kl. 23.00 til G onsdag den 3.5. kl. 6.15 erkjennes mottatt.

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

N. N. tpx. xxx»

Ved sending til flere stasjoner samtidig, og hvor den lengst bortliggende stasjon har gjentatt hele telegrammet, er det tilstrekkelig at de øvrige stasjoner repeterer det av innholdet som spesielt

gjelder vedkommende stasjon (f.eks. kryssing og forbikjøring, at stasjonen eller nabostasjonen ikke skal være betjent, eventuelt være ekstraordinært betjent osv.).

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

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

Eksempel:

«Ordre: Mandag den 1.5. kjøres ekstra godstog litra X fra A kl. 6.00 til G kl. 12.30 erkjennes mottatt og vil bli viderefordelt, også til togbetjeningen i togene 1 og 3 som krysser litra X henholdsvis i D og E.

N. N. tpx. xxx»

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

«Ordre: Mandag den 1.5. kjøres ekstra godstog litra X fra A kl. 6.00 til G kl. 12.30 erkjennes mottatt til viderefordeling til togbetjeningen i togene 1 og 3 som krysser litra X henholdsvis i D og E.

N. N. tpx. xxx»

Etter repetisjon som omhandlet foran, skal den tjenestemann som erkjenner oppgi togekspeditørs navn etterfulgt av betegnelsen «tpx» og egen signatur. (Er stasjonsmesteren selv togekspeditør, sløyfes betegnelsen «tpx».) Ordren skal være forelagt togekspeditøren før den erkjennes.

7.5. Den tjenestemann ved toglederstasjonen som sender en telegrafisk ordre, er ansvarlig for at erkjennelser overensstemmende med pkt. 7.4 er mottatt fra alle fordelingssteder telegrammet er adressert til. Gjelder ordren kjøring av ekstratog, skal det kontrolleres at erkjennelsene foreligger, før ordren settes i verk. Når samtlige erkjennelser er mottatt, forelegges de for vedkommende togleder.

Erkjennelsene skal deretter arkiveres ett år før de makuleres.

7.6. Ansvarshavende ved stasjonene skal straks sørge for at den telegrafiske ordre blir viderefordelt til stasjonens eget personale

samt til det personale forøvrig som er underlagt vedkommende stasjon med hensyn til ordrefordeling (se pkt. 1.2) og hvis tjeneste blir berørt av ordrens innhold, med den tillempning som følger av at telegrafiske ordrer (herunder rutetelegram) om innstilling av tog og kjøring av ekstratog ikke fordeles til linje- og elektropersonalet.

Disse tjenestemenn skal skaffe seg opplysning om toggangen ved å forespørre stasjonene. Slik opplysning om toggangen skal innhentes så ofte som forholdene tilsier det eller så ofte som distrikt-sjefen har bestemt, og gjelder for høyst en time ad gangen, dersom stasjonen ikke uttrykkelig gir beskjed om at opplysningen gjelder for lengre tid.

7.7. Når telegrafisk ordre om kjøring av ekstratog må sendes ut på en tid da fordelingssted for grindvakt(er) m.v. ikke er betjent og derfor ikke får ordren, skal det til slutt i ordren settes: «N. N. (stasjoner) er ikke tildelt denne ordre.»

For at eventuelle grindvakter m.v. som ordinært skal fordeles ordre ved nevnte ubetjente stasjoner, allikevel kan få ordren, eventuelt vite hvor de skal henvende seg med forespørsel, skal distrikt-sjefen på forhånd ha utpekt enkelte bestemte stasjoner som ekstraordinære fordelingssteder. Ved disse stasjoner, som bør være betjent for alle tog, skal finnes å jourført liste over eventuelle grindvakter m.v. som må fordeles ordre med angivelse av de stasjoner som ordinært er dette personalets fordelingssteder.

Listen settes opp i samarbeid med vedkommende ordinære fordelingssted og vedkommende banemester, og listen skal være kjent og tilgjengelig for alle vedkommende togekspeditører.

Skulle det ekstraordinære fordelingssted ikke få fordelt ordren til vedkommende grindvakt(er) m.v. før ekstratoget kjører inn på strekningen, må denne stasjon underrette lokomotivføreren om dette.

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

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

Distrikt-sjefen kan bestemme at utgangsstasjoner for ekstra godstog skal tildele togføreren et ekstra eksemplar av telegrafiske ordrer.

Togføreren skal levere dette (uten kvittering) til en av togets øvrige konduktører, fortrinnsvis til den som i henhold til trykk 401 § 170 eventuelt er bemyndiget til å motta togekspeditørens avgangsordre og til å gi avgangssignal.

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

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

Er det p.g.a. knapp tid umulig å få overlevert ordren på denne måte til underlagt stoppested, grindvakt m.v., skal den så vidt mulig meddeles vedkommende personlig gjennom telefonen. Ordren skal i så fall skrives nøyaktig ned og deretter repeteres klart og tydelig av vedkommende tjenestemann som til slutt erkjenner ved å oppgi navn og tjenestested. Slik underretning sidestilles med overlevering av ordren mot kvittering. Har det ikke vært mulig å underrette underlagt stoppested, grindvakt eller andre spesielle vaktposter på linjen om kjøring av ekstratog, skal lokomotivføreren i ekstratoget gis melding om dette.

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

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

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

9.1. Alle ordrer om toggangen, unntatt ruteboka, skal dateres og underskrives av eller for distriktsjefen.

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

12. Bekjentgjøring og kjøring av kongelig ekstratog.

12.1. Kongelig ekstratog kan rekvireres enten ved henvendelse til Hovedadministrasjonen eller distriktsjefen i det distrikt hvor utgangsstasjonen for reisen ligger.

12.2. Kommer rekvisisjonen til Hovedadministrasjonen, vil vedkommende distriktsjef straks bli underrettet med anmodning om å sende inn forslag til rute for toget. Etter at Hovedadministrasjonen har mottatt distriktets forslag og eventuelt godkjent ruten, besørger distriktet trykkingen av den.

12.3. I tilfelle rekvisisjon av toget kommer til distriktsjefen, forholdes på samme måte med hensyn til godkjenning og trykking av ruten.

12.4. Berører ekstratogets kjøring flere distrikter, skal distriktsjefen i det distrikt hvor reisens utgangsstasjon ligger, i samarbeid med de øvrige distriktsjefer, sette opp ruten i sin helhet fra utgangsstasjon til bestemmelsesstasjon. Deretter skal ruteforslag for hele strekningen sendes Hovedadministrasjonen til godkjenning.

Det distrikt, hvor reisen tiltres, besørger trykking av ruten og sender de øvrige distrikter det nødvendige antall eksemplarer etter oppgave fra disse.

12.5. Blir det på grunn av forholdene ikke tid for et distrikt til å innhente Hovedadministrasjonens godkjenning av ruten, skal Hovedadministrasjonen underrettes telegrafisk om hvordan ruten er satt opp.

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

- a) togets betegnelse: Kongelig ekstratog, og i tilfelle med tilføyelse av nr. 1, nr. 2 osv., hvis det skal kjøres flere enn ett kongelig ekstratog samme dag og på samme bane,
- b) dag og dato for togets kjøring,
- c) den strekning toget skal kjøre, stasjonene på denne og tiden for ankomst og avgang eller passering av disse,

- d) de tog som ekstratoget skal krysse, kjøre forbi eller kjøres forbi av med understreking av de stasjoner hvor dette skal finne sted,
- e) hvilke spor på stasjonene ekstratoget skal kjøre, samt hvilke spor de kryssende eller forbikjørende tog skal kjøre på de stasjoner hvor kryssing og forbikjøring finner sted,
- f) ekstratogets største tillatte kjørehastighet.

12.7. Ruten som er satt opp, skal sendes ut som ekstratogrute (eventuelt rutesirkulære), og er for øvrig underlagt de vanlige regler som gjelder for avfattelse, utsending, erkjennelse og viderefordeling av disse, se pkt. 4.1—4.4 og 5.1—5.6 og trykk 401 § 40. Distriktsjefen skal dessuten sende ruten til Hovedadministrasjonen, til vedkommende rekvirent, til hoffets vedkommende samt til politimestrene i de byer og de landdistrikter som ligger i togets rute.

12.8. Distriktsjefen eller en annen overordnet tjenestemann ved distriktsadministrasjonen skal følge med kongelig ekstratog og ha befaling over dette.

For øvrig skal distriktsjefen bestemme hvilke andre tjenestemenn som skal følge med kongelig ekstratog.

12.9. Alle stasjoner på vedkommende strekning skal være betjent når kongelig ekstratog kjøres.

Stasjonsmesteren skal så vidt mulig selv utføre togekspeditørtjenesten. Visitasjon av stasjonens togspor og sporveksler skal foretas før ekstratoget kjøres. På fjernstyrt strekning foretas denne visitasjon av linjevisitøren i forbindelse med visitasjon av linjen (se pkt. 12.10).

På stasjonene i ekstratogets rute skal det ved dagslys flagges etter bestemmelsene i trykk 405.3 art. 81—85.

På ekstratogets utgangs- og bestemmelsesstasjon og ved mellomstasjoner hvor ekstratoget stopper, skal togekspeditøren og den øvrige betjening som har plattformtjeneste være iført sine beste uniformer. Det samme gjelder ekstratogets konduktører. Togekspeditøren og ekstratogets konduktører skal dessuten ha hvite hansker eller hvite fingervanter.

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

Distriktsjefen kan, om han finner det nødvendig, dele opp de ordinære bevoktningsstrekninger i kortere visitasjonsstrekninger.

Angående visitasjon av spor og sporveksler på stasjoner på fjernstyrt strekning vises til pkt. 12.9.

12.11. Kongelig ekstratog skal framføres med 2 lokomotiver. I alminnelighet skal togvekten ikke være større enn at hvert av lokomotivene kan framføre toget etter ruten.

Denne bestemmelse gjelder også ved Kongelig personers offisielle reiser i andre tog.

Distriktsjefen bestemmer for hvert enkelt tilfelle hvilke stasjoner som skal holde reservelokomotiv i beredskap.

12.12. Hvis det rullende materiell i den nærmeste foregående tid ikke har vært benyttet i trafikk, skal det være prøvekjørt før det brukes i ekstratoget.

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

12.13. For kongelig ekstratog skal alle forsinkelser, uansett størrelse, meldes til togledelsen (se trykk 404.1 art. 9.6).

12.14. Skal personer tilhørende kongehuset reise med ordinært tog, bør en overordnet tjenestemann ved distriktsadministrasjonen følge med toget. På den strekning reisen foregår, skal det ved daglys flagges på stasjonene etter bestemmelsene i trykk 405.3 art. 81—85.

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

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

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

Melding skal også sendes når toget framføres uten uregelmessigheter.



41. Hva en rute i ruteboka skal inneholde.

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

I innledningen til togenes ruter:

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

I togenes ruter:

- a. Dobbeltsporet bane skal angis med 2 loddrette parallelle streker til venstre for navnene på stasjonene/stoppestedene.
- b. Stasjoner skal trykkes med vanlig skrift og blokkposter (bp) med kursiv skrift til venstre i vedkommende rubrikk, mens stoppesteder (og i tilfelle holdeplasser) som toget stopper ved skal trykkes med kursiv skrift til høyre i rubrikken.
Stjerne etter stasjonsnavnet betegner at alle togspor på stasjonen er sikret mot innkjøring i besatt spor.
- c. Strekninger med fjernstyring skal angis ved en tykk loddrett bølgestrekk, strekninger med automatisk linjeblokk ved en tykk ubrudt loddrett strekk og strekninger med håndbetjent linjeblokk ved en tykk stippet loddrett strekk til høyre for navnene på stasjonene/stoppestedene.
- d. Hovedsignal skal angis ved  (signal 21) eller  (signal 22) som betegner det signalbilde som hovedsignal ordinært skal vise for toget ved inn-, henholdsvis utkjøring på stasjon eller ved blokkpost. For stasjoner som er utstyrt med ytre og indre innkjørhovedsignaler skal signalbilde for begge innkjørhovedsignaler anføres.
Enkelt innkjørsignalapparat skal angis ved o (signal 21).

e. I rubrikken for «opphold» skal eventuelt brukes følgende tegn:

- ▲ = stasjonen/stoppestedet er ikke betjent.
- ▼ = stasjonen/stoppestedet er ikke betjent hverdager.
- △ = stasjonen/stoppestedet er ikke betjent helligdager.
- ▽ = stasjonen/stoppestedet er ikke betjent lørdager.
- ◇ = stasjonen/stoppestedet er ikke betjent lørdager og helligdager.
- = fast stopp med kortvarig opphold, høyst 1 min. Tid for opphold er regnet med i ordinær kjøretid.
- = behovsopphold for kryssing/forbikjøring. Er behovet bortfalt, skal toget passere stasjonen hvis det er klart for passering under iakttakelse av de vanlige bestemmelser for passerende tog.
- = stopper på signal.
- × = stopper om det trengs for av- og påstigning.
- a× = stopper om det trengs for avstigning.
- × p = stopper om det trengs for påstigning.

Merk:

Tegnet ● skal brukes i forbindelse med betjente stasjoner/stoppesteder, eventuelt i forbindelse med fotnote hvor grunnen til signalstopp er anført.

Tegnet × skal brukes for all stopp om det trengs for av- og påstigning på stasjoner som ikke er betjent av tog-ekspeditør, på ubetjente stoppesteder og på holdeplasser.

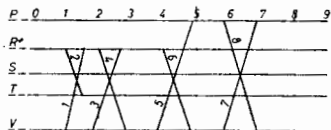
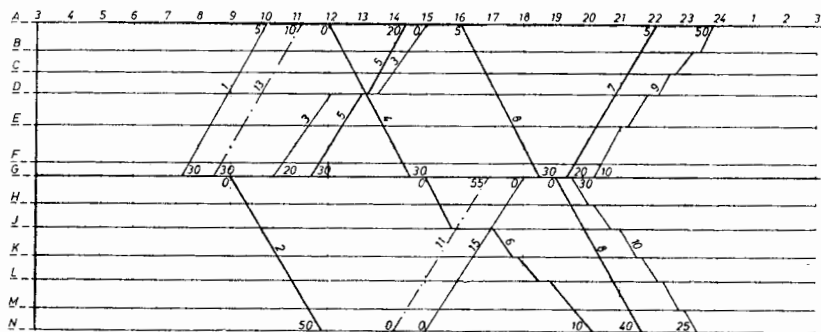
- f. T i m e tallet skal anføres ved utgangs- og endestasjon, og når det går over til ny time. Hvis ruten strekker seg over 2 eller flere sider, skal timetallet også føres opp for første stasjon/stoppested på hver side.

Rutene for lokaltog kan ha en oppstilling som er noe forskjellig fra disse forklaringer. For løsløkomotiv (tilbakekjørende hjelpe-lokomotiv) kan det også gjøres fravikelser.

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

Angivelse av kryssing og forbikjøring.

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



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

Kryssing:

For tog 1 angis kryssing med tog 4 i A.

For tog 13 angis kryssing med tog 4 i A.

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

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

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

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

For tog 7 angis kryssing med tog 8 i G.

For tog 9 angis ingen kryssing.

For tog 2 angis ingen kryssing.

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

For tog 11 angis kryssing med tog 6 i J.

1.3. Hvor anvendelse av foran nevnte regler om plassering av middelmerket vil medføre ulemper i form av vesentlige merkostnader når reduksjon av sporenes effektive lengde skal unngås, skal saken forelegges Hovedadministrasjonen, som avgjør om dispensasjon kan gis.

1.4. Middelkontrollamper, som regel oppsatt på høyt skiftesignals mast, tilkjenne gir når siste vogn i innkjørende tog er kommet innenfor middelmerket.

Lampene er normalt slokt. Når innkjørtogvei er sikret (innkjørhovedsignal stilt til «Kjør»), og innkjørende tog besetter vedkommende togspor (o-felt) på stasjonen, tennes lampen i motsatt ende med hvitt blinkende lys, og slokner igjen når siste vogn er kommet innenfor middelmerket (sporveksselfeltet i innkjørtogveien er fritt). Er utkjørhovedsignal samtidig stilt til «Kjør» for vedkommende spor, vil middelkontrollampen være slokt.

På stasjoner hvor det er 3 eller flere togspor, slokner middelkontrollampen når siste vogn er kommet innenfor middelmerket mot lengste togspor.

Distriktsjefen bekjentgjør for alt vedkommende personale hvilke stasjoner som er utstyrt med middelkontrollamper.

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

52—53. (Reservenummer.)

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

2.1. Master og lignende som må plasseres nærmere minste tverrsnitt «A» enn 40 cm og som anses farlige for personalet, skal merkes på et felt som ligger mellom 1,8 og 2,7 m over skinnetopp med avvekslende sorte og hvite horisontale striper (ringer) av 15 cm bredde. Særlig farlige master m.v. skal dessuten forsynes med mastevarsler. Denne varselanordning består i fjærende stropper som plasseres slik at en i tilfelle må komme i berøring med stroppen før den faste gjenstand (mast m.v.) passerer.

Som særlig farlige anses master m.v. som er plassert på områder hvor det foregår skifting og som står slik at avstanden mellom minste tverrsnitt og forkant mast på noe punkt mellom 1,5 og 3,5 m over skinnetopp er mindre enn 20 cm.

Står det flere slike master m.v. etter hverandre inntil det (de) samme spor, settes mastevarsel bare på yttersiden av de ytterste master i rekken.

Kan mastevarsel ikke settes opp (f.eks. for signalmast), skal saken i de tilfelle det anses nødvendig, forelegges Hovedadministrasjonen.

60. Tjenestemenn i sikkerhetstjenesten.Anvendelse av sukkersykepasienter i
sikkerhetstjeneste.

1.1. Tjenestemenn i sikkerhetstjeneste som lider av sukkersyke i slik grad at behandling med insulin eller andre medikamenter er påkrevet, plikter å melde dette til distriktsjefen.

Tjenestemenn, som bruker medikamenter mot sukkersyke, bør fortrinnsvis anvendes i arbeid utenom sikkerhetstjenesten hvis slikt arbeid kan skaffes og vedkommende tjenestemann selv uttrykker ønske om det. Forutsetningen er at tjenesten i tilfelle kan ordnes uten vesentlige ulemper og uten merutgifter for jernbanen.

1.2. For om mulig å kunne anvende tjenestemenn, som bruker medikamenter mot sukkersyke, i sikkerhetstjeneste under enklere forhold, har Hovedadministrasjonen fastsatt følgende retningslinjer:

- a. Hvert enkelt tilfelle behandles individuelt.
- b. Spesialundersøkelse og senere regelmessig kontrollundersøkelse hver 3. måned av vedkommende tjenestemann skal foretas av en spesiell kollege, oppnevnt av Hovedadministrasjonen. Distriktsjefen sørger for at disse undersøkelser blir foretatt som bestemt og skal på forhånd gi kollegen mest mulig utførlige opplysninger om tjenestens art (se avsn. e), slik at han kan gjøre seg opp en mening om den risiko som tjenesten innebærer i hvert enkelt tilfelle, før han avgir sin uttalelse. Legeerklæringen forutsettes bl.a. å gi opplysninger om vedkommende er omhyggelig insulininnstillet, om han tilhører den gruppe pasienter som lett lar seg innstille, om han kjenner insulinfølingens begynnelses-symptomer og forholdsregler som kan stanse disse m.m.
- c. Vedkommende tjenestemann må skriftlig erklære at han ikke finner noen betenkeligheter ved å utføre den tjeneste som det for tilfellet er tale om å sette ham til.
- d. Etter de nødvendige uttalelser og erklæringer er innhentet fra kollegen og tjenestemannen selv, skal saken, vedlagt distriktsjefens bemerkninger og forslag, forelegges Hovedadministrasjonen til godkjenning.
- e. Vedkommende tjenestemann må ikke settes til tjeneste hvor han sikkerhetsmessig får eneansvar (f.eks. som fører av enmannsbetjent lokomotiv, som togekspeditør m.v.), med mindre vedkommendes sikkerhetstjeneste øyeblikkelig kan overtas av annen tjenestemann.

Bestemmelser vedrørende linjen og linjetjenesten.

66—71. (Reservennummer.)

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

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

Når det er nødvendig å utføre tilsyn med kontrollåser, sporsperrer m. v. ved sidespor på linjen utenfor den tid skifting ved sidesporet allikevel forgår, kan vedkommende stasjon mot kvittering utlevere kontrollåsnøkkelen til tjenestemann ved linje- eller stillverks-tjenesten, godkjent til å utføre sikkerhetstjeneste. Er sidesporet sikret med A-lås følges bestemmelsene i trykk 405.2 art. 67—69 med hensyn til frigiving og sperring av kontrollåsnøkkelen. I togmeldingsboka noteres klokkeslett når nøkkelen leveres ut, eventuelt frigis, og når den leveres tilbake, eventuelt sperres, og kontrollmiddel skal plasseres på togmeldingsapparatet (se trykk 404.1).

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

Tilsynet (vedlikeholdsarbeidet) skal om mulig utføres mellom togene slik at kontrollåsnøkkelen kan være levert tilbake, eventuelt sperret, før tog kjører ut på blokkstrekningen. Hvis ikke, skal det forholdes i samsvar med trykk 401 § 77. Viser ikke signal 4 «Klar linje», skal togets kjørehastighet over sporvekselen settes ned til 30 km pr. time.

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

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

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

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

Henvendelser til sidesporeieren (tomteleieren) om brudd på de kontraktmessige forpliktelser, skal som regel gjøres av vedkommende stasjonsmester eller banemester. I alvorligere tilfelle og i gjen-tagelsestilfelle, samt når stasjonsmesterens (banemesterens) henvendelse ikke tas til følge, skal forholdet innberettes til distriktsjefen.

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

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

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

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

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

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

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

Kontrollåsnøkklens oppbevaring m. m.

2.1. Kontrollåsnøkkel til sporsperren (den avledende sporveksel) skal i alminnelighet oppbevares i nøkkelapparat (med sperremagnet) ved sidesporet eller i samlelås på vedkommende stasjon(er).

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

På stasjoner med komplett sikringsanlegg kan kontrollåsnøkkel for B-lås oppbevares i stillerapparatet og settes i avhengighet til stasjonens signaler, idet sikringsanlegget da ikke vil kunne gjennomkoples uten at kontrollåsnøkkel er innsatt og omvridd i nøkkel-feltet.

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

Om regler for bruk og virkemåte av A-lås, se trykk 405.2 art. 67—69 og S-sirk. 236, av B- og D-lås, se trykk 405.2 art. 60—66 og S-sirk. 191.

Om skifting ved sidespor på linjen, se trykk 405.2.

73. Veiovergang i banens plan.

1.1. Etter distriktsjefens nærmere bestemmelse (merknad i ruten eller ved særskilt ordre) kan vakthold ved planovergang som normalt bevoktes (herunder planovergang som p. g. a. feil ikke kan sperres automatisk), sløyfes på følgende vilkår:

- a. Toget skal være trykkluftbremset.
- b. Toget skal stoppe foran planovergangen. Lokomotivføreren forvisser seg om at ingen veitrafikk hindrer kjøringen, hvoretter toget med liten hastighet (høyst 10 km pr. time) passerer planovergangen.
- c. Ordningen iverksettes bare for bestemte planoverganger hvor trafikken ikke er nevneverdig stor på det tidspunkt vedkommende tog kjører. Disse planoverganger skal være utstyrt med Vegvesenets fareskilt 126 («Andreaskors»).

- d. Det skal gå fram av driftshåndboka hvilke planoverganger denne ordning normalt kan bli gjort gjeldende for.

1.2. Når skinnetraktor kjøres på samme togmelding etter forangående tog (art. 130 pkt. 5.1) eller når flere av baneavdelingens arbeidsmaskiner kjøres på samme disponerte blokkstrekning (art. 149 pkt. 1.1), må det utvises den største forsiktighet ved kjøring over planoverganger.

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

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

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

74—75. (Reservennummer.)

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

1.1. Hvis egnet signal 69 a «Midlertidig kjørehastighet» ikke finnes på stedet, kan signal 2 «Varsom» og signal 4 a «Klar linje» midlertidig settes opp som bestemt i trykk 401 § 237.

Signal 2 «Varsom» og signal 4 a «Klar linje» kan ikke nyttes i de tilfelle kjørehastigheten skal være lavere enn 30 km pr. time.

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

1.2. Midlertidige hastighetssignaler og varsomsignaler skal fjernes så snart årsaken til hastighetsnedsettelsen er falt bort.

77—89. (Reservennummer.)

Bestemmelser vedrørende stasjon og stasjonstjenesten.

90. Når stasjon skal være betjent.

1.1. Stasjonens togekspedisjonskontor må ikke forlates når togmelding ventes eller når uregelmessigheter er inntruffet. Forøvrig må kontoret ikke være uten oppsyn i lengre tid når stasjonen er betjent, uten etter særskilt ordre eller tillatelse av foresatt.

91—94. (Reservenummer.)

95. Togekspeditørtjenesten.

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

1.2. Telegrafister bør i den første tid etter bestått eksamen ved Jernbaneskolen, så vidt mulig gis anledning til å tjenstgjøre under ledelse av erfarne togekspeditører. Det er viktig at de får den nødvendige innføring i praktisk sikkerhetstjeneste inne og ute på stasjonen før de selv settes til selvstendig togekspeditørtjeneste.

96. Stasjonsmesterens ansvar for tjenestens utførelse.

Det vises til art. 60 pkt. 3.1—3.4.

97—101

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

Visitasjon av kontrollåste sporveksler.

1.1. Det har vist seg at kontrollåser som stenger sporvekselens fraliggende tunge med skyverigel (E-låser) har sviktet når skinnen som låsen er festet til blir utsatt for sterke slag (f.eks. hjulslag).

Under inspeksjon og tilsyn med stasjonenes sporveksler må det derfor kontrolleres at skyverigelen ikke er løs når kontrollåsnøklen er tatt ut. Hvis den er løs, må sporvekselen låses (med klave og hengelås).

Oppdages feil ved kontrollåsen, må dette hurtigst mulig meldes til stillverksmesteren og til distriktsjefen som i tilfelle gir ordre om nedsatt kjørehastighet i samsvar med trykk 402 § 5.

98—101. (Reservennummer.)

102. Avsperring eller bevoktning av spor på stasjon.

1.1. Når personførende tog står på stasjon og de reisende til og fra dette tog må passere annet spor hvor tog skal kjøre eller skifting foregå, skal konduktørbetjeningen i den utstrekning det lar seg gjøre være stasjonen behjelpelig med å bevokte ferdseletstedet.

1.2. Ved stasjoner hvor det foregår ferdsel over jernbanespor på stasjonstomter skal det slås opp plakat (blankett 001.513.25 (715)) med påbud for trafikanter om å vise varsomhet ved passering av jernbanesporene. Plakaten slås opp i venterom og ekspedisjonslokaler, lett synlig for trafikantene.

103. Bruk av togspor.

5.1. Til nedskrivning av telegram (TBD) om endret sporbruk, benyttes blankett 001.551.20 (661).

104. Togoppgave.

1.1. Togoppgave, blankett 001.585.01 (603 a) (bilag nr. 8), inneholder foruten rubrikker for spor og sporveksler også rubrikker for togenes ankomst, opphold, avgang, kryssende tog, hvilke tog kjører forbi eller kjøres forbi av, samt rubrikk for hvilke dager togene kjører.

Rubrikkene 6, 7 og 8 om sporveksler som skal etterses og legges i riktig stilling, behøver ikke å fylles ut for sporveksler som er underlagt komplett sikringsanlegg. Sporvekslene og deres stilling for hver enkelt togvei framgår i så fall av forriglingstabellen.

For øvrig skal alle rubrikker fylles ut.

1.2. I stedet for «Togoppgave» kan den enkelte tjenestemann ved stasjonen utleveres en forenklet oppgave, «Togordning», blankett 001.585.02 (603 b) (bilag nr. 9). Oppgaven utleveres også til grindvakt ved stasjonen.

Stasjoner som trenger 20 eller flere eksemplarer av oppgaven, kan få trykt de nødvendige eksemplarer ved distriktsjefens ekspedisjonskontor. Stasjonsmesteren har ansvaret for at oppgaven er riktig.

105—110. (Reservennummer.)

111. Skifting i togspor på stasjon.

2.1. Med begrepet «tog tidligst kan ventes» menes i denne forbindelse togets rutemessige ankomsttid til stasjonen under hensyntagen til bestemmelsene i trykk 401 § 121 pkt. 1 om at alle tog kan komme til eller passere stasjon inntil 2 min. før rutetid.

Er forsinkelse oppstått, må det tas med i vurderingen at det kan kjøres inn. En hver uvisshet om et togs ankomsttid, må i alle tilfelle føre til at det iverksettes de sikkerhetstiltak som togets rutemessige ankomsttid tilsier.

112. (Reservennummer.)**113. Innkjørsignal.**

1.1. Under kryssing og forbikjøring kan togekspeditøren beordre en tjenestemann av konduktørbetjeningen eller tjenstgjørende lokomotivførerassistent i det tog som først kjører inn på stasjonen, til å vise innkjørsignal for det annet tog. Vedkommende tjenestemann må være godkjent til å betjene sporveksler på eget ansvar (se trykk 405.2).

Togekspeditøren har i slike tilfelle selv ansvaret for at sporveksler som ikke skal betjenes, ligger riktig og er sikret i samsvar med gjeldende bestemmelser.

2.1. I de tilfelle kryssing eller forbikjøring er omlagt til en annen stasjon, kan innkjørsignal vist med håndsignal også settes opp ubevoktet ved den opprinnelige kryssingsstasjon selv om togbetjeningen ikke er blitt underrettet om forandringen på forhånd.

114. Framkjøring av tog forbi middel under innkjøring på stasjon.

1.1. Når signal for framkjøring av tog forbi middel gis ved signal 44 «Varsom skifting tillatt» eller signal 45 «Skifting tillatt» og vedkommende utkjørhovedsignal viser «Stopp», skal toget trekke fram til det gis stoppsignal.

Viser vedkommende utkjørhovedsignal «Kjør», kan toget om nødvendig trekke fram.

115. Innkjørsignal og utkjørsignal fra fast signalapparat.

1.1. Ved stasjoner som har sikringsanlegg med sporisolering, omstilles innkjør- og utkjørhovedsignalene fra «Kjør» til «Stopp» samtidig med at togets første aksel besetter sporfeltet bortenfor signalet. (Det samme gjelder blokk signaler.)

116—117. (Reservenummer.)

118. Togekspeditørens nærvær på plattform eller ved innkjørsporveksel.

Det vises til bestemmelsene i art. 164 pkt. 2.14.1.

119. (Reservenummer.)

120. Hva som må iakttas før tog sendes.

1.1. Togekspeditor ved utgangsstasjon (herunder også distriktsgrensestasjon) for ekstratog samt ved stasjon hvor slikt tog bytter betjening, skal ikke la toget kjøre fra stasjonen før han har forvissnet seg om at togbetjeningen er tildelt ordren om kjøringen av toget.

1.2. En del postvogner er utstyrt med «postsignallamper» over postdørene. For de tog som har postvogner utstyrt med postsignallampe, skal togekspeditor ikke gi avgangsordre før han har forvissnet seg om at denne lampe er tent.

Lampene viser når de er tent, blått blinklys forover og bakover, og tennes av postekspeditor med en trykknapp som tegn på at postekspedisjonen er avsluttet. Lampene slukkes straks toget er kommet igang. (Posttjenestemannen kan kontrollere dette ved en kontrolllampe plassert ved trykknappbryteren.) Hvis det ikke skal foregå postekspedisjon på underveisstasjon, hvor toget har fast stopp, skal lampene tennes straks toget er stoppet.

Postsignallampene skal etter hver tur gjøres rene på togets endestasjon.

121. Kjøring av tog før rutetid.

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

- a. I togets rute skal det være angitt at toget tillates å kjøre fra vedkommende stasjon og komme til neste stasjon inntil 15 min. før rutetid.
- b. Ordningen settes ikke i verk på blokkstrekning som har grindvakt (bomvakt), tunnel- og bruvakt eller annen særlig signalvakt for toget uten at vedkommende vakt(er) kan underrettes for hver gang gjennom telefon eller ved bud.
- c. Linjepersonalet skal være spesielt merksom på hvilke tog tillatelsen gjelder for.
- d. Forespørsel om klar linje skal nyttes (se trykk 401 § 133 pkt. 1).
- e. Lokomotivføreren skal iakttas særlig forsiktighet og hyppig gi signal 83 «Tog kommer» (se trykk 401 §§ 186 og 310).
- f. Ordinære kryssings- og forbikjøringsstasjoner skal opprettholdes. For kryssingsforandring og endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning, må det på vanlig måte foreligge ordre fra distriktsjefen (toglederen).
- g. Ordningen gjøres ikke gjeldende for godstog som tar med reisende fra vedkommende stasjoner, når personbefordringen er bekjentgjort i «Rutebok for Norge», med mindre det er tatt forbehold i ruten om en tidligere avgangstid.

Kjøring av tog før rutetid under luftangrep.

Ved flyalarm eller luftangrep kan stasjoner på strekning med linjeblokk, for å unngå fare, sende tog før rutetid, uten å innhente ordre fra distriktsjefen (toglederen) og uten hensyn til bestemmelsen i trykk 401 § 120 pkt. 1 a, når følgende iakttas:

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

Kan linjepersonalet og vaktposter på linjen ikke underrettes, skal det forholdes på samme måte som bestemt for ekstratog som linjepersonalet ikke er kjent med (se trykk 401 § 138 pkt. 4).

139. Kjøring av hjelpelokomotiv og kiptog.

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

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

Hvis hjelpelokomotiv av en eller annen grunn skulle forlate toget på en tidligere blokkstrekning enn bestemt, skal togføreren straks fjerne togets sluttsignal inntil han har gitt beskjed til nærmeste fremadliggende betjente stasjon om lokomotiv på linjen (se trykk 401 § 314 pkt. 3).

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

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

141—148. (Reservenummer.)

149. Disponering av strekning for kjøring av arbeidstog.

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

I tillegg til bestemmelsene i trykk 401 § 149 gjelder for slik kjøring etterfølgende særlige bestemmelser.

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

1.1.2. Kjøringen kan foregå etter følgende alternativer:

På strekning uten linjeblokk:

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

Togmeldinger utveksles på vanlig måte.

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

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

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

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

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

På strekning med a u t o m a t i s k linjeblokk:

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

Har arbeidstog for noen del (en eller flere enheter) kjørt forbi blokksignal, s k a l arbeidstog (samtlige enheter) kjøre fram til nærmeste fremadliggende betjente stasjon.

På strekning med h å n d b e t j e n t linjeblokk:

På strekning med håndbetjent linjeblokk tillates i k k e kjøring etter disse bestemmelser.

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

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

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

På strekning u t e n linjeblokk skal ordren dessuten fordeles til togbetjeningen i det tog som først skal benytte vedkommende blokkstrekning etter at disponeringen er opphevet.

På strekning med a u t o m a t i s k linjeblokk, men hvor denne for tilfelle er uvirksom, skal ordren tildeles togbetjeningen av togekspeditøren.

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

Under ut- og innkjøring skal avstanden mellom enhetene avpasses slik at signal 91 «Baklamper» på forankjørende enhet er lett synbart. Fra samtlige enheter skal det dessuten vises signal 2 d «Varsom» både som dag- og nattsignal. Største tillatte kjørehastighet er 30 km pr. time.

For kjøring over planoverganger gjelder bestemmelsene i art. 73 pkt. 1.2.

1.1.6. Kjøreseddel skal foruten til togføreren også leveres til føreren på samtlige enheter i arbeidstoget.

Etter hver disponering skal togføreren samle inn og levere alle kjøresedler til togekspeditøren, og gi melding om at samtlige enheter er kommet inn fra linjen. Først deretter kan disponeringen oppheves.

1.1.7. Togføreren skal sørge for den nødvendige forbindelse mellom førerne på de enkelte enheter. Han skal videre avtale tid, og eventuelt sted hvor enhetene skal samles, for derfra å kjøre samlet inn til vedkommende stasjon.

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

150—155. (Reservennummer.)

Bestemmelser vedrørende tog og togjenesten.

156. Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne.

Revisjon av vogner.

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

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

Vognvisitørene må være oppmerksom på at godsvogner må utskrives til revisjon i god tid før revisjonsfristens utløp, slik at godsvogner ikke anvendes i trafikk etter revisjonsterminens utløp.

Revisjonsterminer for personvogner.

1.2. Fullstendig revisjon av personvogner skal foretas med mellomrom som bestemmes etter følgende regler:

1.2.1. 4-akslede person-, post- og konduktørvogner av stål skal revideres senest etter å ha kjørt 150 000 km etter revisjon og i alle fall innen 2 år etter revisjon hvis vognen ikke har hatt så langt løp.

1.2.2. Styre- og mellomvogner av stål eller lettmetall for motorvognsett skal revideres etter det samme km-løp som gjelder for vedkommende motorvogntype, og i alle fall innen 2 år etter revisjon hvis vognen ikke har hatt så langt løp.

1.2.3. Andre 4-akslede person-, post- og konduktørvogner skal revideres senest etter å ha kjørt 80 000 km etter revisjon og i alle fall innen 2 år etter revisjon hvis vognen ikke har hatt så langt løp.

1.2.4. 2-akslede person-, post- og konduktørvogner skal revideres senest etter å ha kjørt 65 000 km etter revisjon.

- a. Anvendes vognen i tog med største tillatte kjørehastighet 90 km pr. time eller høyere, skal revisjonsfristen i alle fall ikke overstige 1 år.
- b. Anvendes vognen i tog med største tillatte kjørehastighet lavere enn 90 km pr. time, skal revisjonsfristen i alle fall ikke overstige 2 år.

Revisjonsterminer for godsvogner.

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

1.3.1.

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

Nyere vogner har som regel 4 års revisjonsterminer. Dette er tilkjennegett ved at tallet 4 er påført foran forkortelsen REV i revisjonspåskriften. (I revisjonspåskriften er også angitt dato for siste revisjon.)

1.3.2.

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

Nye vogner kan ha 5 års revisjonstermin for første gangs revisjon. Slike vogner har tallet 5 påført foran forkortelsen REV i revisjonspåskriften.

1.3.3.

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

Neste rev. 00.00.

Vogner som har tallet 4 påført foran forkortelsen REV i revisjonspåskriften kan ha forlenget revisjonstermin (inntil 2 år). Slike vogner har tilleggspåskrift med dato for neste revisjon. (Sifrene angir måned og år for neste revisjon.)

1.3.4.

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

Vogner som ikke har noe tall påført foran forkortelsen REV i revisjonspåskriften, har 3 års revisjonstermin.

1.3.5. Lukkede godsvogner som inngår som fast del av persontogstamme skal, uavhengig av forannevnte revisjonsterminer, revideres etter å ha kjørt 100.000 km eller senest etter 4 år.

1.3.6. Andre revisjonsterminer enn nevnt i pkt. 1.3.1—1.3.4 kan forekomme. Vognene har i slike tilfelle tilleggspåskrift med dato for neste revisjon («Neste rev. 00.00»).

1.3.7. Når forholdene gjør det nødvendig (vognknapphet, forsinkelser under framføringen), kan vognene nyttes i inntil 3 måneder utover den fastsatte revisjonstermin. Vognene kan i slike tilfelle ha tilleggspåskrift «+ 3M» etter den revisjonsdato som er angitt på vognen.

1.3.8. I samtrafikk med utlandet gjelder spesielle regler, se trykk 420.3.

Om revisjonsterminer for trykkluftbremseutstyr, se pkt. 1.4.

Revisjonsterminer for trykkluftbremseutstyr på vogner.

1.4. For revisjon av trykkluftbremseutstyret på vogner gjelder følgende terminer:

1.4.1. For person-, post- og konduktørvogner:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas med høyst 2 års mellomrom i forbindelse med vognrevisjon.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) foretas senest 1 år etter siste fullstendige revisjon i forbindelse med vognrevisjon. For bremseutstyr uten innslippte deler i styreventiler (Knorr KE- og Oerlikonbremses) sløyfes mellomrevisjon.

1.4.2. For godsvogner:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas i forbindelse med vognrevisjon.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) foretas midt i revisjonsterminen. For bremseutstyr uten innslippte deler i styreventiler (Knorr KE- og Oerlikonbremses) sløyfes mellomrevisjon.

1.4.3. Tabell over revisjonsterminer for trykkluftbremseutstyr på vogner.

	Fullstendig revisjon foretas:	Mellomrevisjon foretas:
Person-, post- og konduktørvogner.	Med høyst 2 års mellomrom og i forbindelse med vognrevisjon.	Ved vognrevisjon, senest 1 år etter fullstendig revisjon.
Godsvogner med 4—6 ¹⁾ års revisjons-termin (se pkt. 1.3.1—1.3.3).	Med 4—6 ¹⁾ års mellomrom og i forbindelse med vognrevisjon.	Senest 2 år etter fullstendig revisjon.
Øvrige godsvogner (se pkt. 1.3.4).	Med høyst 3 års mellomrom og i forbindelse med vognrevisjon.	Senest 1½ år etter fullstendig revisjon.

1) For vogner med forlenget revisjonsfrist (se pkt. 1.3.3) gjelder den dato som er påført for neste vognrevisjon, også for neste fullstendige revisjon av bremsene.

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

2.1. Innsending av skadde vogner til verksted.

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

Er reparasjonen så vidt omfattende at vognen av den grunn må stå på stasjonen en tid, skal vognvisitøren forsyne den med tydelig påskrift:

«Må ikke brukes».

Påskriften gjøres med kritt o.l. og skal anbringes på begge sider av vognen. (Den må ikke skrives på den lakkerte teak- eller stålkleddning på person-, post- og reisevogner.) Vognvisitøren skal dessuten gi stasjonspersonalet underretning om forholdet. Når skaden er reparert eller mangelen utbedret, må han sørge for at påskriften fjernes og at stasjonspersonalet underrettes om dette.

2.1.2. Hvis skadet vogn ikke kan repareres på stedet, skal vognvisitør eller annen godkjent tjenestemann utskrive den til verksted. Det samme gjelder vogner som må sendes til revisjon fordi revisjonsfristen er (eller snart vil bli) overskredet. I slike tilfelle skal vognen merkes på hver side slik:

a. En grønn lapp, blankett 001.571.50 (874) (bilag nr. 12) hvis vognen er i slik tilstand at den kan fortsette til sitt bestemmelsessted eller kan nyttes til stasjoner som ligger i retning mot det verksted som den skrives ut til.

Vogner som merkes med grønne lapper, skal skrives ut til det vognverksted som ligger nærmest den stasjon som vognen er, eller blir, kjørt til.

b. En rød lapp, blankett 001.571.51 (875), hvis vognen er i slik tilstand at den må sendes tom til verksted.

Vogner som merkes med røde lapper, skal alltid skrives ut til nærmeste verksted.

Lappene må ikke plasseres på den lakkerte teak- eller stålkleddning på person-, post- og reisevogner.

Blankett 001.571.50 (874) og 001.571.51 (875) utleveres vognvisitørene i perforerte hefter, innrettet for gjennomskrift. Sidene er nummerert slik at de to lapper som nyttes på samme vogn, alltid har samme nummer. Vognvisitøren skal straks sende den ene gjenpart til

det verksted hvor vognen skal repareres eller revideres, slik at det der kan kontrolleres at vognen i rett tid kommer inn til verkstedet. Den annen gjenpart beholdes av vognvisitøren.

2.1.3. Hvis en stasjon hvor det ikke er vognvisitør, oppdager at en vogn er skadet, men skaden er så ubetydelig at vognen likevel kan framføres i tog, skal bestemmelsesstasjonen underrettes om forholdet.

2.1.4. Oppdages det skader eller mangler ved vogner som tilhører andre baner, skal det forholdes som foreskrevet i de overenskomster som til enhver tid gjelder.

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

2.1.5. I alle tilfelle hvor det gjelder skader som følge av uhell i driften, skal vognvisitøren, enten skaden blir utbedret av ham på stedet eller vognen må skrives ut til verksted, snarest mulig sende rapport på foreskreven blankett (blankett 001.571.05 (558), bilag nr. 13) til distriktsjefen. Rapporten sendes gjennom stasjonsmesteren på den stasjon hvor skaden er utbedret eller hvor vognen er utskrevet til verksted.

Ved utfylling av blankett 001.571.05 (558) må så vel vognvisitør som stasjoner søke å gi så fullstendige opplysninger som mulig om det inntrufne.

2.2. Varmgang.

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

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

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

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

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

2.3. Behandling av varmgått vogn.

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

Hvis togbetjeningen helt eller delvis har utbedret varmgangen (se pkt. 2.4), slik at vognen kan fortsette til bestemmelsesstasjonen, skal akselkassen ved togets framkomst åpnes og lageret kontrolleres av vognvisitør.

2.4. Ompakking av glidelager.

2.4.1. Ompakking av glidelager på vognaksler kan foretas av lokomotivpersonalet med assistanse av konduktør og/eller stasjonspersonale når vedkommende lokomotivfører anser det påkrevet.

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

Toglokomotiv som er énmannsbetjent må ikke forlates før lokomotivets håndbremses er tilsatt og håndtaket for motoromkopleren er tatt av.

Like ens må håndbremsen tilsettes i konduktørvognen (konduktøravdelingen), og vognens (vognavdelingens) dører låses hvis konduktøren forlater vognen.

Distriktsjefen bestemmer hvorvidt og i hvilken utstrekning det er nødvendig med opplæring av personale til dette arbeid. Like ens bestemmer distriktsjefen hvilke lokomotiver som bør utstyres med nødvendig utstyr for ompakking.

2.5. Hjulslag.

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

2.5.2. Stasjons- og togbetjening skal til enhver tid ha sin oppmerksomhet henvendt på om det er slag i hjulene. Også annet personale, bl. a. grindvakter og linjepersonale, skal ha sin oppmerksomhet henvendt på mulige forekommende hjulslag. Når hjulslag oppdages, skal vedkommende togfører straks underrettes. Hvor togføreren ikke er til stede (f. eks. ved skifting), må melding gis til togekspeditør eller vognvisitør. Linjepersonalet må prøve å få stoppet toget når hjulslag oppdages, eventuelt ved underretning til nærmeste stasjon/stoppested hvor det er betjening til stede.

2.5.3. Togføreren må snarest foreta måling av hjulslagets lengde. Til dette bruk finnes det i konduktørvogner og på lokomotiver særskilt «mal». Hjulslaget vil som regel være «urent» og noe avrundet mot endene. Målingen må derfor foretas med omhu og med et skjønnsmessig tillegg p. g. a. dette forhold. Hjulslagets lengde må alltid måles på begge hjul på samme aksel.

2.5.4. Hjulslagets lengde må ikke overskride følgende grenser:

a. V o g n e r.

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

I internasjonal trafikk gjelder bestemmelsen i RIV-reglementet om at vogner med større hjulslag enn 85 mm berettiger til tilbakevisning ved grensestasjon.

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

I stedet gjelder følgende:

Vogner med hjulslag som har en lengde av mer enn 40 mm, kan tilbakevises av grensestasjonene. Bestemmelsen gjelder for alle vogner unntatt svenske vogner i retur til Sverige og norske vogner i retur til Norge.

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

b. T r e k k r a f t a g g r e g a t e r.

For trekkraftaggregater gjelder følgende:

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

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

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

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

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

2.5.6. Er slag oppstått i et vognhjul, må dette ikke bremses under kjøringen. Er vognen tilkopleet togets hovedledning, må vognens trykkluftbremse stenges av og vognen merkes i samsvar med pkt. 2.8 med angivelse av årsak.

2.6. Avsporing.

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

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

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

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

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

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

2.7. Ettersyn av buffere på siste vogn i tog.

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

På utgangsstasjon hvor vognvisitør ikke visiterer toget, skal togføreren eller den tjenestemann som setter opp sluttsignal, for-

visse seg om at det ikke er noen åpenbar feil eller mangel ved siste vogns bakerste buffere og deres fester. Slik undersøkelse skal også foretas på underveisstasjon hvis sluttsignal på grunn av endret sammensetning av toget må flyttes.

2.7.2. Undersøkelse som foretas av vognvisitør skal omfatte følgende:

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

2.8. Feil ved person- og godsvogners trykkluftbremseutstyr.

2.8.1. Når det ved bremseprøver eller andre forhold i trafikken merkes feil ved vogners trykkluftbremseutstyr som gjør at vedkommende vogners trykkluftbremse må avstenges, skal slike vogner i henhold til gjeldende bestemmelser merkes med påskrifter som angir at trykkluftbremsen er ubrukbar, se trykk 412 art. 44. De nødvendige påskrifter, blankett 001.572.20 (523 a) og 001.572.21 (523 b), må alltid være for hånden hos vognvisitører, i togenes konduktørrom og på lokomotiv. På blankett 001.572.20 (523 a) må alltid grunnen til avstegningen angis (f.eks. «tjuvbremsing») slik at det også fås en oversikt over de feil som foranlediger slik avstegning.

2.8.2. Påtreffes vogn med avstengt trykkluftbremse og vognen ikke er merket med blankett 001.572.20 (523 a), henholdsvis 001.572.21 (523 b), må trykkluftbremsen ikke koples inn og prøves under bremseprøven før togavgang. Årsaken til avstengningen kan nemlig være «tjuvbremsing», dvs. trykkluftbremsen kan bevirke upåregnede bremsinger under kjøringen, slik at hjulene kan bli fastbremset. Slike uregelmessigheter ved trykkluftbremsen kan ikke med sikkerhet fastslås under vanlige bremseprøver.

Når det i trafikken påtreffes vogner med avstengt trykkluftbremse uten den foreskrevne merking, skal vognen merkes som foreskrevet i trykk 412 art. 44.

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

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

- a. Norske, lastede godsvogner kan framføres til bestemmelsesstasjonen, men må derfra etter avlastingen sendes til

nærmeste vognverksted for undersøkelse og utbedring. Vognene må derfor i tilfelle ikke lastes på nytt til stasjoner forbi vedkommende verksted.

- b. Norske, tomme godsvogner sendes til nærmeste vognverksted for undersøkelse og utbedring og må ikke lastes til stasjoner forbi vedkommende verksted.
- c. Utenlandske godsvogner sendes tomme tilbake til eien-
domsbanen for revisjon.

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

2.9. Anmerkningsbok for personvogner.

2.9.1. I alle 4-akslede person-, post- og reisegodsvogner skal det anbringes anmerkningsbok, blankett 001.571.06 (612).

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

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

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

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

156—161

- a. Yttersiden av bøkene bakre perm skal ha rød farge, mens yttersiden av forreste perm skal være lys grå.
- b. Bøkene skal, når de er anbrakt på sin plass, være synbare uten at skapdøren åpnes.
- c. Når anmerkning om mangel er innført, stilles boken på plass slik at den røde side blir synlig.
- d. Når anmerkning om utbedringen er innført, stilles boken på plass slik at den lyse grå side blir synlig.

Varsling om dørlukking.

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

157—161. (Reservennummer.)

162. Bemanning av lokomotiv.

1.1. Lokomotiv i tog kan kjøres med enmannsbetjening når bestemmelsene i pkt. 1.2—1.3 iakttas. (Om bemanning av motorvogn-tog vises til trykk 422.)

1.2. Lokomotivet skal ha virksomt sikkerhetsbremseapparat.

Sikkerhetsbremseapparat (og eventuell automatisk manøverstrømbryter eller motorutkopplingsanordning) skal prøves av lokomotivføreren før eller under dagens første tur. Virker sikkerhetsstyret tilfredsstillende, skal lokomotivføreren signere sjekkelisten.

Når en lokomotivfører tar i bruk et lokomotiv som har vært kjørt av annen lokomotivfører samme dag, skal han ved ettersyn i sjekkelisten forvise seg om at sikkerhetsbremseapparatet (og eventuell automatisk manøverstrømbryter eller motorutkopplingsanordning) er prøvet samme dag. Hvis dette ikke framgår av sjekkelisten, skal han selv foreta prøven og signere sjekkelisten.

Den daglige prøve skal foretas som beskrevet i særskilt instruks (se trykk 405.5).

Feil som medfører at sikkerhetsbremseapparat, manøverstrømbryter eller motorutkopplingsanordning ikke virker som forutsatt, skal rapporteres til distriktsjefen, selv om feilen blir utbedret på stedet.

M e r k :

Selv om automatisk manøverstrømbryter/motorutkopplingsanordning ikke finnes eller ikke virker, kan lokomotivet allikevel kjøres med enmannsbetjening.

1.3. Toget skal kunne bremses fra annet sted enn fra lokomotivet (det forreste, hvis toget har flere lokomotiver).

Har toget konduktørvogn som er i bruk, skal dens trykkluftledning (med trykkmåler og konduktørbremsekran) være tilkopleet togets hovedledning. (Se forøvrig trykk 412 art. 54.)

1.4. I følgende tilfelle skal, foruten lokomotivføreren, også en annen av togpersonalet under kjøring oppholde seg på lokomotivet (det forreste, hvis toget har flere lokomotiver):

- a. Når lokomotivets sikkerhetsbremseapparat (se pkt. 1.2) eller trykkluftbremse ikke er i orden.
- b. Når toget ikke kan bremses fra annet sted enn fra lokomotivet (se pkt. 1.3).

I slike tilfelle kan distriktsjefen unntaksvis bestemme at en konduktør eller en annen tjenestemann som er fortrolig med signaler og kjenner bestemmelsene i trykk 401 § 236, gjør tjeneste som annenmann på lokomotivet. Vedkommende tjenestemann skal kjenne til hvordan motorstrømmen slås av eller motoren stoppes, trykkluftbremsen settes på og lokomotivfløyten brukes. Lokomotivføreren skal forvise seg om at vedkommende kjenner til dette, og eventuelt demonstrere det for ham før togavgang.

1.5. Under kjøring må togføreren, og eventuelt også annen konduktørbetjening, ha sin oppmerksomhet henvendt på togets gang, særlig ved kjøring ut fra og inn til stasjoner, utover fall og ellers hvor det er foreskrevet. Dette gjelder særlig stasjoner hvor toget skal krysse eller kjøre forbi annet tog, og ved innkjøring i buttspor. Merkes noe usedvanlig med hensyn til togets gang, skal toget straks stoppes.

1.6. Lokomotiv som kjører alene eller med inntil 4 vognaksler, kan kjøres med enmannsbetjening uten annen togbetjening når bestemmelsene i pkt. 1.2 iakttas.

Hvis tog uten konduktør har flere enn 4 vognaksler, skal lokomotivet ha tomannsbetjening. Har toget flere lokomotiver, skal det være 2 mann på det forreste. Lokomotivføreren på det ordinære lokomotiv er togfører.

1.7. Under skifting kan lokomotiv i alminnelighet være betjent av en mann selv om det ikke har virksomt sikkerhetsbremseapparat.

1.8. Når lokomotiv forutsettes å bli brukt i lengre tid med tomannsbetjening, kan lokomotivets sikkerhetsbremseapparat tillates satt ut av virksomhet.

Så vel utkopling som innkopling av sikkerhetsbremseapparatet skal foretas under tilsyn av en overordnet tjenestemann, og skriftlig rapport om at slik endring er foretatt, skal hver gang sendes til distriktsjefen.

Utkopling av sikkerhetsbremseapparat skjer som beskrevet i særskilt instruks (se trykk 405.5).

1.9. Når kjøredyktig lokomotivpersonale ikke er til stede, kan flytting av lokomotiv (motorvogn) for smøring eller annen skjøtsel foretas av personale som er spesielt godkjent av distriktsjefen.

Hastigheten under flyttingen må, som under annen skifting, ikke overstige 30 km pr. time. Ved kjøring ut og inn av loko-

164. Togfører.

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

Tog med lokomotivfører som togfører.

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

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

2.1.3. Toget kan kjøres med etterhengte (ubremse) vogner tilkople-t siste vogn med virksom bremse i samsvar med bestemmelsen i trykk 402 § 17 pkt. 1, men det samlede antall vognaksler må ikke overskride det fastsatte største antall.

2.1.4. Trykkluftbremset motorvogntog med reisende, kan kjøres med enmannsbetjening (lokomotivfører som togfører) når toget be-står av høyst 8 aksler (se trykk 422 art. 5).

2.1.5. Hvis toget unntaksvis må ha konduktørbetjening (f.eks. fordi det må sendes med last som omhandlet i pkt. 2.2.1) og vedkommende er godkjent til togførertjeneste, skal han i alminnelighet være tog-fører.

2.2.1. Vogner med last som nevnt nedenfor, tillates ikke sendt i tog uten konduktørbetjening:

Høvlet trelast som er lesset på vogner uten spesielle strammeinn-retninger eller høye endelemmer, og som ikke er dekket med pre-senning eller fangnett.

Nyimpregnerte sviller (se trykk 420.2).

2.3.1. Finner distriktsjefen at last som rager utenfor lasteprofilet ikke bør tillates framført i tog uten konduktør-betjening i enkelte tilfelle eller på grunn av særlige forhold på ved-kommende banestrekning, må han gi nødvendig ordre eller direktiv

om dette. Det samme gjelder når distriktsjefen finner at spesialvogner ikke bør framføres i tog uten konduktørbetjening.

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

2.5.1. Den som leder sammensettingen (sammenskiiftingen) av toget, som regel vedkommende skifteformann (skifteleder), skal påse at gruppering av vogner, togvekt, fordeling av virksomme bremsere, bremsset vekt (bremseprosent) og kopling er etter forskriftene. Han skal også sørge for oppsetting av sluttsignal hvis ikke annen betjening er pålagt dette.

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

For «farlig gods» må forøvrig bestemmelsene i trykk 425 iakttas.

Skiftebetjeningen må være merksam på at det ikke blir tatt med vogner som ikke fyller kravet til forskriftsmessig lasting, og heller ikke vogner lastet med gods som nevnt i pkt. 2.2.1.

I tog uten konduktørbetjening bør vogner som er lastet med rundlast, tømmer o.l., plasseres i togets bakre del, men det må søkes unngått at vogn med slik last går som siste vogn i toget på strekning med større stigning.

Den som har ansvaret for togsammensettingen, melder til togekspeditøren når toget er ferdig og visitert.

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

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

Tilsynet med sprengstoffvogner skal utføres av lokomotivførerassistenten (2. mann på lokomotivet).

2.7.1. For sendinger av levende dyr i vognlast, skal vokter følge transporten når transporttiden antas å ville overstige 6 timer. 1 vokter kan ha tilsyn med inntil 3 vogner.

Senderstasjonen skal sørge for at dyrevoktere forsynes med flagg for eventuelt å kunne vise stoppsignal underveis. De stasjoner distriktsjefen bestemmer, skal dessuten være utstyrt med elektriske signallommelykter, som mot depositum kan lånes ut til dyrevoktere

(se trykk 830 og 832). Andre stasjoner rekvirerer i tilfelle signallommelykt fra nærmeste stasjon som har slike til utlån.

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

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

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

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

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

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

2.10.1. Ved stasjoner som distriktsjefen bestemmer, tar stasjonsmesteren ut blant stasjonspersonalet de tjenestemenn som skal foreta vognopptak og utskrivning av blankett 001.582.01 (674) (bilag nr. 15).

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

Trykkluftbremasers virkemåte, bruk og behandling m.v.
Trekraft.

Vognopptak og utskrivning av blankett 001.582.01 (674).

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

Tjenestemenn som har bestått eksamen ved Jernbaneskolens trafikkurs I (telegrafistkurs) etter 1. januar 1952 kan settes til vognopptak og utregning av bremseprosent m.v. i forbindelse med utfylling av blankett 001.582.01 (674) uten å gjennomgå den nevnte opplæring, prøve og godkjenning. Vedkommende bør gis anledning til å praktisere dette arbeid under kyndig veiledning en tid før han settes til å utføre det selvstendig.

Blanketten fylles ut i 2 eksemplarer (1 gjennomskrift) og togspeditøren leverer originalen til lokomotivføreren (togføreren).

Ved underveisstasjon med samtidig personal- og lokomotivbytte skal togekspeditøren sørge for at blanketten blir hentet og levert til den nye lokomotivfører (togfører).

Blir det foretatt forandring av togstammen ved andre stasjoner enn de som er forutsatt, skal lokomotivføreren (togføreren), eventuelt i samråd med togekspeditøren, sørge for å jourføringen av blanketten.

I tilfelle konduktør tjenstgjør som togfører en del av strekningen, skal han foreta vognopptak og utfylling av blanketten når denne ikke allerede foreligger, og føre den å jour underveis. Ved tjenestens slutt leverer han blanketten til togekspeditøren.

2.11.1. Tograpport for alle tog med lokomotiv, blankett 001.584.40 (577), skal skrives ut ved togets utgangsstasjon av togekspeditøren eller av tjenestemann som stasjonsmesteren har beordret til det.

Ved underveisstasjoner hvor det er lokomotiv- eller personalbytte, skal togekspeditøren sørge for at blanketten blir hentet, å jourført og overlevert til lokomotivføreren (togføreren). Angående endestasjonens arbeid med blankett 001.584.40 (577) henvises til trykk 405.3 art. 56.

På blankett 001.584.40 (577) registreres lokomotiver og personvognmateriell.

2.12.1. Bremsprøve skal utføres av vognvisitør eller av annen tjenestemann som er godkjent til å foreta bremseprøve. Også vognvisitøren må være godkjent til å foreta bremseprøve.

Håndmanometer bør brukes ved bremseprøve, særlig på utgangsstasjoner.

Hvis det må foretas bremseprøve på stasjon hvor det ikke er tjenestemann til stede som er godkjent til dette, skal lokomotivføreren som togfører utføre bremseprøven med hjelp av lokomotivfører-assistenten.

2.13.1. Når togekspeditøren har mottatt de meldinger som personalet er pålagt å gi om togets sammensetting, og finner disse tilfredsstillende, leverer han blankettene 001.584.40 (577) og 001.582.01 (674) til lokomotivføreren, forvisser seg om at bremseprøven er tatt og gir lokomotivføreren de opplysninger som han har om toget.

Togekspeditøren kan gi avgangsignal i samsvar med trykk 401 § 229. Muntlig avgangsordre bortfaller i dette tilfelle.

2.14.1. Betjeningen ved utgangsstationen skal gjøre toget i stand etter gjeldende bestemmelser. Hvor det er stasjonert vognvisitør, bør denne være til stede og se over toget.

Lokomotivføreren må som togfører kontrollere, og ha ansvaret for at toget er i orden før avgang, også med hensyn til koplinger, bremsemidler, signalmidler og signalføring. Han skal på utgangsstationen visitere toget og gjøre seg kjent med dette. Under denne visitasjon skal lokomotivføreren kontrollere:

- a) vognenes tilstand,
- b) at omstillingshåndtakene står i riktig stilling,
- c) at lukkede vogner er plombert i den utstrekning dette er påbudt (se trykk 420.1) og
- d) at sluttsignal er satt opp.

For å unngå forsinkelser kan lokomotivføreren i nødvendig utstrekning overlate til lokomotivførerassistenten de av ovennevnte gjøremål som han finner forsvarlig (se trykk 405.5).

Lokomotivet skal være utstyrt med en del av de redskaper og det reservemateriell som er påbudt for konduktørvogner (tenger, reserve-slangar, pakningsringer m.v.).

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

For øvrig må lokomotivføreren føre nødvendig tilsyn med toget (bl. a. med akselkasser).

Togfører i kiptog.

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

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

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

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

165. Togførers ansvar for og befaling over toget.

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

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

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

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

166. Lokomotivførers ansvar for togets regelmessige gang.

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

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

167. Ansvar for og hvem som skal utføre koplingen.

(Se også trykk 401 § 181 pkt. 2)

1.1. Kopling av enmannsbetjent lokomotiv.

På utgangs- og underveisstasjoner skal kopling utføres av den tjenestemann som er pålagt å utføre bremseprøve. På endestasjoner utføres frakopling av konduktørpersonalet, unntatt i de tilfelle skiftepersonalet er til stede for å skifte vekk toget umiddelbart etter at det er kommet.

1.2. Kopling av tomannsbetjent lokomotiv.

På utgangs-, underveis- og endestasjoner utføres all kopling av lokomotivførerassistenten (2. mann på lokomotivet).

I tvilstilfelle, eller hvis kopling ikke blir utført, avgjør togekspedisøren hvem som skal foreta kopling (se trykk 401 § 119).

3.1.1. Ved sammenkopling av materiell, skal skrukoplet alltid koples først, deretter koplinger for trykkluftbremse, manøverstrøm, varme-, lys- og høytaleranlegg.

Ved frakopling skal skrukoplet alltid frakoples sist, etter at koplinger for trykkluftbremse, manøverstrøm, varme-, lys- og høytaleranlegg først er frakoplet.

3.1.2. Det skrukoppel som ikke brukes, skal henges opp i kroken på vognens endebjelke.

Koplinger for trykkluftbremse, manøverstrøm, varme-, lys- og høytaleranlegg som ikke brukes, skal plasseres i sine blindkoplinger.

3.2.1. Når vogner, som er utstyrt med overgangsbelger, går sammenkoplet i personførende tog, skal overgangsbelgene alltid være sammenkoplet.

3.2.2. Ved sammenkopling frigjøres først overgangsbelgene ved å slå opp kasthakene på begge sider. Deretter koples belgene sammen. Under kopling må vedkommende ikke stå i belgbunnen, men på fottrinnene som er anbrakt i hoveddrammens nedre del og mellom overgangslømmenes konsoller. Etter at overgangsbelgene er koplet sammen, legges overgangslømmen på den vogn som har størst bufferhøyde ned, deretter den andre vogns overgangslem. Hvis denne rekkefølge allikevel medfører at den lem som ble lagt ned først, blir liggende lavt eller helt nede i belgen, må lemmene legges om. Lemmene må alltid legges slik at det blir størst mulig klaring til belgbunnen. Derved vil den øvre lem alltid hvile på den undre, og ikke «slå» når vognene fjærer i forhold til hverandre.

Til slutt hektes distansekrokene på for å hindre at overgangsbelgen «jager» fram og tilbake under togets gang.

3.2.3. Ved frakopling hektes først distansekrokene av. Deretter løses belgene fra hverandre og skyves tilbake nederst til kasthakene tar tak. Til slutt løftes overgangslemmene opp og faststenges ved hjelp av de bestemte stengeslåer.

3.2.4. Høyden over dragstangmidte til overgangsbelgenes hovedramme og til overgangslemmene må ikke bli mindre enn det som er fastsatt. Ved revisjon eller større reparasjoner i verksted skal overgangsbelger og -lemmer justeres. Når vognene er i bruk skal det føres tilsyn med at overgangsbelgene henger riktig og at overgangslemmene ikke er seget ned. Det må i tilfelle foretas justering. Det må også sørges for at overgangsbelgenes bunn er ren, bl.a. for å hindre at brann oppstår ved uforsiktig omgang med ild.

168. Konferanseplikt.

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

Den togfører som ved tjenestebytte blir tildelt slik ordre, må personlig forvise seg om at togets øvrige betjening er forskriftsmessig underrettet. Får toget ny betjening underveis, men ikke ny togfører, er denne ansvarlig for at den tiltredende betjening blir underrettet.

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

169. (Reservennummer.)

170. Avgangssignal.

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

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

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

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

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

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

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

171—173. (Reservennummer.)

174—179

174. Kjøre hastighet.

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

175—179. (Reservennummer.)

utstyrt med virksom konduktørbremsekran, skal håndtaket for den direktevirkende bremsen være påsatt i dette førerrom. Utkiksmannen skal i så tilfelle betjene denne bremsen i samme utstrekning som bestemt for konduktørbremsekran.

- b. Utkiksmannen skal bare foreta bremsing som nødbremsing (når det i kritiske situasjoner er nødvendig å stoppe toget snarest mulig).

Vanlig driftsbremsing skal foretas av lokomotivføreren (se pkt. 1.6).

- c. Utkiksmannen skal gi de foreskrevne signaler med lokomotivfløyten i de tilfelle det holdes utkik fra forreste førerrom. Når utkiksmannen observerer signal «Stopp» ved ordinært signalsted (innkjørsignalsted, blokkpost e.l.), skal han underrette lokomotivføreren om dette ved straks å gi stoppsignal (signal 1 eller 82). Samtidig skal han forvise seg om at lokomotivføreren bremses. Hvis dette ikke straks blir gjort, skal utkiksmannen om mulig bremse (ved hjelp av f. eks. konduktørbremsekran, slangekoplingskran eller skrubremse) for å stoppe toget foran stoppsignalet. Oppdages uforutsett stoppsignal på linjen, skal utkiksmannen om mulig straks bremse.

- d. Når signal for kjøretillatelse observeres, skal utkiksmannen underrette lokomotivføreren om dette ved å gi signal 11 a eller 11 b «Bakk» eller signal 80 «Bemerkt». Signal 11 a eller 11 b «Bakk» kan om nødvendig gjentas av en annen av togbetjeningen.

1.11. Også utkiksmannen skal ha togets rute foran seg og kontrollere at kryssinger og forbikjøringer avvikes i samsvar med ruten eller annen ordre, og at toget føres inn på de spor som ruten angir. Togfører skal påse at utkiksmannen underrettes om forandring av kryssings- og forbikjøringsstasjon, sporendring m. v.

1.12. Til å holde utkik fra forreste vogn i kiptog, arbeidstog o. l. kan nyttes tjenestemann som er godkjent til å utføre sikkerhetstjeneste i tog, på stasjon eller linjen.

1.13. Når skinnetraktor skyver revisjonsvogn tillates toget framført med største kjørehastighet 60 km pr. time under forutsetning av at følgende bestemmelser følges:

- a. Revisjonsvognens signalmidler, lyskaster, ringeapparat med forbindelse til traktorfører, signalflyte, håndbremse og konduktørbremsekran må være i fullgod stand.

- b. En tjenestemann som er godkjent som fører av skinnetraktor skal ta plass som utkiksmann foran på revisjonsvognen og holde skarp utkik framover under kjøringen.
- c. Hvis revisjonsvognen ikke er utstyrt med trykkmåler, skal utkiksmannen prøve konduktørbremsekranen før toget kjører fra utgangsstasjonen.
- d. Under kjøringen skal traktorføreren og utkiksmannen følge bestemmelsene i pkt. 1.5—1.11 i den utstrekning disse kan komme til anvendelse.

181. Flere lokomotiver i ett tog.

7.1. Når hjelpelokomotiv kjører etter og slutter seg til toget under fart, og hjelpelokomotivet kjører ut fra et annet spor enn toget, må hjelpelokomotivet ikke passere middel mot det spor som toget kjører ut fra, før togets siste vogn har passert sporvekselen og denne er lagt om til det spor som hjelpelokomotivet skal kjøre ut fra.

8.1. Ved overgang fra sterkere til slakkere stigning, eller til vannrett strekning, må trykket fra hjelpelokomotivet minskes etter hvert som toget kjører inn i den slakkere stigning eller inn på den vannrette strekning. Når toget kjører inn i en skarp kurve, må trykket ikke økes, men etter omstendighetene enten holdes jevnt eller minskes. Hvis kurven er så skarp at kjørehastigheten skal nedsettes, må hjelpelokomotivets fører være merksam på dette og i tide minske trykket mot toget før det kjører inn i kurven.

Ved overgang til fall skal hjelpelokomotivets fører, idet han med største oppmerksomhet iakttar togets gang, minske trykket mot toget etter hvert som det passerer brytningspunktet, og først la trykket helt opphøre når siste vogn passerer brytningspunktet. Er hjelpelokomotivet ikke tilkople, må trykket aldri opphøre helt før hjelpelokomotivet skal forlate toget. Forspannlokomotivets fører skal derfor i slike tilfelle kjøre slik at hjelpelokomotivet hele tiden må arbeide.

Når toget kommer til det sted hvor hjelpelokomotivets arbeid skal

227. Signal 3 «Passér».

1.1. Det bestemte sted som passérsignalet skal vises fra, kan markeres ved et særskilt fast stativ (stolpe).

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

Når togbetjeningens utsyn mot det bestemte passérsignalsted hindres, f.eks. fordi det står materiell i et mellomliggende spor, kan togekspeditør vise passérsignal fra egnet sted på dette materiell, fra mellomplattform eller fra annet hensiktsmessig sted.

1.2. Tokekspeditøren skal innta en slik plass at han kan ses av passerende togs betjening og slik at kravet om bevoktning av signalet blir oppfylt.

Skulle togbetjeningen i passerende tog ikke se togekspeditøren, kan toget likevel passere dersom passérsignal vises fra det bestemte sted, hvis ikke togbetjeningen p. g. a. omstendighetene finner at det kan medføre fare å lystre signalet (se trykk 401 § 211).

228. (Reservennummer.)**229. Signal 5 «Avgang».**

1.1. Lommelykt med stillbart rødt og grønt glass kan i stedet for vanlig håndsignallampe («Nife») brukes til signalgivning fra togføreren når togets sammensetning og forholdene for øvrig er slike at signalet tydelig kan oppfattes av lokomotivføreren (se trykk 401 § 210).

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

230—235. (Reservennummer.)

236. Signal 1 «Stopp».

1.1. Kontaktmagneter, til bruk ved manuell kortslutning av skinnene på strekning med automatisk linjeblokk, består av 2 magneter som har ledende forbindelse med hverandre. Magnetene plasseres på hvert sitt skinnenehode (i tilfelle etter at rust og annet belegg er skrappt bort). Det må påses at det blir god kontakt mellom magnetene og skinnene.

Så lenge skinnene er kortsluttet på denne måte, vil hovedsignalene for vedkommende blokkstrekning (eller togspor) ikke kunne vise «Kjør».

For å få sikker kortslutning skal skinnene forbindes med hverandre med 2 sett kontaktmagneter.

237—245. (Reservennummer.)

246. Hovedsignaler.

1.1. For betegnelse av innkjørhovedsignaler og blokksignaler brukes som regel de første bokstaver i alfabetet (t.o.m. K). For utkjørhovedsignaler brukes som regel bokstavene f.o.m. L (unntatt Q, R, V, W og Z). (For forsignaler, se art. 251.)

1.2. Innkjørhovedsignalenes og blokksignalenes master skal være utstyrt med 2 stk. 10 cm brede, vannrette gule striper (ringer) rundt mastene utført med lysreflekterende stoff. Avstanden mellom stripene (ringene) skal være ca. 80 cm.

(Samme markering skal også være anbrakt på enkelt innkjør-signalapparats mast, se art. 252.)

247—248. (Reservennummer.)

249. Blokksignal.**Blokksignal i ustand.**

1.1. Når blokksignal (eller hovedsignal på ubetjent stasjon, se art. 257) ikke viser «Kjør» for kommende tog, skal toget, hvis dette ikke allerede har fått skriftlig kjøreordre som omhandlet i art. 8 pkt. 1.2, stoppe foran signalet og lokomotivføreren eller togføreren,

unntaksvis en annen av togpersonalet, skal etter høyst 2 minutters ventetid, ringe til nærmeste fremadliggende betjente stasjon for å innhente tillatelse til viderekjøring.

Den som ringer skal oppgi:

Stilling og navn.

Tognummer.

Signalets nummer/litra og eventuelt navn på blokkpost/stasjon.

Når stasjonen har brakt på det rene at nærmest forangående tog er kommet inn på stasjonen og at det for øvrig ikke er noe til hinder, skal stasjonen gi slik ordre om viderekjøring:

«Klart for tog..... til innkjørhovedsignal ved (egen stasjons navn) forbi hovedsignal(ene) ved (blokkposter/ubetjente stasjoner). Forsiktig kjøring».

Ordren skal om mulig gis av togekspeditøren personlig eller, etter dennes bestemmelse, av annen tjenestemann som er godkjent til togmeldingstjeneste. I alle tilfelle skal den som gir ordren oppgi stilling, navn og sted og notere ordren i togmeldingsboka.

1.2. Hvis det i slike tilfelle som nevnt i pkt. 1.1, tross gjentatte forsøk ikke fås svar i telefonen, kan toget etter togførers ordre kjøre forbi blokksignalet etter 20 min.

Togbetjeningen skal etter hvert forvise seg om at linjen virkelig er klar da strekningen må ventes opptatt av annet tog, materiell eller annet som hindrer framføringen av toget.

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

1.3. Tog, som har kjørt forbi blokksignal som ikke viser «Kjør», skal, på den strekning signalet gjelder for, 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 togbetjeningens side, særlig over uoversiktlige strekninger og foran sporveksler, for i tilfelle å kunne stoppe hurtigst mulig.

Ved ankomst til ubetjent stasjon med hovedsignal som ikke viser «Kjør», skal togbetjeningen undersøke togveien. Er togveien klar, kan toget fortsette.

1.4. Hvis blokksignal ikke har vist «Kjør» for 2 tog som kjører umiddelbart etter hverandre, skal vedkommende fremadliggende stasjon som har fått kjennskap til dette, straks underrette nærmeste betjente stasjon på den andre siden av vedkommende blokkstrekning om forholdet. Linjeblokken mellom disse 2 stasjoner blir da å betrakte som ikke virksom. Tog som skal kjøre over strekningen, skal framføres etter bestemmelsene i art. 8 pkt. 1.2.

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

1.6. Hvis blokksignal p.g.a. feil viser «Kjør» når det skal vise «Stopp», eller signal 22 når det skal vise signal 21, skal det forholdes som bestemt for innkjør- og utkjørhovedsignaler, se art. 257.

250. (Reservennummer.)

251. Forsignal for innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og blokksignal.

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

Når forsignal er plassert på hovedsignals mast, sløyfes forsignalets betegnelse.

1.2. Hvis forsignal p.g.a. feil viser signal som varsler «Kjør» når det skal varsles «Stopp», eller signal som tillater en større kjørehastighet enn den som for tilfellet er tillatt, skal det forholdes som bestemt for innkjør- og utkjørhovedsignaler, se art. 257 pkt. 1.1.

252. Enkelt innkjørsignalapparat.

1.1. Enkelt innkjørsignalapparats mast skal være utstyrt med 2 stk. 10 cm brede, vannrette, gule striper (ringer) rundt masten, utført med lysreflekterende stoff. Avstanden mellom stripene (ringene) skal være minst 50 cm.

1.2. Hvis enkelt innkjørsignalapparat p.g.a. feil viser «Kjør» når det skal vise «Stopp», skal det forholdes som bestemt for innkjørhovedsignaler, se art. 257.

253—256. (Reservennummer.)

257. Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand.

1.1. Hvis hovedsignal p.g.a. feil viser «Kjør» når det skal vise «Stopp», eller signal 22 når det skal vise signal 21, skal vedkommende signal (med tilhørende forsignal) straks slokkes og melding sendes distriktsjefen.

1.2. Distriktsjefen bestemmer om signal som er slokt p.g.a. feil skal anses som ugyldig, og underretter i tilfelle alt vedkommende personale. Inntil slik underretning er gitt og ugyldighetsmerke er satt opp, eller hvis vedkommende signal ikke skal anses som ugyldig, skal ordre om kjøring forbi signalet gis på vanlig måte (se art. 249 og trykk 401 § 257).

Særlige bestemmelser for strekninger med linjeblokk.

Innkjørhovedsignal i ustand.

2.1. På betjent stasjon på strekning med automatisk linjeblokk skal det, når innkjørhovedsignal er i ustand slik at det ikke kan vise «Kjør», forholdes som bestemt i trykk 401 § 257 pkt. 2 b, eller pkt. 2 d hvis telefonforbindelsen mellom innkjørhovedsignal og stasjon ikke skulle være tilfredsstillende.

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

2.2. På betjent stasjon på strekning med håndbetjent linjeblokk skal det, når innkjørhovedsignal er i ustand slik at det ikke kan vise «Kjør», forholdes som bestemt i trykk 401 § 257 pkt. 2 a—d.

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

Utkjørhovedsignal i ustand.

5.1. På betjent stasjon på strekning med linjeblokk (automatisk eller håndbetjent) skal det, når utkjørhovedsignal er i ustand slik at det ikke kan vise «Kjør», nyttes skriftlig kjøreordre (blankett 001.551.25 (669) pkt. a) som bestemt i trykk 401 § 257 pkt. 5. Ordren kan ikke tildeles togbetjeningen som forhåndsunderretning, og av den grunn kommer blankett 001.551.25 (669) pkt. d ikke til anvendelse på strekning med linjeblokk.

Når utkjørhovedsignal er i ustand slik at det ikke kan vise «Kjør», betraktes dette som feil ved linjeblokken, som derved ikke er virksom. Togframføringen skal i slike tilfelle skje etter bestemmelsene i art. 8 pkt. 1.2.

5.2. Må tog kjøre fra stasjon på strekning med linjeblokk, fra spor som ikke er satt i forbindelse med utkjørhovedsignal (ikke togspor), skal det forholdes på samme måte som bestemt i pkt. 5.1.

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

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

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

6.1. Meldingen som stasjon med strømløst sikringsanlegg skal sende til de nærmeste betjente stasjoner før stasjonen gjøres ubetjent, skal lyde:

«..... stasjons sporveksler (eventuelt: og underlagte sidespor) er sikret. Signalene er slått på grunn av strømutkopling. Txp's navn.»

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

259—271. (Reservennummer.)

272. Høyt skiftesignal.

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

273. Dvergsignal.

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

274—281. (Reservennummer.)

282—298

282. Planovergangssignal og forsignal for planovergangssignal.

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

283—289. (Reservennummer.)

290. Hastighetssignaler.

10.1. Med materiell innrettet for store kjørehastigheter forstås i denne forbindelse motorvogner med tilhørende mellom- og styrevogner.

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

291—298. (Reservennummer.)

299. Orienteringstolper.

2.1. Kontaktledningens seksjonering ved stasjoner og ved blokkposter er normalt anordnet slik at seksjoneringens midtre utliggermast eller seksjonsisolator er satt opp umiddelbart ved innkjørhovedsignal, henholdsvis blokksignal. Tog, som stopper foran innkjørhovedsignal eller blokksignal som ikke viser «Kjør», og skift under uttrekk, og som kjøres med elektrisk lokomotiv(motorvogn), må stoppe foran orienteringstolpen(e), for at strømvaktakeren ikke skal komme inn i det området av seksjoneringen hvor de elektrisk adskilte deler av kontaktledningen vil bli forbundet med hverandre.

2.2. Utstyr for blokktelefon kan, hvis det anses hensiktsmessig, plasseres på orienteringstolpe for markering av seksjonering ved innkjørhovedsignal og blokksignal (men aldri mellom orienteringstolpen og signalet).

300—400. (Reservennummer.)

Fellesbestemmelser.

Sikkerhetstjeneste og toggang.

401. Sikkerhetsforanstaltninger ved arbeid under og mellom vogner.

1.1. Ved arbeid under eller mellom vogner må det være sørget for at vedkommende vogn(er) ikke kan komme i bevegelse mens slikt arbeid pågår. Dette skal skje ved følgende sikkerhetsforanstaltninger:

- a. Vognen(e) skal være bremsset eller faststengt på annen betryggende måte.
- b. Sporveksel(er) for spor hvor arbeidet foregår, skal ligge i stilling for kjøring i nabospor. Hvis vedkommende sporveksel(er) ikke er sentralstilt eller kontrollåst, skal de(n) låses (med klave og hengelås), og nøkkelen(e) oppbevares av vedkommende arbeider (arbeidsformann hvor det er flere arbeidere) mens arbeidet pågår, eller stoppsignal(er) skal settes opp i en avstand av minst 30 m til høyre i kjøreretningen for materiell som kan komme. Avstanden kan unntaksvis reduseres til 10 m når det ved stoppsignalene (signalet) legges på bremsesko. (Hvor nabospor skal trafikeres, må stoppsignal ikke komme innenfor middel for nabospor.)
- c. Vedkommende skifteleder skal varsles før arbeidet tar til og så snart det er ferdig. Når arbeidet skal utføres på vogn(er) med tilkoplek lokomotiv (motorvogn) eller når slikt materiell står innenfor det avsperrede område, varsles også lokomotivføreren. Vedkommende skifteleder varsler videre til andre (stillverksbetjening m.v.) når dette er nødvendig.
- d. Ytterligere sikkerhetsforanstaltninger som i spesielle tilfelle måtte være nødvendig (f. eks. vakt ved signaler).

1.2. Bestemmelsene i pkt. 1.1 gjelder for alle arbeider under eller mellom vogner, med følgende unntak:

- a. For arbeider på spor i fast avgrensede driftsbanegårder kommer bare bestemmelsene i pkt. 1.1 a og b til anvendelse.
- b. For arbeider inne i verksteder og lokomotivstaller kommer bare bestemmelsen i pkt. 1.1 a til anvendelse.
- c. For arbeider som vil bli av ganske kort varighet, herunder til- og frakopling, bremseprøver i tog o.l., kommer bestemmelsene i pkt. 1.1 c til anvendelse i den utstrekning det er nødvendig. For slike arbeider i tog varsles alltid lokomotivføreren.

1.6. Når en samtale er slutt, gis et kort, kraftig avringningsignal. Ved automatapparater skjer dette automatisk idet mikrotelefonen legges tilbake på plass.

På stasjonene skal stasjonsmesteren påse at jernbanens sambandslinjer ikke blir misbrukt.

416. Hittegoods.

(Se trykk 801, Befordringsvedtekter, § 81.)

1.1. Når et tog er kommet til endestasjon, skal konduktøren under visitasjon av toget ta vare på mulige gjenglemte gjenstander som deretter skal leveres inn på stasjonens ekspedisjonskontor. Kvittering for gjenstandene inntas f. eks. i en notisbok. Også ting som finnes etterlatt annensteds på jernbanens område, leveres straks inn på stasjonens ekspedisjonskontor.

1.2. De innleverte gjenstander skal føres inn i en noteringsbok for hittegoods med rubrikker for følgende data:

Gjenstand. Funnet. Sted. Datum. Funnet av. Navn. Innhold. Hittegoods nr.

Gjenstandene forsynes med merkelapp, blankett 001.521.35 (385), som påføres de samme data som er innført i noteringsboka.

Hvis eieren ikke kan finnes, sendes de ting som er funnet etter 2 måneders forløp fraktfritt inn til opplagstasjonene oppført på ekspressgodsfraktbrev som vedlegges en fortegnelse med nødvendige opplysninger.

Lett bederverlige varer som etter Befordringsvedtektene § 67 kan selges straks, må ikke sendes til opplagstasjonen, heller ikke gods av liten verdi, så som emballasje, tomme flasker o.l.

1.3. Gjenglemte gjenstander i de lokale tog som går ut fra Oslo Ø, Oslo V, Bergen og Trondheim, skal konduktøren levere inn på ekspedisjonskontoret på togets endestasjon, hvor gjenstanden behandles som nevnt i pkt. 1.2. Hvis eieren av godset ikke melder seg etter et par dagers forløp, skal godset uten utgift for eieren sendes inn til oppbevaring ved opplagstasjonene henholdsvis Oslo Ø, Bergen og Trondheim. Endestasjoner for de forskjellige lokaltog på strekningen Oslo V—Spikkestad sender på samme måte de funne gjenstander til Oslo V stasjon, hvor godset oppbevares inntil 4 uker i påvente av at eieren skal melde seg. Etter utløpet av dette tidsrom sendes godset til opplagstasjonen i Drammen.

1.4. Hvis de gjenstander som finnes, etter sin art kan være ekspedert som gods, skal stasjonen sende melding på blankett 001.526.30 (363)

(Melding om overtallig gods) til Trafikkontoret, Reklamasjoner (Str) Had, Oslo. (Melding skal ikke sendes for personlige effekter som hatter, hansker, paraplyer, stokker m. v.)

1.5. For gjenglemte gods som hentes etter at det er innført i hittegodsboka, oppkreves en oppbevaringsavgift av kr. 0,50 pr. døgn pr. kolli uansett størrelse og vekt, minst kr. 2,00 og høyst kr. 5,00.

For de oppkrevde beløp påklebes godset frankeringsmerker tilsvarende verdi. Disse stemples eller makuleres i eierens påsyn.

1.6. For hittegodset som sendes til avhenting ved andre stasjoner, setter hittegodsekspedisjonen frankeringsmerker, som svarer til oppbevaringsavgiften, på fraktbrevets del 1 og makulerer frankeringsmerkene som vanlig. Beløpet for de påsatte frankeringsmerker får hittegodsekspedisjonen mot kvittering utbetalt av den ekspedisjon som sender hittegodset. Denne trekker deretter beløpet som ekspedisjonsetterkrav på bestemmelsesstasjonen. Det skal som regel regnes frakt etter vanlige bestemmelser.

På de steder hvor særskilt hittegodsekspedisjon er opprettet, tildeles denne en passende beholdning av frankeringsmerker av vedkommende stasjonsmester (godsekspedisjon), som fører de utleverte frankeringsmerker (stambeholdning) som vekslepenger. Etter hvert som frankeringsmerkene blir brukt, kjøper hittegodsekspedisjonen nye merker.

1.7. Distriktsjefen bestemmer hvilke stasjoner som skal oppbevare gjenglemte saker.

For tiden er opplagstasjonene følgende:

I Oslo	distrikt	Oslo Ø.
» Drammen	»	Drammen
» Hamar	»	Hamar
» Trondheim	»	Trondheim
» Stavanger	»	Stavanger
» Bergen	»	Bergen
» Kr.sand	»	Kristiansand
» Narvik	»	Narvik

være straffbart å fotografere, tegne, skissere eller oppta beskrivelse av bruer, tunneler, sporarrangementer m. m.

Når en offentlig tjenestemann i tjeneste støter på en person, under forhold som kan gi grunn til mistanke om at han forser seg mot denne lov, kan tjenestemannen fordre oppgitt vedkommendes navn, nasjonalitet, stilling, næring og bopel.

Hvis vedkommende nekter å gi svar eller gir uriktig navn m. m. kan han straffes.

Tjenestemennene har rett til å la de personer arrestere som med skjellig grunn mistenkes for forsettlig overtredelse av forannevnte bestemmelser, når de treffes eller forfølges på fersk gjerning eller det vil være fare ved utsettelse. Fotografier, skisser eller beskrivelser som er tatt av bruer, tunneler, sporarrangementer m. m., bør beslaglegges og overleveres til nærmeste politimyndighet sammen med den på-grepne.

Hvis noen reisende ses å treffe forberedelser til å fotografere bruer, tunneler, sporarrangementer m. m. må de gjøres oppmerksom på de gjeldende bestemmelser på dette område.

1.2. Til spørsmålet om håndhevelsen av disse bestemmelser har imidlertid de militære myndigheter vist til at overvåkingen her tilligger det sivile politi. Etter den utvikling som såvel turismen som fotograferingen har gjennomgått i den senere tid, anses det ikke praktisk gjennomførlig å hindre fotografering fra bakken. Det er derfor av betydning at jernbanens tjenestemenn i spørsmål om fotografering på jernbanens grunn, opptrer med konduite.

420. Økonomi.

1.1. Det er av største viktighet at personalet, hver i sin stilling, viser god økonomi i alt forbruk og behandler inventaret og jernbanens andre bruksgjenstander på en forsiktig og forstandig måte.

Enhver tjenestemann må medvirke til at jernbanens utgifter søkes begrenset til det strengt nødvendige. Tjenestemennene må derfor hver på sine områder sette seg som oppgave å få inventar og andre bruksgjenstander til å vare lengst mulig.

1.2. Alt inventar skal behandles så omhyggelig som en forsiktig person behandler sine egne saker. Det samme gjelder andre bruksgjenstander som f. eks. traller, leddere, presenninger og redskaper av alle slag.

Dyreleddere o.l. skal ikke stå ute og råtne, men settes under tak umiddelbart etter bruken. En presenning som blir liggende på fuktig jord, tar skade av det og vil være ødelagt i løpet av få dager. Presenninger må derfor legges under tak og på tørt underlag.

1.3. Det må føres nøye kontroll med utlevering og bruk av forbruksartikler som såpe, kluter, olje, lyspærer, pussemidler og kontorsaker m.m. Ved de større stasjoner bør det for kontrollens skyld føres en utleveringsbok.

Forbruket må søkes redusert til det minst mulige. Selv om det kan synes ubetydelig for den enkelte, vil en gjennomført sparsomhet overalt ved jernbanen bety meget for en bedre økonomi.

Det skal derfor ikke rekvireres og utleveres mer enn det absolutt trengs for en bestemt tid, spesielt ikke av blanketter og liknende da disse ofte er gjenstand for endringer og kan bli foreldet.

1.4. Det må påses at jernbanenes forbrukssaker bare nyttes til tjenestebruk.

I denne forbindelse kan nevnes at fyrstikker som jernbanen anskaffer, er bestemt bare til tjenestebruk.

1.5. Til brensel går årlig med betydelige beløp og forbruket er ofte meget forskjellig f. eks. ved stasjoner av ens størrelse og utstyr. Overordnet personale pålegges derfor å være særlig oppmerksom på fyringen og i tilfelle gi personalet rettleiding om hvordan det skal forholdes for å oppnå mest mulig økonomisk fyring.

Det må ikke fyres unødig i stasjonens lokaler, i hvilerom eller i stasjonsmesterens private leilighet.

Ved økonomisk fyring kan utgiftene til brensel reduseres betraktelig.

1.6. Av hensyn til fyringsøkonomien og også til brannfaren er det av stor betydning at alle ildsteder til enhver tid er i god stand, og at ovnene er forsvarlig satt sammen. Til tetting av sprekker og liknende brukes jernkitt, som rekvireres fra materialforvalteren.

Alle ovner skal kontrolleres hver sommer. Det skal da ses etter at de er riktig satt opp og ordentlig tettet.

For ovner utstyrt med parafin- eller oljebrenner må fyring skje etter de spesielle bruksanvisninger.

1.7. Det må vises streng økonomi ved bruken av elektrisk strøm i jernbanens bygninger, så vel i jernbanens egne lokaler som i stasjonsmesterens leilighet m.m. Forbruket skal til enhver tid kontrolleres og begrenses til det høyst nødvendige.

Det må påses at elektrisk lys på plattformer, tomter og i ytre rom ikke brenner i utide og til ingen nytte.

1.8. Det er nødvendig at kupler og reflektorer (skjermer) holdes rene. Særlig må dette påses på steder hvor lamper, skjermer eller kupler er særlig utsatt for sot, røyk og støv eller liknende.

Under arbeidet med pussingen skal strømmen være slått av.

For vedlikehold av lysarmatur montert i master eller åk for kontaktledning, eller fjernledning, vises til bestemmelsene i trykk 411.1 art. 122.

421. (Reservennummer.)

Bestemmelser om rullende materiells utstyr og behandling m. v.

Alminnelige bestemmelser.

422. Obligatoriske angivelser på vogner.

1.1. På alle vogner skal være angitt:

- a) vognummer og eiendomsmerke NSB.
- b) litrabetegnelse som angir vogntypen.
- c) dato for siste vogntekniske revisjon (se art. 442 og trykk 420.1).
- d) på vogner med trykkluftbremseutstyr: dato for fullstendig revisjon og mellomrevisjon av trykkluftbremsen, se art. 442.
- e) på alle vogner med trykkluftbremseutstyr: bremsetype — forkortet (se art. 442).
- f) på personvogner: vognklasse, men bare på sittevogner 1. kl., i tilfelle på den ende av sittevogn som har avdeling for 1. kl., og og på sittevogner som har avdeling for både 1. kl. og 2. kl. De sistnevnte vogner merkes med «1. kl.» henholdsvis «2. kl.» på den ende hvor tilsvarende klasse føres. (Se art. 442 pkt. 2.1.)
- g) på godsvogner: den tillatte største belastning i tonn, se trykk 420.1.
- h) vognens vekt medregnet aksler og hjul i kg (på godsvogner utføres denne påskrift som vist i trykk 420.1).
- i) avstanden i meter mellom vognens ytterste aksler, i tilfelle avstanden mellom boggisentrene, og avstanden mellom de ytterste aksler i samme boggi, se art. 442.
- j) på personvogner: den største hastighet vognen tillates framført med, se art. 442.
- k) på hver vognaksel «NSB» og akselens nummer (merket ved innstemping).

423. (Reservennummer.)

Benevning og framføring av spesialmateriell.

424. Fortegnelse.

1.1. For å oppnå ensartede betegnelser og ensartet driftsmåte for en del spesialmateriell som framføres på skinnegang, viser etterfølgende oversikt hvordan de enkelte driftsmidler skal betegnes og framføres:

1	2	3	4
Teknisk betegnelse	Betegnelse som driftsmiddel	Framføringsmåte	Merknad
Roterende snøplog (roter) med egen framdrift	Snøplog	Som tog eller i tog	Se trykk 401 § 311 og trykk 402 § 30 A
Roterende snøplog (roter) uten egen framdrift	»	I tog (med lokomotiv)	Se trykk 402 § 30 A
Skrape (Xs)	»	»	»
Sporrenser (Xs)	»	»	Se trykk 402 § 30 B
Isharv	»	»	»
Vingeplog	»	»	Se trykk 402 § 30 B
Sporvekselrenser	»	»	»
Monteringsmotorvogn	Motorvogn	Som tog eller i tog	Se trykk 401 §§ 18 og 311
Revisjonsmotorvogn	»	»	»
Renskebukk, motordreven for tunnel (Xam)	Skinnetraktor	»	Se trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51—54
Revisjonstraktor	»	»	Se trykk 401 §§ 21 og 319 og trykk 422 art. 50—54 og 63
Skiftetraktor	»	»	»
Lastetraktor (Xd)	»	Som tog	Se art. 426, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51—54
Ballastfordelermaskin (Xblm)	»	»	Se art. 427, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51, 52 og 54

1	2	3	4
Teknisk betegnelse	Betegnelse som driftsmiddel	Framføringsmåte	Merknad
Ballastrense-maskin (Xrsm)	Skinnetraktor	Som tog eller i tog	Se art. 428, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51, 52 og 54
Ballastvibrator-maskin (Xbvm)	»	Som tog	Se art. 429, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51, 52 og 54
Sporbaksemaskin (Xbam)	»	»	Se art. 431, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51, 52 og 54
Sporkontrollvogn (Xktm)	»	»	Se art. 432, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51, 52 og 54
Svillebyttmaskin (Xsbm)	»	»	Se art. 434, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51, 52 og 54
Svillepakkemaskin (Xpkm)	»	»	Se art. 435, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51, 52 og 54
Svilleregulerings-maskin (Xsrm)	»	»	Se art. 436, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 51, 52 og 54
Inspeksjonsmotorvogn	Inspeksjons-tralle	»	Se trykk 401 § 311 og trykk 745
Inspeksjonstralle ¹⁾	»	Som tung, henholdsvis lett motortralle	Se trykk 401 §§ 20, 82, 319 og 325 og trykk 370.6
Sveisetralle	Motortralle eller arbeidstralle	Som tung motortralle eller arbeidstralle	
Sykeltralle	Persontralle	Som persontralle	Se trykk 401 §§ 20, 82 og 325 og trykk 370.6
Sparktralle	»	»	
Tårntralle	Arbeidstralle	Som arbeidstralle	
Renskebukk, ikke motordreven	»	»	

¹⁾ Herunder «banemestertralle» og «revisjonsmotortralle».

1.2. Av forskrifter og ordre må tydelig framgå hvorledes forannevnte materiell skal framføres. «Skinnetraktor» brukes til forskjell fra «plattformtraktor» eller traktor på vei. Andre betegnelser enn forannevnte for materiell som omfattes av de anførte driftsmidler, bør ikke brukes.

425. Baneavdelingens arbeidsmaskiner.

1.1. Til bruk i linjevedlikeholdet har NSB en del større skinnegående arbeidsmaskiner, bl.a. lastetraktorer, ballastfordelermaskiner, ballastrensemaskiner, ballastvibratormaskiner, sporbaksemaskiner, spor-kontrollvogner, svillevbyttmaskiner, svillepakkemaskiner og sville-reguleringsmaskiner.

Spesielle bestemmelser for disse maskiner er tatt inn i etterfølgende art. 426—436.

1.2. Maskinene har forholdsvis liten motorkraft, og den oppgitte største kjørehastighet vil derfor bare kunne oppnås under gunstige forhold (liten eller ingen stigning). Denne hastighet krever også en skinnegang av høyeste standard, da påkjeningen på hjullager og aksler ellers blir for stor. På grunn av disse forhold vil den virkelige framføringshastighet bli vesentlig lavere enn den oppgitte største kjørehastighet og det er derfor i de spesielle bestemmelser for hver enkelt maskintype angitt i parentes den framføringshastighet som det kan regnes med under vanlige forhold.

1.3. Arbeid på linjen med slike maskiner skal vanligvis foregå etter bestemmelsene for disponering av strekning (trykk 401 § 149).

For maskiner som er utstyrt med spesiell avkjøringsinnretning, slik at maskinen på kort tid kan tas av sporet, kan bestemmelsene for anordning av linjebrudd (trykk 401 § 77 pkt. 1) anvendes med de lempninger eller tilføyelser som distriktsjefen finner nødvendig i hvert enkelt tilfelle.

1.4. Når linjebrudd er iverksatt for bruk av arbeidsmaskin som er utstyrt med spesiell avkjøringsinnretning, kan distriktsjefen, når han anser det forsvarlig, dispensere fra bestemmelsene i trykk 401 § 77 pkt. 1 e og f, slik at linjebruddet heves først når vedkommende tog kommer fram til arbeidsstedet.

Dispensasjonen tillates bare nyttet i forbindelse med lokaltog (med største akselantall 16), godstog, arbeidstog og løsløkomotiver, som etter skriftlig ordre i så tilfelle tillates å kjøre fram til det oppsatte stoppsignal foran arbeidsstedet, hvorfra toget fortsetter etter tilsigelse fra ansvarshavende tjenestemann når linjen er klar.

1.5. For kjøring av arbeidsmaskiner umiddelbart etter forangående tog gjelder bestemmelsene i art. 130 pkt. 5.1—5.1.6.

For kjøring av flere arbeidsmaskiner på samme disponerte blokk-strekning gjelder bestemmelsene i art. 149 pkt. 1.1—1.1.7.

426. Lastetraktorer.

1.1. Lastetraktorer litra Xd type 218, 219 og 222, er spesielle skinnetraktorer til bruk for baneavdelingen i distriktene.

Lastetraktorene har 3,75 m akselavstand og største kjørehastighet er 50 km pr. time. De er utstyrt med nødvendig signalutstyr. Den totale lasteevne er 8 tonn ved jevnt fordelt last, med høyst 4 tonn pr. aksel.

Som bremsbar vekt regnes 7 tonn, enten traktorene er lastet eller tomme.

1.2. Lastetraktorene skal i alminnelighet brukes alene eller i forbindelse med tilhørende tilhengervogner (se pkt. 5.1 og 5.2).

Når det i særlige tilfelle nyttes lastetraktor til framføring av alminnelige godsvogner, skal tilkopling skje ved hjelp av en spesiell koplingstang (58.62 fabrikat Robel, tillatt strekk- og trykkraft 3000 kg). Da lastetraktorens sentralkoppel har en høyde på 550 mm over skinneoverkant, blir høydeforskjellen mellom dragkrokene ved tilkopling av alminnelige godsvogner 510 mm. På grunn av dette bør stangen ikke brukes til å skyve lastede vogner på linjen i stigning.

1.3. Når vogner tilkoples lastetraktor, må det påses at tilstrekkelig håndbrems (skrubremser) has, slik at toget minst har den bremseprosent som er foreskrevet i bremsetabell II i trykk 402.

1.4. For øvrig gjelder bestemmelsene i art. 424 og trykk 422 art. 51, 52 og 54, bl.a. om at skinnetraktor som kjøres på linjen, skal framføres som tog.

Om signalføring, se trykk 401 § 319.

2.1. Lastetraktor type 218 har egenvekt 7,0 tonn. Den har fast lasteplan med skinnruller og hydraulisk kran med støtteben, med følgende løfteevne ved de forskjellige utliggerlengder når støttebenene er nedsenket.

Løfteevne:	Utliggerlengde:
3,0 tonn	1,7 m
2,0 »	2,5 »
1,5 »	3,3 »
1,0 »	5,0 »

Den har hydraulisk fotbremse og mekanisk håndbremse.

3.1. Lastetraktor type 219 har egenvekt 6,6 tonn. Den har lasteplan med lasteevne 4,0 tonn, og har hydraulisk 2-veis sidetipp, skinneruller og hydraulisk kran med følgende løfteevne ved de forskjellige utliggerlengder:

Løfteevne:	Utliggerlengde:
2,5 tonn	1,7 m
1,8 »	2,2 »
1,3 »	3,0 »
1,0 »	4,0 »

Den har hydraulisk fotbremse og mekanisk håndbremse.

4.1. Lastetraktor type 222 har egenvekt 7 tonn. Den har fast lasteplan uten skinneruller, og hydraulisk kran (HIAB 174) med støtteben, plassert på lasteplanet bak bakaksel, med følgende løfteevne ved de forskjellige utliggerlengder når støttebenene er nedsenket:

Løfteevne:	Utliggerlengde:
3,0 tonn	1,7 m
2,0 »	2,5 »
1,5 »	3,3 »
1,0 »	5,0 »

Den har trykkluft skivebremses. Fotbremsen virker på begge aksler, mens håndbremsen bare virker på den ene.

5.1. Tilhengervogner, litra X, til bruk i forbindelse med forannevnte lastetraktorer, har egenvekt 2,5 tonn og akselavstand 2,5 m og med skrubremse bare på den ene aksel. Videre har de holdere for slutt-signal.

Tilhengervognene for type 218 har fast lasteplan og lasteevne 5 tonn.

Tilhengervognene for type 219 og 222 har hydraulisk 2-veis sidetipp og lasteevne 4 tonn.

Tilhengervognene er utstyrt med skinneruller.

5.2. Tilhengervogner, litra X, type 55.54 og Kla 03 nyttes for transport av veigående arbeidsredskap (f.eks. hjullastemaskiner, grave-maskiner o. l.) og må bare brukes i forbindelse med lastetraktor type 222. De har trykkluft skivebremses som virker på alle hjul og håndbremse som virker på bare en aksel. De er utstyrt med oppkjøringsramper.

Tilhengervogner type 55.54 har egenvekt 4,9 tonn, akselavstand 4,32 m og lasteevne 14,0 tonn. Vogngulvets størrelse er 5,00 m × 3,12 m.

Tilhengervogner type Kla 03 har egenvekt 4,5 tonn, akselavstand 3,75 m og lasteevne 15,0 tonn. Vogngulvets størrelse er 6,50 m × 2,40 m.

427. Ballastfordelermaskiner.

1.1. Motordrevne ballastfordelermaskiner, litra Xblm, type 4FW-C6, 4FW-D6, 26-1-12 og R7D, er gitt teknisk betegnelse ballastfordelermaskin og skal som driftsmiddel betegnes skinnetraktor, se art. 424.

De skal framføres på linjen som tog.

Maskinene er utstyrt med spesiell snuinnretning, slik at de kan snus på sporet og forandre arbeidsretning.

2.1. Ballastfordelermaskin type 4FW-C6, 4FW-D6 og 26-1-12 veier ca. 11 tonn og har, når de ikke arbeider, en største kjørehastighet på 50 (30) km pr. time. Under arbeid har de en største kjørehastighet på 20 km pr. time.

Ballastfordelermaskin type 4FW-C6, 4FW-D6 og 26-1-12 har ikke dragkrok eller buffere og kan derfor ikke tilkoples vogner eller trekkes i tog.

Om vinteren kan maskinene påsettes snøfreserenhet med roterende børster for rengjøring av sporveksler.

3.1. Ballastfordelermaskin type R7D veier 15,5 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 50 (30) km pr. time. Under arbeid har den en største kjørehastighet på 20 km pr. time.

Ballastfordelermaskin type R7D har dragkrok og buffere av lett utførelse i den ene enden og kan etterhenges i tog. Kjørehastigheten må i slike tilfelle ikke overstige 50 km pr. time, og maskinens drivaksel skal være utkopleet.

428. Ballastrensemaskiner.

1.1. Motordrevne ballastrensemaskiner litra Xrsm, type RM 62 er gitt teknisk betegnelse ballastrensemaskin og skal som driftsmiddel betegnes skinnetraktor, se art. 424.

De skal framføres på linjen som tog.

Ballastrensemaskinene har dragkrok og buffere i den ene ende og har tilkopleet en godsvogn (N-vogn, med opplagringsbukk og dreieskive) som maskinens utkjøringstransportband hviler på.

Ballastrensemaskinene kan etterhenges i tog og kan framføres med virksomme bremsere med største kjørehastighet 80 km pr. time.

2.1. Ballastrensemaskin type RM62 veier 71 tonn har 2 boggiere med akseltrykk 17,75 tonn.

Når den ikke arbeider, har maskinen en største kjørehastighet på 65 (45) km pr. time. Under arbeid har den en kapasitet på ca. 200 m pr. time alt etter ballastens beskaffenhet.

429. Ballastvibratormaskiner.

1.1. Motordrevne ballastvibratormaskiner, litra Xbvm, type BKV-K 142, BV 102, BV 102 S og VDM 800, er gitt teknisk betegnelse ballastvibratormaskin og skal som driftsmiddel betegnes skinnetraktor, se art. 424.

De skal framføres på linjen som tog.

Ballastvibratormaskinene har ikke dragkrok eller buffere og kan derfor ikke tilkoples vogner eller trekkes i tog.

2.1. Ballastvibratormaskin type BKV-K 142 veier ca. 6 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 30 (20) km pr. time. Under arbeid har den en kapasitet på ca. 200 m pr. time.

3.1. Ballastvibratormaskin type BV 102 veier 9,5 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 50 (30) km pr. time. Under arbeid har den en kapasitet på 300—400 m pr. time.

4.1. Ballastvibratormaskin type BV 102 S veier 9,5 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 65 km pr. time, som kan holdes i inntil 20 % stigning. Under arbeid har den en kapasitet på 600—700 m pr. time.

5.1. Ballastvibratormaskin type VDM 800 veier 16,2 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 50 (30) km pr. time. Under arbeid har den en kapasitet på 300—500 m pr. time.

430. (Reservennummer.)

431. Sporbaksemaskiner.

1.1. Motordrevne sporbaksemaskiner, litra Xbam, type AL 203 og AL 204, er gitt teknisk betegnelse `s p o r b a k s e m a s k i n` og skal som driftsmiddel betegnes skinnetraktor, se art. 424.

De skal framføres på linjen som tog.

Sporbaksemaskinene har ikke dragkrok eller buffere og kan derfor ikke tilkoples vogner eller trekkes i tog.

2.1. Sporbaksemaskin type AL 203 veier ca. 14 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 50 (30) km pr. time.

Maskinen benyttes bare for baksing etter oppmerking (peler).

Om vinteren kan maskinen påsettes snøfreserenhet med roterende børster for rengjøring av sporveksler.

3.1. Sporbaksemaskin type AL 204 veier ca. 15 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 60 (45) km pr. time. Under arbeid har den en kapasitet på 200—500 m pr. time avhengig av sporets tidligere beskaffenhet.

432. Sporkontrollvogner.

1.1. Motordrevne sporkontrollvogner, litra Xktm, type PV 6 og MA 18, er gitt teknisk betegnelse `s p o r k o n t r o l l v o g n` og skal som driftsmiddel betegnes skinnetraktor, se art. 424.

De skal framføres på linjen som tog.

2.1. Sporkontrollvogn type PV 6 veier ca. 10 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 60 (50) km pr. time. Under arbeid har den en største kjørehastighet på 30 km pr. time.

Sporkontrollvogn type PV 6 har dragkrok og buffere av lett utførelse og kan etterhenges i tog.

Kjørehastigheten må i slike tilfelle ikke overstige 60 km pr. time.

3.1. Sporkontrollvogn type MA 18 veier 15,5 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 90 (50) km pr. time.

Under arbeid har den en største kjørehastighet på 60 km pr. time.

Sporkontrollvogn type MA 18 har ikke dragkrok eller buffere og kan derfor ikke tilkoples vogner eller trekkes i tog.

433. (Reservennummer.)

434. Svillebyttmaskiner.

1.1. Motordrevne svillebyttmaskiner, litra Xsbm, type A, SB 6901 og SB 6903 er gitt teknisk betegnelse svillebyttmaskin og skal som driftsmiddel betegnes skinnetraktor, se art. 424.

De skal framføres på linjen som tog.

Svillebyttmaskinene har ikke dragkrok eller buffere og kan derfor ikke tilkoples vogner eller trekkes i tog.

2.1. Svillebyttmaskin type A veier ca. 10 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 30 (25) km pr. time. Under arbeid har den en kapasitet på ca. 40 sviller pr. time.

Maskinen er utstyrt med spesiell snuinnretning, slik at den kan snus på sporet og forandre arbeidsretning.

3.1. Svillebyttmaskin type SB 6901 veier ca. 3 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 10 km pr. time. Under arbeid har den en kapasitet på ca. 30 sviller pr. time.

Maskinen er utstyrt med spesiell snu- og avkjøringsinnretning, slik at den kan snus på sporet og forandre arbeidsretning, eller tas av sporet.

4.1. Svillebyttmaskin type SB 6903 veier ca. 5 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 25 km pr. time. Under arbeid har den en kapasitet på ca. 50 sviller pr. time.

Maskinen er utstyrt med spesiell snu- og avkjøringsinnretning, slik at den kan snus på sporet og forandre arbeidsretning, eller tas av sporet.

435. Svillepakkemaskiner.

1.1. Motordrevne svillepakkemaskiner, litra Xpkm, type KST 95, VKR 04, VKR 05 E, VKR 06—16 (E), VKR 06—16 SLC, Duomatic 06—32 SLC, MU 06—16 SLC, MU 06—16 CTM, MU 07—16, BNRI 80, BNRI 85, PLM 275 SC og PLM 275 SLC, er gitt teknisk betegnelse svillepakkemaskin og skal som driftsmiddel betegnes skinnetraktor, se art. 424.

De skal framføres på linjen som tog.

Svillepakkemaskinene, unntatt type MU 07—16, har ikke dragkrok eller buffere og kan derfor ikke tilkoples vogner eller trekkes i tog.

2.1. Svillepakkemaskin type KST 95 veier 4,5 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 30 (20) km pr. time. Under arbeid har den en kapasitet på ca. 140 m pr. time.

Maskinen er utstyrt med spesiell snuinnretning, slik at den kan snus på sporet og forandre arbeidsretning.

3.1. Svillepakkemaskin type VKR 04 veier ca. 18 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 40 (25) km pr. time. Under arbeid har den en kapasitet på ca. 200 m pr. time.

4.1. Svillepakkemaskin type VKR 05 E og VKR 06—16 (E) veier ca. 22 tonn og har, når de ikke arbeider, en største kjørehastighet på 55 (30) km pr. time. Under arbeid har disse en kapasitet på 300—400 m pr. time, avhengig av den arbeidsmetode som nyttes.

Maskinene er utstyrt med spesiell snuinnretning, slik at de kan snus på sporet og forandre arbeidsretning.

5.1. Svillepakkemaskin type VKR 06-16 SLC veier 24 tonn. Den har også utstyr for sporbaksing.

Når den ikke arbeider, har maskinen en største kjørehastighet på 60 (40) km pr. time. Under arbeid har den en kapasitet på 500—600 m pr. time, avhengig av sporets tidligere standard.

Maskinen er utstyrt med spesiell snuinnretning, slik at den kan snus på sporet og forandre arbeidsretning.

6.1. Svillepakkemaskin type Duomatic 06—32 SLC veier 31 tonn. Den kan pakke 2 sviller samtidig og har også utstyr for sporbaksing.

Når den ikke arbeider, har maskinen en største kjørehastighet på 65 (45) km pr. time. Under arbeid har den en kapasitet på 500—600 m pr. time, avhengig av sporets tidligere standard.

7.1. Svillepakkemaskin type MU 06—16 SLC veier 22 tonn. Den har også utstyr for sporbaksing og kantvibrering.

Når den ikke arbeider, har maskinen en største kjørehastighet på 65 (45) km pr. time. Under arbeid har den en kapasitet på 500—600 m pr. time, avhengig av sporets tidligere standard.

Maskinen er utstyrt med spesiell snuinnretning, slik at den kan snus på sporet og forandre arbeidsretning.

8.1. Svillepakkemaskin type MU 06—16 CTM veier 30 tonn. Den har også utstyr for sporbaksing og for kant- og ballastvibrering.

Når den ikke arbeider, har maskinen en største kjørehastighet på 65 (45) km pr. time. Under arbeid har den en kapasitet på ca. 500 m pr. time, avhengig av sporets tidligere standard.

9.1. Svillepakkemaskin type MU 07—16 veier 34 tonn. Den har også utstyr for kantvibrering.

Når den ikke arbeider, har maskinen en største kjørehastighet på 65 (45) km pr. time. Under arbeid har den en kapasitet på 500—600 m pr. time, avhengig av den arbeidsmetode som nyttes.

I den ene ende har maskinen tilkopleet en 2-akslet tilhengervogn (vekt 8,5 tonn). Både maskinen og tilhengervognen har dragkrok og buffere og kan etterhenges i tog og kan framføres med virksomme bremses. Kjørehastigheten må i slike tilfelle ikke overstige 80 km pr. time.

10.1. Svillepakkemaskin type BNRI 80 og BNRI 85 veier 22 tonn. De har også utstyr for sporbaksing.

Når de ikke arbeider, har maskinene en største kjørehastighet på 65 (45) km pr. time. Under arbeid har de en kapasitet på 500—600 m pr. time, avhengig av sporets tidligere standard.

11.1. Svillepakkemaskin type PLM 275 SC og PLM 275 SLC, for pakking av sporveksler, veier ca. 28 tonn. Type PLM 275 SLC har også utstyr for baksing av sporveksler.

Når de ikke arbeider, har maskinene en største kjørehastighet på 65 (45) km pr. time. Under arbeid har de en kapasitet på ca. 1 time pr. sporveksel.

Maskinene kan også benyttes til vanlig pakking av spor.

Maskinene er utstyrt med spesiell snuinnretning, slik at de kan snus på sporet og forandre arbeidsretning.

436. Svillereguleringsmaskiner.

1.1. Motordrevne svillereguleringsmaskiner litra Xsrm, type A, er gitt teknisk betegnelse *svillereguleringsmaskin* og skal som driftsmiddel betegnes *skinnetraktor*, se art. 424.

De skal framføres på linjen som tog.

436—438

Svillereguleringsmaskinene har ikke dragkrok eller buffere og kan derfor ikke tilkoples vogner eller trekkes i tog.

2.1. Svillereguleringsmaskin type A veier ca. 3 tonn og har, når den ikke arbeider, en største kjørehastighet på 25 (15) km pr. time.

Under arbeid har den en kapasitet på ca. 100 m pr. time.

437—438. (Reservennummer.)

439—440. (Reservennummer.)

Merker og påskrifter på rullende materiell.

441. Innledning.

1.1. I art. 442 og 443 er samlet både internasjonale og lokalt norske merker og påskrifter som gjelder personvogner, herunder også de som er felles for person- og godsvogner. I art. 443, Merker og påskrifter med elektroteknisk betydning, er dessuten tatt med merker som finnes på annet rullende materiell som lokomotiver, motorvogner m.v. Ellers er merker og påskrifter som utelukkende finnes på godsvogner, omtalt i trykk 420.1. Enkelte norske påskrifter hvis betydning klart går fram av teksten, er ikke tatt med. Heller ikke merker og påskrifter vedrørende bremseutstyr på vognene er tatt med, idet disse er tatt inn i trykk 412 (bilag 1, 2 og 3).

442. Merker og påskrifter med vognteknisk betydning.

Felles for personvogner og godsvogner.

1.1. → 0,00 m ←

- a. Anbrakt på en vogns langbjelker angir for 2- eller 3-akslede vogner avstanden mellom vognens ytterste aksler og for boggivogner avstanden mellom boggisentrene.
- b. Anbrakt på en boggis sider angir avstanden mellom de ytterste aksler i boggien.

1.2.



er anbrakt på 2- eller 3-akslede vogner med akselavstand over 4500 mm når akslene er forskyvbare slik at vognen kan gå i 150 m kurve.

1.3.



betegner at vognen tilhører privat person eller firma.

1.4. Hik-P, Kk-G, KE-GP, Hik-GPR, W (Lu —) m. fl.

betegner forskjellige typer av trykkluftbremseser. F. eks. betegner Hik-P Hildebrand-Knorr persontogbremse.

1.5. Merke for bremserevisjon.

Anbrakt på norske vogner ved siden av merket for vognteknisk revisjon. I merket er påført dato for fullstendige revisjoner og mellomrevisjoner av trykkluftbremsen.

1.6.



anbrakt på langbjelken eller vognsiden etter litramerket angir at vognen kan framføres i tog med største kjørehastighet som angitt i påskriften.

Bare på personvogner.

2.1. Gul fargestripe, 10 cm bred,

malt på sideveggen like under taket på sittevogn angir at vognen har avdeling for 1. kl.

2.2.



betegner at vognen med hensyn til byggemåte tilfredsstiller alle bestemmelser som er foreskrevet for internasjonal trafikk.

2.11. Grønn ring med ytre diameter minst 40 mm, anbrakt i umiddelbar nærhet av tømmeinnretningen for vannbeholdning, betegner at kravene i pkt. 2.10 ikke er oppfylt.

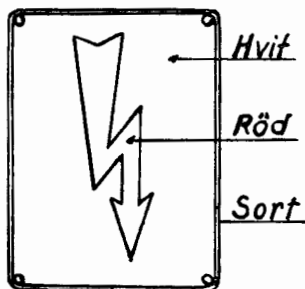
2.12. Hvit sirkel med diameter 30 mm, anbrakt på utgangsdørenes utside 200 mm over dørklinken, betegner at vognen har anordning for automatisk forrigling av utgangsdørene.

2.13. Gult «bremserrat» (tverrsnitt), anbrakt nederst på den ene enden på personvogner med innebyggede plattformer, betegner at håndtaket for skrubremsen er montert i vedkommende ende av vognen.

443. Merker og påskrifter med elektroteknisk betydning.

Felles for person- og godsvogner og/eller annet rullende materiell.

1.1. Varsel om høyspenning:



Röd pil på hvit bunn, utført som skilt eller malt direkte på vegg eller gjenstand.

Utenlandske vogner, unntatt svenske, kan være merket med gul pil på mørk bunn.

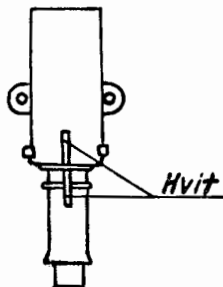
Sverige benytter rød pil på hvit bunn.

Dette merke skal være anbrakt på rullende materiell slik:

- a. Ved stiger eller trinn som er høyere enn 2 m over skinneoverkant (for å minne om at det kan være farlig høyspenningsledning over sporet eller farlige spenningsførende deler på det rullende materiells tak. Derfor er også et av trinnene utført knekket på de fleste stiger på norske vogner).
- b. På sikringskasser og på kopling (herunder også blindkopling) for gjennomgående elektrisk varmekabel.
- c. På dører for skap og rom som inneholder høyspente, elektriske apparater.

Merk: På utenlandsk materiell kan varslet mangle i de tilfelle som er nevnt under b og c.

1.2. Opphenging av varmekabel i blindkopling:



Blindkopling og varmekabelens stikker skal være forsynt med en hvit strek, som angir hvilken stilling stikkeren har i blindkoplingen når den er riktig innsatt (strekene skal stå nøyaktig mot hverandre).

1.3. Sikringskasse for elektrisk togoppvarming.

Hvis sikringskassen er anbrakt slik at den ikke er lett synlig, står det til rettledning malt «Sikringskasse» nede på vognkanten ved det sted hvor kassen finnes. Har vognen flere sikringskasser, skal disse være merket «Sikringskasse 1», «Sikringskasse 2» osv. i samsvar med det tilhørende koplingsskjema.

1.4. Varsel om høyspenning (tekstskilt).

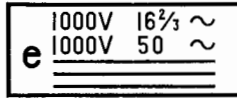
Skilt med tekst skal være anbrakt på hver side av diesellokomotiver, skinnetraktorer samt redskapsvogner som benyttes på elektrifiserte baner.

1.5. Behandling av skadede etter ulykke ved elektrisk strøm.

Skilt, gitt ut av Norges vassdrags- og elektrisitetsvesen om ulykker ved elektrisk strøm, skal bl.a. være anbrakt i elektriske lokomotivers og motorvogners ene førerrom.

Bare på personvogner.

2.1. Vogner med elektrisk utstyr tilkopleet den gjennomgående elektriske togvarmekabel:



Merket er plassert nederst på vognkassens langsider eller på langbjelkene ved venstre vognende eller noe til venstre for midten av vognen (på høyre side av og i tilknytning til RIC-merket, hvis dette finnes).

Merket tilkjennegir at vognen har elektrisk utstyr tilkopleet den gjennomgående elektriske togvarmekabel, og angir også hvilke(n) av følgende strømarter som kan nyttes:

Betegnelse	Strømart	Anvendbare strømkilder
a. 1000 V 16 $\frac{2}{3}$ ~	Enfase vekselstrøm 1000 volt 16 $\frac{2}{3}$ perioder pr. sek.	Elektriske lokomotiver og motorvogner. Dieselelektriske lokomotiver type Di3 med togvarmeaggregatet koplet for halvt omdreiningstall. Stasjonære togvarmeanlegg på elektrifiserte baner.
b. 1000 V 50 ~	Enfase vekselstrøm 1000 volt inntil 50 perioder pr. sek.	Elektriske lokomotiver og motorvogner. Dieselelektriske lokomotiver type Di3 med togvarmeaggregat (uansett aggregatets omdreiningstall). Dieselelektriske aggregatvogner (FVde). Alle stasjonære togvarmeanlegg.
c. 1500 V 50 ~	Enfase vekselstrøm 1500 volt 50 perioder pr. sek.	Kan ikke tilkoples togvarmestromkilder ved NSB.
d. 1500 V	Likestrøm 1500 volt.	
e. 3000 V	Likestrøm 3000 volt.	

Merket er innrettet med plass for de tilsvarende betegnelser. Kan noen av de angitte strømarter ikke nyttes for vedkommende vogn, er vedkommende betegnelse(r) erstattet med en vannrett strek.

I internasjonal samtrafikk er bare de strømarter som er angitt under a, c, d og e i tabellen tillatt, og betegnelsen «1000 V 50 ~» finnes derfor bare på norske vogner. Ved NSB nyttes ikke de strømarter som er angitt under c, d og e.

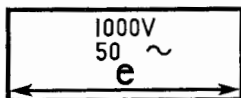
Av utenlandske vogner kan bare de som har betegnelsen «1000 V 16 $\frac{2}{3}$ ~» i merket tilkoples togvarmestromkilder ved NSB, og da bare de strømkilder som er angitt under a i tabellen.

Vognene kan være utstyrt med omkopler (automatisk eller håndbetjent) for de forskjellige strømarter. Eventuell håndbetjent omkopler må være stilt i riktig stilling («1000 V 16 $\frac{2}{3}$ ~») før vognen tilkoples. Betjeningsinstruks finnes i tilfelle i vognen.

For svenske vogner, se pkt. 2.3.

Merk: Det må påses at vognenes gjennomgående togvarmekabel bare tilkoples de strømkilder som tilsvare den (de) betegnelse(r) som er angitt i merket på vedkommende vogn.

2.2. Vogner med bare gjennomgående elektrisk togvarmekabel:



Merket er plassert som angitt i pkt. 2.1. Det tilkjenne gir at vognen er utstyrt med gjennomgående elektrisk togvarmekabel, men ikke med elektrisk utstyr tilkople t denne.

Tallet øverst angir den høyeste spenning kabelen kan benyttes for. Tegnet «50 ~» angir at varmekabelen kan føre vekselstrøm med periodetall (frekvens) inntil 50 perioder. Hvis togvarmekabelen bare kan føre vekselstrøm med 16 $\frac{2}{3}$ perioder (eller likestrøm), er tegnet «50 ~» erstattet med en vannrett strek.

Norske vogner er merket som vist i eksemplet og kan tilkoples alle togvarmestromkilder ved NSB. Det samme gjelder utenlandske vogner som har tegnet «50 ~» angitt i merket. (På utenlandske vogner kan det istedenfor «1000 V» være angitt «1500 V» eller «3000 V».) Er tegnet «50 ~» erstattet med en vannrett strek, må vognen bare tilkoples de strømkilder som er angitt under a i tabellen i pkt. 2.1.

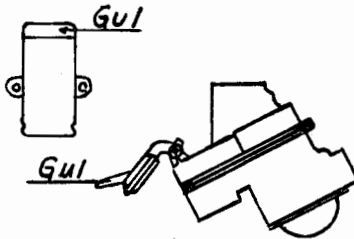
For svenske vogner, se pkt. 2.3.

2.3. Svenske vogner, unntatt RIC-merkede vogner, er ikke merket som angitt i pkt. 2.1 og 2.2.

Slike vogner har elektrisk utstyr for 1000 V $16\frac{2}{3}\sim$ og kan bare tilkoples de togvarmestromkilder som er angitt under a i tabellen i pkt. 2.1.

2.4. En del personvogner har utstyr som får sin strømtilførsel fra den gjennomgående elektriske togvarmekabel (f.eks. likeretter for batteriladning, transformator for belysning, motor for ventilasjonsanlegg, komfyr eller kjøleskap i spisevogner etc.), og som derfor trenger strøm på togvarmekabelen selv om oppvarming ikke er påkrevet.

Disse vogner (norske og svenske) er kjennetegnet ved at lokket på koplingen og toppen av blindkoplingen for den gjennomgående elektriske togvarmekabel er gulmalt.



I alle persontog skal togvarmestrommen alltid stå innkopleet fra lokomotivet (motorvogn, aggregatvogn) til togets vogner (også om sommeren og om dagen, se trykk 413.3 art. 3.1). Togføreren må påse at den gjennomgående elektriske togvarmekabel er koplet sammen i slike tog.

2.5. Vogner med utrustning for høyttaleranlegg:

Merket tilkjenner at vognen har gjennomgående ledning for høyttaler, men ikke høyttaleranlegg.



Merket tilkjenner av vognen har høyttaleranlegg uten forsterkeranlegg.



Merket tilkjenner at vognen har høyttaleranlegg med forsterkeranlegg.

444—450. (Reservennummer.)

Framføring av uvirksomme lokomotiver trukket i tog.

451. Fellesbestemmelser.

1.1. Uvirksomt lokomotiv kan framføres i tog med den største tillatte kjørehastighet som gjelder for vedkommende lokomotiv.

Har lokomotivet skader som betinger nedsettelse av kjørehastigheten, må denne fastsettes av distriktsjefen i hvert enkelt tilfelle.

Lokomotiv som framføres med avtatte veiv- og/eller koplestenger, må ikke framføres i tog med større kjørehastighet enn 20 km pr. time, hvis ikke annet er bestemt i etterfølgende særbestemmelser for de forskjellige typer lokomotiver. (Se trykk 402 § 7 pkt. 8.)

1.2.

- a. Er det mulig, bør vedkommende tog framføres i bremsegruppe P (se trykk 402 § 15 pkt. F). I så fall skal lokomotiv framføres med virksom trykkluftbremse tilkoplest togets, og skal regnes med såvel i togets bremsede vekt som i dets bruttvekt.
- b. Må lokomotiv framføres i tog som framføres i bremsegruppe G, skal lokomotivets trykkluftbremse være tilkoplest togets, men lokomotivets bremsede vekt skal i dette tilfelle ikke regnes med i togets bremsede vekt. Imidlertid bør vedkommende som fører tilsyn (se pkt. 1.5) betjene lokomotivets skrubremse. I slike tilfelle regnes den del av lokomotivets bremsede vekt som faller på de bremsbare aksler med i togets bremsede vekt.

1.3. Hvis ikke akseltrykkbestemmelsene, overbelastning av bruer e.l. forbyr det, bør uvirksomme lokomotiver koples nærmest forspannlokomotivet. Skiftes de inn lenger bak i toget, må det nøye kontrolleres at bestemmelsene i trykk 402 § 12 om største tillatte belastning på dragstellet blir overholdt. Lokomotiv blir i så tilfelle å anse som boggivogn i relasjon til bestemmelsene i trykk 402 § 20.

1.4. Flenssmøringsapparat skal koples ut. Det samme gjelder i tilfelle sikkerhetsbremseapparat, hvis ikke annet er bestemt i etterfølgende særbestemmelser for de forskjellige typer lokomotiver.

1.5. En tjenestemann skal ta plass på lokomotivet for å føre tilsyn med smøresystemet og bremsen. En mann kan herunder ha tilsyn med inntil 3 lokomotiver, forutsatt at vedkommende ikke skal betjene håndbremsen. I så fall må det være en mann på hvert lokomotiv. Vedkommende skal være utstyrt med nødvendige håndsignalmidler for eventuelt å kunne vise stoppsignal.

Elektriske lokomotiver av typene El. 5, El. 8, El. 9, El. 10, El. 11, El. 13 og El. 14 kan framføres uten betjening, dersom ikke ekstraordinære forhold tilsier at betjening må være til stede på lokomotivet.

En enkel visitasjon bør foretas underveis hvis stasjonsopphold gjør det mulig, og strekningen er lang.

1.6. Bestemmelsene om bremsesystemet i trykk 412 art. 66 må følges.

Lokomotiver som har førerbremseventil av type D2 er ikke utstyrt med avstengningskran som forutsatt i nevnte bestemmelse i trykk 412. I stedet skal denne førerbremseventilens håndtak settes i midtstilling. For øvrig må det helt ut forholdes i samsvar med bestemmelsene i trykk 412 art. 66.

452. (Reservennummer.)

453. Spesielle bestemmelser for elektriske lokomotiver.

1.1. Elektriske lokomotiver skal bare framføres uvirksomme ved feil og uhell og ved transport til og fra verksted. Distriktsjefen kan fra-vike denne bestemmelse ved spesiell ordre for hver gang.

1.2. Elektrisk lokomotiv kan framføres uvirksomt uten at hovedmotorenes kullbørster tas ut hvis det ikke foreligger motorfeil eller annet som tilsier at børstene tas ut.

Etter transporten skal hovedmotorene etterses og ikke settes i drift før ventilatorene, hvis slike finnes, er kjørt en tid slik at kullstøv fra motorens børster samt støv og fuktighet som måtte være trengt inn under transporten, blir fjernet.

Hvis motor koples ut p. g. a. feil, men blir liggende i lokomotiv som fortsatt er i bruk, skal motorens kullbørster tas ut så snart lokomotivet kommer i lokomotivstall.

Hvis hovedmotor ikke er koplet ut under transporten, må motoromkopleren ligge i riktig stilling for den kjøreretning som lokomotivet skal framføres i.

1.3. Strømvaktakerne på mange elektriske lokomotiver rager også i nedslått stilling ut over laste- og konstruksjonsprofilen. Hvis lokomotiv må framføres over ikke elektrifisert strekning, må det derfor på forhånd undersøkes om profilen tillater det.

1.4. Uvirksomt lokomotiv som framføres slik at strøm til togoppvarming fra toglokomotiv må føres gjennom dette til vogner bakover (se art. 451 pkt. 1.3), skal ha utkoplet togvarmekontaktor og dens betjeningsbryterhåndtak skal være fjernet, eventuelt togvarmesikring uttatt (lokomotiv type El. 10).

Lokomotivets varmeanlegg kan da ikke benyttes og dets lysanlegg bare ytterst sparsomt.

Tillatelse til å føre strøm til togoppvarming gjennom annet lokomotiv på denne måte må i tilfelle gis av distriktsjefen eller den han bemyndiger, etter at uttalelse er innhentet fra lokomotivfører eller annen sakkyndig om at lokomotivets gjennomgående varmekabel med koplinger, samt togvarmekontaktor er i orden (se trykk 413.3 art. 3.1).

1.5. Når lokomotiv type El. 10 framføres uvirksomt over lengre strekning enn 200 km, skal veivstengene tas av for å hindre at olje suges inn i hovedmotoren.

Blindakselen må da faststenges i slik stilling at veivtappene på denne går klar av koplestengene under transporten.

Lokomotiv type El. 10 med avtatte veivstenger kan framføres med største hastighet 40 km pr. time.

454. Spesielle bestemmelser for diesellokomotiver av type Di 3.

1.1. I den kalde årstiden skal motorkjølesystemet med tilhørende varmeanlegg (radiatorer) tømmes for vann. Når det gjelder kortere, direkte transporter hvor lokomotivets dieselmotor med fordel kan kjøres på tomgang slik at fare for frysing elimineres, kan tapping av motorkjølesystemet unnlates.

1.2. Utkopling av sikkerhetsbremseapparatet (se art. 451 pkt. 1.4) foretas ved at knasten over drivakselen på apparatet svinges opp så armen med tannsegmentet ikke kommer i berøring med snekkeskruen. Lufttilførselen stenges.

1.3. Spaken for motoromkopleren skal tas ut av kontrolleren. (Dette kan bare skje når omkopleren står i 0-stilling.)

472. (Reservennummer.)

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

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

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

advarslar om livsfare
nær elektrifiserte baners
ledningsanlegg.

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

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

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

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

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

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

- j. Enhver overtredelse av disse regler kan medføre at vedkommende straks må fjernes fra jernbanens område. Oppstår skade, kan vedkommende bli trukket til ansvar.
- k. Det vises for øvrig til entreprenørfirmaets kontrakt med Statsbanene.
- l. Jernbanens vaktmann skal være i besittelse av denne instruks.
- m. Alle arbeidere skal, mot kvittering, tildeles denne instruks.

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

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

474. Instruks for behandling og bruk av kjemiske brannsløkningsapparater.

1.1. Alle innkjøp av kjemiske brannsløkningsapparater skal, av hensyn til standardisering, skje ved rekvisisjon gjennom distriktsjefen, verkstedbestyreren eller tilsvarende myndighet til Hovedadministrasjonen.

1.2. Alle kjemiske brannsløkningsapparater anskaffet etter 1.7. 1968 skal være typegodkjent av Statens Branninspeksjon. Branninspeksjonens godkjeningsnummer (SBI-nr.) skal være innstemplet utvendig på apparatens slokkemiddelbeholder sammen med tilvirkningsårstall og prøvetrykk m. v.

2.1. Kjemiske brannsløkningsapparater som er godkjent til slokking av brann i eller i nærheten av høyspenningsanlegg, skal ha påskriften «Godkjent for bruk ved høyspenningsanlegg». Dette betyr at slokkemidlet (strålen) ikke er elektrisk ledende. Apparatet eller den som betjener det må derimot ikke komme i «farlig nærhet» (se trykk nr. 411.1 art. 31—32) av spenningsførende deler. (Om brannsløkking ved elektrifiserte baner og andre høyspenningsanlegg, se trykk nr. 411.1 art. 101—107.)

2.2. Til hvert apparat skal være festet og forseglet et kontrollskilt av metall. Skiltet kan rekvireres gjennom materialforvalteren i Drammen distrikt.

○	
NSB.	
DISTRIKT	
BRANNSLOKKINGS	
APPARAT	
NR.	
NESTE KONTROLL INNEN	

Av skiltet (se fig.) framgår:

- Jernbanens initialer og apparatets hjemmedistrikt (f. eks. NSB Oslo distrikt).
- Apparatets nummer.
- Dato for neste kontroll.

3.1. Rullende materiell skal være utstyrt med kjemiske brannslukningsapparater i følgende utstrekning:

- a. Pulverapparater skal være anbrakt i dieseltrekraftaggregater, styrevogner for dieselmotorvogner, elektriske lokomotiver av typene El. 8, El. 14 og El. 15, konduktørvogner, redskapsvogner, spisevogner, i sovevogners tjenestekupé, Hjelpetjenestens utrykningsbiler og NSB Bilruters busser.
- b. Kullsyresnøapparater skal være anbrakt i de elektriske trekraftaggregater og styrevogner som ikke er nevnt under a, samt i postavdelinger.

Merk :

Når tog settes i gang umiddelbart etter at brann i toget (spesielt glødebrann i treverk, fiberstoffer m. v.) er slokt med pulver eller kullsyresnø, er det fare for at brannen kan blusse opp igjen fordi slokkemidlet blåses bort under kjøringen. Om mulig bør det derfor i slike tilfeller, etter at nødvendig strømbrudd er foretatt, etterslokkes med vann.

3.2. I bygninger skal det i størst mulig utstrekning være anordnet mulighet for slokking med vann (trykkvannslanger, assurancesprøyter m. v.).

Kjemiske brannslukningsapparater (pulver-, kullsyresnø- eller vannapparater) anbringes i bygninger bare der hvor det foregår spesiell brannfarlig virksomhet, hvor kostbart utstyr er særlig utsatt og på steder hvor vann enten ikke er tilgjengelig eller brukt som slokkemiddel kan medføre livsfare eller uforholdsmessig kostbar vannskade.

3.3. Anbringelse av kjemiske brannslukningsapparater i annen utstrekning enn det som er nevnt i pkt. 3.1 og 3.2, skal avgjøres av Hovedadministrasjonen for hvert enkelt tilfelle.

4.1. De forskjellige kjemiske brannslukningsapparater som brukes ved NSB er (betegnet etter slokkemiddel) vann-, pulver- og kullsyresnøapparater.

4.2. Vannapparater bør anbringes på steder hvor det kan komme på tale å slokke «alminnelig brann», da vann er det mest effektive slokkemiddel mot brann i vanlige faste stoffer (fiber, tekstil, tre). Vannapparater må ikke brukes mot brann i eller i nærheten av høy-spenningsutstyr før strømbrudd er fortatt eller mot brann i karbid, natrium, olje, bensin m. v.

4.3. Pulverapparater bør anbringes på steder hvor det er risiko for hurtig oppflamming i brennbare væsker og mot brann i ventiler i gassflasker.

Pulverapparatene består av en beholder med pulver og en kullsyrepatron (drivgass), enten inne i eller utenpå pulverbeholderen og en

slange med stengbart munnstykke. Slokkemidlet er frostfritt og ikke elektrisk ledende.

Ved bruk rettes pulverstrålen mot ildens sete og feies fram og tilbake sidelengs over brannflaten.

For å beskytte seg mot heten, kan en sprøyte opp en pulversky foran seg.

4.4. Kullsyresnø apparater bør fortrinnsvis anvendes ved slokking av brann i elektriske anlegg, spesielt i anlegg med finere kontakter (reléer m. v.).

Kullsyresnøapparatene står under konstant trykk og avgir slokkemidlet som en blanding av gass og kullsyresnø med temperatur ned til $+ 78^{\circ}$ C. Det bør derfor unngås å treffe mennesker med strålen.

Apparatene bør plasseres slik at temperaturen ikke blir høyere enn $+ 30^{\circ}$ C.

Utløsermekanismen er som regel formet som en pistolventil som trykkes helt inn og strålen rettes mot ildens sete og feies fram og tilbake sidelengs mot brannflaten. Under bruken må apparatet holdes mest mulig loddrett.

5.1. Enhver tjenestemann som har sitt arbeid på sted hvor det er anbrakt kjemisk brannsløkningsapparat, skal sette seg nøye inn i bruksanvisningen for vedkommende apparat, slik at han til enhver tid har den fulle kjennskap til hvordan apparatet skal brukes. Det må påses at apparatet er til stede og det bør så vidt mulig kontrolleres at det er i orden.

Den som har brukt et apparat, eller oppdager feil ved det eller finner at fristen for kontroll er overskredet, skal melde dette til den som fører regelmessig tilsyn med de kjemiske brannsløkningsapparatene eller direkte til den som foretar teknisk kontroll (se pkt. 5.3) av apparatene i distriktet/verkstedet.

5.2. Regelmessig tilsyn med kjemisk brannsløkningsmateriell skal føres av:

- a) bygningsføreren for apparater i jernbanens bygninger,
- b) lokomotivmesteren eller den han bestemmer for apparater i trekkraftaggregater og styrevogner,
- c) elektromesteren for automatiske brannsløkningsanlegg og apparater i omformer-, transformator-, ladestasjoner, relérom for fjernstyrings- og teleanlegg, samt i elektrotjenestens utrykningsmateriell,
- d) verkstedlederen eller den han bestemmer for apparater i verkstedet og i rullende materiell som er inne til reparasjon eller teknisk revisjon,
- e) vognmesteren for apparater i det øvrige rullende materiell.

Det regelmessige tilsyn (må ikke forveksles med den tekniske kontroll, se pkt. 5.3) omfatter bl.a. at apparat:

- er alminnelig godt vedlikeholdt og er på plass,
- har foreskrevet og leselig bruksanvisning,
- er plombert (m.a.o. ubrukt),
- er utstyrt med metallskilt påstemplet dato for neste tekniske kontroll og at fristen ikke er overskredet,
- hvis kontrollfrist er overskredet, blir sendt til teknisk kontroll eventuelt reparasjon,
- er av riktig type i henhold til forskrift eller det brannobjekt som er forutsatt dekket,
- blir rekvirert (se pkt. 1.1) til erstatning for bortkommet eller kondemnert apparat eller på brannsynets oppfordring,
- som er nyanskaffet, er kontrollert av den tekniske kontrollør før det anbringes.

5.3. Periodisk teknisk kontroll av de kjemiske brannsløkningsapparater skal foretas sentralt i distrikt/verksted:

- a. Hver 6. måned for alle apparater i trekraftaggregater og styrevogner.
- b. Hvert år for apparater i bygninger og for apparater i annet rulende materiell enn nevnt under a.
- c. Hvert år for automatiske brannsløkningsanlegg dersom ikke annet er bestemt i særskilt instruks for det enkelte anlegg.
- d. Beholdere for kullsyresnøapparater skal trykkprøves hvert 5. år.

Arbeidet skal pålegges bestemt tjenestemann (kontrollør) og skal omfatte kontroll av apparatenes tekniske virkemåte, reparasjoner, vedlikehold, fylling, veiing m.v.

Utenom den periodiske kontroll skal det foretas teknisk kontroll av nyinnkjøpte apparater, før det foretas fylling av apparater som har vært brukt og av apparater som det er meldt eller funnet feil ved.

5.4. Kontrolløren skal føre protokoll over samtlige kjemiske brannsløkningsapparater i distriktet/verkstedet slik at det til enhver tid has oversikt over apparatenes revisjonsfrist, hvor de er satt opp m.v.

Protokollen skal inneholde følgende opplysninger:

- a. Apparatets betegnelse.
- b. Apparatets nummer.
- c. Apparatets plassering (stasjon, lokomotivnummer osv.).
- d. Dato for siste fylling.
- e. Dato for siste kontroll.
- f. Dato for neste kontroll.
- g. Dato for trykkprøving.
- h. Merknader (feil, når apparatet har vært brukt m. v.).

Trykk nr. 405.1

Bilag nr. 2

Erkjennelse for ordre om kjøring eller innstilling av tog

NSB

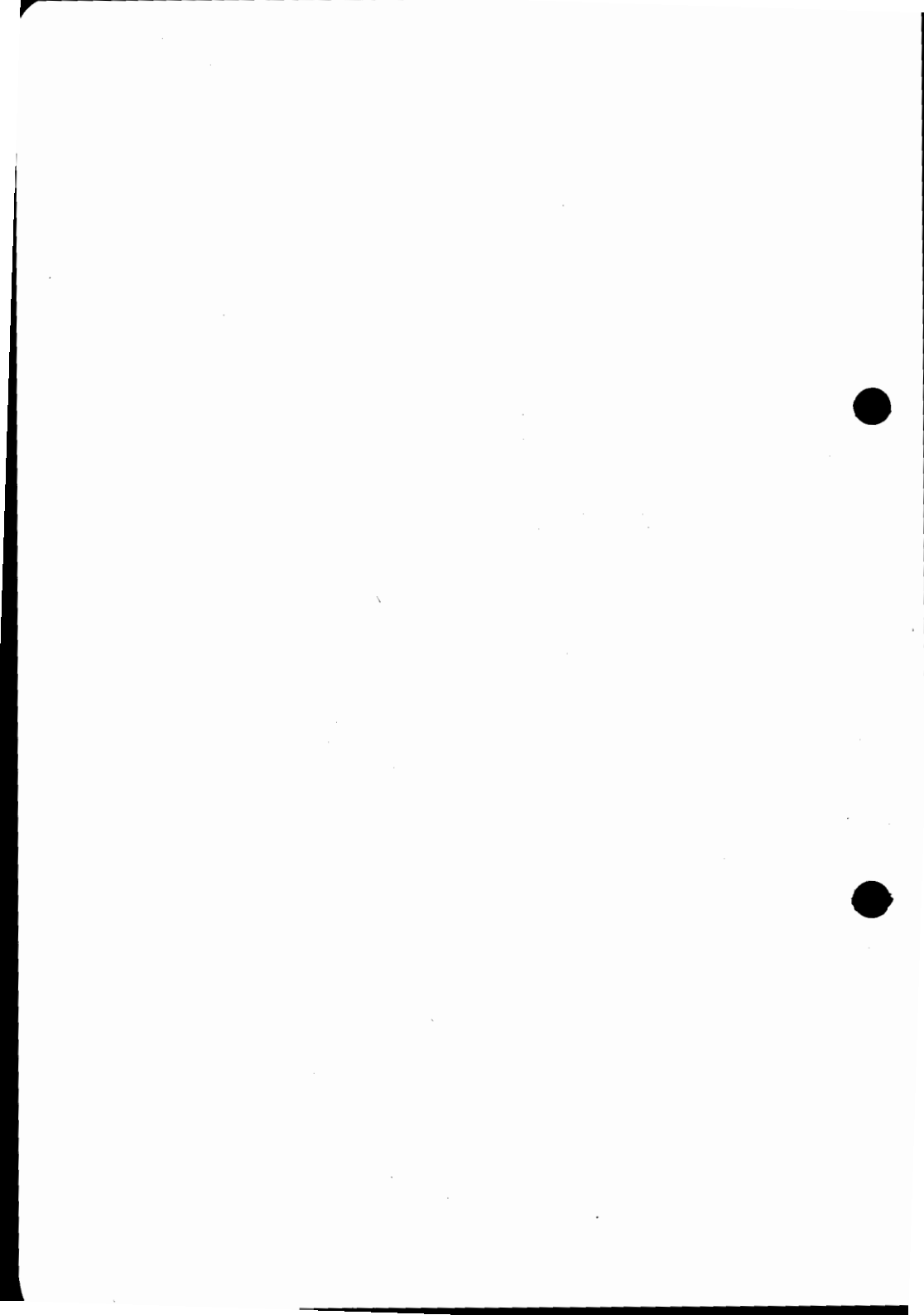
Fordelingsstedenes erkjennelse til distriktsjefen

Stasjonens navn		<input type="checkbox"/> Stasjon	<input type="checkbox"/> Konduktørstasjon	<input type="checkbox"/> Lokomotivstasjon	<input type="checkbox"/> Underretningsstasjon
Rutebok for distrikt / banestrekning			Nr.	Tillegg nr.	
			Nr.		
<input type="checkbox"/> Rutesirkulære	<input type="checkbox"/> Ekstratogroute				
Stasjonen erkjenner å ha mottatt ordren og overtar det fulle ansvar for videre-fordelingen					
			(Gjelder bare konduktørstasjoner)	(Gjelder bare lokomotivstasjoner)	
<input type="checkbox"/> Egen stasjons personale	<input type="checkbox"/> Konduktørpersonalet		<input type="checkbox"/> Lokomotivpersonalet		
Linjepersonalet ved avd. nr.	Grind-, bom-, tunnel- eller vaktpost ved		Underlagte tjenestesteder. Navn		
<input type="checkbox"/> Banemester		<input type="checkbox"/> Elektromester	<input type="checkbox"/> Led.mester	<input type="checkbox"/> Stillverkemester	
Togpersonalet i togene. (Gjelder bare underretningsstasjoner)					
Tog nr.	Datum	Tog nr.	Datum		
.....		
.....		
.....		
.....		
.....		
Fra det ovennevnte personale vil det bli tatt inn erkjennelse overensstemmende med gjeldende regler — se trykk nr. 405. 1					
				Underskrift	
Sted og datum				Navn og stilling	

Bl. nr. 001.586.05

Rettelsesblad nr. 3.

Mai 1973.





Kontrakt

mellom
NORGES STATSBANER (NSB)

og

.....
om anlegg og bruk av sidespor ved km mellom
..... stasjoner. Sidesporet underlegges.....
..... stasjon.

§ 1

Sidesporet anlegges på grunnlag av forhandlinger mellom bedriften og NSB, samt analyser av kostnadsforholdet og trafikkgrunnlaget basert på bedriftens opplysninger om forventet trafikk til og fra sidesporet.

Sidesporets plassering er vist på vedlagte kartskisse.

Sidesporet kalles.....

Planer og tegninger utarbeides eller godkjennes av NSB, som også må bli forelagt alle planer om aktiviteter som vil berøre sidesporanlegget på bedriftens grunn. Ansvar for anleggets tekniske gjennomføring påhviler NSB.

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

§ 2

Sidesporanleggets kostnader bæres av

1. Bedriften
2. Bedriften og NSB med slik fordeling:

Eventuelle overskridelser/bespareser av anleggskostnadene fordeles på hver av partene i samsvar med ovennevnte fordeling.

Bilag nr. 7

Sidesporets materiell eies av bedriften og/eller NSB etter følgende fordeling:

Materiellet er Statsbanenes eiendom inntil bedriften har innbetalt hele sin andel av kostnadsbeløpet.

§ 3

NSB skal ha adgang til å iverksette nødvendige forandringer av anlegget av drifts-, sikkerhetsmessige og/eller transporttekniske grunner. Kostnadene fordeles i henhold til forhandlingsresultatet i hvert enkelt tilfelle.

§ 4

Vedlikehold av sidesporet skal alltid utføres av NSB. Kostnadene ved dette skal bæres av NSB for den del av sporet som ligger på NSB's grunn. Kostnadene for den øvrige del av sporarrangementet skal betales av bedriften.

Renhold og snørydding av sidesporet skal foretas av bedriften. Dog skal dette alltid foretas av NSB hvis avgrensningsveksel til sidesporet ligger i togspor. Omkostningene ved dette skal i tilfelle fordeles som ovenfor nevnt for vedlikehold.

§ 5

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

§ 6

Sidesporet må være godkjent av NSB før det tas i bruk, og bedriftens del av utgifter til anlegget skal være fullt innbetalt innen.....For bruk av sidesporet gjelder NSB's bestemmelser. Bedriften må sørge for at sporet i tide er klart for skifting. Kjøretøyer og andre løse gjenstander må være fjernet fra sporet og ikke være nærmere dette enn 2,5 m fra nærmeste skinne med mindre NSB har tillatt det. Mens skifting pågår, må det ikke utføres arbeider som kan være til hinder for denne eller som kan skape farlige situasjoner.

§ 7

Bedriften gir NSB rett til avgiftsfritt å nytte sporet til annen trafikk enn bedriftens og til å sette tomvogner på sporet, såfremt dette kan skje uten at det er til vesentlig ulempe for bedriften.

§ 8

Fra/til sidesporet befordres vognlastsendinger. Frakt beregnes etter det til enhver tid gjeldende fraktregulativ eller etter særskilt avtale. Stykkogods (vogner) kan skiftes fra/til sidesporet etter avtale. Skifteavgift for inn- og utskifting ved sidesporet, beregnes etter NSB-trykk 802 a — "Ekspedisjonssteder og sidespor ved NSB".

§ 9

Bedriften garanterer NSB en minste frakttinntekt på kr..... pr. år fra/til sidesporet f.o.m..... t.o.m.....

Fraktgarantien justeres i samsvar med de generelle takstendringer.

Ved eventuelt ikke oppfylt fraktgaranti, skal det betales NSB..... % av det manglende fraktbeløp.

Etter utløpet av avtaletiden må sporet for å betjenes ha trafikk på minst vogner pr. år.

§ 10

Fra omhandlede sidespor gis NSB rett til å grene ut sidespor også til andre kunder. Eventuell erstatning for grunnvståelse m.v. og en forholdsvis fordeling av utgiftene i forbindelse med vedkommende anlegg og vedlikehold av den felles sporstrekning, skjer på grunnlag av forhandlinger mellom bedriftene.

§ 11

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

§ 12

NSB kan i perioden si opp kontrakten hvis jernbanens interesser for øvrig krever det, såfremt det ikke virker åpenbart urimelig overfor bedriften. Ønsker bedriften å si opp kontrakten før kontrakttidens utløp, skal det betales til NSB et beløp som tilsvarer eventuelt ikke oppfylt fraktgaranti for det gjenstående antall år av kontrakttiden. Jfr. § 9. Gjensidig oppsigelsestid er 6 — seks — måneder.

§ 13

Bedriften kan ikke uten NSB's godkjenning overdra sine rettigheter etter denne kontrakt til andre.

§ 14

Spesielle bestemmelser:

§ 15

I tilfelle tvist om denne kontrakts forståelse vedtas Oslo som rette verneeting. Dette kan bære avviket ved etterfølgende skriftlig erkjennelse.

§ 16

Denne kontrakt skrives i to eksemplarer, ett til bedriften og ett til NSB. Kontrakten tinglyses for bedriftens regning som heftelse på g.nr. br.nr. i
Ved kontraktens opphør kan den avlyses etter ensidig begjæring fra NSB's side.

..... den.....19

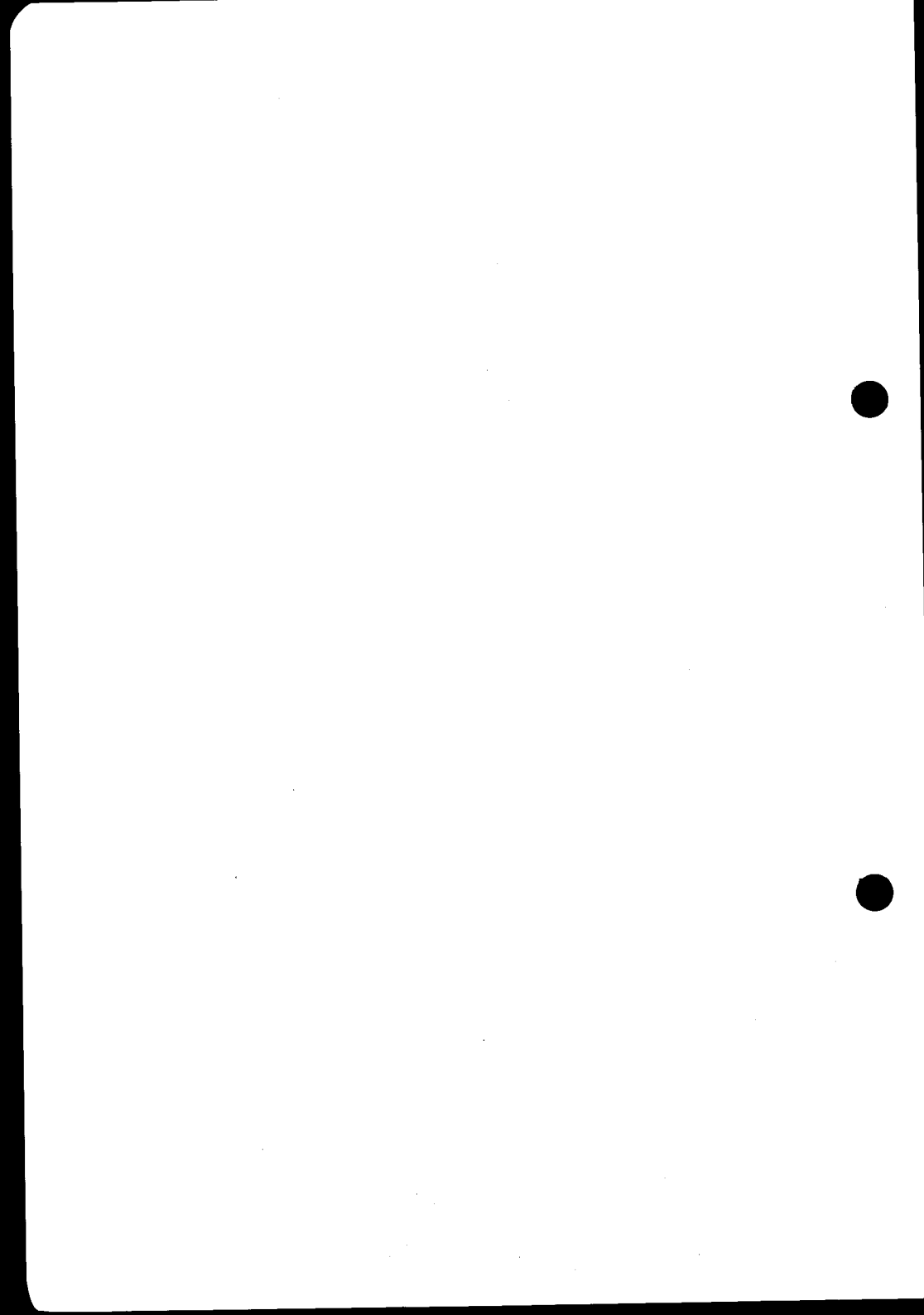
Underskrift for
NORGES STATSBANER:

Underskrift for
bedriften:

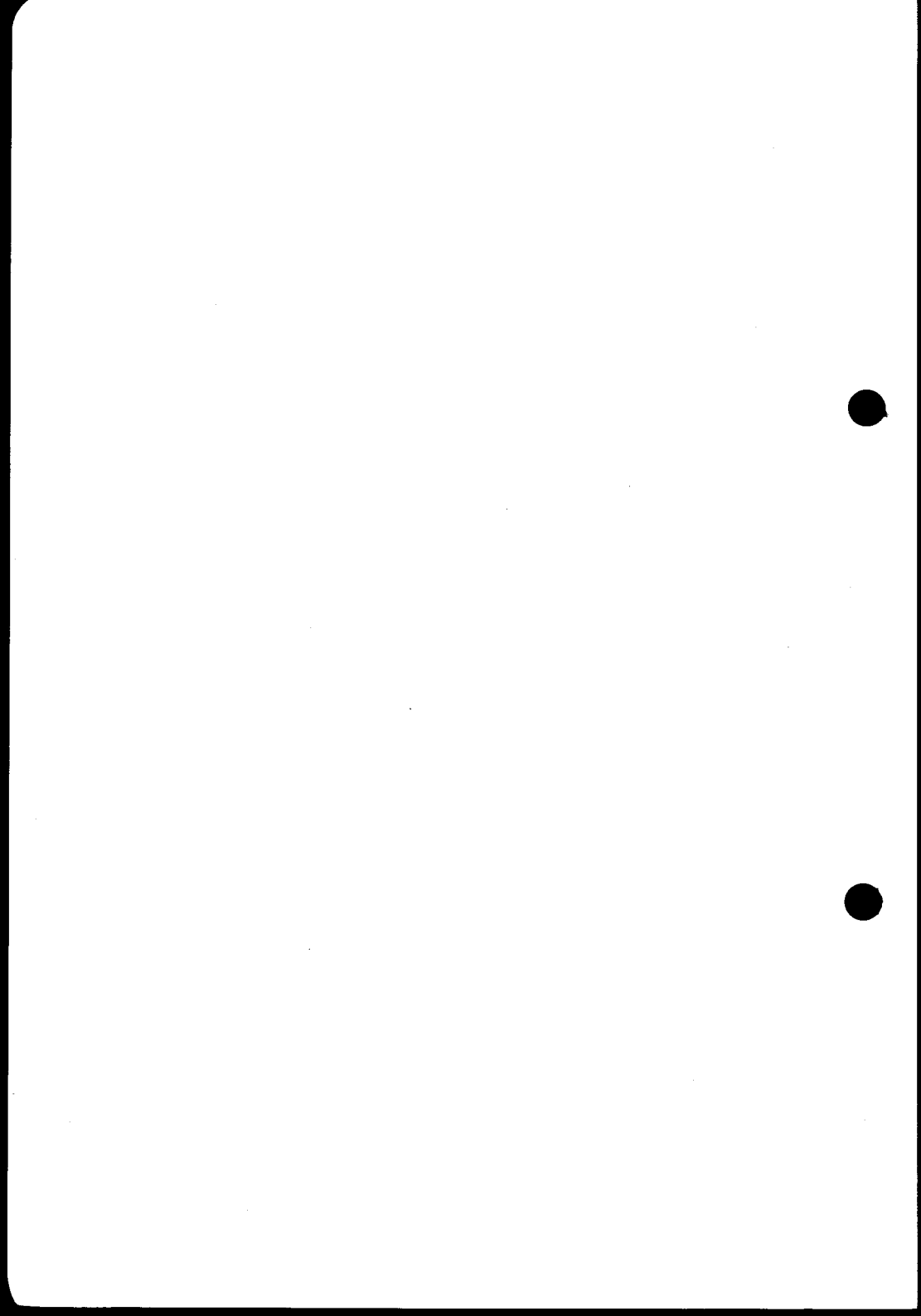
Det bekreftes at
har underskrevet dette dokument i vårt nærvær
og at vedkommende er over 20 år.

1

2



(Ledig)



Sammendraget på blanketten bakside erstatter bl. nr. 001.582.10 (tidligere bl. nr. 673) i godstog hver lokfører er togfører. Blanketten skal, når den fylles som „Vognopptak i tog“, følge toget fram til endestasjonen. Alle endringer underveis skal påføres både i opptak og sammendrag.

NSB

Godsvognopptak

Til (For telegrammerkn.)										Sendt. Sign.	Kl.	Mott. Sign.	Opptaket gjelder
													1. Forhånds- melding 2. Transport- ordre 3. Vognopp- tak i tog
Togslag		Tog nr./Litra		Dato	Fra stasjon			Til stasjon					
Godsvogn nr. 1)				Last = 1 Tom = 0	Vognens		Ant. aks.	Tonn		Mottaker (Stykkogodsvogn, "S" og trpl.vg-nr.	Vogn satt ut/inn på stasjon 2)		
Utenlandsk og Rib = 12 siffer					Senderstasjon	Bestemmelsesstasjon		Brutto vekt	Bremset vekt				
Riv.	For- valt.	NSB = 8 siffer		1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1													
2													
3													
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
11													
12													
13													
14													
15													
16													
17													
18													
19													
20													
21													
22													
23													
24													
25													
26													
27													
28													
Overføres													

Bl. nr. 001.582.01

- 1) For vogner med „gammel“ nummerering føres vognnr. fullt ut med tillegg av eiendomsmerke hvis vognen er utenlandsk.
- 2) Føres for vogner som bare går over en del av togets kjørestrek. og som settes ut av/inn i toget ved en annen stasjon enn angitt i kol. 3 og/eller 4.

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedadministrasjonen



Fellesforskrifter

for stasjons-, tog- og linjetjenesten

2. utgave

Rettelsesblad nr. 4.

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

Had.sirk. 148/76 oppheves.

Følgende rettelser foretas:

- Art. 40. I pkt. 12.9,3. avsn., siste linje, rettes «art. 81–85» til «art. 40–44».
- Art. 139. I pkt. 1.1 strykes siste avsnitt («Hvis hjelpelokomotiv – – § 314 pkt. 1.3».).
- Art. 164. I pkt. 2.1.4, siste linje, rettes «8 aksler» til «12 aksler». I parentesens rettes «art. 5» til «art. 3».
- Art. 180. I pkt. 1.4, siste linje, rettes «art. 6» til «art. 4».
- Art. 426. I pkt. 1.4, 2. linje, rettes «art. 51, 52 og 54» til «art. 30».
- Art. 441. I siste linje rettes i parentesens «bilag 1, 2 og 3» til «bilag 1–4».

Art. 443. I pkt. 2.4, siste avsn., 3. linje, rettes «art. 3.1» til «art. 4.1».

Art. 451. I pkt. 1.5, 2. avsn. 1. linje, strykes «El. 5». I 2. linje tilføyes «El. 16».

I pkt. 1.6, 1. og siste linje, rettes «art. 66» til «art. 65».

Art. 453. I pkt. 1.4, siste linje, rettes «art. 3.1» til «art. 4.1».

Art. 455. I pkt. 1.6, 3. linje, rettes «pkt. 29» til «art. 65».

Innholdsfortegnelsen og sidene merket 1-8/8, 40/41, 46-50/51, 51-54/55-60, 72-73/73-89, 115-120/121, 130/130-135, 149-155/156, 156 (pkt. 1.3.1-1.3.8)/156 (pkt. 1.4-1.4.3), 156 (pkt. 2.2.3-2.5.1)/156 (pkt. 2.5.2-2.5.4), 162/162, 162/163, 180/180-181, 181-200/201-226, 227-235/236-249, 249/249-250, 251-257/257, 258-281/282-298, 299-400/401, 401-403/403-412, 413-415/415, 415-416/416, 416-417/417, 417-418/418-419, 419-420/420, 420-421/422-423 og 424/424 tas ut og erstattes med vedlagte innholdsfortegnelse og sidene merket 1-8/8, 40/41, 46-50/51, 51-54/55-60, 72-73/73-89, 115-121/121, 130/130-135, 149-155/156, 156 (pkt. 1.3.3-1.3.7)/156 (pkt. 1.4-1.4.3), 156 (pkt. 2.2.3-2.5.1)/156 (pkt. 2.5.2-2.5.4). 162/162, 162/163, 180/180-200, 201-228/229-248, 249/249-250, 251-257/257, 258-281/282-298, 299-400/401, 402-411/412-414, 415/415-416, 416/417, 417/417-418, 419-421/422-423 og 424/424.

INNHold

Sikkerhetsforskrifter.

Alminnelige bestemmelser.

	Art. nr.
Hva det forstås med stasjonsgrense, innkjørsignalsted og stasjonsområde	7
Hva det forstås med linjeblokk, blokkpost og blokkstasjon	8
Hva det forstås med sporveksel, sentralstilt, håndstilt, sikret, tungesikret, forriglet, kontrollåst og låst sporveksel	15
Hva det forstås med sporsperre	16
Hva det forstås med rullende materiell	17
Hva det forstås med lokomotiv	18
Hva det forstås med togleder, togekspeditør, togfører og lokomotivfører	23
Hva det forstås med togvei og togspor	26
Togroute er en ordre	39
Ordrer om toggangen	40
Hva en rute i ruteboka skal inneholde	41
Hva det forstås med kryssing og forbikjøring. Angivelse av kryssing og forbikjøring i ruter	42
Hva en rute i rutesirkulære eller ekstrasogroute skal inneholde	44
Hva en telegrafisk rute skal inneholde	45
Tog uten rute	49
Middelmerke	51
Master og andre faste gjenstander i nærheten av spor	54
Tjenestemenn i sikkerhetstjenesten	60

Bestemmelser vedrørende linjen og linjetjenesten

Sidespor på linjen. Låsing av sporveksler m. v.	72
Planoverganger	73
Ujevnheter ved skinnegangen og andre forhold som gjør det nødvendig å sette ned kjørehastigheten	76

Bestemmelser vedrørende stasjon og stasjonstjenesten.

Når stasjon skal være betjent	90
Togekspeditørtjenesten	95
Stasjonsmesterens ansvar for tjenestens utførelse	96
Inspeksjon av stasjonsområdet. Ansvar for stasjonens spor, sporveksler og sikkerhetsanordninger	97
Avsperring eller bevoctning av spor på stasjon	102
Bruk av togspor	103
Togoppgave	104
Skifting i togspor på stasjon	111
Innkjørsignal	113
Framkjøring av tog forbi middel under innkjøring på stasjon	114
Innkjørsignal og utkjørsignal fra fast signalapparat	115
Togekspeditørens nærvær på plattform eller ved innkjørsporveksel	118
Hva som må iakttas før tog sendes	120

Kjøring av tog før rutetid	121
Avgangsortre til togføreren. Signalering for passering og for stopp	122
Ekspedisjon av tog ved stoppested	123
Stasjon og togmeldinger	130
Midlertidig togmeldingstasjon på sted som ikke har kryssingspor	132
Forandring av kryssing	136
Endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning	137
Om kjøring av ekstratog	138
Kjøring av hjelpelokomotiv og kiptog	139
Fullmakt for stasjon til å iverksette kjøring (innstilling) av hjelpelokomotiv, løselokomotiv og kiptog	140
Disponering av strekning for kjøring av arbeidstog	149

Bestemmelser vedrørende tog og togtjenesten.

Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne	156
Bemannning av lokomotiv	162
Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn	163
Togfører	164
Togførers ansvar for og befaling over toget	165
Lokomotivførers ansvar for togets regelmessige gang	166
Ansvaret for og hvem som skal utføre koplingen	167
Konferanseplikt	168
Avgangsignal	170
Kjørehastighet	174
Skyving av vogner i tog	180
Flere lokomotiver i ett tog	181

Signalforskrifter.

Linje- og stasjonssignaler.

Signal 3 «Passér»	227
Signal 5 «Avgang»	229
Signal 1 «Stopp»	236
Hovedsignaler	246
Bløkksignal	249
Forsignal for innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og bløkksignal	251
Enkelt innkjørsignalapparat	252
Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand	257
Sikring av togvei på stasjon med sikringsanlegg som er strømløst	258
Høyt skiftesignal	272
Dvergsignal	273
Planovergangssignal og forsignal for planovergangssignal	282
Hastighetssignaler	290
Orienteringstolper	299

Togsignaler.

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

Fellesbestemmelser.**Sikkerhetstjeneste og toggang.**

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

Tjenesteforhold og ordensregler.

Ajourføring av bøker m. m.	412
Rutebok for Norge	413
Telefonering over jernbanens linjer	415
Hittegods	416
Adgang til NSB's områder. Adgangskort	417
Fotografering på jernbanens områder	419

**Bestemmelser om rullende materiells utstyr
og behandling m. v.****Alminnelige bestemmelser.**

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

Benevning og framføring av spesialmateriell.

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

Merker og påskrifter på rullende materiell.

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

Framføring av uvirksomme lokomotiver trukket i tog.

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

Diverse bestemmelser om det rullende materiell.

Utsetting av forsterkningsvogner i persontog	461
Skilting av 1. kl. vogner når de nyttes som 2. kl.	462
Regler for bruk av bar ild (tinefakkell m. v.) for tining av frosne rør m. v. på rullende materiell	463

Spesielle instruksjer og overenskomster.

Instruks for ekstrapersonale som for en kortere tid utfører snøryddingsarbeid m. v. på baner med elektrisk drift	471
Instruks for arbeidslag tilhørende entreprenørfirmaer ved arbeid langs jernbanelinjen	473
Instruks for behandling og bruk av kjemiske brannslukningsapparater	474

Sikkerhetsforskrifter.

Alminnelige bestemmelser.

1—6. (Reservennummer.)

7. Hva det forstås med stasjonsgrense, innkjørsignalsted og stasjonsområde.

Stasjonsgrense.

1.1. For stasjon med flere innkjørhovedsignaler for samme hovedspor og kjøretning, treffer distriktsjefen nærmere bestemmelse.

Stasjonsområde.

1.2. Private sidespor som grener ut fra spor på stasjon, regnes i alminnelighet ikke til stasjonsområdet.

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

1.1. Distriktsjefen gjør kjent for alt vedkommende personale hvilke strekninger som har linjeblokk og om den er automatisk eller håndbetjent.

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

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

Tog, som har fått ordre om kjøring forbi utkjørhovedsignal (det ytre, på stasjon med indre/ytre utkjørhovedsignal) som ikke viser «Kjør», skal, fram til første hovedsignal som viser «Kjør», ikke kjøre med større hastighet enn at det kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktige del av sporet, høyst 30 km pr. time. Toget skal framføres med skjerpet oppmerksomhet fra togbetjeningens side, særlig over uoversiktlige strekninger og foran sporveksler, for i tilfelle å kunne stoppe hurtigst mulig. Hvis hovedsignal på ikke betjent stasjon ikke viser «Kjør», skal togbetjeningen undersøke togveien. Er togveien klar, kan toget fortsette.

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

Om melding av feil ved linjeblokken, se S-sirk. 4 § 9.

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

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

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

12.11. Kongelig ekstratog skal kjøres med 2 lokomotiver. I alminnelighet skal togvekten ikke være større enn at hvert av lokomotivene kan framføre toget etter ruten.

Dette gjelder også ved kongelige personers offisielle reiser i andre tog.

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

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

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

12.13. For kongelig ekstratog skal alle forsinkelser, uansett størrelse, meldes til toglederen (se trykk 404.1 art. 9.6).

12.14. Skal personer tilhørende kongehuset reise med ordinært tog, bør en overordnet tjenestemann ved distriktsadministrasjonen følge med toget. På den strekning reisen foregår, skal det ved daglys flagges på stasjonene etter bestemmelsene i trykk 405.3 art. 40-44.

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

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

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

Melding skal også sendes når toget framføres uten uregelmessigheter.



41. Hva en rute i ruteboka skal inneholde.

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

I innledningen til togenes ruter:

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

I togenes ruter:

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

46—48. (Reservennummer.)

49. Tog uten rute.

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

50. (Reservennummer.)

51. Middelmerke.

1.1. Middelmerket er utført som et 50 cm lyserødt (sinoberfarget) malt felt eller en 20 cm lang lysreflekterende plate, anbrakt utvendig på begge naboskinner i spor som møter eller krysser hverandre. Platen festes til skinnesteget med 2 skruer, og må være så bred at den går ned langs skinnesteget og utover langs skinnefoten.

Hele middelmerket skal være innenfor middel.

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

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

Ved kurver med	$R = 135—200$ m,	sporavstand	4,2 m
»	»	» $R = 201—400$ m,	» 4,1 m
»	»	» $R = \text{over } 400$ m,	» 4,0 m

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

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

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

1.4. Middelkontrollamper, som regel satt opp på høyt skiftesignals mast, viser når siste vogn i innkjørende tog er kommet innenfor middel.

Når innkjørtogvei er sikret (innkjørhovedsignal stilt til «Kjør»), og innkjørende tog besetter vedkommende togspor på stasjonen, viser lampen i motsatt ende hvitt blinklys, og slokner når siste vogn er kommet innenfor middel (sporvekselfeltet i innkjørtogveien er fritt). Er utkjørhovedsignal samtidig stilt til «Kjør» for vedkommende spor, vil middelkontrollampen være slokt.

På stasjoner med flere enn 2 togspor, slokner middelkontrollampen når siste vogn er kommet innenfor middel mot lengste togspor.

Distriktsjefen gjør kjent for alt vedkommende personale hvilke stasjoner som har middelkontrollamper.

1.5. Isolerte skinneskjøter for avgrensning av togspor i sikringsanlegg skal alltid anbringes minst 3 m innenfor middel.

52–53. (Reservennummer.)

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

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

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

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

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

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

55—59. (Reservennummer.)

60. Tjenestemenn i sikkerhetstjenesten.

Anvendelse av tjenestemenn, som lider av visse sykdommer, i sikkerhetstjeneste.

1.1. Tjenestemenn i sikkerhetstjeneste som rammes av sykdom som gjør vedkommende ute av stand til å ivareta tjenesten, f. eks.

- hjertekarsykdommer,
 - sukkersyke som nødvendiggjør bruk av medikamenter,
 - epilepsi,
 - sinnslidelse,
- plikter å melde dette til distriktsjefen.

1.2. Tjenestemenn, som lider av slike sykdommer, bør ikke settes til sikkerhetstjeneste hvis annet arbeid kan skaffes og tjenestemannen selv uttrykker ønske om det, og tjenesten kan ordnes uten vesentlige ulemper.

1.3. For om mulig å kunne bruke tjenestemenn som lider av slike sykdommer i sikkerhetstjeneste under enklere forhold, har Hovedadministrasjonen fastsatt følgende:

- a. Hvert enkelt tilfelle behandles særskilt.
- b. Spesialundersøkelse og senere regelmessig kontrollundersøkelse av vedkommende tjenestemann skal foretas av en spesiell kontrollege, oppnevnt av Hovedadministrasjonen. Distriktsjefen sørger for at disse undersøkelser blir foretatt som bestemt og skal på forhånd gi kontrollegen mest mulig utførlige opplysninger om tjenestens art (se avsn. e), slik at han kan vurdere den risiko som tjenesten innebærer i hvert enkelt tilfelle, før han avgir uttalelse.
- c. Vedkommende tjenestemann må skriftlig erklære at han ikke finner noen betenkeligheter ved å utføre den tjeneste som han forutsettes satt til.
- d. Etter at nødvendige uttalelser og erklæringer er innhentet fra kontrollegen og tjenestemannen selv, skal saken, vedlagt distriktsjefens bemerkninger og forslag, forelegges Hovedadministrasjonen til godkjennelse.
- e. Vedkommende tjenestemann må ikke settes til tjeneste hvor han sikkerhetsmessig får eneansvar (f. eks. som fører av enmannsbetjent lokomotiv, som togekspeditør m. v.), med mindre vedkommendes sikkerhetstjeneste øyeblikkelig kan overtas av annen tjenestemann.

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

Kontrollåsnøkklens oppbevaring m. m.

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

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

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

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

Om regler for bruk og virkemåte av A-låsing, se trykk 405.2 art. 67–69 og S-sirk. 236, av B- og D-låsing, se trykk 405.2 art. 60–66 og S-sirk. 191.

Om skifting ved sidespor på linjen, se trykk 405.2.

73. Planoverganger.

1.1. Etter distriktsjefens nærmere bestemmelse (merknad i ruten eller ved særskilt ordre) kan vakt hold ved planovergang som vanligvis er bevoktet (herunder planovergang som p. g. a. feil ikke kan sperres automatisk), sløyfes på følgende vilkår:

- a. Toget skal være trykkluftbremset.
- b. Toget skal stoppe foran planovergangen. Lokomotivføreren forvisser seg om at ingen veitrafikk hindrer kjøringen, før toget med liten hastighet (høyst 10 km pr. time) kjører over planovergangen.
- c. Ordningen settes iverk bare for bestemte planoverganger hvor trafikken ikke er nevneverdig stor på det tidspunkt vedkommende tog kjører, og hvor Vegvesenets fareskilt 126 («Andreaskors») er satt opp.

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

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

Signal «Klar linje» vises ikke når planovergangen har planovergangssignal som kan vise signal «Planovergang kan passerer» for toget.

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

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

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

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

74—75. (Reservennummer.)

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

1.1. Hvis egnet signal 69a «Midlertidig kjørehastighet» ikke finnes på stedet, kan signal 2 «Varsom» og signal 4a «Klar linje» midlertidig settes opp som bestemt i trykk 401 § 237, unntatt i de tilfelle kjørehastigheten skal være lavere enn 30 km pr. time. Skal kjørehastigheten være lavere enn 30 km pr. time, skal togbetjeningen underrettes.

I sterk vind, mørke og i usiktbart vær, skal varsomsignaler om nødvendig bevaktes når tog kommer.

1.2. Midlertidige hastighetssignaler og varsomsignaler skal fjernes så snart årsaken til hastighetsnedsettelsen er falt bort.

77—89. (Reservennummer.)

115. Innkjørsignal og utkjørsignal fra fast signalapparat.

1.1. Ved stasjoner som har stillverk, omstilles innkjør- og utkjørhovedsignalene fra «Kjør» til «Stopp» samtidig med at togets første aksel besetter sporfeltet bortenfor signalet.

116—117. (Reservennummer.)

118. Togekspeditørens nærvær på plattform eller ved innkjørspurveksel.

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

119. (Reservennummer.)

120. Hva som må iakttas før tog sendes.

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

121. Kjøring av tog før rutetid.

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

- a. I ruten skal det være angitt at toget kan kjøre fra vedkommende stasjon og komme til neste stasjon inntil 15 min. før rutetid.
- b. Ordningen settes ikke i verk på blokkstrekning som har grind-, tunnel- eller bruvakt eller annen særlig signalvakt for toget, uten at vedkommende kan underrettes for hver gang gjennom telefon eller ved bud.
- c. Linjepersonalet skal være spesielt merksom på hvilke tog tillatelsen gjelder for.
- d. På strekning uten virksom linjeblokk skal det sendes forespørsel om klar linje (se trykk 401 § 133 pkt. 1).
På strekning med virksom linjeblokk skal hver betjent stasjon, umiddelbart før toget kjører/passerer, underrette nærmeste fremadliggende betjente stasjon slik:
«Tog går fra nå.»
- e. Lokomotivføreren skal vise særlig forsiktighet og hyppig gi signal «Tog kommer» (se trykk 401 §§ 186 og 310).
- f. De fastsatte kryssings- og forbikjøringsstasjoner skal opprettholdes. For kryssingsforandring og endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning, må det foreligge ordre fra distriktsjefen (toglederen).
- g. Ordningen gjøres ikke gjeldende for godstog som tar med reisende fra vedkommende stasjoner, når personbefordringen er bekjentgjort i «Rutebok for Norge», med mindre det er tatt forbehold i ruten om en tidligere avgangstid.

Kjøring av tog før rutetid under luftangrep.

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

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

Kan linjepersonalet og vaktposter på linjen ikke underrettes, skal det forholdes på samme måte som bestemt for ekstras tog som linjepersonalet ikke er kjent med (se trykk 401 § 138 pkt. 4).

Svaret skal skrives på telegramblankett og gjenpart leveres togbetjeningen mot kvittering, unntatt i de tilfelle manglende kontroll skyldes sikringsanlegg som ikke er gjennomkoplet, og togbetjeningen leveres melding i samsvar med art. 258.

4.2. Toget får ved dette en betinget kjøretillatelse over vedkommende strekning, og skal stoppe foran vedkommende sporveksel(er) og sporvekselen(e)s stilling skal undersøkes før toget kjører over.

5.1. På strekning uten linjeblokk kan arbeidstog bestående av

- skinnetraktor uten vogner,
- skinnetraktor litra Xd type 218, 219 og 222 med tilhørende tilhengervogner (litra X),
- skinnetraktor med revisjonsvogn (strømvaktavogn)

under gunstige værforhold kjøre etter forangående tog på samme togmelding og blokkstrekning fra betjent stasjon til angitt sted på linjen og etter opphold kjøre fram/tilbake til nærmeste betjente stasjon.

5.1.1. Ordren om kjøringen må inneholde:

« dag / skal arbeidstog kjøre etter tog fra til km mellom og hvorfra arbeidstoget kjører fram/tilbake til (se trykk 405.1 art. 130 pkt. 5)».

5.1.2. Ordren skal fordeles som bestemt i art. 40.

5.1.3. Mens kjøringen pågår, skal det være anbrakt kontrollmiddel på togmeldingsapparatene.

5.1.4. Når arbeidstoget er kommet inn, skal togekspeditøren sende slik melding til vedkommende stasjon:

«Arbeidstog er kommet inn her.»

Klokkeslettet for sending/mottaking av meldingen skal føres som ankomstmelding for arbeidstoget i togmeldingsbøkene, og først når meldingen er sendt/mottatt skal ankomstmelding sendes for det forangående tog.

5.1.5. Kjørehastigheten for arbeidstoget skal til enhver tid avpasses etter forholdene og må aldri være større enn at arbeidstoget kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet, høyst 30 km pr. time.

Togbetjeningen i arbeidstoget skal nøye kjenne det forangående togs rute, bl. a. hvor dette har fast stopp, slik at de er kjent med hvor arbeidstoget må være spesielt forberedt på å stoppe.

Det må heller ikke regnes med at det er satt opp stoppsignal hvis forangående tog uforutsett har stoppet på linjen.

5.1.6. På forangående tog skal det i mørke og usiktbart vær spesielt påses at sluttsignal/signal 91 «Baklamper» er godt synlig før toget kjører ut på den blokkstrekning hvor arbeidstoget skal kjøre etter.

Ved uforutsett stopp på linjen må det i hvert enkelt tilfelle, ut fra forholdene (linjens kurvatur, værforhold m. v.), vurderes om det straks må settes opp stoppsignal mot arbeidstoget.

Det forangående tog må ikke kjøre tilbake uten etter tillatelse fra togleder.

131. (Reservennummer.)

132. Midlertidig togmeldingstasjon på sted som ikke har kryssingspor.

1.1. På midlertidig stasjon som ikke har kryssingspor, eller som har sidespor med bare én sporveksel i hovedsporet, vises vanligvis bare signalene «Stopp» og «Passér».

Kjører to tog i samme retning umiddelbart etter hverandre over strekningen, og togene ikke skal kjøre forbi hverandre på stasjonen, skal ankomstmelding for det første tog ikke sendes før dette har forlatt stasjonen (kjørt forbi signalstedet).

Har den midlertidige stasjon ikke mottatt ankomstmelding fra fremadliggende stasjon for det første toget når avgangsmelding for det andre mottas, skal avgangsmeldingen ikke besvares før stoppsignal er satt opp, selv om toget etter ruten har fast stopp på stasjonen.

Skal tog krysse eller kjøre forbi hverandre på midlertidig stasjon som har sidespor med bare én sporveksel i hovedsporet, skal det ene toget være kjørt inn på sidesporet, sporvekselen låst i normalstilling og nøkkelen tatt i forvaring av togekspeditøren før ankomstmelding sendes, eller avgangsmelding besvares for det andre toget.

133—135. (Reservennummer.)

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

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

Under ut- og innkjøring skal avstanden mellom enhetene avpasses slik at signal 91 «Baklamper» på forankjørende enhet er godt synbart. Fra samtlige enheter skal det dessuten vises signal 2d «Varsom» både som dag- og nattsignal. Kjørehastigheten skal ikke være større enn at det kan stoppes på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet, høyst 30 km pr. time.

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

1.1.6. Kjøreseddel skal også leveres til føreren på samtlige enheter i arbeidstoget.

Etter hver disponering skal togføreren samle inn og levere alle kjøresedlene til togekspeditøren, og gi melding om at samtlige enheter er kommet inn fra linjen. Først deretter kan disponeringen oppheves.

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

Under innkjøringen skal togføreren ta plass på bakerste enhet.

150—155. (Reservennummer.)

Bestemmelser vedrørende tog og togtjenesten.

156. Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne.

Revisjon av vogner.

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

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

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

Revisjonsterminer for personvagner.

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

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

Revisjonsterminer for godsvogner.

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

1.3.1.

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

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

1.3.2.

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

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

1.3.3.

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

Neste rev. 00.00.

Vogner som ellers har 4, henholdsvis 5 års revisjonstermin, kan ha forlenget revisjonstermin.

Slike vogner har tilleggspåskrift med dato for neste revisjon. (Sifrene angir måned og år for neste revisjon.)

1.3.4.

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

Vogner som ikke har noe tall påført foran forkortelsen REV i revisjonspåskriften, har 3 års revisjonstermin.

1.3.5. Vogner kan ha andre revisjonsterminer enn nevnt i pkt. 1.3.1—1.3.4.

Slike vogner har tilleggspåskrift med dato for neste revisjon («Neste rev. 00.00»).

1.3.6. Når forholdene gjør det nødvendig (vognknapphet, forsinkelser under framføringen), kan vognene nyttes i inntil 3 måneder utover den fastsatte revisjonstermin. Vognene kan i slike tilfelle ha tilleggspåskrift «+ 3M» etter den revisjonsdato som er angitt på vognen.

1.3.7. I samtrafikk med utlandet gjelder spesielle regler, se trykk 420.3.

Om revisjonsterminer for trykkluftbremseutstyr, se pkt. 1.4.

Revisjonsterminer for trykkluftbremseutstyr på vogner.

1.4. For revisjon av trykkluftbremseutstyret på vogner gjelder følgende terminer:

1.4.1. For person-, post- og konduktørvogner:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas med høyst 2 års mellomrom i forbindelse med vognrevisjon.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) foretas senest 1 år etter siste fullstendige revisjon i forbindelse med vognrevisjon. For bremseutstyr uten innslippte deler i styreventiler (Knorr KE- og Oerlikonbremsler) sløyfes mellomrevisjon.

1.4.2. For godsvogner:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas i forbindelse med vognrevisjon.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) foretas midt i revisjonsterminen. For bremseutstyr uten innslippte deler i styreventiler (Knorr KE- og Oerlikonbremsler) sløyfes mellomrevisjon.

1.4.3. Tabell over revisjonsterminer for trykkluftbremseutstyr på vogner.

	Fullstendig revisjon foretas:	Mellomrevisjon foretas:
Person-, post- og konduktørvogner.	Med høyst 2 års mellomrom og i forbindelse med vognrevisjon.	Ved vognrevisjon, senest 1 år etter fullstendig revisjon.
Godsvogner med 4—5 ¹⁾ års revisjons-termin (se pkt. 1.3.1—1.3.3).	Med 4—5 ¹⁾ års mellomrom og i forbindelse med vognrevisjon.	Senest 2 år etter fullstendig revisjon.
Øvrige godsvogner (se pkt. 1.3.5).	Med høyst 3 års mellomrom og i forbindelse med vognrevisjon.	Senest 1½ år etter fullstendig revisjon.

¹⁾ For vogner med forlenget revisjonsfrist (se pkt. 1.3.3) gjelder den dato som er påført for neste vognrevisjon, også for neste fullstendige revisjon av bremsene.

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

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

2.3. *Behandling av varmgått vogn.*

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

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

2.4. *Ompakking av glidelager.*

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

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

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

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

2.5. *Hjulslag.*

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

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

2.5.3. Togføreren må måle hjulslagets lengde. Særskilt «mal» til dette finnes i konduktørvogner og på lokomotiver. Hjulslaget vil som regel være «urent» og noe avrundet mot endene. Målingen må derfor foretas med omhu og med et skjønnsmessig tillegg p. g. a. dette. Hjulslagets lengde må alltid måles på begge hjul på samme aksel.

2.5.4. Hjulslagets lengde må ikke overskride følgende grenser:

a. Vogner.

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

I internasjonal trafikk gjelder bestemmelsen i RIV-reglementet om at vogner med større hjulslag enn 60 mm berettiger til tilbakevisning ved grensestasjon.

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

I stedet gjelder følgende:

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

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

b. Trekkaggregater.

For trekkaggregater gjelder følgende:

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

162. Bemanning av lokomotiv.

1.1. Lokomotiv (et enkelt eller flere sammenkoblede lokomotiver) med inn til 4 vognaksler, kan kjøres med enmannsbetjening uten annen togbetjening når lokomotivet har virksomt sikkerhetsbremseapparat (det forreste, hvis det er flere sammenkoblede lokomotiver).

1.2. Lokomotiv med mer enn 4 vognaksler, kan kjøres med enmannsbetjening når

- lokomotivet har virksomt sikkerhetsbremseapparat, og
- toget kan bremses fra annet sted enn fra lokomotivet (det forreste, hvis toget har flere lokomotiver).

Har toget konduktørvogn som er i bruk, skal vognens trykkluftledning (med trykkmåler og konduktørbremsekran) være tilkopleet togets hovedledning. (Se forøvrig trykk 412 art. 54.)

Under kjøring må togføreren og annet konduktørpersonale i toget ha oppmerksomheten henvendt på togets gang, særlig ved kjøring ut fra og inn til stasjoner, utover fall og ellers hvor det er foreskrevet. Dette gjelder særlig stasjoner hvor toget skal krysse eller kjøre forbi annet tog, og ved innkjøring i buttspor. Merkes noe usedvanlig med hensyn til togets gang, skal toget straks stoppes.

1.3. Hvis

- lokomotivets sikkerhetsbremseapparat ikke er virksomt, eller
 - toget ikke kan bremses fra annet sted enn fra lokomotivet,
- skal lokomotivet ha tomannsbetjening.

I slike tilfelle kan distriktsjefen unntaksvis bestemme at en konduktør eller en annen tjenestemann som er kjent med signaler og kjenner bestemmelsene i trykk 401 § 236, gjør tjeneste som annenmann på lokomotivet. Vedkommende må kjenne til hvordan motorstrømmen slås av eller motoren stoppes, trykkluftbremsen settes til og lokomotivfløyten brukes. Lokomotivføreren skal forvise seg om at vedkommende kjenner til dette, eller vise ham dette før togavgang.

1.4. I tog uten konduktør med mer enn 4 vognaksler, skal lokomotivet ha tomannsbetjening (det forreste, hvis toget har flere lokomotiver).

1.5. Under skifting kan lokomotiv i alminnelighet kjøres med enmannsbetjening uten virksomt sikkerhetsbremseapparat.

1.6. Om bemanning av motorvogntog, se trykk 422.

1.7. Sikkerhetsbremseapparatet (og automatisk motorutkopplingsanordning) skal prøves av lokomotivføreren før eller under dagens første tur. Virker sikkerhetsutstyret tilfredsstillende, skal lokomotivføreren signere sjekkelisten.

Når et lokomotiv tas i bruk, og lokomotivet har vært i bruk tidligere samme dag, skal lokomotivføreren, ved ettersyn i sjekkelisten, forvise seg om at sikkerhetsbremseapparatet (og automatisk motorutkopplingsanordning) er prøvet samme dag. Hvis dette ikke framgår av sjekkelisten, skal han selv foreta prøven og signere sjekkelisten.

Den daglige prøve skal utføres som beskrevet i trykk 405.5.

Feil som fører til at sikkerhetsbremseapparat eller motorutkopplingsanordning ikke virker som forutsatt, skal meldes til distriktsjefen, selv om feilen blir utbedret på stedet.

Merk:

Selv om automatisk motorutkopplingsanordning ikke finnes eller ikke virker, kan lokomotivet allikevel kjøres med enmannsbetjening.

1.8. Når lokomotiv forutsettes å bli brukt i lengre tid med tomannsbetjening, kan lokomotivets sikkerhetsbremseapparat tillates satt ut av virksomhet.

Utkopling og innkopling av sikkerhetsbremseapparatet skal foretas under tilsyn av en overordnet tjenestemann, og skriftlig melding om at slik endring er foretatt, skal hver gang sendes til distriktsjefen.

1.9. Når kjøredyktig lokomotivpersonale ikke er til stede, kan flytting av lokomotiv (motorvogn) for smøring eller annet vedlikehold foretas av personale som er godkjent til det av distriktsjefen.

Hastigheten under flyttingen må ikke overstige 30 km pr. time. Ved kjøring ut og inn av lokomotivstallporter må hastigheten ikke overstige 10 km pr. time. Lokomotivet (motorvognen) skal under slik flytting om mulig være bemannet med 2 mann.

Kjøring av lokomotiver med forannevnte personale tillates bare på områder som utelukkende disponeres for lokomotivdriften (ved lokomotivstallene). Skal det kjøres i togspor eller på spor hvor annen skifting foregår, må lokomotivene være bemannet med godkjent lokomotivpersonale.

2.1. Lokomotiv som er i bruk kan forlates for et kortere tidsrom, f. eks. når toget er stoppet foran hovedsignal som ikke viser «Kjør», og vedkommende skal innhente ordre for viderekjøring.

Før lokomotivet forlates må toget være fastbremset, og de nødvendige forholdsregler være iverksatt slik at uvedkommende ikke skal kunne sette toget i gang eller forårsake skade.

163. Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn.

1.1. I tjenesteanliggende har, foruten inspisierende overordnet personale, også tjenstgjørende banemestere og elektromestere samt baneformenn, banereparatører, elektroformenn og elektromontører, verksmestere og vognvisitører, tillatelse til å ta plass på lokomotiv og i konduktørvogn for kontroll av linje, ledninger, signaler, det rullende materiell m. v.

Hvis vedkommende ikke er i uniform, må han legitimere seg, i tilfelle ved skriftlig tillatelse (blankett 001.598.10, bilag nr. 16).

1.2. Når det ikke gjelder tjenesteanliggende eller hvis vedkommende ikke er jernbanetjenestemann, må det alltid forevises skriftlig tillatelse (blankett 001.598.10) for å kunne ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn (unntak, se pkt. 1.4). Denne tillatelse trer ikke i stedet for billett. Lokomotivføreren skal i tilfelle underrette togføreren av hensyn til billettkontrollen.

Forutsetningen for slik tillatelse er at det er plass til vedkommende uten at betjeningen hindres i arbeidet.

Slik tillatelse utstedes av distriktsjefen (for enkelte turer), eller av Hovedadministrasjonen (for lengre tidsrom).

1.3. Låsbart førerrom som ikke er i bruk, skal være låst. Det skal låses av lokomotivføreren, og togføreren skal føre kontroll med at ingen uvedkommende tar plass der.

Er det ikke plass til reisende i personvognene, kan konduktørbetjeningen vise dem til ledig post- og/eller reisegodsavdeling. Utgående dører i denne må i tilfelle være forsvarlig sikret mot utilsiktet åpning. Postverkets sikkerhetslås eller alminnelig skåte er ikke tilstrekkelig.

1.4. Distriktsjefen kan i den utstrekning han finner det forsvarlig, tillate at reisende på egen risiko får reise med ikke personførende godstog i konduktørvogn så langt plassen tillater det, under forutsetning av at dette ikke er forbudt etter andre bestemmelser, og at toget ikke har med gods som gjør at reisende ikke kan tas med. De reisende må løse billett til 2. klasse og skal gjøres merksam på at reisen foregår på egen risiko. (Se trykk 801, Befordringsvedtektene, § 18 pkt. 2.)

utstyrt med virksom konduktørbremsekran, skal håndtaket for den direktevirkende bremsen være påsatt i dette førerrom. Utkiksmannen skal i så tilfelle betjene den direktevirkende bremsen i samme utstrekning som bestemt for konduktørbremsekran.

- b. Utkiksmannen skal bremse bare når det er nødvendig å stoppe toget snarest mulig (nødbremning). Driftsbremning skal foretas av lokomotivføreren (se pkt. 1.6).
- c. Utkiksmannen skal gi de foreskrevne signaler med lokomotivfløyten når det holdes utkik fra forreste førerrom. Når det vises signal «Stopp» ved fast signalsted (innkjøringsignalsted, blokkpost e. l.), skal utkiksmannen underrette lokomotivføreren om dette ved straks å gi stoppsignal (signal 1 eller 82). Samtidig skal han forvise seg om at lokomotivføreren bremses. Hvis det ikke straks blir bremses, skal utkiksmannen om mulig bremse (ved hjelp av f. eks. konduktørbremsekran, slangekopplingskran eller skrubremse) for å stoppe toget foran signalet. Oppdages uforutsett stoppsignal på linjen, skal utkiksmannen om mulig straks bremse.
- d. Når signal for kjøretillatelse vises, skal utkiksmannen underrette lokomotivføreren om dette ved å gi signal 11 a eller 11 b «Bakk» eller signal 80 «Bemerk». Signal 11 a eller 11 b «Bakk» kan om nødvendig gjentas av en annen av togbetjeningen.

1.11. Også utkiksmannen skal ha ruten og kontrollere at kryssinger og forbi kjøring skjer i samsvar med denne eller annen ordre, og at toget kjører inn på de spor som er bestemt. Togfører skal påse at utkiksmannen underrettes om forandring av kryssing, forbi kjøring, sporendring m. v.

1.12. Til å holde utkik fra forreste vogn i kippetog, arbeidstog o. l. kan nyttes tjenestemann som er godkjent til å utføre sikkerhetstjeneste i tog, på stasjon eller linjen.

1.13. Når skinnetraktor skyver revisjonsvogn, kan toget kjøre med største kjørehastighet 60 km pr. time under forutsetning av at

- revisjonsvognens signalmidler, lyskaster, ringeapparat med forbindelse til traktorfører, signalflytte, håndbremsen og konduktørbremsekran er i fullgod stand,

180—200

- en tjenestemann som er godkjent som fører av skinnetraktor tar plass som utkiksmann foran på revisjonsvognen og holder skarp utkik framover under kjøringen,
- utkiksmannen prøver konduktørbremsekranen før toget kjører fra utgangs-stasjonen hvis revisjonsvognen ikke har trykkmåler,
- traktorføreren og utkiksmannen under kjøringen følger bestemmelsene i pkt. 1.5-1.11 i den utstrekning disse kan komme til anvendelse.

181. Flere lokomotiver i ett tog.

1.1. Ekstra forspannlokomotiv skal, for å spare tid og skifting, som regel koples til forrest hvis dette ikke hindres av f. eks. stor frontplog.

182—200. (Reservennummer.)

Signalforskrifter.

Alminnelige bestemmelser.

201—222. (Reservennummer.)

Linje- og stasjonssignaler.

223—226. (Reservennummer.)

227. Signal 3 «Passér».

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

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

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

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

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

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

228. (Reservennummer.)

229—248

229. Signal 5 «Avgang».

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

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

230—235. (Reservennummer.)

236. Signal 1 «Stopp».

1.1. Kontaktmagneter, for sperring av hovedsignal på strekning med automatisk linjeblokk, består av 2 magneter som har ledende forbindelse med hverandre. Magnetene settes på hvert sitt skinnhode (i tilfelle etter at rust og annet belegg er skrapt bort). Det må påses at det blir god kontakt mellom magnetene og skinnene.

Når kontaktmagneter er påsatt, vil hovedsignal, som gjelder til vedkommende blokkstrekning/togspor, ikke kunne vise «Kjør».

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

237—245. (Reservennummer.)

246. Hovedsignaler.

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

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

247—248. (Reservennummer.)

249. Blokksignal.

Blokksignal i ustand.

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

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

Den som ringer skal oppgi

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

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

«Klart for tog til innkjørhovedsignal ved (egen stasjons navn) forbi hovedsignal(ene) ved (blokkposter/ikke betjente stasjoner). Forsiktig kjøring».

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

1.2. Hvis det etter gjentatte forsøk ikke fås svar i telefonen, kan toget etter togførerens ordre forbi blokksignal etter 20 minutter.

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

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

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

1.4. Tog, som har fått ordre om kjøring forbi blokksignal som ikke viser «Kjør», skal, fram til første hovedsignal som viser «Kjør», ikke kjøre med større hastighet enn at det kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktige del av sporet, høyst 30 km pr. time. Toget må framføres med skjerpet opp-

merksomhet fra togbetjeningens side, særlig over uoversiktlige strekninger og foran sporveksler, for i tilfelle å kunne stoppe hurtigst mulig. Hvis hovedsignal på ikke betjent stasjon ikke viser «Kjør», skal togbetjeningen undersøke togveien. Er togveien klar, kan toget fortsette.

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

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

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

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

250. (Reservennummer.)

251. Forsignal for innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og blokksignal.

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

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

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

252. Enkelt innkjørsignalapparat.

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

1.2. Hvis enkelt innkjørsignalapparat viser «Kjør» når det skal vise «Stopp», skal signalet slukkes og distriktssjefen underrettes.

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

253—256. (Reservennummer.)

257. Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand.

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

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

Særlige bestemmelser for strekninger med linjeblokk.

Innkjørhovedsignal i ustand.

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

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

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

Utkjørhovedsignal i ustand.

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

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

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

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

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

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

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

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

259—271. (Reservennummer.)

272. Høyt skiftesignal.

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

273. Dvergsignal.

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

274—281. (Reservennummer.)

282. Planovergangssignal og forsignal for planovergangssignal.

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

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

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

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

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

283—289. (Reservennummer.)

290. Hastighetssignaler.

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

10.1. Med materiell innrettet for store kjørehastigheter forstås i denne forbindelse motorvogner med tilhørende mellom- og styrevogner.

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

291—298. (Reservennummer.)

299. Orienteringstolper.

2.1. Kontaktledningens seksjonering ved stasjoner og ved blokkposter er som regel anordnet slik at seksjoneringens midtre utliggermast eller seksjonsisolator er satt opp umiddelbart ved innkjørhovedsignal, henholdsvis blokksignal. Tog, som stopper foran innkjørhovedsignal eller blokksignal som ikke viser «Kjør», og skift under uttrekk, og som kjøres med elektrisk lokomotiv (motorvogn), må stoppe foran orienteringstolpen(e), for at strømvaktakeren ikke skal komme inn i det området av seksjoneringen hvor de elektrisk adskilte deler av kontaktledningen vil bli forbundet med hverandre.

2.2. Utstyr for blokktelefon kan, hvis det anses hensiktsmessig, settes opp på orienteringstolpe for markering av seksjonering ved innkjørhovedsignal og blokksignal (men aldri mellom orienteringstolpen og signalet).

300—309. (Reservennummer.)

Togsignaler.

310. Signaler gitt med lokomotivfløyten.

1.1. Når 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 30 km pr. time.

311—400. (Reservennummer.)

Fellesbestemmelser.

Sikkerhetstjeneste og toggang.

401. Sikkerhetsforanstaltninger ved arbeid under og mellom vogner.

1.1. Ved arbeid under eller mellom vogner skal

- a) vognen(e) være bremsset eller faststengt på annen betryggende måte,
- b) sporveksel(er) for spor hvor arbeidet foregår, ligge i stilling for kjøring i nabospor. Hvis vedkommende sporveksel(er) ikke er sentralstilt eller kontrollåst, skal de(n) låses (med klave og hengelås), og nøkkelen(e) oppbevares av vedkommende arbeider (arbeidsformann hvor det er flere arbeidere) mens arbeidet pågår, eller stoppsignal(er) settes opp i en avstand av minst 30 m til høyre for materiell som kan komme. Avstanden kan unntaksvis minskes til 10 m når det legges bremsesko på sporet ved stoppsignalet. (Hvis det skal kjøres på nabospor, må stoppsignal ikke komme innenfor middel for nabospor.),
- c) vedkommende skifteleder varsles før arbeidet tar til og når det er ferdig. Når arbeidet skal utføres på vogn(er) med tilkoplede lokomotiv (motorvogn) eller når lokomotiv (motorvogn) står innenfor det avsperrede område, varsles også lokomotivføreren. Vedkommende skifteleder varsler andre (stillverksbetjening m. v.) når dette anses påkrevet,
- d) ytterligere sikkerhetsforanstaltninger, som i det enkelte tilfelle anses påkrevet (f. eks. vakt ved signaler), settes i verk.

1.2. Når arbeidet

- a) foregår på spor i fast avgrensede driftsbanegårder, gjelder bare bestemmelsene i pkt. 1.1 a og b,
- b) foregår i verksteder og lokomotivstaller, gjelder bare bestemmelsen i pkt. 1.1 a,
- c) vil bli av kort varighet, f. eks. til- og frakopling, bremseprøver o. l., gjelder bestemmelsene i pkt. 1.1 c, og bare i den utstrekning det anses påkrevet. For slike arbeider i tog varsles alltid lokomotivføreren.

1.3. Den som utfører vedkommende arbeid, skal selv forvise seg om at sikkerhetsforanstaltningene er satt i verk før arbeidet tar til.

402. Sikring av personalet på linjen.

1.1. Personale som arbeider i spor på linjen, skal, når tog kommer, og etter at de har gått ut av sporet, om mulig vise at de er oppmerksom på toget, f. eks. ved å innta frontstilling mot dette.

På dobbeltsporet bane, eller på paralleltgående baner, må personalet, når tog kommer på det ene sporet, være særlig oppmerksom på om det også kommer tog på det andre sporet. Hvis oversikten ikke er helt betryggende, bør personalet gå ut av begge spor når tog kommer.

403. (Reservennummer.)

404. Trapper for på- og avstigning utenfor plattform.

1.1. Ved stasjoner hvor det forekommer at personvogner, f. eks. i lange tog, blir stående utenfor plattform, må stasjonsmesteren sørge for at det på annen måte skaffes tilfredsstillende adkomst til vognene. Hvor det anses nødvendig, må det anskaffes spesielle trapper til dette bruk. Det må påses at trappene blir stående støtt når de stilles opp.

405—411. (Reservennummer.)

Tjenesteforhold og ordensregler.

412. Ajourføring av bøker m. m.

1.1. Trykk, sirkulærer m. m. som leveres til tjenestebruk skal til enhver tid holdes à jour etter de tillegg, rettelsesblader og sirkulærer som sendes ut. Kilde for rettelser noteres.

Hvis det trengs flere tillegg og sirkulærer enn tildelt (f. eks. til innklebing), kan det nødvendige antall fås tilsendt ved henvendelse til distriktets ekspedisjonskontor.

413. «Rutebok for Norge».

1.1. «Rutebok for Norge», som inneholder ruter og takster for jernbaner, båter, biler og fly m. m., utgis på Centraltrykkeriets forlag, Oslo, under medvirkning av Samferdselsdepartementet.

Ruteboka består av en ruteavdeling som vanligvis sendes ut 10 ganger i året, og en takstavdeling som sendes ut 2 ganger i året. 2 ganger i året følger det med et kommunikasjonskart.

Henvendelser angående redaksjon av jernbanens ruter, og abonnement og utekspedisjon av ruteboka til jernbanens vedkommende, rettes til Hovedadministrasjonen. Henvendelser angående redaksjon for øvrig (båt- og bilruter m. m.) rettes til Rutebok for Norge, Håkon den VII gt. 9, Oslo 1.

1.2. Distrikt sjefen bestemmer i hvilken utstrekning ruteboka skal anskaffes til distriktets kontor-, stasjons- og konduktørpersonale. For Hovedadministrasjonens kontorer bestemmer vedkommende avdelingsdirektør i hvilket antall ruteboka skal deles ut.

Til utenlandske jernbaneforvaltninger og reisebyråer sendes ruteboka etter Hovedadministrasjonens bestemmelse.

Ved stasjoner hvor det er aviskiosk, selges ruteboka bare gjennom denne.

414. (Reservennummer.)

415. Telefonering over jernbanens linjer.

1.1. På grunn av den sterke belastning på jernbanens sambandslinjer er det nødvendig å begrense bruken av linjene til det strengt nødvendige. Bestemmelsene i pkt. 1.2-1.6 og i trykk 850.1, Instruksjoner for telegramtjenesten, art. 47, må følges nøye.

1.2. Det bør søkes unngått at samtaler over langlinjer og stasjonslinjer varer lenger enn 3 minutter. Mindre viktige samtaler skal avsluttes senest 3 minutter etter at det er varslet at telegram eller samtale venter.

1.3. Det er ikke tillatt å bruke jernbanetelefonen til private samtaler, og det er ikke tillatt å lytte på linjene i større utstrekning enn tjenesten krever. Lytting nedsetter alltid taletydigheten og kan av den grunn forstyrre eller forsinke samtalene. Under driftsforstyrrelser og ellers i den tid det er stor belastning på linjene kan det oppstå store ulemper hvis bestemmelsene ikke overholdes.

1.4. Når telefonen skal brukes, skal det alltid spørres om linjen er ledig før det ringes. Høres ingen samtale, skal en likevel spørre om linjen er ledig og gi dem som i tilfelle venter, anledning til å svare. Er linjen opptatt, legges straks mikrotelefonen tilbake på plass dersom samtalen ikke må brytes for å sende telegram eller melding som er fortrinnsberettiget.

Ved fjernsamtale til abonnent som er opptatt i lokalsamtale, skal betjeningen ved sentralbord varsle om fjernsamtalet og deretter bryte lokalsamtalen. Riks-telefonforbindelse brytes likevel ikke.

Hvis noen bryter samtale uten å ha rett til det, eller uten å oppgi telegramsigenal, bør tilfellet innberettes til distriktsjefen.

1.5. Når det blir ringt til en stasjon, skal det svares med stasjonens navn og ikke bare med «ja», «hallo» e. l. Når det blir ringt fra Televerkets nett eller fra privat linje, skal det svares «jernbanen». Blir det ringt fra lokal jernbanetelefon til sentralbord, skal det svares «sentralen».

Betjeningen ved sentralbord skal melde fra når forbindelse med abonnent er oppnådd, og, så vidt mulig, fra tid til annen kontrollere at forbindelsen er i orden ved å høre etter om samtalen pågår tilfredsstillende. Når det høres eller ses at det blir ringt av, skal vedkommende straks kople seg inn i forbindelsen og spørre om samtalen er ferdig og i tilfelle bryte forbindelsen.

1.6. Når en samtale er avsluttet, gis et kort, kraftig avringningsignal. Ved automattelefoner skjer avringning idet mikrotelefonen legges tilbake på plass.

På stasjonene skal stasjonsmesteren påse at jernbanens sambandslinjer ikke blir misbrukt.

416. Hittegods.

(Se trykk 801, Befordringsvedtekter, § 81.)

1.1. Når et tog er kommet til endestasjonen, skal konduktøren under visitasjon av toget ta vare på gjenglemte gjenstander, og levere disse på stasjonens ekspedisjonskontor. Kvittering for gjenstandene inntas f. eks. i en notisbok. Også gjenglemte gjenstander som finnes ellers på jernbanens område, skal leveres på stasjonens ekspedisjonskontor.

1.2. De innleverte gjenstander skal føres inn i en noteringsbok med rubrikker for:

Gjenstand. Funnet (sted, datum). Funnet av (navn). Innhold. Hittegods nr.

Gjenstandene påsettes merkelapp, blankett 001.521.35 som påføres de samme opplysninger som i noteringsboka.

Hvis eieren ikke kan finnes, skal gjenglemte gjenstander etter 2 måneder sendes fraktfritt til opplagstasjonene som ekspressgods. En fortegnelse med nødvendige opplysninger legges ved fraktbrevet.

Lett bedervelige varer som etter Befordringsvedtektene § 67 kan selges straks, skal ikke sendes til opplagstasjonen, heller ikke gods av liten verdi (f. eks. emballasje, tomme flasker o. l.).

1.3. Gjenglemte gjenstander i lokaltog som går ut fra Oslo Ø, Oslo V, Bergen og Trondheim, skal konduktøren levere på ekspedisjonskontoret på togets endestasjon.

Hvis eieren ikke melder seg etter et par dager, skal gjenstanden, uten utgift for eieren, sendes til vedkommende opplagstasjon.

1.4. Hvis gjenstander som finnes antas å være ekspederte sendinger, skal stasjonen sende melding på blankett 001.526.30, melding om overtallig gods, til

kontoret for reklamasjoner og erstatninger (Sgar) Had, Oslo. (Melding skal ikke sendes for personlige effekter som hatter, hansker, paraplyer, stokker m. v.)

1.5. For gjenglemte gjenstander som hentes etter at de er innført i noteringsboka, oppkreves en oppbevaringsavgift på kr. 0,50 pr. døgn pr. kolli uansett størrelse og vekt, minst kr. 2,00 og høyst kr. 5,00.

For oppbevaringsavgiften påklebes gjenstandene frankeringsmerker, som makuleres i eierens påsyn.

1.6. For gjenglemte gjenstander som sendes for henting ved andre stasjoner, påklebes frankeringsmerker for oppbevaringsavgiften på fraktbrevets del I og frankeringsmerkene makuleres. Beløpet for frankeringsmerkene trekkes som ekspedisjonsetterkrav på bestemmelsesstasjonen. Det skal som regel regnes frakt for slike sendinger.

Der det er særskilt hittegodsekspedisjon, tildeles denne en passende beholdning av frankeringsmerker av stasjonsmesteren (godsekspedisjonen), som fører de utleverte frankeringsmerker (stambeholdning) som vekslpengen. Etter hvert som frankeringsmerkene blir brukt, kjøper hittegodsekspedisjonen nye merker.

1.7. Distriktsjefen bestemmer hvilke stasjoner som skal være opplagstasjoner for gjenglemte gjenstander.

For tiden er opplagstasjonene i

Oslo	distrikt	Oslo Ø,
Drammen	»	Oslo V,
Hamar	»	Hamar,
Trondheim	»	Trondheim,
Stavanger	»	Stavanger,
Bergen	»	Bergen,
Kristiansand	»	Kristiansand,
Narvik	»	Narvik.

1.8. Forespørsler om gjenglemte gjenstander må besvares omgående, og stasjonene skal alltid hjelpe de reisende på beste måte, for at disse om mulig kan få igjen eiendelene sine.

Slike forespørsler skal behandles som tjenestesamtaler (telegram), dersom vedkommende tjenestemann finner det riktig av konduitemessige grunner (se trykk 850.2, Statsbanenes Tjenestetelegrammer, art. 1.6 d).

417. Adgang til NSB's områder. Adgangskort.

1.1. Jernbanens områder skal holdes under kontroll, alt etter forholdene på stedet, slik at uvedkommende kan holdes borte.

Om nødvendig må det iverksettes vaktordning.

1.2. Uten spesiell tillatelse er det ikke tillatt for uvedkommende å oppholde seg på områder (linjen, driftsbanegårder, side- og havnespor, elektriske anlegg, verkstedsområder m. v.) som ikke er bestemt for publikum.

Uvedkommende er alle andre enn jernbanetjenestemenn som i tjenestens medfør må oppholde seg på de områdene som er nevnt, unntatt

- linjepersonalet som ferdes på egen strekning utenfor tjenesten,
- militære vaktposter i uniform, når vaktområdet er gjort kjent for personalet på vedkommende tjenestested,
- militæravdeling i sluttet tropp når den, f. eks. under øvelse, må bruke eller gå over jernbanens område, og det meldes fra til distriktsjefen eller stasjonsme-steren om dette.

1.3. Tillatelse gis på blankett 001.598.10, «Adgangskort» (se bilag nr. 16). Den som får tillatelsen, skal på forsiden av kortet undertegne erklæringen om at han godtar vilkårene om opphold på NSB's område som er trykt på baksiden av kortet.

1.4. Adgangskort skal utstedes av vedkommende jernbanedirektør, distrikt-sjef, verkstedbestyrer eller overingeniør ved anlegg. Bli en annen tjeneste-mann gitt bemyndigelse til å utstede adgangskort, skal kortet stemples med den overordnede navnetrekk i faksimile og paraferes av den som utsteder kortet, unntatt for adgangskort til omformer- og transformatorstasjoner, som alltid skal ha personlig underskrift av Elektrodirektøren eller vedkommende distrikt-sjef, eller deres faste stedfortredere.

Blankett 001.598.10, «Adgangskort», og tilhørende stempler, skal oppbeva-res nedlåst og utilgjengelig for andre enn de(n) som har fullmakt til å utstede adgangskort.

Adgang til omformer- og transformatorstasjoner («lukkede anlegg») må bare gis under streng iakttakelse av bestemmelsene i Kronprinsregentens resolusjon av 5. juni 1970.

Søknader/anmodninger fra utenlandske statsborgere om adgang til jernba-nens områder skal alltid forelegges Hovedadministrasjonen.

1.5. Adgangskort gis gyldighet for det tidsrom som er nødvendig, men ikke utover kalenderåret.

Adgangskort kan inndras når som helst, og skal inndras/tilbakeleveres når gyldighetstiden er utløpt. Dette må spesielt påses når det gjelder adgangskort som er utstedt til andre enn jernbanetjenestemenn. Adgangskort til omformer- og transformatorstasjoner skal påses tilbakelevert umiddelbart etter bruken, og senest ved gyldighetstidens utløp.

Adgangskort utstedes som regel bare til myndig person (over 20 år).

1.6. Umyndig person (under 20 år) kan gis tillatelse til å bruke jernbanelinjen som gangvei sammen med en myndig person. I så fall skal den umyndiges navn være ført på kortet i rubrikken for ledsager.

Distriktsjefen kan utstede adgangskort for bruk av linjen som gangvei til linjepersonalets hjemmenværende barn under 20 år uten at de er i følge med myndig person.

1.7. Adgangskort for bruk av jernbanelinjen som gangvei utstedes som regel bare til jernbanetjenestemenn, til andre bare når det er av avgjørende betydning for vedkommende, og det anses å være uten betenkelighet for jernbanens sikkerhet og uten ulemper av noe slag. Slike adgangskort gjøres som regel gjeldende bare mellom

- to nærmere angitte punkter på linjen mellom to stasjoner,
- et nærmere angitt punkt på linjen mellom to stasjoner og den ene av stasjonene.

1.8. Prester, leger, jordmødre, politifunksjonærer og lensmenn kan på henvendelse til distriktsjefen få utstedt adgangskort for bruk av linjen som gangvei for hele den delen av banen som ligger innenfor vedkommendes tjenestedistrikt. Slike adgangskort kan gis gyldighet for inntil ett kalenderår om gangen.

1.9. Private firmaer som utfører arbeid for NSB, kan få utstedt adgangskort for arbeidslag. Kortet skal utstedes for en navngitt ansvarshavende, og i rubrikken for ledsagere føres det antall arbeidere som laget har utenom lederen. Den ansvarshavende og en person som binder firmaet ved sin underskrift, må undertegne adgangskortet, som også påføres firmaets stempel.

1.10. Televerkets inspiserende tjenestemenn og linjereparatører (i tilfelle med arbeidslag) kan på henvendelse til distriktsjefen få utstedt adgangskort gjeldende over de banestrekningene hvor Televerkets linjer ligger på jernbanens grunn. Adgangskortene gis gyldighet bare i det tidsrommet som anses nødvendig.

417—418

1.11. Hovedadministrasjonen kan, etter søknad fra Teledirektoratet hvert år, utstede adgangskort gjeldende over alle NSB's jernbanelinjer (drifts- og anleggslinjer) for tjenestemenn i Teledirektoratet med ledsagere under inspeksjon.

1.12. Etter søknad kan Hovedadministrasjonen utstede adgangskort over visse strekninger for navngitte personer i Norges geografiske oppmåling, Norges geologiske undersøkelser, Norges vassdrags- og elektrisitetsvesen og andre offentlige institusjoner.

1.13. Linjepersonalet kan i særskilte tilfelle gis tillatelse til å ta med medlemmer av sin husstand på tralle når dette anses forsvarlig og uten risiko for jernbanen. Tillatelsen gis bare for begrenset tid og strekning.

1.14. Alt jernbanepersonale, hver på sitt tjenestested, pålegges å føre tilsyn med og dra omsorg for at uvedkommende, som treffes på forbudt område uten adgangskort, fjerner seg. Om nødvendig tilkalles politi.

418. (Reservennummer.)

419. Fotografering på jernbanens område.

1.1. Det er etter lov om forsvarshemmeligheter straffbart å oppta, mangfoldiggjøre eller offentliggjøre karter, krokier, skisser, fotografier eller beskrivelser som kan antas å være til nytte for rikets fiender i krigstilfelle, medmindre det er grunn til å gå ut fra at handlingen er foretatt i berettiget øyemed.

Etter denne lov vil det kunne være straffbart å fotografere, tegne, skissere eller oppta beskrivelse av de av jernbanens områder som publikum ikke har adgang til, f. eks. bruer, tunneler, sporarrangementer m. m.

Når en offentlig tjenestemann i tjeneste støter på en person, under forhold som kan gi grunn til mistanke om at han forser seg mot denne lov, kan tjenestemannen fordre oppgitt vedkommendes navn, nasjonalitet, stilling, næring og bopel.

Hvis vedkommende nekter å gi svar eller oppgir uriktig navn m. m. kan han straffes.

Tjenestemennene har rett til å la de personer arrestere som med skjellig grunn mistenkes for forsettlig overtredelse av forannevnte bestemmelser, når de treffes eller forfølges på fersk gjerning eller det vil være fare ved utsettelse. Fotografier, skisser eller beskrivelser som er tatt av bruer, tunneler, sporarrangementer m. m., bør beslaglegges og overleveres til nærmeste politimyndighet sammen med den pågrepne.

1.2. Tillatelse til fotografering på de områder som publikum ikke har adgang til, kan bare gis sammen med adgangskort og skal være angitt på dette (se art. 417).

420—421. (Reservennummer.)

Bestemmelser om rullende materiells utstyr og behandling m. v.

Alminnelige bestemmelser.

422. Obligatoriske angivelser på vogner.

1.1. På alle vogner skal være angitt

- vognnummer og eiendomsmerke NSB,
- litrabetegnelse som angir vogntypen,
- dato for siste vogn tekniske revisjon (se art. 442 og trykk 420.1),
- på vogner med trykkluftbremse: bremsetype (forkortet) og dato for fullstendig revisjon og mellomrevisjon av trykkluftbremsen (se art. 442),
- på personvogner: vognklasse, men bare på sittevogner 1. klasse, og på sittevogner som har avdeling for 1. klasse, eller for både 1. og 2. klasse. Slike vogner merkes med «1. kl.» henholdsvis «2. kl.» på den enden hvor tilsvarende klasse føres (se art. 442 pkt. 2.1),
- på godsvogner: den tillatte største belastning i tonn (se trykk 420.1),
- vognens vekt medregnet aksler og hjul i kilo (på godsvogner utføres denne påskrift som vist i trykk 420.1),
- avstanden i meter mellom vognens ytterste aksler, i tilfelle avstanden mellom boggisentrene, og avstanden mellom de ytterste aksler i samme boggi (se art. 442),
- på personvogner: den største hastighet vognen tillates kjørt med (se art. 442),
- på hver vognaksel «NSB» og akselens nummer (merket ved innstempling).

423. (Reservennummer.)

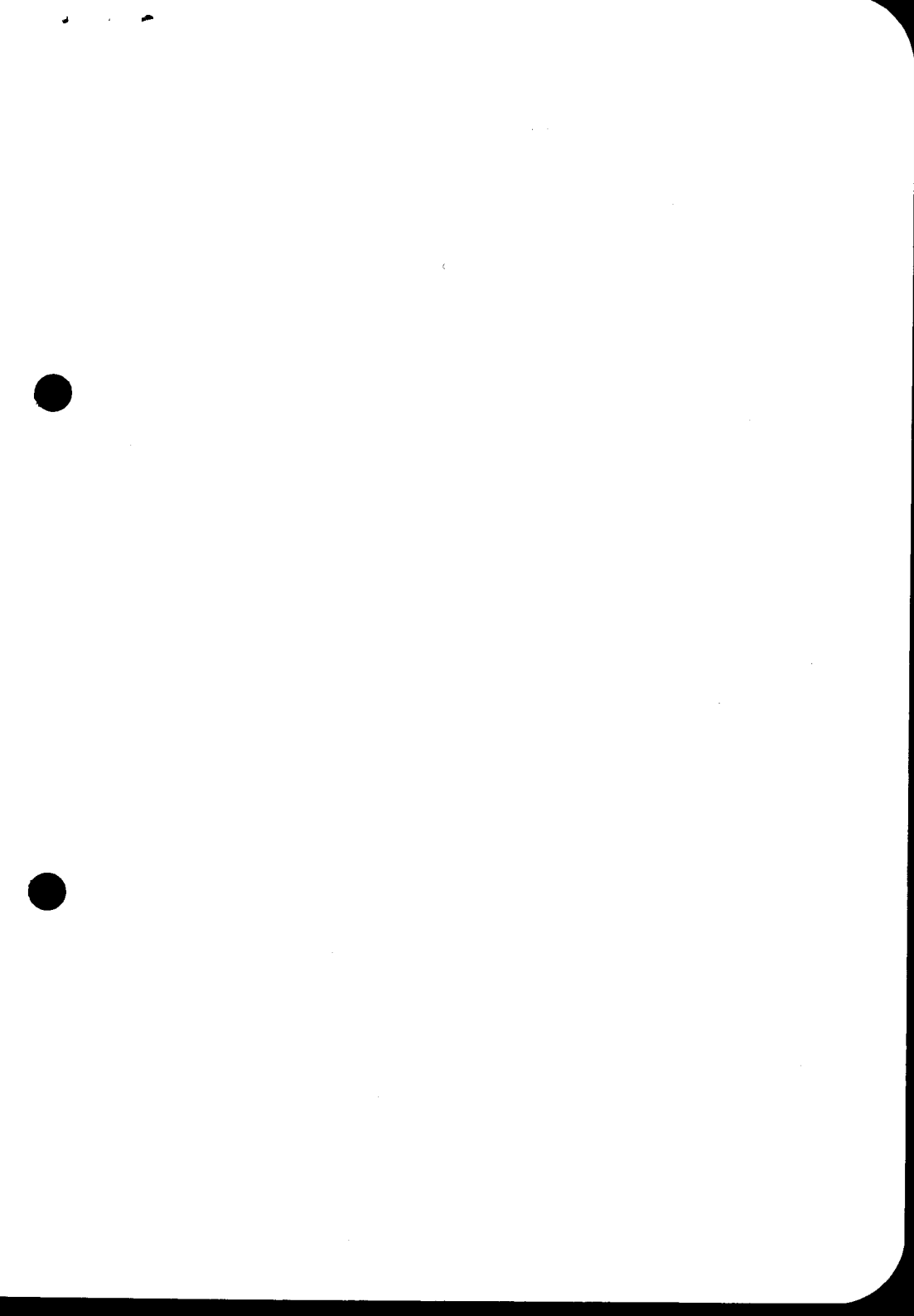
Benevning og framføring av spesialmateriell.**424. Fortegnelse.**

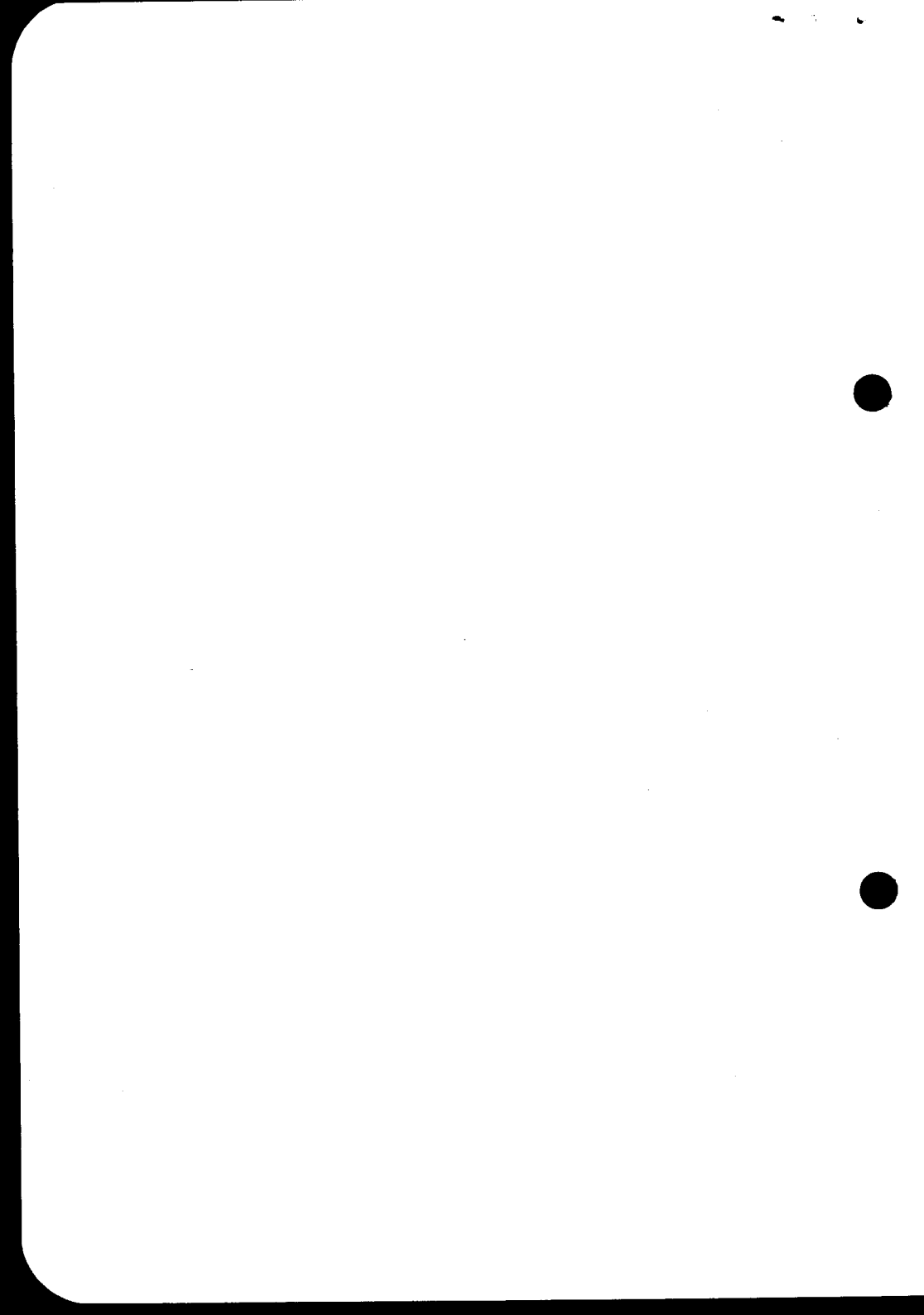
1.1. For å oppnå ensartede betegnelser og ensartet driftsmåte for en del spesialmateriell som framføres på skinnegang viser etterfølgende oversikt hvordan de enkelte driftsmidler skal betegnes og framføres:

1	2	3	4
Teknisk betegnelse	Betegnelse som driftsmiddel	Framføringsmåte	Merknad
Roterende snøplog (roter) med egen framdrift	Snøplog	Som tog eller i tog	Se trykk 401 § 311 og trykk 402 § 30 A.
Roterende snøplog (roter) uten egen framdrift	»	I tog (med lokomotiv)	Se trykk 402 § 30 A.
Skrape (Xs)	»	»	»
Sporrenser (Xs)	»	»	Se trykk 402 § 30 B.
Isharv	»	»	
Vingeplog	»	»	Se trykk 402 § 30 B.
Sporvekselrenser	»	»	»
Monteringsmotorvogn	Motorvogn	Som tog eller i tog	Se trykk 401 §§ 18 og 311.
Revisjonsmotorvogn	»	»	»
Renskebukk, motordreven for tunnel (Xam)	Skinnetraktor	»	Se trykk 401 § 319. og trykk 422 art. 30.
Revisjonstraktor	»	»	Se trykk 401 §§ 21 og 319 og trykk 422 art. 30 og 43.
Skiftetraktor	»	»	»
Lastetraktor (Xd)	»	Som tog	Se art. 426, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 30.
Ballastfordelermaskin (Xblm)	»	»	Se art. 427, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 30.

1	2	3	4
Teknisk betegnelse	Betegnelse som driftsmiddel	Framføringsmåte	Merknad
Ballastrense-maskin (Xrsm)	Skinnetraktor	Som tog eller i tog	Se art. 428, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 30.
Ballastvibrator-maskin (Xbvm)	»	Som tog	Se art. 429, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 30.
Sporbaksemaskin (Xbam)	»	»	Se art. 431, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 30.
Sporkontrollvogn (Xktm)	»	»	Se art. 432, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 30.
Svillebyttmaskin (Xsbm)	»	»	Se art. 434, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 30.
Svillepakkemaskin (Xpkm)	»	»	Se art. 435, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 30.
Svilleregulerings-maskin (Xsrm)	»	»	Se art. 436, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 30.
Inspeksjonsmotorvogn	Inspeksjons-tralle	»	Se trykk 401 § 311 og trykk 745
Inspeksjonstralle ¹⁾	»	Som tung, henholdsvis lett motortralle	Se trykk 401 §§ 20, 82, 319 og 325 og trykk 370.6
Sveisetralle	Motortralle eller arbeidstralle	Som tung motortralle eller arbeidstralle	
Sykeltralle	Persontralle	Som persontralle	Se trykk 401 §§ 20, 82, og 325 og trykk 370.6
Sparktralle	»	»	
Tårtralle	Arbeidstralle	Som arbeidstralle	
Renskebukk, ikke motordreven	»	»	

¹⁾ Herunder: «banemestertralle» og «revisjonsmotortralle».





INNHold

Sikkerhetsforskrifter.

Alminnelige bestemmelser.

	Art. nr.
Hva det forstås med stasjonsgrense, innkjøringssted og stasjonsområde	7
Hva det forstås med linjeblokk, blokkpost og blokkstasjon	8
Hva det forstås med sporveksel, sentralstilt, håndstilt, sikret, tungesikret, forriglet, kontrollåst og låst sporveksel	15
Hva det forstås med sporsperre	16
Hva det forstås med rullende materiell	17
Hva det forstås med lokomotiv	18
Hva det forstås med togleder, togekspeditør, togfører og lokomotivfører	23
Hva det forstås med togvei og togspor	26
Togrute er en ordre	39
Ordrer om toggangen	40
Hva en rute i ruteboka skal inneholde	41
Hva det forstås med kryssing og forbikjøring. Angivelse av kryssing og forbikjøring i ruter	42
Hva en rute i rutesirkulære eller ekstratogrute skal inneholde	44
Hva en telegrafisk rute skal inneholde	45
Tog uten rute	49
Middelmerke	51
Master og andre faste gjenstander i nærheten av spor	54
Tjenestemenn i sikkerhetstjenesten	60

Bestemmelser vedrørende linjen og linjetjenesten

Sidespor på linjen. Låsing av sporveksler m. v.	72
Planoverganger	73
Ujevnheter ved skinnegangen og andre forhold som gjør det nødvendig å sette ned kjørhastigheten	76

Bestemmelser vedrørende stasjon og stasjonstjenesten.

Når stasjon skal være betjent	90
Togekspeditørtjenesten	95
Stasjonsmesterens ansvar for tjenestens utførelse	96
Inspeksjon av stasjonsområdet. Ansvar for stasjonens spor, sporveksler og sikkerhetsanordninger	97
Avsperring eller bevoctning av spor på stasjon	102
Bruk av togspor	103
Togoppgave	104
Skifting i togspor på stasjon	111
Innkjørsignal	113
Framkjøring av tog forbi middel under innkjøring på stasjon	114
Innkjørsignal og utkjørsignal fra fast signalapparat	115
Togekspeditørens nærvær på plattform eller ved innkjøringsveksel	118
Hva som må iakttas før tog sendes	120

Kjøring av tog før rutetid	121
Avgangsortre til togføreren. Signalering for passering og for stopp	122
Ekspedisjon av tog ved stoppested	123
Stasjon og togmeldinger	130
Midlertidig togmeldingstasjon på sted som ikke har kryssingspør	132
Forandring av kryssing	136
Endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning	137
Om kjøring av ekstratog	138
Kjøring av hjelpelokomotiv og kipp tog	139
Fullmakt for stasjon til å iverksette kjøring (innstilling) av hjelpelokomotiv, løslokomotiv og kipp tog	140
Disponering av strekning for kjøring av arbeidstog	149

Bestemmelser vedrørende tog og togtjenesten.

Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne	156
Bemanning av lokomotiv	162
Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn	163
Togfører	164
Togførers ansvar for og befaling over toget	165
Lokomotivførers ansvar for togets regelmessige gang	166
Ansaret for og hvem som skal utføre koplingen	167
Konferanseplikt	168
Avgangsignal	170
Kjørehastighet	174
Skyving av vogner i tog	180
Flere lokomotiver i ett tog	181

Signalforskrifter.

Linje- og stasjonssignaler.

Signal 3 «Passér»	227
Signal 5 «Avgang»	229
Signal 1 «Stopp»	236
Hovedsignaler	246
Blokksignal	249
Forsignal for innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal og blokksignal	251
Enkelt innkjørsignalapparat	252
Innkjør- og utkjørhovedsignaler i ustand	257
Sikring av togvei på stasjon med sikringsanlegg som er strømløst	258
Høyt skiftesignal	272
Dvergsignal	273
Planovergangssignal og forsignal for planovergangssignal	282
Hastighetssignaler	290
Orienteringstolper	299

Togsignaler.

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

Fellesbestemmelser.**Sikkerhetstjeneste og toggang.**

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

Tjenesteforhold og ordensregler.

Ajourføring av bøker m. m.	412
Rutebok for Norge	413
Telefonering over jernbanens linjer	415
Hittegods	416
Adgang til NSB's områder. Adgangskort	417
Fotografering på jernbanens områder	419

**Bestemmelser om rullende materiells utstyr
og behandling m. v.****Alminnelige bestemmelser.**

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

Benevning og framføring av spesialmateriell.

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

Merker og påskrifter på rullende materiell.

Innledning	441
Merker og påskrifter med vogn teknisk betydning	442
Merker og påskrifter med elektroteknisk betydning	443

Framføring av uvirksomme lokomotiver trukket i tog.

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

Diverse bestemmelser om det rullende materiell.

Utsetting av forsterkningsvogner i persontog	461
Skilting av 1. kl. vogner når de nyttes som 2. kl.	462
Regler for bruk av bar ild (tinefakkel m. v.) for tining av frosne rør m. v. på rullende materiell	463

Spesielle instruksjer og overenskomster.

Instruks for ekstrapersonale som for en kortere tid utfører snøryddingsarbeid m. v. på baner med elektrisk drift	471
Instruks for arbeidslag tilhørende entreprenørfirmaer ved arbeid langs jernbanelinjen	473
Instruks for behandling og bruk av kjemiske brannslukningsapparater	474

Sikkerhetsforskrifter.

Alminnelige bestemmelser.

1—6. (Reservennummer.)

7. Hva det forstås med stasjonsgrense, innkjørsignalsted og stasjonsområde.

Stasjonsgrense.

1.1. For stasjon med flere innkjørhovedsignaler for samme hovedspor og kjøre-retning, treffer distriktsjefen nærmere bestemmelse.

Stasjonsområde.

1.2. Private sidespor som grener ut fra spor på stasjon, regnes i alminnelighet ikke til stasjonsområdet.

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

1.1. Distriktsjefen gjør kjent for alt vedkommende personale hvilke strekninger som har linjeblokk og om den er automatisk eller håndbetjent.

1.2. Når utkjørhovedsignal (det ytre, på stasjon med indre/ ytre utkjørhoved-signal) på b e t j e n t stasjon på strekning med l i n j e b l o k k ikke kan vise «Kjør», er l i n j e b l o k k e n i k k e v i r k s o m og kan ikke brukes for togmeldinger.

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

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

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

Om melding av feil ved linjeblokken, se S-sirk. 4 § 9.

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

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

46—48. (Reservennummer.)

49. Tog uten rute.

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

50. (Reservennummer.)

51. Middelmerke.

1.1. Middelmerket er utført som et 50 cm lyserødt (sinoberfarget) malt felt eller en 20 cm lang lysreflekterende plate, anbrakt utvendig på begge naboskinner i spor som møter eller krysser hverandre. Platen festes til skinnesteget med 2 skruer, og må være så bred at den går ned langs skinnesteget og utover langs skinnefoten.

Hele middelmerket skal være innenfor middel.

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

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

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

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

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

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

1.4. Middelkontrollamper, som regel satt opp på høyt skiftesignals mast, viser når siste vogn i innkjørende tog er kommet innenfor middel.

Når innkjørtogvei er sikret (innkjørhovedsignal stilt til «Kjør»), og innkjørende tog besetter vedkommende togspor på stasjonen, viser lampen i motsatt ende hvitt blinklys, og slokner når siste vogn er kommet innenfor middel (sporveksselfeltet i innkjørtogveien er fritt). Er utkjørhovedsignal samtidig stilt til «Kjør» for vedkommende spor, vil middelkontrollampen være sløkt.

På stasjoner med flere enn 2 togspor, slokner middelkontrollampen når siste vogn er kommet innenfor middel mot lengste togspor.

Distriktsjefen gjør kjent for alt vedkommende personale hvilke stasjoner som har middelkontrollamper.

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

52–53. (Reservennummer.)

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

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

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

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

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

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

55—59. (Reservennummer.)

60. Tjenestemenn i sikkerhetstjenesten.

Anvendelse av tjenestemenn, som lider av visse sykdommer, i sikkerhetstjeneste.

1.1. Tjenestemenn i sikkerhetstjeneste som rammes av sykdom som gjør vedkommende ute av stand til å ivareta tjenesten, f. eks.

- hjertekarsykdommer,
 - sukkersyke som nødvendiggjør bruk av medikamenter,
 - epilepsi,
 - sinnslidelse,
- plikter å melde dette til distriktsjefen.

1.2. Tjenestemenn, som lider av slike sykdommer, bør ikke settes til sikkerhetstjeneste hvis annet arbeid kan skaffes og tjenestemannen selv uttrykker ønske om det, og tjenesten kan ordnes uten vesentlige ulemper.

1.3. For om mulig å kunne bruke tjenestemenn som lider av slike sykdommer i sikkerhetstjeneste under enklere forhold, har Hovedadministrasjonen fastsatt følgende:

- a. Hvert enkelt tilfelle behandles særskilt.
- b. Spesialundersøkelse og senere regelmessig kontrollundersøkelse av vedkommende tjenestemann skal foretas av en spesiell kontrollege, oppnevnt av Hovedadministrasjonen. Distriktsjefen sørger for at disse undersøkelser blir foretatt som bestemt og skal på forhånd gi kontrollegen mest mulig utførlige opplysninger om tjenestens art (se avsn. e), slik at han kan vurdere den risiko som tjenesten innebærer i hvert enkelt tilfelle, før han avgir uttalelse.
- c. Vedkommende tjenestemann må skriftlig erklære at han ikke finner noen betenkeligheter ved å utføre den tjeneste som han forutsettes satt til.
- d. Etter at nødvendige uttalelser og erklæringer er innhentet fra kontrollegen og tjenestemannen selv, skal saken, vedlagt distriktsjefens bemerkninger og forslag, forelegges Hovedadministrasjonen til godkjenning.
- e. Vedkommende tjenestemann må ikke settes til tjeneste hvor han sikkerhetsmessig får eneansvar (f. eks. som fører av enmannsbetjent lokomotiv, som togekspeditør m. v.), med mindre vedkommendes sikkerhetstjeneste øyeblikkelig kan overtas av annen tjenestemann.

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

Kontrollåsnøkklens oppbevaring m. m.

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

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

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

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

Om regler for bruk og virkemåte av A-låsing, se trykk 405.2 art. 67–69 og S-sirk. 236, av B- og D-låsing, se trykk 405.2 art. 60–66 og S-sirk. 191.

Om skifting ved sidespor på linjen, se trykk 405.2.

73. Planoverganger.

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

- a. Toget skal være trykkluftbremset.
- b. Toget skal stoppe foran planovergangen. Lokomotivføreren forvisser seg om at ingen veitrafikk hindrer kjøringen, før toget med liten hastighet (høyst 10 km pr. time) kjører over planovergangen.
- c. Ordningen settes iverk bare for bestemte planoverganger hvor trafikken ikke er nevneverdig stor på det tidspunkt vedkommende tog kjører, og hvor Vegvesenets fareskilt 126 («Andreaskors») er satt opp.

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

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

Signal «Klar linje» vises ikke når planovergangen har planovergangssignal som kan vise signal «Planovergang kan passeres» for toget.

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

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

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

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

74—75. (Reservenummer.)

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

1.1. Hvis egnet signal 69a «Midlertidig kjørehastighet» ikke finnes på stedet, kan signal 2 «Varsom» og signal 4a «Klar linje» midlertidig settes opp som bestemt i trykk 401 § 237, unntatt i de tilfelle kjørehastigheten skal være lavere enn 40 km pr. time. Skal kjørehastigheten være lavere enn 40 km pr. time, skal togbetjeningen underrettes.

I sterk vind, mørke og i usiktbart vær, skal varsomsignaler om nødvendig bevoktes når tog kommer.

1.2. Midlertidige hastighetssignaler og varsomsignaler skal fjernes så snart årsaken til hastighetsnedsettelsen er falt bort.

77—89. (Reservenummer.)

115. Innkjørsignal og utkjørsignal fra fast signalapparat.

1.1. Ved stasjoner som har stillverk, omstilles innkjør- og utkjørhovedsignalene fra «Kjør» til «Stopp» samtidig med at togets første aksel besetter sporfeltet bortenfor signalet.

116—117. (Reservennummer.)

118. Togekspeditørens nærvær på plattform eller ved innkjørsporveksel.

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

119. (Reservennummer.)

120. Hva som må iakttas før tog sendes.

1.1. På utgangsstasjon (også distriktsgrensestasjon) for ekstratog og ved stasjon hvor ekstratog bytter betjening, skal togekspeditøren forvise seg om at ordren om kjøringen av toget er fordelt til togbetjeningen før han gir avgangsortre (avgangsignal).

121. Kjøring av tog før rutetid.

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

- a. I ruten skal det være angitt at toget kan kjøre fra vedkommende stasjon og komme til neste stasjon inntil 15 min. før rutetid.
- b. Ordningen settes ikke i verk på blokkstrekning som har grind-, tunnel- eller bruvakt eller annen særlig signalvakt for toget, uten at vedkommende kan underrettes for hver gang gjennom telefon eller ved bud.
- c. Linjepersonalet skal være spesielt merksam på hvilke tog tillatelsen gjelder for.
- d. På strekning uten virksom linjeblokk skal det sendes forespørsel om klar linje (se trykk 401 § 133 pkt. 1).
På strekning med virksom linjeblokk skal hver betjent stasjon, umiddelbart før toget kjører/passerer, underrette nærmeste fremadliggende betjente stasjon slik:
«Tog går fra nå.»
- e. Lokomotivføreren skal vise særlig forsiktighet og hyppig gi signal «Tog kommer» (se trykk 401 §§ 186 og 310).
- f. De fastsatte kryssings- og forbikjøringsstasjoner skal opprettholdes. For kryssingsforandring og endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning, må det foreligge ordre fra distriktsjefen (toglederen).
- g. Ordningen gjøres ikke gjeldende for godstog som tar med reisende fra vedkommende stasjoner, når personbefordringen er bekjentgjort i «Rutebok for Norge», med mindre det er tatt forbehold i ruten om en tidligere avgangstid.

Kjøring av tog før rutetid under luftangrep.

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

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

Kan linjepersonalet og vaktposter på linjen ikke underrettes, skal det forholdes på samme måte som bestemt for ekstratog som linjepersonalet ikke er kjent med (se trykk 401 § 138 pkt. 4).

Svaret skal skrives på telegramblankett og gjenpart leveres togbetjeningen mot kvittering, unntatt i de tilfelle manglende kontroll skyldes sikringsanlegg som ikke er gjennomkoplet, og togbetjeningen leveres melding i samsvar med art. 258.

4.2. Toget får ved dette en betinget kjøretillatelse over vedkommende strekning, og skal stoppe foran vedkommende sporveksel(er) og sporvekselen(e) stilling skal undersøkes før toget kjører over.

5.1. På strekning uten linjeblokk kan arbeidstog bestående av

- skinnertraktor uten vogner,
- skinnertraktor litra Xd type 218, 219 og 222 med tilhørende tilhengervogner (litra X),
- skinnertraktor med revisjonsvogn (strømvaktvogn)

under gunstige værforhold kjøre etter forangående tog på samme togmelding og blokkstrekning fra betjent stasjon til angitt sted på linjen og etter opphold kjøre fram/tilbake til nærmeste betjente stasjon.

5.1.1. Ordren om kjøringen må inneholde:

« dag / skal arbeidstog kjøre etter tog fra til km mellom og hvorfra arbeidstoget kjører fram/tilbake til (se trykk 405.1 art. 130 pkt. 5)».

5.1.2. Ordren skal fordeles som bestemt i art. 40.

5.1.3. Mens kjøringen pågår, skal det være anbrakt kontrollmiddel på togmeldingsapparatene.

5.1.4. Når arbeidstoget er kommet inn, skal togekspeditøren sende slik melding til vedkommende stasjon:

«Arbeidstog er kommet inn her.»

Klokkeslettet for sending/mottaking av meldingen skal føres som ankomstmelding for arbeidstoget i togmeldingsbøkene, og først når meldingen er sendt/mottatt skal ankomstmelding sendes for det forangående tog.

5.1.5. Kjørehastigheten for arbeidstoget skal til enhver tid avpasses etter forholdene og må aldri være større enn at arbeidstoget kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet, høyst 40 km pr. time.

Togbetjeningen i arbeidstoget skal nøye kjenne det forangående togs rute, bl. a. hvor dette har fast stopp, slik at de er kjent med hvor arbeidstoget må være spesielt forberedt på å stoppe.

Det må heller ikke regnes med at det er satt opp stoppsignal hvis forangående tog uforutsett har stoppet på linjen.

5.1.6. På forangående tog skal det i mørke og usiktbart vær spesielt påses at sluttsignal/signal 91 «Baklamper» er godt synlig før toget kjører ut på den blokkstrekning hvor arbeidstoget skal kjøre etter.

Ved uforutsett stopp på linjen må det i hvert enkelt tilfelle, ut fra forholdene (linjens kurvatur, værforhold m. v.), vurderes om det straks må settes opp stoppsignal mot arbeidstoget.

Det forangående tog må ikke kjøre tilbake uten etter tillatelse fra togleder.

131. (Reservennummer.)

132. Midlertidig togmeldingstasjon på sted som ikke har kryssingspor.

1.1. På midlertidig stasjon som ikke har kryssingspor, eller som har sidespor med bare én sporveksel i hovedsporet, vises vanligvis bare signalene «Stopp» og «Passér».

Kjører to tog i samme retning umiddelbart etter hverandre over strekningen, og togene ikke skal kjøre forbi hverandre på stasjonen, skal ankomstmelding for det første tog ikke sendes før dette har forlatt stasjonen (kjørt forbi signalstedet).

Har den midlertidige stasjon ikke mottatt ankomstmelding fra fremadliggende stasjon for det første toget når avgangsmelding for det andre mottas, skal avgangsmeldingen ikke besvares før stoppsignal er satt opp, selv om toget etter ruten har fast stopp på stasjonen.

Skal tog krysse eller kjøre forbi hverandre på midlertidig stasjon som har sidespor med bare én sporveksel i hovedsporet, skal det ene toget være kjørt inn på sidesporet, sporvekselen låst i normalstilling og nøkkelen tatt i forvaring av togekspeditøren før ankomstmelding sendes, eller avgangsmelding besvares for det andre toget.

133—135. (Reservennummer.)

1.3.3.

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

Neste rev. 00.00.

Vogner som ellers har 4, henholdsvis 5 års revisjonstermin, kan ha forlenget revisjonstermin.

Slike vogner har tilleggspåskrift med dato for neste revisjon. (Sifrene angir måned og år for neste revisjon.)

1.3.4.

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

Vogner som ikke har noe tall påført foran forkortelsen REV i revisjonspåskriften, har 3 års revisjonstermin.

1.3.5. Vogner kan ha andre revisjonsterminer enn nevnt i pkt. 1.3.1—1.3.4.

Slike vogner har tilleggspåskrift med dato for neste revisjon («Neste rev. 00.00»).

1.3.6. Når forholdene gjør det nødvendig (vognknapphet, forsinkelser under framføringen), kan vognene nyttes i inntil 3 måneder utover den fastsatte revisjonstermin. Vognene kan i slike tilfelle ha tilleggspåskrift «+ 3M» etter den revisjonsdato som er angitt på vognen.

1.3.7. I samtrafikk med utlandet gjelder spesielle regler, se trykk 420.3.

Om revisjonsterminer for trykkluftbremseutstyr, se pkt. 1.4.

Revisjonsterminer for trykkluftbremseutstyr på vogner.

1.4. For revisjon av trykkluftbremseutstyret på vogner gjelder følgende terminer:

1.4.1. For person-, post- og konduktørvogner:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas med høyst 2 års mellomrom i forbindelse med vognrevisjon.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) foretas senest 1 år etter siste fullstendige revisjon i forbindelse med vognrevisjon. For bremseutstyr uten innslipete deler i styreventiler (Knorr KE- og Oerlikonbremses) sløyfes mellomrevisjon.

1.4.2. For godsvogner:

Fullstendig revisjon av bremseutstyret foretas i forbindelse med vognrevisjon.

Mellomrevisjon av bremseutstyret (bremseundersøkelse) foretas midt i revisjonsterminen. For bremseutstyr uten innslipete deler i styreventiler (Knorr KE- og Oerlikonbremses) sløyfes mellomrevisjon.

1.4.3. Tabell over revisjonsterminer for trykkluftbremseutstyr på vogner.

	Fullstendig revisjon foretas:	Mellomrevisjon foretas:
Person-, post- og konduktørvogner.	Med høyst 2 års mellomrom og i forbindelse med vognrevisjon.	Ved vognrevisjon, senest 1 år etter fullstendig revisjon.
Godsvogner med 4—5 ¹⁾ års revisjonstermin (se pkt. 1.3.1—1.3.3).	Med 4—5 ¹⁾ års mellomrom og i forbindelse med vognrevisjon.	Senest 2 år etter fullstendig revisjon.
Øvrige godsvogner (se pkt. 1.3.5).	Med høyst 3 års mellomrom og i forbindelse med vognrevisjon.	Senest 1½ år etter fullstendig revisjon.

¹⁾ For vogner med forlenget revisjonsfrist (se pkt. 1.3.3) gjelder den dato som er påført for neste vognrevisjon, også for neste fullstendige revisjon av bremsene.

162. Bemanning av lokomotiv.

1.1. Lokomotiv (et enkelt eller flere sammenkoblede lokomotiver) med inn til 4 vognaksler, kan kjøres med enmannsbetjening uten annen togbetjening når lokomotivet har virksomt sikkerhetsbremseapparat (det forreste, hvis det er flere sammenkoblede lokomotiver).

1.2. Lokomotiv med mer enn 4 vognaksler, kan kjøres med enmannsbetjening når

- lokomotivet har virksomt sikkerhetsbremseapparat, og
- toget kan bremses fra annet sted enn fra lokomotivet (det forreste, hvis toget har flere lokomotiver).

Har toget konduktørvogn som er i bruk, skal vognens trykkluftledning (med trykkmåler og konduktørbremsekran) være tilkopleet togets hovedledning. (Se forøvrig trykk 412 art. 54.)

Under kjøring må togføreren og annet konduktørpersonale i toget ha oppmerksomheten henvendt på togets gang, særlig ved kjøring ut fra og inn til stasjoner, utover fall og ellers hvor det er foreskrevet. Dette gjelder særlig stasjoner hvor toget skal krysse eller kjøre forbi annet tog, og ved innkjøring i buttspor. Merkes noe usedvanlig med hensyn til togets gang, skal toget straks stoppes.

1.3. Hvis

- lokomotivets sikkerhetsbremseapparat ikke er virksomt, eller
- toget ikke kan bremses fra annet sted enn fra lokomotivet,

skal lokomotivet ha tomannsbetjening.

I slike tilfelle kan distriktsjefen unntaksvis bestemme at en konduktør eller en annen tjenestemann som er kjent med signaler og kjenner bestemmelsene i trykk 401 § 236, gjør tjeneste som annenmann på lokomotivet. Vedkommende må kjenne til hvordan motorstrømmen slås av eller motoren stoppes, trykkluftbremsen settes til og lokomotivfløyten brukes. Lokomotivføreren skal forvise seg om at vedkommende kjenner til dette, eller vise ham dette før togavgang.

1.4. I tog uten konduktør med mer enn 4 vognaksler, skal lokomotivet ha tomannsbetjening (det forreste, hvis toget har flere lokomotiver).

1.5. Under skifting kan lokomotiv i alminnelighet kjøres med enmannsbetjening uten virksomt sikkerhetsbremseapparat.

1.6. Om bemanning av motorvogntog, se trykk 422.

1.7. Sikkerhetsbremseapparatet (og automatisk motorutkopplingsanordning) skal prøves av lokomotivføreren før eller under dagens første tur. Virker sikkerhetsutstyret tilfredsstillende, skal lokomotivføreren signere sjekkelisten.

Når et lokomotiv tas i bruk, og lokomotivet har vært i bruk tidligere samme dag, skal lokomotivføreren, ved ettersyn i sjekkelisten, forvisse seg om at sikkerhetsbremseapparatet (og automatisk motorutkopplingsanordning) er prøvet samme dag. Hvis dette ikke framgår av sjekkelisten, skal han selv foreta prøven og signere sjekkelisten.

Den daglige prøve skal utføres som beskrevet i trykk 405.5.

Feil som fører til at sikkerhetsbremseapparat eller motorutkopplingsanordning ikke virker som forutsatt, skal meldes til distriktsjefen, selv om feilen blir utbedret på stedet.

Merk:

Selv om automatisk motorutkopplingsanordning ikke finnes eller ikke virker, kan lokomotivet allikevel kjøres med enmannsbetjening.

1.8. Når lokomotiv forutsettes å bli brukt i lengre tid med tomannsbetjening, kan lokomotivets sikkerhetsbremseapparat tillates satt ut av virksomhet.

Utkopling og innkopling av sikkerhetsbremseapparatet skal foretas under tilsyn av en overordnet tjenestemann, og skriftlig melding om at slik endring er foretatt, skal hver gang sendes til distriktsjefen.

1.9. Når kjøredyktig lokomotivpersonale ikke er til stede, kan flytting av lokomotiv (motorvogn) for smøring eller annet vedlikehold foretas av personale som er godkjent til det av distriktsjefen.

Hastigheten under flyttingen må ikke overstige 30 km pr. time. Ved kjøring ut og inn av lokomotivstallporter må hastigheten ikke overstige 10 km pr. time. Lokomotivet (motorvognen) skal under slik flytting om mulig være bemannet med 2 mann.

Kjøring av lokomotiver med forannevnte personale tillates bare på områder som utelukkende disponeres for lokomotivdriften (ved lokomotivstallene). Skal det kjøres i togspor eller på spor hvor annen skifting foregår, må lokomotivene være bemannet med godkjent lokomotivpersonale.

2.1. Lokomotiv som er i bruk kan forlates for et kortere tidsrom, f. eks. når toget er stoppet foran hovedsignal som ikke viser «Kjør», og vedkommende skal innhente ordre for viderekjøring.

Før lokomotivet forlates må toget være fastbremset, og de nødvendige forholdsregler være iverksatt slik at uvedkommende ikke skal kunne sette toget i gang eller forårsake skade.

163. Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn.

1.1. I tjenesteanliggender har, foruten inspiserende overordnet personale, også tjenstgjørende banemestere og elektromestere samt baneforemenn, banereparatører, elektroformenn og elektromontører, verksmestere og vognvisitører, tillatelse til å ta plass på lokomotiv og i konduktørvogn for kontroll av linje, ledninger, signaler, det rullende materiell m. v.

Hvis vedkommende ikke er i uniform, må han legitimere seg, i tilfelle ved skriftlig tillatelse (blankett 001.598.10, bilag nr. 16).

1.2. Når det ikke gjelder tjenesteanliggender eller hvis vedkommende ikke er jernbanetjenestemann, må det alltid forevises skriftlig tillatelse (blankett 001.598.10) for å kunne ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn (unntak, se pkt. 1.4). Denne tillatelse trer ikke i stedet for billett. Lokomotivføreren skal i tilfelle underrette togføreren av hensyn til billettkontrollen.

Forutsetningen for slik tillatelse er at det er plass til vedkommende uten at betjeningen hindres i arbeidet.

Slik tillatelse utstedes av distriktsjefen (for enkelte turer), eller av Hovedadministrasjonen (for lengre tidsrom).

1.3. Låsbart førerrom som ikke er i bruk, skal være låst. Det skal låses av lokomotivføreren, og togføreren skal føre kontroll med at ingen uvedkommende tar plass der.

Er det ikke plass til reisende i personvognene, kan konduktørbetjeningen vise dem til ledig post- og/eller reisegodsavdeling. Utgående dører i denne må i tilfelle være forsvarlig sikret mot utilsiktet åpning. Postverkets sikkerhetslås eller alminnelig skåte er ikke tilstrekkelig.

1.4. Distriktsjefen kan i den utstrekning han finner det forsvarlig, tillate at reisende på egen risiko får reise med ikke personførende godstog i konduktørvogn så langt plassen tillater det, under forutsetning av at dette ikke er forbudt etter andre bestemmelser, og at toget ikke har med gods som gjør at reisende ikke kan tas med. De reisende må løse billett til 2. klasse og skal gjøres merksam på at reisen foregår på egen risiko. (Se trykk 801, Befordringsvedtektene, § 18 pkt. 2.)

utstyrt med virksom konduktørbremsekran, skal håndtaket for den direktevirkende bremsen være påsatt i dette førerrom. Utkiksmannen skal i så tilfelle betjene den direktevirkende bremsen i samme utstrekning som bestemt for konduktørbremsekran.

- b. Utkiksmannen skal bremse bare når det er nødvendig å stoppe toget snarest mulig (nødbremsing). Driftsbremsing skal foretas av lokomotivføreren (se pkt. 1.6).
- c. Utkiksmannen skal gi de foreskrevne signaler med lokomotivfløyten når det holdes utkik fra forreste førerrom. Når det vises signal «Stopp» ved fast signalsted (innkjørsignalsted, blokkpost e. l.), skal utkiksmannen underrette lokomotivføreren om dette ved straks å gi stoppsignal (signal 1 eller 82). Samtidig skal han forvise seg om at lokomotivføreren bremser. Hvis det ikke straks blir bremset, skal utkiksmannen om mulig bremse (ved hjelp av f. eks. konduktørbremsekran, slangekoplingskran eller skrubremse) for å stoppe toget foran signalet. Oppdages uforutsett stoppsignal på linjen, skal utkiksmannen om mulig straks bremse.
- d. Når signal for kjøretillatelse vises, skal utkiksmannen underrette lokomotivføreren om dette ved å gi signal 11 a eller 11 b «Bakk» eller signal 80 «Bemerk». Signal 11 a eller 11 b «Bakk» kan om nødvendig gjentas av en annen av togbetjeningen.

1.11. Også utkiksmannen skal ha ruten og kontrollere at kryssinger og forbikjøringer skjer i samsvar med denne eller annen ordre, og at toget kjører inn på de spor som er bestemt. Togfører skal påse at utkiksmannen underrettes om forandring av kryssing, forbikjøring, sporendring m. v.

1.12. Til å holde utkik fra forreste vogn i kipp tog, arbeidstog o. l. kan nyttes tjenestemann som er godkjent til å utføre sikkerhetstjeneste i tog, på stasjon eller linjen.

1.13. Når skinnetraktor skyver revisjonsvogn, kan toget kjøre med største kjørehastighet 60 km pr. time under forutsetning av at

- revisjonsvognens signalmidler, lyskaster, ringeapparat med forbindelse til traktorfører, signalflytte, håndbremse og konduktørbremsekran er i fullgod stand,

180—200

- en tjenestemann som er godkjent som fører av skinnetraktor tar plass som utkiksmann foran på revisjonsvognen og holder skarp utkik framover under kjøringen,
- utkiksmannen prøver konduktørbremsekranen før toget kjører fra utgangstasjonen hvis revisjonsvognen ikke har trykkmåler,
- traktorføreren og utkiksmannen under kjøringen følger bestemmelsene i pkt. 1.5–1.11 i den utstrekning disse kan komme til anvendelse.

181. Flere lokomotiver i ett tog.

1.1. Ekstra forspannlokomotiv skal, for å spare tid og skifting, som regel koples til forrest hvis dette ikke hindres av f. eks. stor frontplog.

182—200. (Reservennummer.)

249. Blokksignal.**Blokksignal i ustand.**

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

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

Den som ringer skal oppgi

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

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

«Klart for tog til innkjørhovedsignal ved (egen stasjons navn) forbi hovedsignal(ene) ved (blokkposter/ikke betjente stasjoner). Forsiktig kjøring».

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

1.2. Hvis det etter gjentatte forsøk ikke fås svar i telefonen, kan toget etter togførerens ordre forbi blokksignal etter 20 minutter.

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

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

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

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

merksomhet fra togbetjeningens side, særlig over uoversiktlige strekninger og foran sporveksler, for i tilfelle å kunne stoppe hurtigst mulig. Hvis hovedsignal på ikke betjent stasjon ikke viser «Kjør», skal togbetjeningen undersøke togveien. Er togveien klar, kan toget fortsette.

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

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

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

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

250. (Reservennummer.)

299. Orienteringstolper.

2.1. Kontaktledningens seksjonering ved stasjoner og ved blokkposter er som regel anordnet slik at seksjoneringens midtre utliggermast eller seksjonsisolator er satt opp umiddelbart ved innkjørhovedsignal, henholdsvis blokksignal. Tog, som stopper foran innkjørhovedsignal eller blokksignal som ikke viser «Kjør», og skift under uttrekk, og som kjøres med elektrisk lokomotiv (motorvogn), må stoppe foran orienteringstolpen(e), for at strømvaktakeren ikke skal komme inn i det området av seksjoneringen hvor de elektrisk adskilte deler av kontaktledningen vil bli forbundet med hverandre.

2.2. Utstyr for blokktelefon kan, hvis det anses hensiktsmessig, settes opp på orienteringstolpe for markering av seksjonering ved innkjørhovedsignal og blokksignal (men aldri mellom orienteringstolpen og signalet).

300—309. (Reservennummer.)

Togsignaler.

310. Signaler gitt med lokomotivfløyten.

1.1. Når 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.

311—400. (Reservennummer.)

Fellesbestemmelser.

Sikkerhetstjeneste og toggang.

401. Sikkerhetsforanstaltninger ved arbeid under og mellom vogner.

1.1. Ved arbeid under eller mellom vogner skal

- a) vognen(e) være bremsset eller faststengt på annen betryggende måte,
- b) sporveksel(er) for spor hvor arbeidet foregår, ligge i stilling for kjøring i nabospor. Hvis vedkommende sporveksel(er) ikke er sentralstilt eller kontrollåst, skal de(n) låses (med klave og hengelås), og nøkkelen(e) oppbevares av vedkommende arbeider (arbeidsformann hvor det er flere arbeidere) mens arbeidet pågår,
eller
stoppsignal(er) settes opp i en avstand av minst 30 m til høyre for materiell som kan komme. Avstanden kan unntaksvis minskes til 10 m når det legges bremsesko på sporet ved stoppsignalet. (Hvis det skal kjøres på nabospor, må stoppsignal ikke komme innenfor middel for nabospor.),
- c) vedkommende skifteleder varsles før arbeidet tar til og når det er ferdig. Når arbeidet skal utføres på vogn(er) med tilkoplede lokomotiv (motorvogn) eller når lokomotiv (motorvogn) står innenfor det avsperrede område, varsles også lokomotivføreren. Vedkommende skifteleder varsler andre (stillverksbetjening m. v.) når dette anses påkrevet,
- d) ytterligere sikkerhetsforanstaltninger, som i det enkelte tilfelle anses påkrevet (f. eks. vakt ved signaler), settes i verk.

1.2. Når arbeidet

- a) foregår på spor i fast avgrensede driftsbanegårder, gjelder bare bestemmelsene i pkt. 1.1 a og b,
- b) foregår i verksteder og lokomotivstaller, gjelder bare bestemmelsen i pkt. 1.1 a,
- c) vil bli av kort varighet, f. eks. til- og frakopling, bremseprøver o. l., gjelder bestemmelsene i pkt. 1.1 c, og bare i den utstrekning det anses påkrevet. For slike arbeider i tog varsles alltid lokomotivføreren.

1.3. Den som utfører vedkommende arbeid, skal selv forvise seg om at sikkerhetsforanstaltningene er satt i verk før arbeidet tar til.

402. Sikring av personalet på linjen.

1.1. Personale som arbeider i spor på linjen, skal, når tog kommer, og etter at de har gått ut av sporet, om mulig vise at de er oppmerksom på toget, f. eks. ved å innta frontstilling mot dette.

På dobbeltsporet bane, eller på paralleltgående baner, må personalet, når tog kommer på det ene sporet, være særlig oppmerksom på om det også kommer tog på det andre sporet. Hvis oversikten ikke er helt betryggende, bør personalet gå ut av begge spor når tog kommer.

403. (Reservennummer.)

404. Trapper for på- og avstigning utenfor plattform.

1.1. Ved stasjoner hvor det forekommer at personvogner, f. eks. i lange tog, blir stående utenfor plattform, må stasjonsmesteren sørge for at det på annen måte skaffes tilfredsstillende adkomst til vognene. Hvor det anses nødvendig, må det anskaffes spesielle trapper til dette bruk. Det må påses at trappene blir stående støtt når de stilles opp.

405—411. (Reservennummer.)

Tjenesteforhold og ordensregler.

412. Ajourføring av bøker m. m.

1.1. Trykk, sirkulærer m. m. som leveres til tjenestebruk skal til enhver tid holdes à jour etter de tillegg, rettelsesblader og sirkulærer som sendes ut. Kilde for rettelsen noteres.

Hvis det trengs flere tillegg og sirkulærer enn tildelt (f. eks. til innklebing), kan det nødvendige antall fås tilsendt ved henvendelse til distriktets ekspedisjonskontor.

413. «Rutebok for Norge».

1.1. «Rutebok for Norge», som inneholder ruter og takster for jernbaner, båter, biler og fly m. m., utgis på Centraltrykkeriets forlag, Oslo, under medvirkning av Samferdselsdepartementet.

Ruteboka består av en ruteavdeling som vanligvis sendes ut 10 ganger i året, og en takstavdeling som sendes ut 2 ganger i året. 2 ganger i året følger det med et kommunikasjonskart.

Henvendelser angående redaksjon av jernbanens ruter, og abonnement og utekspedisjon av ruteboka til jernbanens vedkommende, rettes til Hovedadministrasjonen. Henvendelser angående redaksjon for øvrig (båt- og bilruter m. m.) rettes til Rutebok for Norge, Håkon den VII gt. 9, Oslo 1.

1.2. Distriktsjefen bestemmer i hvilken utstrekning ruteboka skal anskaffes til distriktets kontor-, stasjons- og konduktørpersonale. For Hovedadministrasjonens kontorer bestemmer vedkommende avdelingsdirektør i hvilket antall ruteboka skal deles ut.

Til utenlandske jernbaneforvaltninger og reisebyråer sendes ruteboka etter Hovedadministrasjonens bestemmelse.

Ved stasjoner hvor det er avisiosk, selges ruteboka bare gjennom denne.

414. (Reservenummer.)

415. Telefonering over jernbanens linjer.

1.1. På grunn av den sterke belastning på jernbanens sambandslinjer er det nødvendig å begrense bruken av linjene til det strengt nødvendige. Bestemmelsene i pkt. 1.2–1.6 og i trykk 850.1, Instruksjoner for telegramtjenesten, art. 47, må følges nøye.

1.2. Det bør søkes unngått at samtaler over langlinjer og stasjonslinjer varer lenger enn 3 minutter. Mindre viktige samtaler skal avsluttes senest 3 minutter etter at det er varslet at telegram eller samtale venter.

1.3. Det er ikke tillatt å bruke jernbanetelefonen til private samtaler, og det er ikke tillatt å lytte på linjene i større utstrekning enn tjenesten krever. Lytting nedsetter alltid taletydigheten og kan av den grunn forstyrre eller forsinke samtalen. Under driftsforstyrrelser og ellers i den tid det er stor belastning på linjene kan det oppstå store ulemper hvis bestemmelsene ikke overholdes.

1.4. Når telefonen skal brukes, skal det alltid spørres om linjen er ledig før det ringes. Høres ingen samtale, skal en likevel spørre om linjen er ledig og gi dem som i tilfelle venter, anledning til å svare. Er linjen opptatt, legges straks mikrotelefonen tilbake på plass dersom samtalen ikke må brytes for å sende telegram eller melding som er fortrinnsberettiget.

Ved fjernsamtale til abonnent som er opptatt i lokalsamtale, skal betjeningen ved sentralbord varsle om fjernsamtalet og deretter bryte lokalsamtalen. Riks-telefonforbindelse brytes likevel ikke.

Hvis noen bryter samtale uten å ha rett til det, eller uten å oppgi telegramsignal, bør tilfellet innberettes til distriktsjefen.

1.5. Når det blir ringt til en stasjon, skal det svares med stasjonens navn og ikke bare med «ja», «hallo» e. l. Når det blir ringt fra Televerkets nett eller fra privat linje, skal det svares «jernbanen». Bli det ringt fra lokal jernbanetelefon til sentralbord, skal det svares «sentralen».

Betjeningen ved sentralbord skal melde fra når forbindelse med abonnent er oppnådd, og, så vidt mulig, fra tid til annen kontrollere at forbindelsen er i orden ved å høre etter om samtalen pågår tilfredsstillende. Når det høres eller ses at det blir ringt av, skal vedkommende straks kople seg inn i forbindelsen og spørre om samtalen er ferdig og i tilfelle bryte forbindelsen.

1.6. Når en samtale er avsluttet, gis et kort, kraftig avringningsignal. Ved automattelefoner skjer avringning idet mikrotelefonen legges tilbake på plass.

På stasjonene skal stasjonsmesteren påse at jernbanens sambandslinjer ikke blir misbrukt.

416. Hittegoods.

(Se trykk 801, Befordringsvedtekter, § 81.)

1.1. Når et tog er kommet til endestasjonen, skal konduktøren under visitasjon av toget ta vare på gjenglemte gjenstander, og levere disse på stasjonens ekspedisjonskontor. Kvittering for gjenstandene inntas f. eks. i en notisbok. Også gjenglemte gjenstander som finnes ellers på jernbanens område, skal leveres på stasjonens ekspedisjonskontor.

1.2. De innleverte gjenstander skal føres inn i en noteringsbok med rubrikker for:

Gjenstand. Funnet (sted, datum). Funnet av (navn). Innhold. Hittegoods nr.

Gjenstandene påsettes merkelapp, blankett 001.521.35 som påføres de samme opplysninger som i noteringsboka.

Hvis eieren ikke kan finnes, skal gjenglemte gjenstander etter 2 måneder sendes fraktfritt til opplagstasjonene som ekspressgods. En fortegnelse med nødvendige opplysninger legges ved fraktbrevet.

Lett bederlige varer som etter Befordringsvedtektene § 67 kan selges straks, skal ikke sendes til opplagstasjonen, heller ikke gods av liten verdi (f. eks. emballasje, tomme flasker o. l.).

1.3. Gjenglemte gjenstander i lokaltog som går ut fra Oslo Ø, Oslo V, Bergen og Trondheim, skal konduktøren levere på ekspedisjonskontoret på togets endestasjon.

Hvis eieren ikke melder seg etter et par dager, skal gjenstanden, uten utgift for eieren, sendes til vedkommende opplagstasjon.

1.4. Hvis gjenstander som finnes antas å være ekspederte sendinger, skal stasjonen sende melding på blankett 001.526.30, melding om overtallig gods, til

kontoret for reklamasjoner og erstatninger (Sgar) Had, Oslo. (Melding skal ikke sendes for personlige effekter som hatter, hansker, paraplyer, stokker m. v.)

1.5. For gjenglemte gjenstander som hentes etter at de er innført i noteringsboka, oppkreves en oppbevaringsavgift på kr. 0,50 pr. døgn pr. kolli uansett størrelse og vekt, minst kr. 2,00 og høyst kr. 5,00.

For oppbevaringsavgiften påklebes gjenstandene frankeringsmerker, som makuleres i eierens påsyn.

1.6. For gjenglemte gjenstander som sendes for henting ved andre stasjoner, påklebes frankeringsmerker for oppbevaringsavgiften på fraktbrevets del I og frankeringsmerkene makuleres. Beløpet for frankeringsmerkene trekkes som ekspedisjonsetterkrav på bestemmelsesstasjonen. Det skal som regel regnes frakt for slike sendinger.

Der det er særskilt hittegodsekspedisjon, tildeles denne en passende beholdning av frankeringsmerker av stasjonsmesteren (godsekspedisjonen), som fører de utleverte frankeringsmerker (stambeholdning) som vekslepenger. Etter hvert som frankeringsmerkene blir brukt, kjøper hittegodsekspedisjonen nye merker.

1.7. Distriktsjefen bestemmer hvilke stasjoner som skal være opplagstasjoner for gjenglemte gjenstander.

For tiden er opplagstasjonene i

Oslo	distrikt	Oslo Ø,
Drammen	»	Oslo V,
Hamar	»	Hamar,
Trondheim	»	Trondheim,
Stavanger	»	Stavanger,
Bergen	»	Bergen,
Kristiansand	»	Kristiansand,
Narvik	»	Narvik.

1.8. Forespørsler om gjenglemte gjenstander må besvares omgående, og stasjonene skal alltid hjelpe de reisende på beste måte, for at disse om mulig kan få igjen eiendelene sine.

Slike forespørsler skal behandles som tjenestesamtaler (telegram), dersom vedkommende tjenestemann finner det riktig av konduitemessige grunner (se trykk 850.2, Statsbanenes Tjenestetelegrammer, art. 1.6 d).

417. Adgang til NSB's områder. Adgangskort.

1.1. Jernbanens områder skal holdes under kontroll, alt etter forholdene på stedet, slik at uvedkommende kan holdes borte.

Om nødvendig må det iverksettes vaktordning.

1.2. Uten spesiell tillatelse er det ikke tillatt for uvedkommende å oppholde seg på områder (linjen, driftsbanegårder, side- og havnespor, elektriske anlegg, verkstedsområder m. v.) som ikke er bestemt for publikum.

Uvedkommende er alle andre enn jernbanetjenestemenn som i tjenestens medfør må oppholde seg på de områdene som er nevnt, unntatt

- linjepersonalet som ferdes på egen strekning utenfor tjenesten,
- militære vaktposter i uniform, når vaktområdet er gjort kjent for personalet på vedkommende tjenestested,
- militæravdeling i sluttet tropp når den, f. eks. under øvelse, må bruke eller gå over jernbanens område, og det meldes fra til distriktsjefen eller stasjonsmesteren om dette.

1.3. Tillatelse gis på blankett 001.598.10, «Adgangskort» (se bilag nr. 16). Den som får tillatelsen, skal på forsiden av kortet undertegne erklæringen om at han godtar vilkårene om opphold på NSB's område som er trykt på baksiden av kortet.

1.4. Adgangskort skal utstedes av vedkommende jernbanedirektør, distriktsjef, verkstedbestyrer eller overingeniør ved anlegg. Blir en annen tjenestemann gitt bemyndigelse til å utstede adgangskort, skal kortet stemples med den overordnede navnetrekk i faksimile og paraferes av den som utsteder kortet, unntatt for adgangskort til omformer- og transformatorstasjoner, som alltid skal ha personlig underskrift av Elektrodirektøren eller vedkommende distriktsjef, eller deres faste stedfortredere.

Blankett 001.598.10, «Adgangskort», og tilhørende stempler, skal oppbevares nedlåst og utilgjengelig for andre enn de(n) som har fullmakt til å utstede adgangskort.

Adgang til omformer- og transformatorstasjoner («lukkede anlegg») må bare gis under streng iaktakelse av bestemmelsene i Kronprinsregentens resolusjon av 5. juni 1970.

Søknader/anmodninger fra utenlandske statsborgere om adgang til jernbanens områder skal alltid forelegges Hovedadministrasjonen.

1.5. Adgangskort gis gyldighet for det tidsrom som er nødvendig, men ikke utover kalenderåret.

Adgangskort kan inndras når som helst, og skal inndras/tilbakeleveres når gyldighetstiden er utløpt. Dette må spesielt påses når det gjelder adgangskort som er utstedt til andre enn jernbanetjenestemenn. Adgangskort til omformer- og transformatorstasjoner skal påses tilbakelevert umiddelbart etter bruken, og senest ved gyldighetstidens utløp.

Adgangskort utstedes som regel bare til myndig person (over 20 år).

1.6. Umyndig person (under 20 år) kan gis tillatelse til å bruke jernbanelinjen som gangvei sammen med en myndig person. I så fall skal den umyndiges navn være ført på kortet i rubrikken for ledsager.

Distriktsjefen kan utstede adgangskort for bruk av linjen som gangvei til linjepersonalets hjemmевærende barn under 20 år uten at de er i følge med myndig person.

1.7. Adgangskort for bruk av jernbanelinjen som gangvei utstedes som regel bare til jernbanetjenestemenn, til andre bare når det er av avgjørende betydning for vedkommende, og det anses å være uten betenkelighet for jernbanens sikkerhet og uten ulemper av noe slag. Slike adgangskort gjøres som regel gjeldende bare mellom

- to nærmere angitte punkter på linjen mellom to stasjoner,
- et nærmere angitt punkt på linjen mellom to stasjoner og den ene av stasjonene.

1.8. Prester, leger, jordmødre, politifunksjonærer og lensmenn kan på henvendelse til distriktsjefen få utstedt adgangskort for bruk av linjen som gangvei for hele den delen av banen som ligger innenfor vedkommendes tjenestedistrikt. Slike adgangskort kan gis gyldighet for inntil ett kalenderår om gangen.

1.9. Private firmaer som utfører arbeid for NSB, kan få utstedt adgangskort for arbeidslag. Kortet skal utstedes for en navngitt ansvarshavende, og i rubrikken for ledsagere føres det antall arbeidere som laget har utenom lederen. Den ansvarshavende og en person som binder firmaet ved sin underskrift, må undertegne adgangskortet, som også påføres firmaets stempel.

1.10. Televerkets inspiserende tjenestemenn og linjereparatører (i tilfelle med arbeidslag) kan på henvendelse til distriktsjefen få utstedt adgangskort gjeldende over de banestrekningene hvor Televerkets linjer ligger på jernbanens grunn. Adgangskortene gis gyldighet bare i det tidsrommet som anses nødvendig.

1.11. Hovedadministrasjonen kan, etter søknad fra Teledirektoratet hvert år, utstede adgangskort gjeldende over alle NSB's jernbanelinjer (drifts- og anleggslinjer) for tjenestemenn i Teledirektoratet med ledsagere under inspeksjon.

1.12. Etter søknad kan Hovedadministrasjonen utstede adgangskort over visse strekninger for navngitte personer i Norges geografiske oppmåling, Norges geologiske undersøkelser, Norges vassdrags- og elektrisitetsvesen og andre offentlige institusjoner.

1.13. Linjepersonalet kan i særskilte tilfelle gis tillatelse til å ta med medlemmer av sin husstand på tralle når dette anses forsvarlig og uten risiko for jernbanen. Tillatelsen gis bare for begrenset tid og strekning.

1.14. Alt jernbanepersonale, hver på sitt tjenestested, pålegges å føre tilsyn med og dra omsorg for at uvedkommende, som treffes på forbudt område uten adgangskort, fjerner seg. Om nødvendig tilkalles politi.

418. (Reservennummer.)

419. Fotografering på jernbanens område.

1.1. Det er etter lov om forsvarshemmeligheter straffbart å oppta, mangfoldiggjøre eller offentliggjøre kart, krokier, skisser, fotografier eller beskrivelser som kan antas å være til nytte for rikets fiender i krigstilfelle, medmindre det er grunn til å gå ut fra at handlingen er foretatt i berettiget øyemed.

Etter denne lov vil det kunne være straffbart å fotografere, tegne, skissere eller oppta beskrivelse av de av jernbanens områder som publikum ikke har adgang til, f. eks. bruer, tunneler, sporarrangementer m. m.

Når en offentlig tjenestemann i tjeneste støter på en person, under forhold som kan gi grunn til mistanke om at han forser seg mot denne lov, kan tjenestemannen fordre oppgitt vedkommendes navn, nasjonalitet, stilling, næring og bopel.

Hvis vedkommende nekter å gi svar eller oppgir uriktig navn m. m. kan han straffes.

Tjenestemennene har rett til å la de personer arrestere som med skjellig grunn mistenkes for forsettlig overtredelse av forannevnte bestemmelser, når de treffes eller forfølges på fersk gjerning eller det vil være fare ved utsettelse. Fotografier, skisser eller beskrivelser som er tatt av bruer, tunneler, sporarrangementer m. m., bør beslaglegges og overleveres til nærmeste politimyndighet sammen med den pågrepne.

1.2. Tillatelse til fotografering på de områder som publikum ikke har adgang til, kan bare gis sammen med adgangskort og skal være angitt på dette (se art. 417).

420—421. (Reservenummer.)

Bestemmelser om rullende materiells utstyr og behandling m. v.

Alminnelige bestemmelser.

422. Obligatoriske angivelser på vogner.

1.1. På alle vogner skal være angitt

- vognnummer og eiendomsmerke NSB,
- litrabetegnelser som angir vogntypen,
- dato for siste vogntekniske revisjon (se art. 442 og trykk 420.1),
- på vogner med trykkluftbremse: bremsetype (forkortet) og dato for fullstendig revisjon og mellomrevisjon av trykkluftbremsen (se art. 442),
- på personvogner: vognklasse, men bare på sittevogner 1. klasse, og på sittevogner som har avdeling for 1. klasse, eller for både 1. og 2. klasse. Slike vogner merkes med «1. kl.» henholdsvis «2. kl.» på den enden hvor tilsvarende klasse føres (se art. 442 pkt. 2.1),
- på godsvogner: den tillatte største belastning i tonn (se trykk 420.1),
- vognens vekt medregnet aksler og hjul i kilo (på godsvogner utføres denne påskrift som vist i trykk 420.1),
- avstanden i meter mellom vognens ytterste aksler, i tilfelle avstanden mellom boggisentrene, og avstanden mellom de ytterste aksler i samme boggi (se art. 442),
- på personvogner: den største hastighet vognen tillates kjørt med (se art. 442),
- på hver vognaksel «NSB» og akselens nummer (merket ved innstempling).

423. (Reservennummer.)

Benevning og framføring av spesialmateriell.**424. Fortegnelse.**

1.1. For å oppnå ensartede betegnelser og ensartet driftsmåte for en del spesialmateriell som framføres på skinnegang viser etterfølgende oversikt hvordan de enkelte driftsmidler skal betegnes og framføres:

1	2	3	4
Teknisk betegnelse	Betegnelse som driftsmiddel	Framføringsmåte	Merknad
Roterende snøplog (roter) med egen framdrift	Snøplog	Som tog eller i tog	Se trykk 401 § 311 og trykk 402 § 30 A.
Roterende snøplog (roter) uten egen framdrift	»	I tog (med lokomotiv)	Se trykk 402 § 30 A.
Skrape (Xs)	»	»	»
Sporrensere (Xs)	»	»	Se trykk 402 § 30 B.
Isharv	»	»	»
Vingeplog	»	»	Se trykk 402 § 30 B.
Sporvekselrensere	»	»	»
Monteringsmotorvogn	Motorvogn	Som tog eller i tog	Se trykk 401 §§ 18 og 311.
Revisjonsmotorvogn	»	»	»
Renskebukk, motordreven for tunnel (Xam)	Skinnetraktor	»	Se trykk 401 § 319. og trykk 422 art. 30.
Revisjonstraktor	»	»	Se trykk 401 §§ 21 og 319 og trykk 422 art. 30 og 43.
Skiftetraktor	»	»	»
Lastetraktor (Xd)	»	Som tog	Se art. 426, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 30.
Ballastfordelermaskin (Xblm)	»	»	Se art. 427, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 30.

Rettelsesblad nr. 5.

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

1	2	3	4
Teknisk betegnelse	Betegnelse som driftsmiddel	Framføringsmåte	Merknad
Ballastrense-maskin (Xrsm)	Skinnetraktor	Som tog eller i tog	Se art. 428, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 30.
Ballastvibrator-maskin (Xbvm)	»	Som tog	Se art. 429, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 30.
Sporbaksemaskin (Xbam)	»	»	Se art. 431, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 30.
Sporkontrollvogn (Xktm)	»	»	Se art. 432, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 30.
Svillebyttmaskin (Xsbm)	»	»	Se art. 434, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 30.
Svillepakkemaskin (Xpkm)	»	»	Se art. 435, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 30.
Svilleregulerings-maskin (Xsrm)	»	»	Se art. 436, trykk 401 § 319 og trykk 422 art. 30.
Inspeksjonsmotorvogn	Inspeksjons-tralle	»	Se trykk 401 § 311 og trykk 745
Inspeksjonstralle ¹⁾	»	Som tung, henholdsvis lett motortralle	Se trykk 401 §§ 20, 82, 319 og 325 og trykk 370.6
Sveisetralle	Motortralle eller arbeidstralle	Som tung motortralle eller arbeidstralle	
Sykeltralle	Persontralle	Som persontralle	Se trykk 401 §§ 20, 82, og 325 og trykk 370.6
Sparktralle	»	»	
Tårntralle	Arbeidstralle	Som arbeidstralle	
Renskebukk, ikke motordreven	»	»	

¹⁾ Herunder «banemestertralle» og «revisjonsmotortralle».