

TRM

TRAFIKKREGLER FOR

MUSEUMSBANER

1. Innledende bestemmelser

Innhold

1.1. Generelt.

§ 1.1.1. Virkeområde.

§ 1.1.2 Ettogsdrift og flertogsdrift

1.2. Generelle bestemmelser og begreper.

§ 1.2.1. Hva det forstås med sikkerhetstjeneste.

§ 1.2.2. Banens inndeling.

§ 1.2.3. Hva det forstås med linjen.

§ 1.2.4. Hva det forstås med stasjon.

§ 1.2.5. Hva det forstås med stoppested.

§ 1.2.6. Hva det forstås med holdeplass.

§ 1.2.7. Hva det forstås med lasteplass.

§ 1.2.8. Hva det forstås med hovedspor og sidespor på linjen.

§ 1.2.9. Hva det forstås med stasjonsgrense, innkjørsignalsted og stasjonsområde.

§ 1.2.10. Hva det forstås med blokkstrekning.

§ 1.2.11. Hva det forstås med sporveksel, sentralstilt, håndstilt, avledende og sikret sporveksel.

§ 1.2.12. Hva det forstås med sporsperre. Sporsperrers nummerering og normalstilling.

§ 1.2.13. Hva det forstås med rullende materiell.

§ 1.2.14. Hva det forstås med kjøretøy.

§ 1.2.15. Hva det forstås med lokomotiv.

§ 1.2.16. Hva det forstås med personvogn og godsvogn.

§ 1.2.17. Hva det forstås med tung motortralle.

§ 1.2.18. Hva det forstås med skinnetraktor.

§ 1.2.19. Hva det forstås med driftsbestyrer, togleder, togekspeditør, togfører, lokomotivfører og togbetjening.

§ 1.2.20. Hva det forstås med tog.

§ 1.2.21. Hva det forstås med reisende.

§ 1.2.22. Hva det forstås med togvei og togspor.

§ 1.2.23. Hva det forstås med skifting og skift.

§ 1.2.24. Hva det forstås med bestemmende og største tillatte kjørehastighet.

§ 1.2.25. Hva det forstås med middelmerke.

§ 1.2.26. Hva det forstås med kilometermerker.

- § 1.2.27. Master og andre faste gjenstander i nærheten av spor.
- § 1.2.28. Personale i sikkerhetstjenesten.
- § 1.2.29. Ordre som avviker fra sikkerhetsbestemmelsene.
- § 1.2.30. Sikkerhetsforføyninger og bevoktning m.v. av signaler.
- § 1.2.31. Planoverganger.
- § 1.2.32. Planovergang med grind- eller bomvakt.
- § 1.2.33. Linjebrudd eller annen fare for togs sikkerhet.
- § 1.2.34. Mottatt melding om at linjen ikke er klar.

2. Ruter og kommunikasjon

2.1. Ruter for ettogsdrift.

- § 2.1.1. Kunngjøring av ruter.
- § 2.1.2. Rutebok.
- § 2.1.3. Dagsruteplan.
- § 2.1.4. Hva en rute for ettogsdrift skal inneholde.
- § 2.1.5. Hva det forstås med tjenesteliste.
- § 2.1.6. Hva det forstås med passering (gjennomkjøring) av stasjon.

2.2. Ruter for flertogsdrift.

- § 2.2.1. Hva en rute for flertogsdrift skal inneholde.
- § 2.2.2. Hva det forstås med kryssing og forbikjøring. Angivelse av kryssing i ruter.

2.3. Kommunikasjon.

- § 2.3.1. Mobiltelefon.
- § 2.3.2. Lagring av togleders telefonsamtaler.

1.1. Generelt.

§ 1.1.1. Virkeområde.

TRM Trafikkregler for museumsbaner gjelder på den enkelte museumsbane etter vedkommende museumsbanes beslutning.

§ 1.1.2. Ettogsdrift og flertogsdrift

1. Trafikkreglene er delt inn i ettogsdrift og flertogsdrift.
2. Med ettogsdrift menes at det bare kjøres ett tog på banen (uansett om persontog, godstog eller arbeidstog) så lenge reglene for ettogsdrift brukes. Ekstra forspansslok eller hjelpelok kan bare brukes hvis det er tilkoblet toget på hele strekningen. Arbeid på sporet/ sporbrudd kan foregå men uten bruk av eget trekkraftkjøretøy.
3. Driftsbestyreren bestemmer hvilke dager eller hvilke deler av dager ettogsdrift og flertogsdrift skal anvendes. Togleder kan ved behov bestemme kortsiktige endringer mellom ettogsdrift og flertogsdrift.

4. Reglene for flertogsdrift forutsetter at personalet kan reglene for ettogsdrift.

1.2. Generelle bestemmelser og begreper.

§ 1.2.1.

Hva det forstås med sikkerhetstjeneste.

Sikkerhetstjenesten er den delen av tjeneste som består i å sikre jernbanedriften mot de spesielle farer som kan oppstå ved jernbanedrift, som:

- sikring av tog, skift og framføring av tralle på linjen.
- sikring av personer i tog, på stasjoner og langs linjen.
- sikring av ferdsel over planoverganger.
- sikring av arbeid i og ved spor.

§ 1.2.2.

Banens inndeling.

En bane inndeles i linjen og stasjonene.

§ 1.2.3.

Hva det forstås med linjen.

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

§ 1.2.4.

Hva det forstås med stasjon.

1. **Stasjon** er sted på banestrekningen hvor det ekspederes togmeldinger.
2. En stasjon er betjent i sikkerhetsmessig betydning når stasjonen skal ekspedere togmeldinger for vedkommende tog.
3. På betjent stasjon tjenestegjør togekspeditor.
4. En stasjon er ikke betjent i sikkerhetsmessig betydning når stasjonen ikke skal ekspedere togmeldinger for vedkommende tog.

§ 1.2.5.

Hva det forstås med stoppested.

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

§ 1.2.6.

Hva det forstås med holdeplass.

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

§ 1.2.7.

Hva det forstås med lasteplass.

Lasteplass er sted ved linjen med eller uten sidespor hvor det ekspederes gods i hele vognlaster, men hvor det ikke sendes og mottas togmeldinger.

§ 1.2.8.

Hva det forstås med hovedspor og sidespor på linjen.

1. **Hovedspor** er spor på linjen som forbinder to stasjoner med hverandre og som er beregnet for kjøring av tog.
2. Alle andre spor på linjen er **sidespor**.

§ 1.2.9.

Hva det forstås med stasjonsgrense, innkjørsignalsted og stasjonsområde.

1. **Stasjonsgrensen** er innkjørsignalstedene.
2. **Innkjørsignalstedene** er de bestemte steder der det vises innkjørsignal for tog.
3. Alle spor som grener ut fra spor innenfor stasjonsgrensen, og anlegg som hører til stasjonen og som står i forbindelse med disse sporene, regnes til **stasjonsområdet**.

§ 1.2.10.

Hva det forstås med blokkstrekning.

1. **Vanlig Blokkstrekning** er en strekning mellom 2 nabostasjoner.
2. **Forlenget blokkstrekning** omfatter 2 eller flere vanlige blokkstrekninger.

§ 1.2.11.

Hva det forstås med sporveksel, sentralstilt, håndstilt, avledende og sikret sporveksel.

1. **Sporveksel** er en innretning i sporet som gjør det mulig å kjøre rullende materiell fra ett spor over i et annet.
2. **Sentralstilt** sporveksel legges om fra stillerapparat.
3. **Håndstilt** sporveksel legges om for hånd.
4. **Avledende** sporveksel hindrer rullende materiell å komme i bevegelse inn på bestemt spor.
5. En sporveksel er sikret når den er
 - kontrollåst,
 - låst eller
 - betjent
6. **Kontrollåst** sporveksel er sporveksel mel kontrollås, som hindrer omlegging av sporvekselen. Sporvekselen anses som kontrollåst bare når kontrollåsnøkkelen er tatt ut av låsen.
7. **Kontrollås** for sporveksel er lås som er laget slik at sporvekselen må ligge i bestemt stilling for at låsen skal kunne låses og kontrollåsnøkkelen tas ut.
8. **Låst** sporveksel er sporveksel med tilskrudd og låst klave som hindrer omlegging av sporvekselen. Sporvekselen anses som låst bare når nøkkelen er tatt ut av låsen og oppbevart på betryggende måte.
9. **Betjent** sporveksel er sporveksel med pal- eller hakestengsel, eller tilskrudd klave som hindrer omlegging av sporvekselen, og sporskifter eller togekspeditør holder oppsyn med sporvekselen fra umiddelbar nærhet.
10. Sporveksler på stasjoner og stoppesteder skal **nummereres** med arabiske tall. Hvis det anses hensiktsmessig nummereres også sporveksler på holdeplasser, lasteplasser og andre sporområder utenom stasjon.
11. For alle sporveksler som inngår i togspor skal det fastsettes en **normalstilling**. Sporveksler normalstilling skal fremgå av de skjematiske planer som skal utarbeides som vedlegg til stasjonens togoppgave. Normalstillingen skal betegnes med +, den andre stilling med ÷.
 - a. For kontrollåste sporveksler gjelder følgende:
 - når sporvekselen kan kontrollåses i bare en stilling, er denne sporvekselens normalstilling.
 - når sporvekselen kan kontrollåses i begge stillinger skal den ene stilling velges som normalstilling og betegnes med +. Nøkkelen for denne stilling skal merkes med +, den andre nøkkel med ÷.
 - b. For sporveksler som ikke er kontrollåst gjelder følgende:
 - når sporvekselen forgrener 2 togspor skal stillingen for kjøring i det rette sporet (uten avvikelse i sporvekselen) eller i det spor som har den største kurveradius (det spor hvor kurven er slakest) være normalstilling.
 - når sporvekselen forgrener togspor og annet spor, skal stillingen for kjøring i normalsporet være normalstilling.
 - c. Dersom det anses hensiktsmessig, kan driftsbestyreren fravike reglene i pkt b; og kan også fastsette normalstilling for andre sporveksler. Driftsbestyreren skal i tilfelle fastsette sporvekslenes normalstilling slik at passering kan foregå i det spor som egner seg best når stasjonen er sikret for gjennomkjøring (hovedtogsporet).
 - d. For tydelig å kunne se hvilken stilling håndstilte sporveksler ligger i, skal sporvekselloddet være malt slik at øvre halvdel av loddet er hvit og nedre halvdel er sort når sporvekselen ligger i normalstilling.

§ 1.2.12.

Hva det forstås med sporsperre. Sporsperrers nummerering og normalstilling.

1. **Sporsperre** er en innretning som plasseres på skinnen som hindrer rullende materiell å komme i bevegelse i bestemt retning.
2. Sporsperre kan legges om for hånd (håndstilt), eller fra stillerapparat (sentralstilt). Håndstilt sporsperre kan ha lås som kan låses og nøkkelen tas ut bare når sporsperren ligger i bestemt stilling (kontrollås).
3. Sporsperrer skal ved sammenløpende spor plasseres minst 3 m innenfor middel (middelmerke).
4. Sporsperrer må ikke anbringes i togspor uten etter særlig bestemmelse.
5. På stasjoner, stoppesteder, og lignende med flere sporsperrer skal sporsperrene nummereres fortløpende med romertall i den rekkefølge de ligger. Nummeringen skal begynne i den ende av området der sporveksel nummer 1 ligger. Sporsperrer kan i skjematiske planer betegnes ved forkortelsen sp.
6. En sporsperres normalstilling er som regel den stilling sporsperren har når den ligger på skinnen. Denne stilling betegnes i alminnelighet med +.

§ 1.2.13.

Hva det forstås med rullende materiell.

Rullende materiell er lokomotiv, vogn, motorvogn, skinnetraktor, sporrenser, vingeplø, roterende snøplø og tung motortralle.

§ 1.2.14.

Hva det forstås med kjøretøy.

Kjøretøy er det samme som rullende materiell.

§ 1.2.15.

Hva det forstås med lokomotiv.

1. **Lokomotiv** er damplokomotiv, elektrisk lokomotiv eller diesellokomotiv.
2. **Motorvogn og styrevogn** betraktes som lokomotiv når lokomotivføreren kjører toget fra disse.
3. **Løslokomotiv** er lokomotiv (et enkelt, eller flere koblet sammen) som kjører uten vogner.
4. **Forspannlokomotiv** (og i tilfelle **ekstra** forspannlokomotiv) er virksomt lokomotiv forrest i toget.
5. **Hjelpelokomotiv** er et virksomt lokomotiv bakerst i tog med forspannlokomotiv.

§ 1.2.16.

Hva det forstås med personvogn og godsvogn.

1. **Personvogn** er vogn som er bestemt for persontransport, herunder restaurantvogn, sanitetsvogn, sykevogn, postvogn, konduktørvogn og tilpasset godsvogn.
2. **Godsvogn** er vogn som er bestemt for godstransport.

§ 1.2.17.

Hva det forstås med tung motortralle.

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

§ 1.2.18.

Hva det forstås med skinnetraktor.

Skinnetraktor er trekkaggregat som er enklere bygget enn lokomotiv, og som normalt brukes til skifting, kjøring av kipptog og vedlikeholdsarbeid m.v.

§ 1.2.19.

Hva det forstås med driftsbestyrer, togleder, nødtelefonvakt, togekspeditor, togfører, lokomotivfører og togbetjening

1. **Driftsbestyrer** er den som er ansvarlig for administrasjon av banedriften. Den enkelte bane kan bestemme at stillingen i stedet kan kalles «driftsleder».
2. **Togleder** er den som på driftsbestyrerens vegne i henhold til særlig instruks foretar de disposisjoner som er nødvendig eller hensiktsmessig for å avvikle trafikken, og for å opprettholde rutemessig toggang og sikker drift.
Togleder skal være til stede når det foregår trafikk med rullende materiell på linjen. Unntak fra "være til stede" kan gjøres under bestemte driftsforhold. Bestemmelser om dette skal tas inn i driftshåndboken.
3. Dersom en av togbetjeningen tjenestegjør som togleder, skal det være en **nødtelefonvakt** som skal motta eventuelle nødmeldinger og kontakte nødetatene.
4. **Togekspeditør** er den som er befalhavende på betjent stasjon.
Togekspeditøren har ansvaret for at trafikken avvikles etter bestemmelsene, og har befaling over tog på stasjonen.
5. **Togfører** er den som har ansvaret for framføringen av det enkelte toget i den utstrekning det etter bestemmelsene tilligger konduktørtjenesten.
Togføreren har befaling over toget utenfor betjente stasjoner.
6. **Lokomotivfører** er den som på lokomotiv har ansvaret for framføringen av toget i den utstrekningen det etter bestemmelsene tilligger lokomotivtjenesten.
7. Med **togbetjening** forstås i dette reglement et togs togfører og lokomotivfører (lokomotivførere hvis det er flere lokomotiver i toget).

§ 1.2.20.

Hva det forstås med tog.

1. **Tog** er rullende materiell som kjøres etter rute.

2. **Ordinære tog** er tog som er gitt nummer i gjeldende rutebok.
3. **Ekstratog** er tog som er gitt et nummer i dagsruteplanen men ikke i ruteboken.
4. **Godstog** er tog som kjøres for transport av gods. Reisende kan tas med, med mindre andre bestemmelser ikke tillater det.
5. **Persontog** er tog som kjøres for transport av reisende. Godsvogner kan tas med som bestemt i driftshåndboken.
6. **Kipptog** er tog som i alminnelighet skal kjøre tilbake til utgangsstasjonen. Reisende kan tas med.
7. **Arbeidstog** er tog som kjøres for å utføre anleggs- og vedlikeholdsarbeid m.v.

§ 1.2.21.

Hva det forstås med reisende.

Reisende er alle som reiser med tog, unntatt tjenestegjørende jernbane- og postpersonale, restaurantvognbetjening og personer som følger med for tilsyn med levende dyr, gods eller rullende materiell.

§ 1.2.22.

Hva det forstås med togvei og togspor.

1. **Togvei** er det eller de spor eller deler av ett eller flere spor innenfor en stasjons område som alene eller til sammen er bestemt for det enkelte togs kjøring på stasjonen.
2. **Togspor** er spor på stasjon som er beregnet for inn- og utkjøring av tog.
3. **Hovedtogspor** er det sporet som tog kjører når sporvekslene ligger i normalstilling.
4. **Avviketogspor** er alle andre togspor.
5. Spor på stasjon nummereres i bestemt rekkefølge og benevnes med sitt nummer.

§ 1.2.23.

Hva det forstås med skifting og skift.

1. **Skifting** er alle bevegelser med rullende materiell på stasjonen eller umiddelbart utenfor stasjon eller sidespor som gjøres i den hensikt å flytte materiellet innen stasjonens eller sidesporets område.
2. **Skift** er det rullende materiell som flyttes.

§ 1.2.24.

Hva det forstås med bestemmende og største tillatte kjørehastighet.

1. **Bestemmende kjørehastighet** er den kjørehastigheten som er lagt til grunn for togenes ruter, på grunnlag av togenes *vanlige* sammensetning (materiell, akselantall/lengde m.v.) og største tillatte kjørehastighet for vedkommende togs slag på strekningen. Bestemmende kjørehastighet skal være angitt i ruten i ruteboken, dersom ikke driftbestyreren bestemmer noe annet.

2. *Største tillatte kjørehastighet*

- *for tog:*
er bestemt av den sammensetningen toget har *for tilfellet* og den hastigheten som gjelder på strekningen.
- *for lokomotiv:*
er fastsatt for vedkommende lokomotiv, ut fra lokomotivets konstruksjon og tilstand.
- *for banestrekning:*
er fastsatt for vedkommende banestrekning og togsalg, ut fra sporets konstruksjon og tilstand.
- Største tillatte hastighet *må ikke overskrides*.

§ 1.2.25.

Hva det forstås med middelmerke.

1. *Middelmerke* angir det punktet (middel) rullende materiell må stå innenfor på spor som møter eller krysser hverandre, for ikke å hindre kjøring på nabosporet.
2. Middelmerket er et 50cm **lyserødt** (sinoberfarget) malt felt eller en 20 cm lang lysreflekterende plate, anbrakt utvendig på begge naboskinnene i spor som møter eller krysser hverandre.
3. Hele middelmerket skal være innenfor middel.

§ 1.2.26.

Hva det forstås med kilometermerker.

1. Avstandsmerker skal være satt opp langs linjen for hver *kilometer*. Tallene på disse skal ved dagslys kunne leses fra tog i fart.
2. Dessuten settes det opp merker for hver **100 meter**.
3. Driftsbetjeneren kan bestemme at kilometermerker ikke skal settes opp.

§ 1.2.27.

Master og andre faste gjenstander i nærheten av spor.

1. Master og andre faste gjenstander skal som regel settes opp slik at avstanden mellom minste tverrsnitt "A" og nærmeste kant av mast eller gjenstand blir minst **40 cm** i en høyde over nærmeste skinnnetopp fra **1,5 m** til **3,5 m**.
2. Master og lignende som unntaksvis må settes opp nærmere, og pillarer, brukar m.v. som står nærmere minste tverrsnitt "A" enn **40 cm** og som anses farlige for personalet, skal merkes på iøynefallende måte, eller ha mastevarsler (fjærende stropper).
3. Faste gjenstander som *midlertidig* settes opp innenfor det minste tverrsnittet som gjelder for strekningen, skal merkes/varsles som bestemt i pkt. 2, og driftsbestyreren skal underrette alt vedkommende personale.
4. Driftsbestyreren skal sørge for at personalet opplyses om slike forhold, f eks gjennom Driftshåndboken.

§ 1.2.28.
Personale i sikkerhetstjenesten.

1. Ingen må settes til å utføre sikkerhetstjeneste ved linje, på stasjon eller i tog uten å være prøvet til det i samsvar med de regler som gjelder for tjenesten. Vedkommende må ha fylt 18 år.
2. Vedkommende må ha godkjent helseundersøkelse i samsvar med kravene i Statens jernbanetilsyns Helsekravforskrift (FOR-2009-11-27-1414).
3. Personale som rammes av sykdom som kan være uforenlig med utførelse av sikkerhetstjeneste, f. eks.
 - hjertekarsykdommer,
 - sukkersyke som nødvendiggjør bruk av medikamenter,
 - epilepsi,
 - sinnslidelse,
 - alvorlig kreftsykdom, eller kreftsykdom som behandles med cellegift,plikter å melde fra til driftsbestyreren, og må ikke brukes i sikkerhetstjeneste uten særlig godkjennelse.
4. Enhver foresatt skal forvisse seg om at underordnet personale som skal utføre sikkerhetstjeneste er tildelt og forstår de nødvendige instruksjoner, og at sikkerhetsbestemmelsene følges.
5. Alle som utfører sikkerhetstjeneste skal være klar over at de reisendes og eget liv og helse avhenger av nøyaktighet i tjenesten, og at sikkerheten kan bli forstyrret ved de minste avvik fra sikkerhetsbestemmelsene.
Alle som utfører sikkerhetstjeneste er pliktig til å følge sikkerhetsbestemmelsene og utføre arbeidet med sindighet og den raskhet som er nødvendig.
6. Når tjenesten består av flere arbeidsoppgaver, skal sikkerhetstjenesten prioriteres.

§ 1.2.29.
Ordre som avviker fra sikkerhetsbestemmelsene.

1. Ordre som avviker fra sikkerhetsbestemmelsene kan om nødvendig gis av toglederen. Slik ordre skal om mulig gis skriftlig for at det ikke skal oppstå misforståelser. Muntlig ordre skal likevel følges, men den som har gitt ordren er ansvarlig for følgene om den misforstås. Den som mottar slik muntlig ordre skal gjenta den for toglederen som kontrollerer at ordren er riktig oppfattet.
2. Slike ordre skal rapporteres til Driftsbestyreren.
3. Oppstår det uforutsette situasjoner i sikkerhetstjenesten som ikke kan ses å være reglet, skal saken forelegges toglederen, som treffer avgjørelse.

§ 1.2.30.
Sikkerhetsforføyninger og bevoktning m.v. av signaler.

1. Enhver sikkerhetsforføyning skal settes i verk som om tog ventes når som helst.
2. Signal "**Stopp**" (signal 1a eller 1b) skal så vidt mulig være bevoktet når tog ventes.
3. I sterk vind, mørke og usiktbart vær skal håndsignaler ses etter i den utstrekning forholdene tilsier det.

§ 1.2.31. Planoverganger.

1. For planoverganger som er utstyrt med planovergangssignalanlegg (med eller uten bommer) gjelder at tog skal kjøres med slik hastighet at det kan stoppes foran overgangen dersom signalanlegget ikke har stengt overgangen eller dersom signal «Klar linje» ikke vises. Bremsing skal i tilfelle senest innledes når toget har kommet til planovergangsmerket før overgangen.
2. Når signalanlegget har stengt overgangen kan tog passere med den hastighet som er tillatt forbi overgangen.
3. Dersom planovergangssignalanlegg er ute av funksjon skal en person stoppe veitrafikken før overgangen passerer.
4. For overganger med offentlig vei som ikke er utstyrt med planovergangssignalanlegg skal toget kjøre med slik hastighet at det kan stoppes foran overgangen dersom det er mennesker eller kjøretøyer i overgangen.
5. Private planoverganger skal ha tydelig skilting mot vei og kan være stengt med grinder eller annet stengsel.
6. Grinder som er innrettet til å stenge overgangen både mot vei og mot spor, skal være utstyrt med grindsignal.

§ 1.2.32. Planovergang med grind- eller bomvakt.

1. Planovergang hvor det er grindvakt, skal holdes åpen for veifarende og bare stenges når tog ventes. Vakten skal kjenne tiden for togs passering. I samsvar med dette må stengingen innrettes slik at det verken blir opphold for togene eller unødige hindring for ferdselen på veien.
2. I mørke og usiktbart vær eller når utsikten hindres av annen årsak, skal stenging foretas i god tid før tog etter ruten ventes.
3. Vakten skal ikke forlate sin post etter at overgangen er stengt, men vise signal "Klar linje" for toget. Så snart toget har passert, åpnes overgangen straks for veifarende.
4. Det tillates av grindvakten er med toget. Toget må i så fall stoppe før overgangen og vente til vakten har sperret overgangen.

§ 1.2.33. Linjebrudd eller annen fare for togs sikkerhet.

1. Oppdages linjebrudd eller oppstår det annen fare så tog ikke kan kjøre sikkert, skal signal "Stopp" straks settes opp til begge sider for det farlige sted.
2. Toglederen skal underrettes hurtigst mulig. Oppsetting av signal «Stopp» har prioritet dersom ikke begge oppgaver kan gjøres samtidig.
3. Signal "Stopp" skal først settes opp i den retning som tog først ventes fra. Det farlige sted og signalet skal så vidt mulig bevoktes.
4. Hvis skaden kan utbedres før tog skal komme, skal dette gjøres hurtigst mulig, men først etter at signal "Stopp" er satt opp.

5. Signal ”Stopp” må ikke byttes om med annet signal eller tas bort før linjen er farbar. Når signalene tas bort eller byttes om med signal ”Varsom” skal vedkommende underrettet togleder
6. Når toger blitt stoppet foran et farlig sted, skal vedkommende melde fra til togføreren eller lokomotivføreren når toget kan fortsette.
7. Ved flertogsdrift varsler toglederen togekspeditørene som sperre linjen eller opphever sperringen.

§ 1.2.34.

Mottatt melding om at linjen ikke er klar.

1. Enhver som oppdager feil ved linjen som gjør at det kan være farlig å la tog kjøre forbi stedet, eller at det er oppstått brann, skal melde fra til togleder hurtigst mulig.
2. Togleder underretter togpersonalet umiddelbart og bestemmer om toget kan kjøre videre og i tilfelle hvor langt det kan kjøre.
3. Ved brann ringer togleder brannvesenet og sender eget personale til stedet for slukking.
4. Ved flertogsdrift underrettet togleder vedkommende 2 togekspeditører.

2. Ruter og kommunikasjon

2.1. Ruter for ettogsdrift.

§ 2.1.1.

Kunngjøring av ruter.

Ruter for tog kunngjøres som:

- Rutebok og
- Dagsruteplan

§ 2.1.2.

Rutebok.

1. Ruteboken skal ha rutene for alle tog som kjører fast. Andre tog som ventes å bli kjørt ofte, kan også tas inn i ruteboka.
2. Det skal fremgå av ruteboken hvor den gjelder. Ruteboken nummereres med ruteterminens nummer, som fastsettes av Driftsbestyreren.

3. Ruteboken kan distribueres på papir og eller elektronisk etter Driftsbestyrerens bestemmelse.
4. Alt personale med sikkerhetstjeneste skal ha et eksemplar av ruteboken. Alle skal kvittere for mottagelse av boken.
5. Ruteboken kan endres i løpet av ruteterminen. Alle mottagere skal kvittere for mottagelse av endret rutebok.

§ 2.1.3. Dagsruteplan.

1. Dagsruteplan skal utarbeides for alle driftsdager.
2. Dagsruteplanen skal inneholde rutene for alle tog som skal kjøres vedkommende dag eller henvisninger til vedkommende ruter i Ruteboken.
3. Dagsruteplanen skal gi nødvendige opplysninger om alle linjebrudd og anleggsområder som eventuelt er virksomme vedkommende dag.
4. Dagsruteplanen skal inneholde telefonnumrene til togleder, nødtelefonvakt hvis slik tjenestegjør, og øvrig tjenestegjørende personale som har eller kan få behov for kontakt med togleder eller andre.
5. Dagsruteplanen kan distribueres på papir og/ eller elektronisk etter Driftsbestyrerens bestemmelse.
6. Alt driftspersonale som tjenestegjør vedkommende dag skal ha et eksemplar av dagsruteplanen. Personalet skal få tildelt dagsruteplanen umiddelbart før dagens tjeneste begynner. Alle skal kvittere for mottagelse av dagsruteplanen.
7. Dagsruteplanen kan tas inn i samme dokument som tjenestelisten for vedkommende dag.
8. Toglederen kan i løpet av driftsdagen bestemme avvik fra dagsruteplanen. Slike avvik kan meddeles relevant personale skriftlig eller muntlig. Skriftlig meddelelse skal anvendes ved kjøring av ekstratog ved flertogsdrift og ellers når det er kompliserte driftsforhold der togleder mener det er spesiell risiko for misforståelser. Muntlig meddelelse kan anvendes når forholdene er enkle og oversiktlige, som f eks ved ettogsdrift.
9. En skriftlig meddelelse om kjøring av ekstratog skal minimum inneholde:
 1. Ukedag og dato for kjøringen.
 2. Togslag og togets nummer og/eller bokstav.
 3. Avgangstider fra utgangsstasjonen og i hvilken utstrekning toget skal stoppe underveis.
 4. Kryssinger og forbikjøringer.
 5. Ankomsttid til bestemmelsesstasjonen.
 6. Stasjoner som ikke er betjent.
 7. Om lokomotivfører er togfører.
10. Ved ending av kryssing eller togs rekkefølge ved flertogsdrift med betjente stasjoner følges reglene i kap 4.2.
11. En muntlig meddelelse om endring av kjøring av tog eller andre forhold skjer ved at toglederen ringer til hver enkelt av driftspersonalet som blir direkte berørt av endringen og meddeler hva endringer består i. Mottagerne av meddelelsen skal overfor togleder gjenta hva endringen består i.

§ 2.1.4.

Hva en rute for ettogsdrift skal inneholde.

1. Togslag og togets nummer og/eller bokstav.
2. Hvilke dager og over hvilke strekningen samt i tilfelle i hvilket begrenset tidsrom toget skal kjøres.
3. Om toget er forutsatt kjørt håndbremsset.
4. Togets største tillatte akselantall og bestemmende kjørehastighet (Hast.).
5. Om toget kjøres med lokomotivfører som togfører.
6. Avstander i km mellom stasjoner og i tilfelle stoppesteder hvor toget stopper.
7. Navn på:
 - a. Utgangs-, ende- og mellomliggende stasjoner.
 - b. Stoppesteder (og eventuelt holdeplasser) som toget skal stoppe ved.
8. Tegn for stasjon som har stillverk (+), eller enkelt innkjøringsignalapparat (O).
9. Nummer på det spor på stasjon som toget ordinært skal kjøre.
10. Togets ankomsttid eller tegn for fast stopp når oppholdet er høyst 1 minutt (), samt tegn for stopp om det trengs for av- og/ eller påstigning (x for av- og påstigning, ax for avstigning, xp for påstigning. Tegnet brukes også for annen stopp om det trengs sammen med fotnote).
11. Togets avgangs-/ passeringstid. For ankomst-, avgangs- og passeringstid skal timetallet anføres ved utgangs- og endestasjoner og ved overgang til ny time. Omfatter ruten flere sider, skal timetallet anføres også for første stasjon på ny side.
12. For tog det vanskelig kan settes opp kjøretider for, som arbeidstog, kan antatt seneste ankomsttid til endestasjon angis.

§ 2.1.5.

Hva det forstås med tjenesteliste.

1. For hver dag det skal kjøres tog eller foretas arbeider, skal det utarbeides en tjenesteliste som skal inneholde navn, funksjon, tidsrom og mobiltelefonnummer (for de som trenger mobiltelefon) for alle som skal tjenestegjøre vedkommende dag.
- 2.. Tjenestelisten kan tas inn i samme dokument som dagsruteplanen for vedkommende dag.

§ 2.1.6.

Hva det forstås med passering (gjennomkjøring) av stasjon.

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

2.2. Ruter for flertogsdrift.

§ 2.2.1.

Hva en rute for flertogsdrift skal inneholde.

En rute for flertogsdrift skal minimum inneholde:

1. Togslag og togets nummer og/eller bokstav.
2. Hvilke dager og over hvilke strekningen samt i tilfelle i hvilket begrenset tidsrom toget skal kjøres.
3. Om toget er forutsatt kjørt håndbremsset.
4. Togets største tillatte akselantall og bestemmende kjørehastighet (Hast.).
5. Om toget kjøres med lokomotivfører som togfører.
6. Avstander i km mellom stasjoner og i tilfelle stoppesteder hvor toget stopper.
7. Navn på:
 - a. Utgangs-, ende- og mellomliggende stasjoner.
 - b. Stoppesteder (og eventuelt holdeplasser) som toget skal stoppe ved.
8. Tegn for stasjon som har stillverk (+), eller enkelt innkjøringsignalapparat (O).
9. Nummer på det spor på stasjon som toget ordinært skal kjøre.
10. Tegn for ikke betjent stasjon eller stoppested:
 - ▲ = stasjonen er ikke betjent.
 - ▼ = stasjonen er ikke betjent hverdager.
 - △ = stasjonen er ikke betjent helligdager.
 - ▽ = stasjonen er ikke betjent lørdager.
 - △ = stasjonen er ikke betjent lørdager og helligdager.
 - ▽
11. Tegn for behovsopphold for kryssing/ forbikjøring (●). Er behovet bortfalt, skal toget passere stasjonen hvis det er klart for passering under iakttagelse av vanlige bestemmelser for passerende tog.
12. Togets ankomsttid eller tegn for fast stopp når oppholdet er høyst 1 minutt (■) samt tegn for stopp om det trengs for av- og/ eller påstigning (x for av- og påstigning, ax for avstigning, xp for påstigning. Tegnet brukes også for annen stopp om det trengs sammen med fotnote).
13. Togets avgangs-/ passeringstid. For ankomst-, avgangs- og passeringstid skal timetallet anføres ved utgangs- og endestasjoner og ved overgang til ny time. Omfatter ruten flere sider, skal timetallet anføres også for første stasjon på ny side.
14. Kryssinger og forbikjøringer. Navnet på stasjoner og tilhørende angivelser der kryssing/forbikjøring skal foregå, skal være understreket.
15. Ruter for lokaltog, og også for løsløkomotiver (hjelpelokomotiver som kjører tilbake), kan ha en annen oppstilling enn det som er bestemt foran.
16. For tog det vanskelig kan settes opp kjøretider for, som arbeidstog, kan antatt seneste ankomsttid til endestasjon angis.

§ 2.2.2.

Hva det forstås med kryssing og forbikjøring.

Angivelse av kryssing i ruter.

1. Med **kryssing** forstås at et tog ikke skal kjøre fra en bestemt stasjon (kryssingsstasjon) før et annet tog er kommet inn på stasjonen fra den samme blokkstrekningen toget skal kjøre ut på.

2. Med **forbikjøring** forstås at 2 tog som kjører i samme retning forandrer rekkefølgen fra en bestemt stasjon (forbikjøringsstasjonen), og togene bruker samme blokkstrekning på begge sidene av stasjonen.
3. Kryssing angis i ruter slik:
 - a. Kryssing skal **alltid** angis når togene bruker samme blokkstrekning på begge sider av kryssingsstasjonen.
 - b. På utgangs-, ende- og forgreningsstasjoner angis kryssing bare når togene kjører over samme blokkstrekning og forskjellen mellom ankomst- og avgangstiden etter ruten er høyst 2 timer, og det i mellomtiden ikke kjører andre tog etter rute over blokkstrekningen.

2.3. Kommunikasjon.

§ 2.3.1.

Mobiltelefon.

1. Det personale som skal tjenestegjøre i forbindelse med sikkerhetstjeneste, og som må kunne snakke med togleder eller annet personale, skal medbringe mobiltelefon i tjenesten. Driftsbetjeneren bestemmer hvilke personalkategorier eller hvem dette gjelder. Telefonen skal være fulladet når tjenesten påbegynnes.
2. Mobiltelefonnumrene til dette personalet skal være tatt inn i dagens tjenesteliste. En hver skal kontrollere at mobiltelefonnummeret er riktig gjengitt i tjenestelisten. Ved avvik skal vedkommende oppgi riktig nummer til togleder.
3. Driftsbetjeneren bestemmer hvorvidt banen skal stille mobiltelefoner til disposisjon for (deler av) personalet eller om personalet skal medbringe private mobiltelefoner.

§ 2.3.2.

Lagring av togleders telefonsamtaler.

1. Driftsbetjeneren bestemmer om telefonsamtaler til og fra togleder skal lagres eller ikke.
2. Hvis samtaler skal lagres, skal de lagres i minimum et døgn.
3. Lagrede samtaler skal bare spilles av i forbindelse med etterforskning av ulykker eller hendelser som kunne ha ført til ulykker. Driftsbetjeneren fastlegger rutiner for lagring og avspilling. Rutinene skal ivareta hensynet til personvern.

TRM

TRAFIKKREGLER FOR MUSEUMSBANER

3. Togtjenesten

Innhold.

3.1. Generelle bestemmelser for kjøring av tog.

- § 3.1.1. Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne.
- § 3.1.2. Største tillatte aksellast.
- § 3.1.3. Togs sammensetning og bremsekraft.
- § 3.1.4. Konferanseplikt.

3.2. Ettogsdrift.

- § 3.2.1. Bemanning av lokomotiv.
- § 3.2.2. Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn.
- § 3.2.3. Togfører.
- § 3.2.4. Togførerens ansvar for og befaling over toget.
- § 3.2.5. Lokomotivførerens ansvar for togets regelmessige gang.
- § 3.2.6. Ansvaret for og hvem som skal utføre koplingen.
- § 3.2.7. Avgangssignal.
- § 3.2.8. Togførerens aktpågivenhet under kjøring.
- § 3.2.9. Togbetjeningens plikt til å iaktta signaler m.v
- § 3.2.10. Stopp om det trengs.
- § 3.2.11. Kjørehastighet.
- § 3.2.12. Når kjørehastigheten skal settes ned.
- § 3.2.13. Skyving av vogner i tog.
- § 3.2.14. Flere lokomotiver i ett tog. Forspann.
- § 3.2.15. Flere lokomotiver i ett tog. Hjelpelokomotiv.
- § 3.2.16. Når tog hurtigst mulig skal stoppes.
- § 3.2.17. Kjøring i stigning og gjennom snøhindring.
- § 3.2.18. Når toget har stoppet på linjen på grunn av lokomotivskade eller annen årsak.
- § 3.2.19. Når tog må sette igjen vogner på linjen.
- § 3.2.20. Forsiktig kjøring. Hyppig bruk av lokomotivfløyten.
- § 3.2.21. Når tog har stoppet på linjen for signal "Stopp" eller for mangel på signal.
- § 3.2.22. Rullende materiell som står på stasjon.
- § 3.2.23. Skifting på stasjon ved ettogsdrift.
- § 3.2.24. Fast signalapparat ved ettogsdrift.
- § 3.2.25. Kjøring av tog før rutetid.

- § 3.2.26. Disponering av strekning for kjøring av arbeidstog.
- § 3.2.27. Sidespor på linjen. Låsing av sporveksler m.v.
- § 3.2.28. Vogn som har skilt seg fra tog. Stoppsignal til tog på linjen.

3.3. Flertogsdrift.

- § 3.3.1. Togbetjeningens plikt til å forvise seg om at kryssende tog er kommet.
- § 3.3.2. Konferanseplikt.
- § 3.3.3. Henting av tog som har stoppet på linjen med hjelpetog.
- § 3.3.4. Avgangssignal.
- § 3.3.5. Togbetjeningens plikter
- § 3.3.6. Flere lokomotiver i et tog. Hjelpelokomotiv.
- § 3.3.7. Stopp på linjen.
- § 3.3.8. Når tog må sette igjen vogner på linjen.
- § 3.3.9. Skifting på stasjon ved flertogsdrift.
- § 3.3.10. Forsiktig kjøring. Hyppig bruk av lokomotivfløyten.
- § 3.3.11. Togekspeditørens befaling over toget.

3.1. Generelle bestemmelser for kjøring av tog.

§ 3.1.1.

Vognenes driftssikkerhet og kontrollen med denne.

1. Vogner som skal brukes i tog, skal være i full driftssikker stand. Godkjennelse av vogner for bruk i tog samt tilsyn, smøring, vedlikehold og visitasjon av person- og godsvogner utføres i henhold til bestemmelsene i Driftshåndboken.
2. Foruten vognvisitørpersonalet/ banens materiellansvarlige påligger det stasjonspersonalet, og i den utstrekning det er mulig, også konduktør- og lokomotivpersonalet, å føre tilsyn med vognmateriellets tilstand.
3. Togføreren skal på togets utgangsstasjonen kontrollere at utstyret på vognene i toget er i orden og at godsvogner er forsvarlig lastet og ikke overlastet.
4. For øvrig må togbetjeningen føre nødvendig tilsyn med vognmateriellet i toget underveis, bl.a. med akselkasser og lasten.
5. Konduktørbetjeningen skal sørge for at håndbetjente vogndører og plattformgrinder i toget blir lukket før togavgang og er forsvarlig lukket under togets gang.
6. Vogndører som lukkes fra førerrommet, skal lukkes før toget settes i gang.

§ 3.1.2.

Største tillatte aksellast.

Rullende materiell som skal kjøres i tog, må ikke ha større aksellast enn fastsatt for vedkommende bane. Bestemmelser om største tillatte aksellast står i Driftshåndboken.

§ 3.1.3.

Togs sammensetning og bremsekraft.

1. For togs sammensetning gjelder bestemmelsene i Driftshåndboken.
2. Et hvert tog skal ha det utstyr med bremses som er foreskrevet i Driftshåndboken.
3. Den siste vogn i toget skal enten ha virksom trykkluftbrems eller betjent skruebrems. Unntak kan gjøres i henhold til bestemmelser i Driftshåndboken. Dersom man må kjøre med ubremset vogn bakerst, skal det, hvis mulig, bukes sikkerhetskobling.
4. Hvis lokomotivførereren finner at håndbremses bør pålegges underveis, kan toget stoppes for at dette kan gjøres.
5. Under alminnelige forhold skal det på linjen med håndbremsede tog først bremses med vognene. Bare når disse viser seg utilstrekkelige til å kontrollere hastighetene skal lokomotivets bremsekraft brukes.

§ 3.1.4.

Konferanseplikt.

1. Ved togenes utgangsstasjoner eller ved stasjon hvor bytte av togpersonale eller lokomotiv foregår, skal det konfereres mellom togfører og lokomotivfører om mulige mottatte ordre om toggangen, eller om det er mottatt andre ordre av betydning for sikkerhetstjenesten. Videre skal det konfereres om togets størrelse, bremsekraft og sammensetning.
2. Det påligger togførereren å foranledige slik konferanse. Uten at denne har foregått, er det forbudt for lokomotivførereren å kjøre toget fra stasjonen.

3.2. Ettogsdrift.

§ 3.2.1

Bemanning av lokomotiv.

1. Når tjenestegjørende lokomotiv er i gang skal både lokomotivfører og lokomotivfyrbøter / assistent være til stede på lokomotivet. For øvrig må enten lokomotivfører eller lokomotivfyrbøter/ assistent være til stede ved lokomotivet.
2. Bestemmelser om lokomotiv som kan betjenes av bare en person, er tatt inn i Driftshåndboken.

§ 3.2.2.

Adgang til å ta plass på lokomotiv eller i konduktørvogn.

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

- tjenestegjørende lokomotiv- og konduktørpersonale,

- annet personale i tjenesteanliggender under forutsetning av at det er plass til vedkommende uten at betjeningen hindres i arbeidet,
- reisende, som foruten gyldig billett, har skriftlig tillatelse til det fra Driftsbestyreren,
- syketransport (i konduktørvogn).

§ 3.2.3. Togfører.

1. I ethvert tog skal det være en togfører.
2. Togføreren skal med unntak av de tilfelle som er nevnt i pkt. 3 - 4, være utdannet som konduktør.
3. Lokomotivfører kan samtidig tjenestegjøre som togfører i følgende tilfelle:
 - a. I trykkluftbremsede tog uten reisende.
 - b. I trykkluftbremsede tog med reisende i følge bestemmelser i Driftshåndboken.
 - c. Ved kjøring av løslokomotiv.
 - d. Ved kjøring av arbeidstog.
 - e. For øvrig etter Driftsbestyrerens bestemmelse. Disse bestemmelsene skal tas inn i Driftshåndboken.
4. Hvis det i slike tilfelle er flere lokomotiver i toget, skal lokomotivføreren på forspannlokomotivet (nærmest togstammen) være togfører.
5. Når et tog skal kjøres med lokomotivfører som togfører, skal dette være angitt i ruten for toget.
6. Den som er godkjent som fører av skinnetraktor og tung motortralle m.m. på linjen, kan ved kjøring av slikt materiell samtidig være togfører.
7. Under tjenestegjøring som togfører bæres blått bånd på uniformsluen.

§ 3.2.4. Togførerens ansvar for og befaling over toget.

1. Togføreren har befalingen over toget utenfor de betjente stasjoners områder (ved flertogsdrift).
2. I den utstrekning det tilligger konduktørtjenesten, står togføreren til ansvar for at ruten overholdes, at gjeldende sikkerhetsbestemmelser følges, og for øvrig at nødvendige sikkerhetsforanstaltninger blir iaktatt.

§ 3.2.5. Lokomotivførerens ansvar for togets regelmessige gang.

1. Lokomotivføreren har ansvaret for togets regelmessige gang mellom stasjonene etter ruten. Likeså for at det kjøres på betryggende måte og under nødvendig hensyn til signaler, mottatte ordrer, linjens tilstand og andre forhold som kan ha innflytelse på togets sikkerhet.
2. Lokomotivføreren har også ansvar for at vann- og kullfylling skjer så hurtig som mulig for å unngå togforsinkelser.

§ 3.2.6

Ansvar for og hvem som skal utføre koplingen.

1. Lokomotivføreren er ansvarlig for at sammenkopling mellom lokomotiv eller motorvogn og nærmeste vogn i toget er i orden i god tid før togavgang.
2. Ved kjøring av 2 lokomotiver i forspann, har lokomotivføreren i det lokomotivet som går forrest ansvaret for koplingen mellom lokomotivene innbyrdes.
3. Den som leder sammenskiftingen av tog, har ansvaret for at all sammenkopling mellom vognene blir utført.
4. Bremsprøveren skal kontrollere at kopling er utført.
5. Vognene må ikke koples sammen hvis bufferskivenes midtpunkt ikke dekkes av den tilstøtende vogns bufferskive.
6. Koblingen skal utføres etter de særlige bestemmelser som er gitt om dette i Driftshåndboken.

§ 3.2.7

Avgangssignal.

1. Togføreren må forvisse seg om at alt er i orden for togets videre kjøring før avgangssignal gis.
2. Hvis togføreren ikke har full oversikt, f.eks. pga langt tog, mange reisende eller etter at det er mørkt, må togføreren ha mottatt tilkjenneivelse av at alt er i orden til avgang fra de andre av konduktørbetjeningen før signal "Avgang" gis.
3. I tog med lokomotivfører som togfører der det er konduktørbetjening skal konduktøren(e) meddele lokomotivføreren når alt er klart for avgang enten over radio eller med avgangssignal.

§ 3.2.8.

Togførers aktpågivenhet under kjøringen

1. Under togets kjøring skal togføreren i den utstrekning forholdene tillater, holde utkikk for i tilfelle tidligst mulig å kunne oppdage om det er noe i veien md toget, og for å kunne iaktta ordinære og mulige tilfeldige signaler.
2. Etter saktekjøring på grunn av forhold ved linjen er det av særlig viktighet at togføreren påser at avsporing ikke har funnet sted.

§ 3.2.9.

Togbetjeningens plikt til å iaktta signaler m.v.

1. Fra lokomotivet skal det under togets kjøring til stadighet holdes utkikk, i første rekke av lokomotivføreren og også mest mulig av lokomotivfyrbøteren/ assistenten. Lokomotivfyrbøteren/ assistenten skal innrette sitt øvrige arbeid slik at han kan være behjelpelig med å holde utkikk på de vanskeligste steder, i kurver, foran uoversiktlige planoverganger og hvor signaler kan ventes. Signalgivingen skal meddeles muntlig og gjentas mellom lokomotivfører og lokomotivfyrbøter/ assistent.

2. Under togets kjøring forbi eller fra stasjon skal lokomotiv- og konduktørpersonalet så vidt mulig ha oppmerksomheten rettet også bakover og mot stasjonssiden nå plattformen passerer eller toget er satt i gang, og inntil det er utenfor stasjonsområdet.
3. Konduktørene skal under togets kjøring så vidt mulig hjelpe togføreren med å holde utkikk langs toget, se etter signaler og hjelpe med å påse at gitte ordre om sikkerhetstjenesten overholdes.

§ 3.2.10. Stopp om det trengs.

1. Når det i ruten er anført tegn for stopp om det trengs (x , ax , xp) skal det forholdes slik:
2. Er det anført x eller ax , skal togføreren om mulig gi lokomotivføreren forhåndsunderretning om stopp.
3. Er det anført x eller ax , og lokomotivføreren ikke har fått beskjed på forhånd om stopp etter punkt a, skal det forholdes slik:
Hvis toget skal passere stedet, skal togføreren vise signal "Ingen avstigning" straks etter at lokomotivføreren har gitt signal "Tog kommer" for vedkommende sted. Når lokomotivbetjeningen har oppfattet signalet, besvares dette med signal "Bemerket". Har lokomotivføreren ikke fått underretning etter punkt 2 eller han ikke har fått noe signal etter punkt 3, skal toget stoppe på vedkommende sted, selv om det vises signal for passering av stedet.
4. Er det anført xp , skal toget stoppe dersom det ikke vises signal for passering fra stedet.
5. Er det anført x eller xp for stasjon m v som ikke er betjent, skal toget i alle tilfelle stoppe hvis det er reisende på plattformen.
6. Signalgivingen ovenfor kan erstattes av meddelelse gitt med mobiltelefon.

§ 3.2.11. Kjørehastighet.

1. Kjørehastigheten skal avpasses slik at den blir i samsvar med ruten og bestemmelsene om kjørehastighet i Driftshåndboken.
2. Er toget forsinket, skal det så vidt mulig kjøre med største tillatte kjørehastighet for å kjøre inn tid.

§ 3.2.12. Når kjørehastigheten skal settes ned.

1. Kjørehastigheten skal settes ned bl.a. i følgende tilfelle:
 - a. Når sporet er ujevnt eller andre forhold ved sporet tilsier at det må kjøres med særlig forsiktighet.
 - b. Når mennesker eller dyr ses i eller i nærheten av sporet.
 - c. Når andre årsaker ved linjen eller toget, eller værforholdene, tilsier at det må kjøres med særlig forsiktighet.
2. Når tog nærmer seg stasjon (stoppested m v), eller et sted på linjen som er eller kan ventes å være dekket av signal, skal kjørehastigheten ikke være større enn at signalet kan lystres.

3. Blir togbetjeningen oppmerksom på uregelmessigheter ved linjen av en slik art at kjørehastigheten bør settes ned for andre tog, skal vedkommende melde fra til togleder.
4. Om spesielle tilfelle av hastighetsnedsettelse, se Driftshåndboken.

§ 3.2.13. Skyving av vogner i tog.

1. Togets vogner skal som regel trekkes.
2. Må vognene skyves, skal togføreren eller en annen som er godkjent holde utkikk framover fra forreste vogn og gi nødvendige signaler.

§ 3.2.14. Flere lokomotiver i ett tog. Forspann.

1. Når det behøves flere lokomotiver til å føre frem et tog, skal disse om mulig kjøres som forspannlokomotiver.
2. Er det mulighet for at toget må kjøre gjennom snøhindringer, og av den grunn må ha flere lokomotiver, skal disse alltid kjøres som forspannlokomotiver. Under slike forhold kan ekstralokomotiv kjøres som hjelpelokomotiv bare etter toglederens tillatelse og skal da alltid være tilkoblet. Det samme gjelder når forholdene av annen grunn er slike at det underveis kan bli påkrevet å stoppe toget hurtig. Flere enn 2 forspannlokomotiver bør bare unntaksvis brukes, og bare etter toglederens tillatelse.
3. Føreren på forreste lokomotiv har ansvaret for kjøringen, for bremsing, iakttaging av signaler m.v. og for signalgivingen fra lokomotivet. Føreren på lokomotivet som går nærmest togstammen, har ansvaret for koblingen mellom dette og togstammen, og betjeningen på dette lokomotivet har til særlig plikt å ha oppmerksomheten rettet bakover.
4. Hvis togets automatiske bremse ikke kan betjenes fra forreste lokomotiv i tog med ekstra forspannslokomotiv, skal kjørehastigheten reduseres i samsvar med bestemmelse i Driftshåndboken.
5. I hvilken utstrekning de forskjellige lokomotivtyper kan kjøres sammenkoplet på de forskjellige banestrekninger, framgår av bestemmelse i Driftshåndboken.

§ 3.2.15. Flere lokomotiver i ett tog. Hjelpelokomotiv.

1. Hjelpelokomotiv skal være tilkoplet toget hvis vedkommende banestrekning har fall større enn 5 promille.
2. Er største fall på banestrekningen 5 promille eller mindre, kan hjelpelokomotiv kjøres uten å være tilkoblet toget, hvis ikke andre forhold gjør at det bør være tilkoblet.
3. Hjelpelokomotivet skal om mulig slutte seg til før toget settes i gang. Hvis stasjonens sporanlegg er slik at dette ikke kan skje uten vesentlige ulemper, kan hjelpelokomotivet slutte seg til under fart.
4. I tog med reisende skal det som regel ikke brukes mer enn ett hjelpelokomotiv.
5. Føreren på forspannlokomotivet (på det forreste av forspannlokomotivene) er den ledende og ansvarlige for kjøringen.

6. Føreren på hjelpelokomotivet har sin del av ansvaret for at ruten holdes og at den største tillatte hastighet ikke overskrides. Han må også påse at ingen vogner er fraskilt fra toget når hjelpelokomotivet forlater toget.
7. Når tog kjøres med hjelpelokomotiv, skal kjørehastigheten i bestemte tilfelle reduseres i samsvar med bestemmelse i Driftshåndboken.
8. Rute for hjelpelokomotiv tas inn i Dagsruteplanen.

§ 3.2.16.

Når tog hurtigst mulig skal stoppes.

1. Tog skal hurtigst mulig stoppes hvis
 - det merkes feil ved toget som kan bli farlig for togets sikre kjøring,
 - det er fare for å kjøre på mennesker eller større dyr,
 - noen oppdager forhold ved sporet eller linjen som kan være til hinder for toget,
 - det kjører inn på spor der det utsettes for fare,
 - større brann eller ulykke er inntruffet i linjens umiddelbare nærhet, og det antas at større skade vil bli avverget hvis det ytes øyeblikkelig hjelp,
 - det oppstår brann i toget. Vogn(er) som er antent, skal om mulig skiftes fra øvrige vogner og signaler settes. Vann til slukking kan tas fra damplokomotivets tender, men ikke i større mengder enn lokomotivføreren anser som forsvarlig
2. Oppdager konduktørpersonalet slike forhold som er nevnt i pkt. 1, skal vedkommende vise signal "Stopp", eller om mulig bremse med konduktørbremsekran/ nødbremse.
3. Oppdages mindre brann på banens område eller i umiddelbar nærhet, eller noe som kan være farlig for togenes sikkerhet, skal togføreren melde fra til toglederen.
4. Det skal meldes fra til toglederen så raskt som mulig i situasjoner som nevnt ovenfor.
5. Treffes noen av linjepersonalet før toget kommer til første stasjon, skal vedkommende underrettes.

§ 3.2.17.

Kjøring i stigning og gjennom snøhindring.

1. Hvis lokomotivet ikke kan trekke toget oppover stigning, kan toget kjøre tilbake en kortere strekning for deretter å kjøre med større hastighet oppover stigningen, dersom lokomotivføreren anser det farefritt. Lokomotivføreren skal underrette togføreren før toget kjører tilbake.
2. Kan tog ikke komme gjennom snøhindring, kan toget kjøre tilbake som bestemt i pkt. 1 og vognene settes igjen hvis det anses forsvarlig, før det gjøres nytt forsøk med lokomotivet.
Om oppsetting av signal "Stopp", se kap 6.5.
3. Finner togføreren likevel at det kan være farlig å kjøre tilbake, skal togføreren vise signal "Stopp" og om mulig også bremse med konduktørbremsekran.

§ 3.2.18.

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

1. Har tog stoppet på linjen på grunn av lokomotivskade eller annen årsak og det antas at toget ikke kan kjøre videre uten hjelp, eller hvis oppholdet i alle fall antas å ville bli over 20 minutter, skal togføreren underrette toglederen og opplyse om hva som anses nødvendig. Det skal oppgis hvor lokomotivet står (kilometer med en desimal) og hvor langt toget er.
2. Hvis togføreren ikke får forbindelse med toglederen **straks**, skal togføreren sørge for at det snarest blir satt opp signaler som bestemt i kap 6.5.
3. Hvis det antas at toget kan kjøre videre uten hjelp, og oppholdet ikke vil bli over 20 minutter, kan oppsetting av signaler sløyfes, men toglederen skal underrettes snarest hvis det ikke forsinker toget ytterligere.
4. For å tilkalle togføreren kan lokomotivføreren gi signal "Tog kommer".
5. Dersom togte ikke kan kjøre videre ved egen hjelp, må det hentes av hjelpetog/ lokomotiv. Se § 3.3.3.

§ 3.2.19.

Når tog må sette igjen vogner på linjen.

1. Hvis tog må sette igjen vogner på linjen, skal togføreren bremse disse på betryggende måte og sørge for at signaler blir satt opp på begge sider som bestemt i kap 6.5.
2. Togføreren skal melde fra om dette til toglederen.

§ 3.2.20.

Forsiktig kjøring. Hyppig bruk av lokomotivfløyten.

1. Lokomotivføreren bør være spesielt oppmerksom og bruke lokomotivfløyten hyppig når:
 - det er mottatt melding om at linjepersonalet ikke er kjent med kjøringen av toget,
 - tog er meget forsinket,
 - forholdene kan gi grunn til fare.
2. Lokomotivføreren skal i slike tilfelle med korte mellomrom gi signal "Tog kommer". Lokomotivfyrbøteren/ assistenten skal innrette arbeidet slik at han i størst mulig utstrekning kan hjelpe til med å holde utkikk.

§ 3.2.21.

Når tog har stoppet på linjen for signal "Stopp" eller for mangel på signal.

Har tog stoppet på linjen fordi det vises signal "Stopp" eller fordi det mangler signal når signal skal vises, men vedkommende som er ansvarlig for signalet ikke er til stede for å gi opplysning om årsaken, kan toget kjøre videre når togføreren har fått tillatelse fra toglederen.

§ 3.2.22.

Rullende materiell som står på stasjon.

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

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

§ 3.2.23.

Skifting på stasjon ved ettogsdrift.

1. Skifting på stasjon skal kun foretas etter tillatelse fra toglederen.
2. Skiftingen skal bare foregå innenfor stasjonsgrensen.
4. Toglederen skal aktivt følge opp at skiftingen er avsluttet .
5. Når det skiftes på en slik måte at materiell kan komme i bevegelse ut på linjen, skal ytterste vogn (mot fallet) ha virksom brems (betjent håndbrems eller virksom trykkluftbrems), med mindre skiftelokomotivet (eller annet betjent lokomotiv) er utenfor ytterste vogn.

§ 3.2.24.

Fast signalapparat ved ettogsdrift.

Fast signalapparat er sløkt ved ettogsdrift.

§ 3.2.25.

Kjøring av tog før rutetid.

1. Alle tog tillates å komme 2 minutter før rutetid.
2. Tog som skal passere, unntatt tog som etter ruten stopper om det trengs for påstigning, tillates å passere inntil 2 minutter før rutetid.

§ 3.2.26.

Disponering av strekning for kjøring av arbeidstog.

1. At et arbeidstog disponerer en banestrekning vil si at strekningen frigis for toget, slik at dette, innenfor det enkelte disponeringstidsrom etter behov kan kjøre fram og tilbake på vedkommende strekning.
2. Disponering av en strekning for arbeidstog skal stå i dagsruteplanen.
3. Ordren i dagsruteplanen skal angi:
 - Ukedag, dato og den strekning som skal disponeres.
 - Nøyaktig tidsrom for disponeringen, eventuelt mellom hvilke tog.
4. Bestemmelser om kjøring av arbeidstog med flere kjøretøyer står i Driftshåndboken.

§ 3.2.27.

Sidespor på linjen. Låsing av sporveksler m.v.

1. Sidespor på linjen skal være utstyrt med sporsperre i foreskreven avstand innenfor middel mot hovedspor, eller med avledende sporveksel. Sporsperren/den avledende sporvekselen

skal være utstyrt med kontrollås i avhengighet til sporvekselen i hovedsporet. Når skifting ikke foregår, skal sporvekselen i hovedsporet være kontrollåst i stilling for klart hovedspor, mens sporsperren/den avledende sporvekselen skal være kontrollåst i sperrende/avledende stilling.

2. Sidespor på linjen kan etter Driftsbestyrerens bestemmelse sikres med låst klave. For oppbevaring av nøklene gjelder særskilte bestemmelser for hvert enkelt sidespor.
3. Vognen som settes igjen på et sidespor, skal være ført innenfor middelmerket med hele vognkassen og være forsvarlig bremsset eller faststengt på annen betryggende måte

§ 3.2.28.

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

1. Hvis vogn(er) har skilt seg fra tog på linjen, skal den (de) avbrenses og det skal uten opphold settes opp signal "Stopp" til begge sider som bestemt i kap 5.2 og forøvrig forholdes som bestemt for linjebrydd.
2. Kan vognen(e) uten vanskelighet eller fare føres til stasjon eller sidespor, skal dette gjøres. I mørke og usiktbart vær skal det vises rødt lys fra signallampe både framover og bakover.
3. Kan vogn(er) som har skilt seg fra tog, ikke stoppes, og det må antas at den (de) vil fortsette fram til stasjon, må togleder hurtigst mulig underrettes.
4. Oppdages det brann i tog, varmgang eller hjulslag, at vogndør står åpen eller annen fare, skal togleder varsles og toget forsøkes stoppet snarest mulig.

3.3. Flertogsdrift.

§ 3.3.1.

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

1. På kryssingsstasjon skal togføreren og lokomotivføreren forvise seg om at det kryssende tog er kommet før toget kjører fra stasjonen.
2. Skal toget passere kryssingsstasjonen og det kryssende tog er skiftet bort eller kjørt fra stasjonen, eller forholdene er slik at togbetjeningen vanskelig med sikkerhet vil kunne avgjøre om det kryssende tog er kommet, skal togekspeditøren vise signal "*Kryssende tog er kommet*" når alt er klart for passering.
3. Vises ikke signal "*Kryssende tog er kommet*" for passerende tog og togbetjeningen ikke med sikkerhet kan avgjøre om det kryssende tog er kommet, skal toget stoppe og forholdet undersøkes.

§ 3.3.2.

Konferanseplikt.

1. Ved flertogsdrift omfatter togførerens og lokomotivførerens konferanseplikt også mottatte endringer i dagsruteplanen og endringer av kryssinger eller forbikjøringer.
2. Togføreren skal sørge for eller forvisse seg om at konduktør(er) får eller har fått beskjed om endringer av kryssinger og forbikjøringer.

§ 3.3.3.

Henting av tog som har stoppet på linjen med hjelpetog.

1. Dersom toget som har stoppet på linjen ikke kan komme videre ved egen hjelp, se § 3.2.19, må det hentes av hjelpetog/ lokomotiv.
2. Når det er oppnådd forbindelse med toglederen, og togføreren har full visshet for hvor nytt lokomotiv eller hjelpetog kommer fra, kan det settes opp signal "Stopp" (bevoktet) bare i den retningen.
3. Toget må bli stående inntil hjelpetog eller lokomotiv er kommet, eller ny ordre er innhentet fra toglederen om at toget kan fortsette.
4. Hjelpetog eller lokomotiv som er tilkalt, skal fra nærmeste stasjon, eller annet bestemt sted angitt i ordren og fram til det stedet toget står, ikke kjøre med større hastighet enn at det kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktlige delen av sporet, høyst 20 km/t.

§ 3.3.4.

Avgangssignal.

1. På betjent stasjon må togføreren ikke gi avgangssignal til lokomotivførerens før togekspeditørens avgangsordre er mottatt.
2. Togføreren avgangssignal kan, når det finnes påkrevet, repeteres av togekspeditør eller konduktør. Hvis nødvendig skal det konfereres om dette på forhånd.
3. Til tog med lokomotivfører som togfører kan togekspeditøren gi avgangssignal. Avgangsordre bortfaller i så tilfelle.

§ 3.3.5.

Togbetjeningens plikter

Konduktørene skal hjelpe med å påse at gitte kryssings- og forbikjøringsordre overholdes.

§ 3.3.6.

Flere lokomotiver i et tog. Hjelpelokomotiv.

1. Hvis hjelpelokomotiv må forlate toget på en tidligere blokkstrekning enn bestemt, skal togføreren melde fra om dette til togekspeditøren på første stasjon, som straks underretter begge nabostasjoner.
2. I slike tilfelle må toget ikke kjøre ut av blokkstrekningen, men stoppe slik at denne blir belagt inntil togekspeditøren er underrettet.

§ 3.3.6.

Når tog hurtigst mulig skal stoppes.

1. Oppdages mindre brann på banens område eller i umiddelbar nærhet, eller noe som kan være farlig for togenes sikkerhet, skal togføreren melde fra til toglederen som igjen skal melde fra til togekspeditøren på første betjente stasjon.
2. I slike tilfelle må toget ikke kjøre ut fra blokkstrekningen før det er meldt fra til togekspeditøren.

§ 3.3.7.

Stopp på linjen

Er tog ikke kommet til betjent stasjon senest 20 minutter etter at det skulle ha kommet, skal togekspeditøren sperre strekningen (D-signal).

§ 3.3.8.

Når tog må sette igjen vogner på linjen.

1. Hvis tog må sette igjen vogner på linjen, skal togføreren bremse disse på betryggende måte og sørge for at signaler blir satt opp på begge sider som bestemt i kap 5.3.
2. Togføreren skal melde fra om dette til togekspeditøren på første stasjon. I slike tilfelle må toget ikke kjøre ut av blokkstrekningen, men stoppe slik at denne blir belagt inntil togekspeditøren er underrettet.

§ 3.3.9.

Skifting på stasjon ved flertogsdrift.

1. Skifting på stasjon skal kun foretas etter tillatelse fra toglederen.
2. Skiftingen skal bare foregå innenfor stasjonsgrensen.
3. Skiftingen skal være avsluttet senest 15 min før tog tidligst kan ventes. Avslutning skal meldes til togleder.
4. Toglederen skal aktivt følge opp at skiftingen er avsluttet som nevnt i pkt 3.
5. Skifting på betjent stasjon skjer etter anvisning fra togekspeditøren.

§ 3.3.10.

Forsiktig kjøring. Hyppig bruk av lokomotivfløyten.

1. Lokomotivføreren bør være spesielt oppmerksom og bruke lokomotivfløyten hyppig når:
 - tog tillates å kjøre fra stasjon inntil 15 minutter før rutetid,
 - tog som skal holdes tilbake utover rutetid, kan kjøre etter den opprinnelige rute fordi kryssingen/forbikjøringen er omlagt eller bortfalt.
2. Lokomotivføreren skal i slike tilfelle med korte mellomrom gi signal "Tog kommer".

3. Lokomotivfyrbøteren/ assistenten skal innrette arbeidet slik at han i størst mulig utstrekning kan hjelpe til med å holde utkikk.

§ 3.3.11.

Togekspeditørens befaling over toget.

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

TRM

TRAFIKKREGLER FOR MUSEUMSBANER

4. Stasjonstjenesten

Innhold

4.1. Ettogsdrift.

- § 4.1.1. Ansvar for stasjonens spor, sporveksler og sikkerhetsanordninger. Inspeksjon av stasjonsområdet.
- § 4.1.2. Togs kjøring over sporveksler på stasjon.
- § 4.1.3. Avsperring eller bevoktning av planovergang og spor på stasjon.
- § 4.1.4. Bruk av togspor.
- § 4.1.5. Togoppgave.
- § 4.1.6. Nedsettelse av kjørehastigheten over stasjon under særlige forhold.
- § 4.1.7. Ekspedisjon av tog ved stoppested.
- § 4.1.8. Kjøring av hjelpelokomotiv og kippetog.

4.2. Flertogsdrift.

- § 4.2.1. Når stasjon skal være betjent.
- § 4.2.2. Ur på stasjon.
- § 4.2.3. Togekspeditørtjenesten.
- § 4.2.4. Ansvar for sikkerhetstjenesten på stasjon.
- § 4.2.5. Ansvar for stasjonens spor, sporveksler og sikkerhetsanordninger. Inspeksjon av stasjonsområdet.
- § 4.2.6. Spesiell visitasjon av stasjonens togspor og spoveksler.
- § 4.2.7. Plikt til å forvisse seg om klar togvei.
- § 4.2.8. Bruk av togspor.
- § 4.2.9. Togoppgave.
- § 4.2.10. Skifting på stasjon.
- § 4.2.11. Togs kjøring inn på og ut fra/passering av stasjon.
- § 4.2.12. Innkjørsignal fra fast signalapparat.
- § 4.2.13. Nedsettelse av kjørehastigheten over stasjon under særlige forhold.
- § 4.2.14. Togekspeditørens nærvær på plattform eller ved innkjørsporneksel.
- § 4.2.15. Togekspeditørens befaling over toget.
- § 4.2.16. Hva som må iakttas før tog sendes.

- § 4.2.17. Avgangsordre til togføreren. Signalgiving for passering og for stopp.
- § 4.2.18. Stasjon og Togmeldinger.
- § 4.2.19. Forespørsel om klar linje.
- § 4.2.20. Mottatt melding om at linjen ikke er klar.
- § 4.2.21. Forandring av kryssing.
- § 4.2.22. Endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning.
- § 4.2.23. Kjøring av hjelpelokomotiv.
- § 4.2.24. Disponering av strekning for kjøring av arbeidstog

4.1. Ettogsdrift.

§ 4.1.1.

Ansvaret for stasjonens spor, sporveksler og sikkerhetsanordninger.

Inspeksjon av stasjonsområdet.

1. Stasjonsområdet skal inspiseres for å kontrollere om spor, sporveksler, signaler og andre tekniske anlegg og sikkerhetsanordninger er i orden. Driftsbestyreren er ansvarlig for at det (f.eks. ved arbeidsordning) bestemmes hvem som skal foreta inspeksjonen.
2. Ved stoppested skal inspeksjonen utføres av ekspeditøren, hvis det ikke er truffet annen bestemmelse om slik inspeksjon.
3. Er stedet utstyrt med sikringsanlegg, skal tilsyn og betjening av dette foregå i samsvar med særlig instruks.

§ 4.1.2.

Togs kjøring over sporveksler på stasjon.

1. Når tog kjører over sporveksel på stasjon, skal sporvekselen være lagt i riktig stilling for toget.
2. Motliggende sporveksel skal være sikret som kontrollåst, låst eller betjent. Det samme gjelder medliggende sporveksel for tog som passerer stasjon.

§ 4.1.3.

Avsperring eller bevoktning av planovergang og spor på stasjon.

1. Når tog eller skift kjører over planovergang på stasjon, skal planovergangen være sperret. Driftsbestyreren kan bestemme unntak fra dette.
2. Ved togs inn- og utkjøring og under skifting på stasjon skal de deler av spor som berøres av kjøringen og som publikum må passere, alt etter forholdene og etter Driftsbestyrerens bestemmelse være avsperrert, bevoktete eller under oppsikt.

§ 4.1.4.
Bruk av togspor.

1. Driftsbestyreren bestemmer hvilket spor tog som kjører etter rute i ruteboken eller dagruteplanen skal kjøre.
2. På **ikke betjent stasjon** skal togene kjøre i hovedtogsporet. Hvis det ikke lar seg gjøre, skal toglederen gi ordre til togbetjeningen om hvilket spor togene skal kjøre.

§ 4.1.5.
Togoppgave.

1. Ved overgang til ny rutetermin skal det, for tog som kjører etter rute i ruteboka, utarbeides oppgave over hvilket spor og over hvilke sporveksler på stasjonen hvert enkelt tog skal kjøre ("Togoppgave"). Driftsbestyreren bestemmer hvem som skal utarbeide og holde oppgaven à jour.
2. Ved enkle driftsforhold kan Driftsbestyreren bestemme at togoppgave sløyfes og at hvilke spor tog med rute skal kjøre tas inn i ruteboka og dagsruteplanen.

§ 4.1.6.
Nedsettelse av kjørehastigheten over stasjon under særlige forhold.

Må kjørehastigheten settes ned under kjøring inn på eller passering av stasjonen, skal togbetjeningen underrettes om dette av togleder.

§ 4.1.7.
Ekspedisjon av tog ved stoppested.

1. På betjent stoppested skal følgende signaler vises foran ekspedisjonsbygningen eller fra annet fastsatt sted:
 - a. Signal "Stopp" for tog som stopper på signal, når stedet har ekspedisjon til toget. Signalet betyr at toget skal stoppe på hensiktsmessig sted på plattformen.
 - b. Signal "Klar linje" for tog som stopper på signal, når stedet ikke har ekspedisjon til toget.
2. Avgangsordre gis ikke. Når ekspeditøren har gitt til kjenne at ekspedisjonen er avsluttet, skal togføreren forvise seg om at alt er klart før signal "Avgang" gis (eller toget settes i bevegelse, hvis lokomotivfører er togfører).

§ 4.1.8.
Kjøring av hjelpelokomotiv og kipp tog.

1. Må hjelpelokomotiv uforutsett kjøre tilbake fra sted på linjen, skal lokomotivføreren innhente tillatelse fra toglederen.
2. Toglederen skal informere eventuelt berørt personale.

4.2. Flertogsdrift.

§ 4.2.1.

Når stasjon skal være betjent.

1. Ved flertogsdrift skal alle stasjoner være betjent for hvert tog hvis det ikke er gjort unntak i ruteboken eller i dagsruteplanen.
2. Når togmelding ventes eller det har oppstått driftsforstyrrelser, må togekspedisjonskontoret ikke forlates. Forøvrig må kontoret ikke forlates for lengre tid når stasjonen er betjent, uten tillatelse fra foresatt.

§ 4.2.2.

Ur på stasjon.

Alle stasjoner og stoppesteder skal være utstyrt med ur. Driftsbestyreren bestemmer hvordan man skal oppdaterer urene til riktig tid.

§ 4.2.3.

Togekspeditørtjenesten.

1. Togekspeditørtjenesten må bare utføres av personale som er godkjent til det.
2. Avløsning i togekspeditørtjenesten bør ikke uten tvingende nødvendighet foregå under togekspedisjon eller under trafikkuregelmessigheter.
3. Den togekspeditører som løses av, skal sette den tiltredende inn i de tjenesteordrer som foreligger.
4. Den som overtar togekspeditørtjenesten, skal føre klokkeslett og sitt navn i merknadsrubrikken i togmeldingsboka eller i særskilt tjenstedagbok.
5. Driftsbestyreren skal om nødvendig påby å bruke slik tjenstedagbok på stasjoner hvor den ene togekspeditøren avslutter tjenesten før den som skal avløse tiltrer. Fratredende togekspeditør må i slike tilfelle sette den tiltredende inn i de tjenesteordrer som foreligger ved å føre disse inn i tjenstedagboka.
6. Nyutdannede togekspeditører bør i den første tiden etter bestått prøve tjenestegjøre under ledelse av erfarne togekspeditører.
7. Under tjenestegjøring som togekspeditør bæres rødt bånd på uniformsluen.

§ 4.2.4.

Ansaret for sikkerhetstjenesten på stasjon.

Driftsbestyreren er ansvarlig for at det for hver stasjon bestemmes hvem som har ansvaret for at stasjonens personale er instruert om tjenesten og at de i nødvendig utstrekning blir tildelt rutebok, reglementer, tjenesteskriver og ordrer.

§ 4.2.5.

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

1. Hvis spor på betjent stasjon ikke er farbart (f.eks. skinneløst, arbeid i sporet, arbeid under vogner), skal togekspeditionen sørge for at det ikke kan vises signal "Kjør" til vedkommende spor, og at sporvekslene er sikret til farbart spor når tog kommer.
2. Om nødvendig (f.eks. for skifting på stasjon) kan det settes opp signal "Stopp" for det ufarbare sporet (ufarbar spordel), i tilfelle til begge sider.

§ 4.2.6.

Spesiell visitasjon av stasjonens togspor og sporveksler.

1. Togekspeditionen skal visitere togspor og sporveksler i togveier på stasjon:
 - a. Før dagens første tog som stasjonen er betjent til etter å ha vært ikke betjent. Togekspeditionen skal herunder særlig forvisse seg om at stasjonens togspor er klare.
 - b. Etter siste tog før stasjonen gjøres ikke betjent.
2. Togekspeditionen skal herunder særlig forvisse seg om at stasjonens hovedtogspor er klart, og at sporvekslene ligger riktig og er sikret som påbudt. Togekspeditionen skal dessuten forvisse seg om at rullende materiell som står på stasjonen er satt innenfor sporsperre og er påsatt bremses eller faststengt på annen betryggende måte.

§ 4.2.7.

Plikt til å forvisse seg om klar togvei.

1. Togekspeditionen, eller eventuelt vedkommende sporskifter, skal forut for den tid da tog skal komme eller gå, forvisse seg om at togveien er klar og at sporvekslene er sikret.
2. Togekspeditionen skal forvisse seg om at sporskifteren er på sin plass i rett tid før tog kommer.
3. Sporvekslene skal være lagt til den togvei toget skal kjøre og sikret som påbudt, før signal vises.

§ 4.2.8.

Bruk av togspor.

1. Driftsbestyreren bestemmer hvilket spor tog som kjører etter rute i dagruteplanen skal kjøre. For tog der sporbruken ikke er bestemt bestemmer togekspeditionen hvilket spor toget skal kjøre.

2. På **ikke betjent stasjon** skal togene kjøre i hovedtogsporet. Hvis det ikke lar seg gjøre, skal togekspeditøren, før tjenesten avsluttes, underrette toglederen, som deretter gir ordre til stasjonen og til togbetjeningen om hvilket spor togene skal kjøre.
3. På **betjent stasjon** kan togekspeditøren foruten ved omlagt kryssing og forbikjøring endre sporbruk som er fastsatt av Driftsbestyreren når det i enkelte tilfelle av særlige grunner anses mer hensiktsmessig å bruke et annet spor enn det opprinnelig bestemte (f.eks. når kryssing eller forbikjøring er falt bort).
4. Bestemmer togekspeditøren i henhold til pkt 3 annet innkjørsspor for tog, skal togbetjeningen underrettes på forhånd.
5. Hvis det ikke har vært mulig å sende forhåndsunderretning, skal toget stoppes ved innkjørssignalstedet og tas inn på vanlig signal eller ordre etter at lokomotivføreren er underrettet om hvilket spor toget skal kjøre.
6. Har stasjonene faste signalapparater for innkjøring, kan toget slippes inn uten slik underretning hvis lokomotivføreren gir signal "Beredt" og det blir forholdt etter reglene for dette signalet.

§ 4.2.9. Togoppgave

1. Ett eksemplar av togoppgaven skal være slått opp på stasjonens togekspedisjonskontor, og i eventuelle sporskifterhytter og ved stillerapparater for sikringsanlegget.
2. Under ekstraordinær kryssing eller ekstraordinær forbikjøring gir togekspeditøren i hvert enkelt tilfelle særskilt til stasjonens personale ordre om hvilket spor m.v. togene skal kjøre.
3. Togoppgaven eller den særskilte ordre skal ikke fravikes uten etter ordre fra togekspeditøren.

§ 4.2.10. Skifting på stasjon.

1. Togveien skal så vidt mulig være klar for tog som skal kjøre inn på, ut fra eller passere stasjonen.
2. Skifting som vil kunne føre til forsinkelser, skal bare foretas etter tillatelse fra togekspeditøren.
3. På stasjon som har faste signalapparater for innkjøring, er det forbudt å skifte utenfor stasjonsgrensen.
4. Hvis det er nødvendig å kjøre utenfor stasjonsgrensen, skal kjøringen foregå som kiptog.
5. Skifting innenfor stasjonsgrensen kan foretas under dekning av signal "Stopp" fra fast signalapparat for innkjøring. Hvis fast signalapparat ikke kan vise signal "Stopp", skal signal "Stopp" vises med håndsignal ved innkjørssignalapparatets mast når skifting må foretas de siste 15 minutter før tog tidligst kan ventes. Signalet skal være bevoktet.
6. Skift må under uttrekk ikke kjøre nærmere fast signalapparat for innkjøring enn **20 meter**, eventuelt til oppsatt orienteringsstolpe for markering av begrenset skiftelengde.
7. Ved stasjon som har enkelt innkjørssignalapparat, skal betjeningsanordningen være låst eller under bevoktning når skifting foregår i togvei de siste 15 minutter før tog tidligst kan ventes.

8. Når enkelt innkjørsignalapparat er i ustand og ordre om innkjøring blir gitt ved forhåndsunderretning og håndsignal ved ytterste sporveksel, skal reglene i pkt 9 og 10 følges.
9. På stasjon hvor innkjørstillatelse gis med **håndsignal** er det tillatt å skifte **utenfor** stasjonsgrensen, men ikke på spor mot kommende tog i de siste 15 minutter før toget tidligst kan ventes.
10. Hvis det i de siste 15 minutter før tog tidligst kan ventes må skiftes **innenfor** stasjonsgrensen på det sporet toget skal kjøre, eller på spor der skiftet vil kunne kjøre inn i togveien for toget, skal skiftelederen innhente togekspeditørens tillatelse og det skal vises signal "Stopp" mot toget ved innkjørsignalstedet. Signalet skal være bevoktet.
11. Med "tog tidligst kan ventes" menes togets ankomsttid til stasjonen **etter ruten**, tatt hensyn til bestemmelsene om at tog kan komme til eller passere stasjon **før** rutetid. Er toget forsinket, må det tas hensyn til at det kan kjøre inn tid. Er ankomsttiden usikker, skal de sikkerhetstiltakene settes i verk som togets ankomsttid **etter ruten** tilsier.

§ 4.2.11.

Togs kjøring inn på og ut fra/passering av stasjon.

1. To tog må ikke samtidig være i bevegelse under inn- og utkjøring eller passering på stasjonen, med mindre sporanlegget utelukker mulighet for i det enkelte tilfelle å kunne kjøre fra den ene togveien inn i den andre, eller togveiene er sikret mot hverandre på annen måte.
2. Mot tog som ikke skal kjøre inn på stasjonen, skal det vises signal "Stopp" fra innkjørsignalstedet, og sporveksler skal være lagt i stilling til annet spor enn det som det vises innkjørsignal til, om mulig til spor som er fritt. Det må ikke vises innkjørsignal for toget så lenge annet tog er i bevegelse på stasjonen.
3. Når det er klart for innkjøring av tog som ventes, skal det vises innkjørsignal for toget.
4. Innkjørtillatelsen gjelder fram til middel mot nærmeste togspor i stasjonens andre ende, med mindre det vises signal som forkorter togveien. Må toget kjøre lenger fram, kan togekspeditøren gi lokomotivføreren muntlig ordre, eller signal "Kjør fram forbi middel". Slikt signal betyr at toget skal kjøre forbi middel uten å stoppe, til stasjons-/konduktørbetjeningen viser/gir signal "Stopp".
5. Det er ikke tillatt å kjøre forbi middel i de siste 15 minutter før motgående tog tidligst kan ventes hvis
 - innkjørsignal vises med håndsignal for motgående tog,
 - enkelt innkjørsignalapparat ikke kan vise signal "Stopp" for motgående tog, med mindre det vises signal "Stopp" ved signalmasten.
6. Ordre eller signal til framkjøring skal om mulig gis så tidlig at unødig bremsing unngås.
7. Under kryssing og forbikjøring kan togekspeditøren beordre en av konduktørpersonalet eller lokomotivfyrbøteren i det toget som først kjører inn på stasjonen, til å vise innkjørsignal for det andre toget. Vedkommende må ha bestått sporskifterprøven. Togekspeditøren er ansvarlig for at sporveksler som **ikke** skal betjenes, ligger riktig og er sikret som bestemt.
8. Vises ikke innkjørsignal ved betjent stasjon, skal toget stoppe foran innkjørsignalstedet.
9. Rekkefølgen for togenes kjøring inn på stasjonen er bestemt ved togenes ruter. Når rekkefølgen må endres (ved forsinkelse o.l.) bestemmer togekspeditøren rekkefølgen.

§ 4.2.12.

Innkjørsignal fra fast signalapparat.

1. Fast signalapparat som det skal vises innkjørsignal med, skal normalt vise signal "Stopp" inntil tog nærmer seg.
2. Før det vises innkjørsignal fra fast signalapparat, skal togveien være ferdig lagt og være sikret som bestemt, og forøvrigt alt være klart for togsinnkjøring på eller passering av stasjonen.
3. Når toget har passert signalet, skal det stilles tilbake til "Stopp".

§ 4.2.13.

Nedsettelse av kjørehastigheten over stasjon under særlige forhold.

Har det ikke vært mulig for togleder å underrette togbetjeningen om nedsatt kjørehastighet, skal det ikke vises innkjørsignal for toget før lokomotivføreren er underrettet, med mindre det blir gitt signal "Beredt".

§ 4.2.14.

Togekspeditørens nærvær på plattform eller ved innkjørspørveksel.

1. Togekspeditøren skal være til stede på plattformen eller i tilfelle ved innkjørspørveksel når tog kommer, og skal forvisse seg om at toget i sin helhet er kommet inn på stasjonen.
2. Togekspeditøren skal være til stede på plattformen eller annet hensiktsmessig sted ved utkjørtogveien når tog kjører fra eller passerer stasjonen, og skal ha oppmerksomheten henvendt på toget til det har kjørt forbi ham og forlatt plattformen. Han skal i mørke være utstyrt med signallampe.

§ 4.2.15.

Togekspeditørens befaling over toget.

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

§ 4.2.16.

Hva som må iakttas før tog sendes.

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

- a. at togets avgangstid etter ruten er inne (tog kan på visse betingelser tillates å kjøre 2 min før rutetid),
- b. at fremadliggende blokkstrekning er klar,
- c. at utkjørtogveien er klar, og at sporvekslene ligger i riktig stilling og i tilfelle er sikret,
- d. at avgangsmelding, og i tilfelle forespørsel om klar linje, er sendt og besvart som bestemt,
- e. at togrekkefølgen etter ruten blir overholdt. Uten ordre fra toglederen må togekspeditøren ikke la toget kjøre før kryssende tog er kommet, eller foran tog som det skal kjøre etter,
- f. at kryssing, som oppstår uten å være angitt i ruten, blir overholdt og underretning gitt togbetjeningen,

§ 4.2.17.

Avgangsordre til togføreren. Signalgiving for passering og for stopp.

1. Tog som skal stoppe eller har stoppet på betjent stasjon, må ikke kjøre fra stasjonen før togekspeditøren har gitt avgangsordre til togføreren, og togføreren har gitt signal "Avgang" til lokomotivføreren. Når togekspeditøren har forvissnet seg om at alt er klart for togets avgang, gir han togføreren muntlig avgangsordre:
"Klart for tog (nr./litra)".
2. Når lokomotivfører er togfører, kan togekspeditøren gi avgangssignal. Avgangsordre faller bort i så tilfelle.
3. For tog, som etter ruten ikke har fast stopp på stasjonen, skal signal for passering vises når alt er klart for passering.
4. Hvis det for tog, som etter ruten ikke har fast stopp på stasjonen, er klart for innkjøring, men ikke for passering, skal signal "Stopp" (signal 1a eller 1b) vises mot toget. Signal "Stopp" (Signal 1a eller 1b) vises fra samme sted som bestemt for signal "Passér", eller når forholdene gjør det påkrevet, fra annet sted ved innkjørsporet. Signalet skal bevoktes av togekspeditøren. Under kryssing på stasjon med enmannsbetjening, kan signalet være ubevoktet. Signalet betyr at toget skal stoppe senest ved innkjørtogveiens slutt.
5. Når alt er klart, gir togekspeditøren avgangsordre eller signal "Avgang".

§ 4.2.18.

Stasjon og Togmeldinger.

1. Stasjoner skal være betjent. Driftsbestyreren/ toglederen kan bestemme:
 - a. At stasjon skal være betjent bare for utveksling av ankomstmelding for tog som kjører umiddelbart foran annet tog med samme kjøreretning.
 - b. At ankomstmelding skal utveksles med annen stasjon enn den det er mottatt avgangsmelding fra.
 - c. At stasjon skal være betjent bare for utveksling av avgangsmelding for tog, selv om vedkommende tog har krysset på stasjonen.Togmeldingene skal i alle tilfelle sendes til den nærmeste stasjon som er betjent.
2. Togekspeditøren skal ikke la tog kjøre fra stasjonen før han umiddelbart før togets avgang har mottatt tilfredsstillende svar på avgangsmelding.
3. På en og samme blokkstrekning skal det ikke være mer enn ett tog.
4. Avgangsmelding og ankomstmelding for tog, samt meldinger om toggangen for øvrig skal skje som bestemt i driftshåndboken.

§ 4.2.19.

Forespørsel om klar linje.

1. Før avgangsmelding sendes, skal togekspeditøren i følgende tilfelle spørre nærmeste betjente stasjon i togets kjøreretning om linjen er klar;
 - a. Når kryssing mellom tog som kjøres etter rute er omlagt til annen stasjon, og da for det tog som først kjører over den strekning hvor togenes rekkefølge er endret.
 - b. Når vogn(er) som er satt igjen på linjen skal skyves inn på stasjon med tog

- c. Når det forøvrig er grunn til å iakttas særlig forsiktighet.
2. Som forespørsel om klar linje og svar på denne skal brukes de av følgende fastsatte tekster som passer for tilfellet:
- a. "Kan tog kjøre fra?"
Er det ikke noe til hinder, svares:
"Klart for tog til"
- b. Forespørselen kan i tilfelle også sendes mens blokkstrekningen ennå er opptatt av et annet tog, og skal lyde slik:
"Kan tog kjøre fra når tog er kommet inn på?"
Svar:
"Klart for tog til når tog er kommet inn på"
- c. "Kan tog kjøre fra til km?"
Svar:
"Klart for tog til km"
- d. "Kan tog kjøre fra til km hvorfra toget skyver vogn(er) inn på?"
Svar:
"Klart for tog til km hvorfra toget skyver vogn(er) inn på"
3. Ved utveksling av forespørsel om klar linje og svar på denne skal begge oppgi signatur. Klokkeslettet for svar og signatur oppgitt fra nabostasjon, skal straks noteres i togmeldingsboken.
4. På strekning hvor togmeldinger sendes på alminnelig telefon, gjelder forespørsel om klar linje og svar på denne samtidig som utveksling av avgangsmelding.
5. Får man ikke sendt og tilfredsstillende besvart en forespørsel om klar linje, skal toget ikke sendes før tillatelse fra toglederen er innhentet.

§ 4.2.20.

Mottatt melding om at linjen ikke er klar.

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

§ 4.2.21.

Forandring av kryssing.

1. Når toglederen finner å måtte bestemme annen kryssingsstasjon enn opprinnelig bestemt, skal det forholdes etter bestemmelsene i denne paragraf.
2. Når kryssingen blir lagt til en betjent stasjon hvor det tog som skal holdes tilbake etter ruten stopper fast eller om det trengs (x eller xp).
- a. Toglederen sender sålydende ordre til togekspeditionen på den nye kryssingstasjonen og til togbetjeningen i det tog som skal holdes tilbake:
"Tog skal i dag krysse tog i"

Hvis stasjonen kan ta kryssingen, erkjennes toglederens ordre ved å besvare den slik:
"Tog holdes tilbake her inntil tog er kommet."
Ordren skal snarest mulig leveres til togbetjeningen. Togføreren skal kvittere for mottakelsen.

- b. Når erkjennelsen fra den nye kryssingsstasjon er mottatt, skal kryssingsordren sendes til:
- togekspeditøren på den stasjon hvor kryssingen skulle ha foregått.
 - togbetjeningen i det andre toget.
 - togekspeditøren(e) på den (de) stasjon(er) som i tilfelle ligger mellom den opprinnelige og den nye kryssingsstasjonen.
- c. Toglederen kan underrette togbetjeningen på forhånd ved å adressere ordren til togekspeditøren og togbetjeningen på en foranliggende stasjon (underretningsstasjon). Togekspeditøren på underretningsstasjonen skal levere ordren til togbetjeningen, og togføreren skal kvittere for den. Togekspeditøren sender deretter slikt telegram til kryssingsstasjonen:
"Togbetjeningen i tog har fått ordre om kryssing med tog i"
Er telegram fra underretningsstasjonen ikke mottatt, skal togekspeditøren på den nye kryssingsstasjonen forvisse seg om at toget har fått ordren, eller overlevere den.
2. Når kryssingen blir lagt til en betjent stasjon der det toget som skal holdes tilbake, etter ruten verken stopper fast eller om det trengs (*x* eller *xp*).
- I tillegg til bestemmelsene i pkt. 1 gjelder:
- a. Har toglederen ikke underrettet togbetjeningen i det toget som skal holdes tilbake på forhånd, eller telegram fra underretningsstasjonen ikke er mottatt, skal det ikke vises innkjørssignal på den nye kryssingsstasjonen for det toget som skal holdes tilbake (som er forsinket), før det andre toget er kommet inn på og har stoppet på stasjonen, med mindre lokomotivføreren gir signal "Beredt".
- b. Vises innkjørssignal med håndsignal, skal togbetjeningen i det toget som skal holdes tilbake **alltid** underrettes på forhånd.
Er telegram fra underretningsstasjonen ikke mottatt, skal det vises signal "Stopp" ved innkjørssignalstedet og lokomotivføreren skal underrettes om kryssingen.
Har det ikke vært mulig å underrette togbetjeningen i det toget som skal holdes tilbake på forhånd, skal togekspeditøren ikke erkjenne toglederens ordre før toget er stoppet på stasjonen.
3. Når kryssingen blir lagt til en stasjon som etter ruten ikke er betjent.
I tillegg til bestemmelsene i pkt. 1 og 2 gjelder:
- a. Stasjonen skal være betjent uten annen særlig ordre.
- b. Togbetjeningen i det toget som skal holdes tilbake skal alltid underrettes på forhånd.

§ 4.2.22.

Endring i rekkefølgen for tog som kjører i samme retning.

1. Når rekkefølgen mellom tog som kjører i samme retning må endres, skal toglederen sende slik ordre til togekspeditøren på de stasjonene som berøres av endringen og til togbetjeningen i vedkommende tog:
"Tog skal i dag kjøre etter tog(ene) fra til"

2. På den stasjonen der den endrede rekkefølgen begynner, erkjennes toglederens ordre slik:
"Tog kjører etter tog(ene) fra til"
3. Togekspeditøren skal levere ordren til togbetjeningen i begge (alle) vedkommende tog hvis togbetjeningen ikke er underrettet på forhånd (se pkt. 4).
4. Toglederen kan underrette togbetjeningen på forhånd ved å sende ordren til togekspeditøren og togbetjeningen i vedkommende tog på en foranliggende stasjon (underretningsstasjon) der toget stopper. Togekspeditøren på underretningsstasjonen skal levere ordren til togbetjeningen og sende slikt telegram til den stasjonen der den endrede rekkefølgen begynner:
"Togbetjeningen i tog har fått ordre om at tog skal kjøre etter tog(ene) fra til"
5. Hvis ordren gjelder fra stasjon og/eller til stasjon som ikke er betjent, skal stasjonen være betjent for vedkommende tog uten annen særlig ordre.

§ 4.2.23.

Kjøring av hjelpelokomotiv.

1. Det skal alltid settes opp rute for kjøring av hjelpelokomotiv.
2. Må hjelpelokomotiv uforutsett kjøre tilbake fra sted på linjen, skal lokomotivføreren innhente tillatelse fra togekspeditøren på nærmest bakenforliggende stasjon. Togekspeditøren skal, før tillatelse gis, underrette toglederen. Dagsruteplanen endres. Toglederen underretter all involverte

§ 4.2.24.

Disponering av strekning for kjøring av arbeidstog

1. At et arbeidstog **disponerer** en banestrekning vil si at **strekningen** mellom **2 betjente stasjoner frigis for toget**, slik at dette, innenfor det enkelte disponeringstidsrom etter behov kan kjøre fram og tilbake på vedkommende strekning og herunder kjøre flere ganger ut fra samme betjente stasjon på samme avgangsmelding og på samme forespørsel om klar linje.
2. Det skal settes opp rute for all kjøring av arbeidstog. I ruten skal være angitt:
 - ukedag, dato og den strekning som skal disponeres, angitt ved de betjente stasjoner som begrenser strekningen.
 - nøyaktig tidsrom for disponeringen. Det skal angis mellom hvilke tog og/eller mellom hvilke klokkeslett,
 - ved hvilken stasjon disponeringen(e) skal begynne og slutte,
 - hvilke stasjoner som i tilfelle ikke er betjent.
3. Inn-/utkjøring ved stasjoner og kjøring forbi blokkposter, skal foregå på de vanlige signaler, i tilfelle ved bruk av kjøreordre.
4. I det tidsrom disponeringen varer, skal det være anbrakt kontrollmiddel på togmeldingsapparatene.
5. Etter hver disponering skal togføreren i arbeidstoget melde fra til togekspeditøren om at arbeidstoget er kommet inn fra linjen. Først etter at togekspeditøren har mottatt denne melding, kan disponeringen av strekningen oppheves.

6. Bestemmelser om kjøring med arbeidstog med flere trekkraftkjøretøyer samtidig er tatt inn i driftshåndboken.

TRM

TRAFIKKREGLER FOR MUSEUMSBANER

5. Linjetjenesten

Innhold

- § 5.1.1. Banestrekningens tilstand og bevoktning.
- § 5.1.2. Uregelmessigheter ved sporet og andre forhold som gjør det nødvendig å sette ned kjørehastigheten.
- § 5.1.3. Vedlikeholds- og andre arbeider på spor.
- § 5.1.4. Opplysning om årsaken til stoppsignal på linjen.
- § 5.1.5. Alarmsignal og hurtig hjelp.
- § 5.1.6. Bruk av tralle på linjen.

§ 5.1.1.

Banestrekningens tilstand og bevoktning.

1. Banestrekningen skal alltid være i slik stand at togene kan kjøre med den største hastigheten som er tillatt for strekningen.
2. Rommet over og til begge sidene for sporet og mellom skinnene som skal holdes klart for togs fri passasje, må være i samsvar med de fastsatte bestemmelsene for minste tverrsnitt.
3. Gjenstander som legges i opplag langs sporet, må ikke legges nærmere nærmeste skinne enn **2,5 meter**, unntatt gjenstander som legges opp under arbeid. Slike gjenstander må imidlertid legges utenfor minste tverrsnitt.
4. Opplag som legges langs sporet, skal ikke legges slik at utsikten hindres ved planoverganger, til signaler m.v.
5. Tilfredsstillende gjerde skal være satt opp og vedlikeholdt der inngjerding er påkrevet.
6. Bevoktning og visitering av banestrekningen skal foretas i den utstrekning, til den tid og på den måte Driftsbestyreren bestemmer.
7. På de delene av banestrekningen hvor det kan være fare for brann skal vaktmannskap under tørkeperioder være utstyrt med slukningsredskaper og umiddelbart etter at tog har passert, befare og i tilfelle holde vakt over disse deler av banestrekningen.

§ 5.1.2.

Uregelmessigheter ved sporet og andre forhold som gjør det nødvendig å sette ned kjørehastigheten.

1. Oppdages uregelmessigheter ved sporet eller andre årsaker gjør at kjørehastigheten må settes ned, skal signal "**Varsom**" settes opp.
2. I sterk vind, mørke eller usiktbart vær skal signal "**Varsom**" om nødvendig være bevoktet når tog kommer.
3. Når signal "**Varsom**" settes opp, skal togbetjeningen underrettes på forhånd. Er togbetjeningen ikke underrettet på forhånd, skal toget om mulig stoppes på stedet og togbetjeningen underrettes.
4. Dersom kjørehastigheten skal være mindre enn 20 km/h skal togbetjeningen underrettes om hvilken hastighet som gjelder.
5. Signalene fjernes når årsaken til hastighetsnedsettelsen er falt bort.
6. Toglederen skal underrettes snarest mulig når signal "**Varsom**" settes opp eller fjernes.
7. Dersom årsaken til hastighetsnedsettelsen er av mer permanent art, bør "Hastighetssignal" settes opp.

§ 5.1.3.

Vedlikeholds- og andre arbeider på spor.

A. Hovedsikkerhetsvakt

1. Når det arbeides i eller i nærheten av sporet, skal det oppnevnes hovedsikkerhetsvakt. Hovedsikkerhetsvakten skal være hovedansvarlig for at sikkerhetsbestemmelsene blir fulgt, og at alle nødvendige forføyninger for å sikre personalet blir satt i verk.
2. Hovedsikkerhetsvakten skal formidle alle henvendelser som gjelder sikkerhetstjenesten/togframføringen til og fra arbeidsstedet.
3. Med arbeid i nærheten av sporet menes arbeid av en slik art at rullende materiell ikke kan kjøre forbi arbeidsstedet uten at det kan oppstå fare.

B. Anordning av linjebrudd.

1. Vedlikeholds- og andre arbeider som kan bli til hinder for at tog kan kjøres, må ikke settes i verk uten etter ordre om linjebrudd fra togleder.
2. I ordren skal det oppgis
 - hvem som skal være hovedsikkerhetsvakt (stilling og navn),
 - bestemt tid for linjebruddet (tidsrom/mellom hvilke tog),
 - stedsbetegnelse, angitt ut fra oppmerking av linjen, med angivelse av tideler av kilometer,
 - om linjebruddet kan settes i verk etter at det siste toget som kjører over strekningen før linjebruddet har kjørt forbi arbeidsstedet, eller om toget må være kommet til betjent stasjon,
 - hvilket/hvilke spor som skal brytes hvis strekningen har flere spor, eller arbeidet skal foregå på stasjon.
2. Ordren skal tas inn i Dagsruteplanen.

3. Ordren skal sendes til
 - hovedsikkerhetsvakten,
 - nærmeste stasjon på hver side av linjebruddet, hvis det er betjente stasjoner,
 - togbetjeningen i det siste toget som skal kjøre over strekningen før linjebruddet skal settes i verk,
 - togbetjeningen i det toget som først skal kjøre over strekningen etter at linjebruddet er hevet.
4. Er de nærmeste stasjonene på hver side av linjebruddet ikke betjent hele tiden linjebruddet varer, eller til det toget som først skal kjøre over strekningen etter at linjebruddet er hevet, skal ordren også sendes til de nærmeste stasjonene som er betjent.
5. Om kontrollmiddel på togmeldingsapparatene, se driftshåndboken.
6. Før linjebruddet settes i verk, skal hovedsikkerhetsvakten innhente tillatelse fra toglederen ved ettogsdrift, og togekspeditøren på nærmeste betjente stasjon ved flertogsdrift. Hovedsikkerhetsvakten skal bl.a. oppgi
 - tittel og navn,
 - ordren som gjelder for linjebruddet,
 - hva slags arbeid som skal utføres,
 - stedsbetegnelse i kilometer, og i tilfelle hvilket/hvilke spor som skal brytes,
 - varigheten av arbeidet.
7. Før arbeidet tar til, skal det settes opp signal "Stopp".
8. Arbeidet skal være opphørt og sporet klart senest 10 minutter før tog tidligst kan ventes å komme til arbeidsstedet.
9. Når sporet er klart, skal hovedsikkerhetsvakten melde fra til toglederen ved ettogsdrift eller til nærmeste betjente stasjon ved flertogsdrift at linjebruddet er hevet. Denne stasjonen underretter nærmeste betjente stasjon på den andre siden av arbeidsstedet.
10. Er ikke sporet meldt klart før tog skal kjøre ut på strekningen, skal toglederen (ved ettogsdrift) eller togekspeditøren (ved flertogsdrift) underrette togbetjeningen i det første toget skriftlig om det, og hovedsikkerhetsvakten skal vise signal "**Klar linje**" mot toget der signal "**Stopp**" har vært vist. Når slik underretning er mottatt, må lokomotivføreren være forberedt på å stoppe foran arbeidsstedet.
11. Finner toglederen at forholdene er slik at tog ikke må kjøre ut på strekningen før sporet er meldt klart, skal det angis i ordren om linjebruddet.

C. Mindre arbeider.

1. Mindre vedlikeholdsarbeider, som justering av spor, bytting av sviller, kan bare foretas etter ordre fra togleder selv om arbeidet ikke kan bli til hinder for at tog kan kjøres.
2. For slike arbeider gjelder også pkt. 7 og 8 ovenfor.

§ 5.1.4.

Opplysning om årsaken til stoppsignal på linjen.

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

§ 5.1.5.

Alarmsignal og hurtig hjelp.

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

§ 5.1.6. Bruk av tralle på linjen.

1. Persontralle eller arbeidstralle må ikke føres ut på linjen uten at det medfølger personale som har tillatelse til å føre tralle.
2. Arbeidstralle må ikke føres ut på linjen uten at det medfølger nødvendig mannskap for i rett tid å få sporet klart.
3. Øvrige bestemmelser om bruk av persontralle og arbeidstralle står i driftshåndboken.
4. **Tung Motortralle** skal kjøres som tog.
5. Fører av motortralle skal ha oppmerksomheten henvendt på signaler som gis fra linje eller fra stasjon. Ved planoverganger, i kurver og på andre steder hvor forsiktighet må iakttas, skal kjørehastigheten minskes og signal **"Tog kommer"** gis.
6. Tung motortralle skal føre signaler som bestemt i § 6.11.3. Andre traller skal før signaler som bestemt i § 6.11.4.
7. Når traller, tralleaksler o l ikke er i bruk og er uten tilsyn, skal de være fjernet fra sporet i minst 2,5 meters avstand og være låst.

TRM

TRAFIKKREGLER FOR MUSEUMSBANER

6. Signaler

6.1. Generelle signalbestemmelser

Innhold.

- § 6.1.1. Hva det forstås med signaler.
- § 6.1.2. Bestemmelser som gjelder signalenes bruk.
- § 6.1.3. Signalmidler.
- § 6.1.4. Signalfargenes grunnbetydning.
- § 6.1.5. Dagsignaler og nattsignaler.
- § 6.1.6. Betegnelsen "høyre" og "venstre" under signalering.
- § 6.1.7. Ansvar for at håndsignalmidler er til stede.
- § 6.1.8. Signalgiving.
- § 6.1.9. Lystring av signaler.
- § 6.1.10. Forbud mot å kjøre forbi stoppsignal.
- § 6.1.11. Når signal for kjøretillatelse mangler.
- § 6.1.12. Solrefleks i lyssignal.
- § 6.1.13. Innkjørsignal for tog i motsatt kjøreretning.

§ 6.1.1. Hva det forstås med signaler.

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

§ 6.1.2. Bestemmelser som gjelder signalenes bruk.

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

§ 6.1.3. Signalmidler.

Følgende signalmidler brukes:

- Signalflagg
- Flaggskiver
- Håndsignallamper
- Sigalfløyte
- Signalgiverens armer
- Faste lyssignaler
- Fast lydsignal
- Signalskiver
- Signalmerker
- Fallvisere og stigningsvisere
- Kurvevisere
- Orienteringstolper
- Lokomotivfløyte
- Lokomotiv- og togsignallamper
- Lokomotiv- og togsignalskiver.

§ 6.1.4. Signalfargenes grunnbetydning.

1. Signalfargenes grunnbetydning er:

Rødt	betyr alltid " Stopp ".
Fiolett	betyr at det tilhørende planovergangssignal viser " Stopp foran planovergangen ".
Gult	betyr " Varsom ".
Grønt	betyr " Kjøretillatelse ".
Hvitt	betyr " Klar Linje ".

2. Disse betydninger av signalfargene gjelder når signalmidlet holdes stille.
3. Signalmiddel av hvilken som helst farge som beveges på bestemt måte, betyr "**Stopp**".

§ 6.1.5. Dagsignaler og nattsignaler.

1. Nattsignaler skal brukes når dagsignal ikke kan ses tydelig.
2. Nattsignal brukes i alminnelighet alene, men kan også brukes sammen med dagsignal.

3. I tunneler og snøoverbygg skal nattsignal brukes om dagen etter Driftsbestyrerens nærmere bestemmelse.

§ 6.1.6.

Betegnelsen "høyre" og "venstre" under signalering.

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

§ 6.1.7.

Ansvar for at håndsignalmidler er til stede.

Den som skal bruke håndsignalmidler, bærer ansvaret for at disse er til stede og i brukbar stand.

§ 6.1.8.

Signalgiving.

1. Før signal gis, må det undersøkes om alt er i orden, slik at signalet kan lystres uten fare.
2. Hvis signalgiveren forstår at signalet medfører fare, må det ikke gis med mindre man ved dette unngår en annen og større fare.
3. Signal skal gis tydelig og nøyaktig i samsvar med trafikkreglene. Signalgiveren skal plassere seg slik at det klart framgår hvem signalet gjelder for. Foruten å velge de rette signalmidler må signalgiveren være nøye oppmerksom på alt som kan bli til hinder for at signalet oppfattes riktig.
4. Under skifting med enmannsbetjent lokomotiv (skiftetraktor) må signalgiveren i størst mulig utstrekning ta hensyn til hvor lokomotiv(traktor)føreren har sin plass.
5. De fastsatte signalmidler og signaler må ikke brukes til annet formål eller på annen måte enn bestemt i dette reglement eller i særlig bestemmelse fra Driftsbestyreren.
6. Bruk av andre signalmidler og signaler er forbudt.

§ 6.1.9.

Lystring av signaler.

1. Ethvert signal skal straks og ubetinget lystres med mindre dette medfører fare.
2. Mottas samtidig to signaler med forskjellig betydning, skal det signal lystres som medfører størst forsiktighet.
3. Mottas utydelig eller tvetydig signal, skal tog eller skift om nødvendig stoppe og forholdet undersøkes. **Rødt** betyr alltid "Stopp".
4. Flere signaler som er satt opp etter hverandre og gjelder for samme kjøreretning, skal iakttas og lystres i den rekkefølge de er satt opp.
5. Når avgangssignal og håndsignaler under skifting mottas gjennom speil, må signalet lystres bare når dette oppfattes tydelig og det ikke er tvil om hvem signalet gjelder for.

§ 6.1.10.

Forbud mot å kjøre forbi stoppsignal.

1. Tog må ikke kjøre forbi signal som viser "Stopp" mot toget, uten etter særlig bestemmelse i disse trafikkreglene eller særlig tillatelse for hvert enkelt tilfelle.
2. Skift må ikke kjøre forbi signal som viser "Stopp" eller "Skifting forbudt" mot skiftet, uten etter særlig bestemmelse i disse trafikkreglene eller særlig tillatelse for hvert enkelt tilfelle.

§ 6.1.11.

Når signal for kjøretillatelse mangler.

1. Når signal for kjøretillatelse mangler hvor dette skal vises, skal toget stoppe foran vedkommende signalsted.
2. Dette fritar ikke den som er pålagt å vise signal, fra å vise foreskrevet signal i rett tid.

§ 6.1.12.

Solrefleks i lyssignal.

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

§ 6.1.13.

Innkjørsignal for tog i motsatt kjøreretning.

Oppdager togbetjeningen under kjøring ut fra stasjon at det vises innkjørsignal for motsatt kjøreretning for samme hovedspor, skal toget stoppe og forholdet undersøkes.

TRM

TRAFIKKREGLER FOR MUSEUMSBANER

6. Signaler

Innhold

6.2. Håndsignalmidler.

§ 6.2.1. Signalmidler.

6.3. Håndsignaler for tog.

§ 6.3.1. Signal 1 "Stopp".

§ 6.3.2. Signal 2 "Varsom".

§ 6.3.3. Signal 3 "Innkjør".

§ 6.3.4. Signal 3 "Passér".

§ 6.3.5. Signal 4 "Klar linje".

§ 6.3.7. Signal 6 "Tilsett bremsen".

§ 6.3.8. Signal 7 "Løs bremsen".

§ 6.3.9. Signal 8 "Kjør fram forbi middel".

§ 6.3.10. Signal 9 "Kryssende tog er kommet".

6.4. Håndsignaler for skiftebevegelser.

§ 6.4.1. Signal 1 "Stopp".

§ 6.4.2. Signal 2 "Varsom".

§ 6.4.3. Signal 10 "Kjør fram".

§ 6.4.4. Signal 11 "Bakk".

§ 6.4.5. Signaler som gis med signalfløyte.

6.5. Håndsignaler på linjen.

§ 6.5.1. Signal 1 "Stopp".

§ 6.5.2. Signal 2 "Varsom".

6.2. Håndsignalmidler.

§ 6.2.1. Signalmidler.

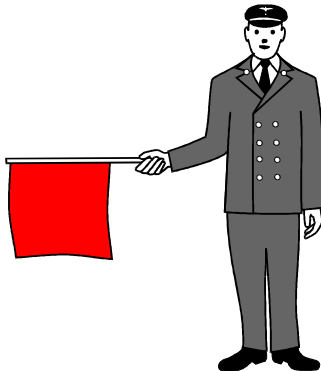
1. De alminnelige håndsignalmidler er følgende:
 - Rødt signalflagg
 - Gult signalflagg
 - Grønt signalflagg
 - Hvitt signalflagg
 - Rød flaggskive
 - Grønn flaggskive
 - Håndsignallampe som kan vise rødt, grønt eller hvitt (d v s ufarget) lys.
 - Signallykt med gult blinklys
 - Signalfløyte
2. Dessuten brukes:
 - Signalgiverens armer i bestemte stillinger eller bevegelser.
3. Håndsignal anses bevoktet når vedkommende viser signalet, eller holder oppsyn med det fra umiddelbar nærhet.

6.3. Håndsignaler for tog.

§ 6.3.1. Signal 1 "Stopp".

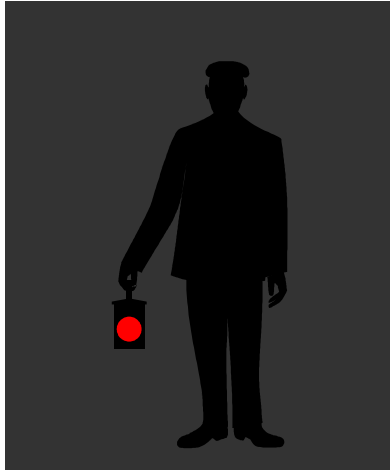
1 a. Dagsignal:

Rødt signalflagg vist på tvers av sporet.



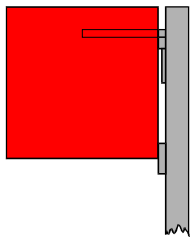
1 b. Nattsignal:

Rødt lys fra **signallampe** som holdes stille.



Signal 1 a og 1 b kan også vises ved oppsetting (opphenging) på stolpe.

1 c. **Rødt** flaggskive vist på tvers av sporet.



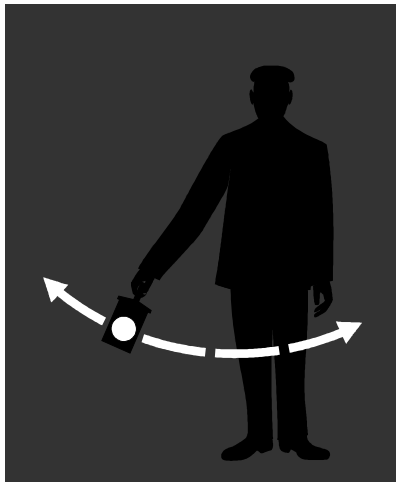
1 e. Dagsignal:

Signalgiverens **begge armer** som holdes **vannrett** på tvers av sporet.



1 f. Nattsignal:

Lys av **hvilken som helst farge** som beveges **hurtig flere ganger frem og tilbake** på tvers av sporet.



1 g Signalflagg av hvilken som helst farge eller hvilken som helst gjenstand som beveges hurtig flere ganger frem og tilbake på tvers av sporet.

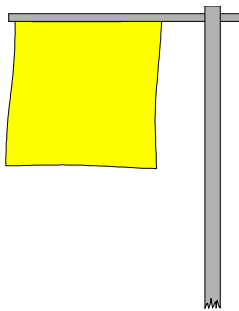
1. Signal 1 betyr at toget skal stoppe, og skal besvares med signal "**Bemerket**".
2. Signal 1e, 1f eller 1g brukes bare hvis signalflagg/ -lampe ikke har for hånden eller kan skaffes til veie hurtig nok.
3. Vises innkjørssignal med håndsignal og det ikke er klart for innkjøring av tog som ventes, skal signal "**Stopp**" vises ved ytterste sporveksel hvis det ikke er fastsatt annet sted der signalet skal vises.

4. Signalet skal vises i god tid, om mulig minst **15 minutter** før toget tidligst kan ventes, og det skal være bevoktet hvis togveien ikke er klar. Forøvrig kan signalet være ubevoktet, hvis ikke driftsbestyreren har bestemt annet.
5. Om bevoktning av signalet under skifting, se bestemmelsene om skifting.
6. Når tog kommer til sted der det har fast stopp, skal det ikke vises signal "**Stopp**" med mindre toget skal stoppe på bestemt plass.

§ 6.3.2.
Signal 2 "Varsom".

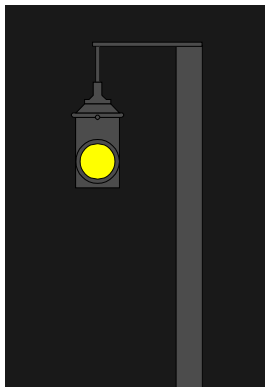
2 a. Dagsignal:

Gult signalflagg vist på tvers av sporet.



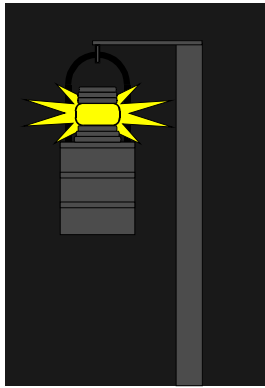
2 b. Nattsignal:

Gult lys fra signallampe.



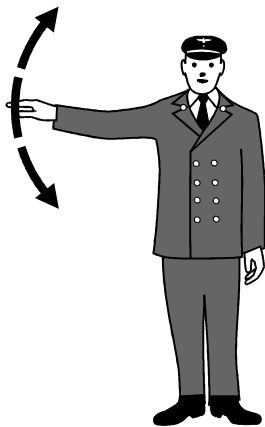
2 d. Gult blinklys (ca 80 blink pr minutt) fra stor **signallykt**.

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



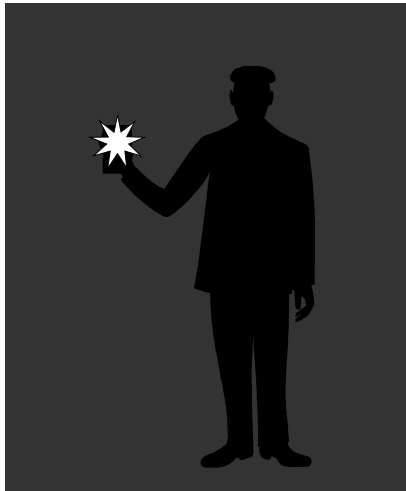
2 e. Dagsignal:

Signalgiverens **ene arm** som utstrakt på tvers av sporet beveges **vedholdende opp og ned**.



2 f. Nattsignal:

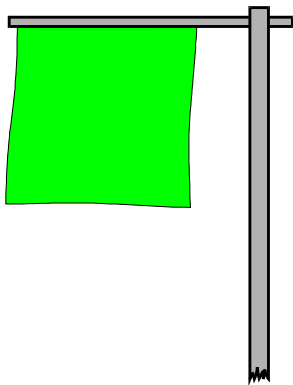
Lysblink med **hvitt** lys fra signallampe.



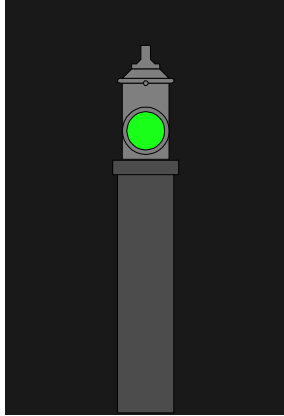
1. Signal 2 betyr at toget skal kjøre med nedsatt hastighet, høyst **20 km/h**.
2. Signal 2 e eller 2f skal bare brukes hvis signalflagg/ -lampe ikke har for hånden eller kan skaffes til veie hurtig nok.
3. Når signalet er bevoktet, skal det besvares med signal "**Bemerket**".

§ 6.3.3.
Signal 3 "Innkjør".

- 3 a.** Dagsignal:
Grønt signalflagg vist på tvers av sporet.



- 3 b.** Nattsignal:
Grønt lys fra **signallampe** som holdes stille.

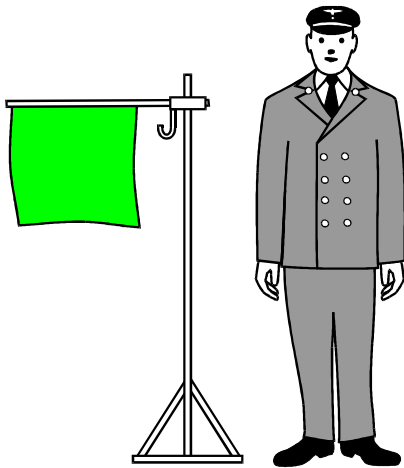


3 c. Grønn flaggskive vist på tvers av sporet.

1. Signalet vises ved ytterste sporveksel hvis det ikke er fastsatt annet sted der signalet skal vises, og betyr at toget kan kjøre inn på stasjonen.
2. Signalet må ikke vises tidligere enn **20 minutter** før toget ventes, og skal fjernes snarest mulig etter at det er kommet.
3. Signalet skal være bevoktet hvis tog skal krysse eller kjøre forbi annet tog. Blir kryssingen eller forbikjøringen lagt til annen stasjon, kan signalet være ubevoktet selv om togbetjeningen **ikke** er underrettet på forhånd.

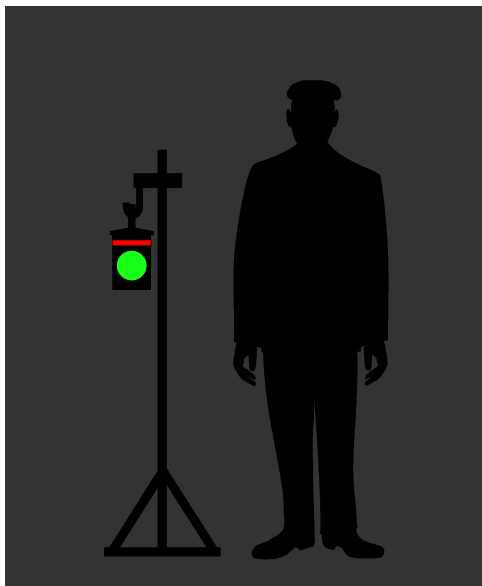
§ 6.3.4.
Signal 3 "Passér".

3 e. Dagsignal:
Grønt signalflagg vist på tvers av sporet.



3 f. Nattsignal:

Grønt lys fra signallampe som holdes stille.



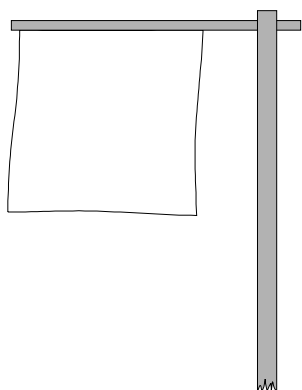
1. Signal "Passer" betyr at toget kan passere stasjonen.
2. Signalet vises ved vedkommende togspor foran stasjonsbygningen, og på samme side av sporet som denne, som regel fra stativ (stolpe). Driftsbestyreren kan bestemme at stativ (stolpe) på grunn av stedlige forhold ikke kan brukes. Hvis forholdene gjør at signalet må vises fra annet sted, treffer driftsbestyreren bestemmelse om dette og kunngjør det for vedkommende personale.
3. Signalet skal bevoktes av togekspeditøren og må ikke fjernes før hele toget har kjørt forbi signalet.

4. Signal "**Passér**" besvares med signal "**Bemerket**".
5. Selv om signal "**Passér**" blir vist, skal toget stoppe hvis det etter ruten eller særlig ordre skal stoppe.
6. Har toget etter ruten stopp på signal for påstigning, må signal "**Passér**" ikke vises før avgangs-/ passeringstiden er inne.
7. Signal "**Passér**" må ikke vises før fremadliggende blokkstrekning og utkjørtogveien er klar, og avgangsmelding er sendt og besvart som bestemt.
8. Signal 3 f "**Passér**" skal gis med signallampe med stor lysstyrke. Slik signallampe kjennetegnet ved at det er malt et 2cm bredt **rødt** bånd rundt lampen.

§ 6.3.5.
Signal 4 "Klar linje".

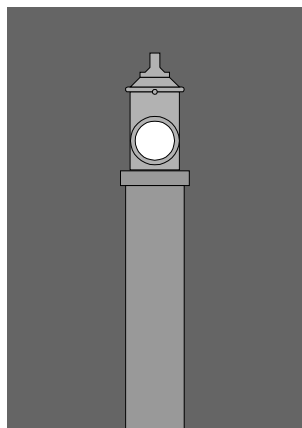
4 e. Dagsignal:

Hvitt signalflagg vist på tvers av sporet.



4 f. Nattsignal:

Hvitt lys fra signallampe.

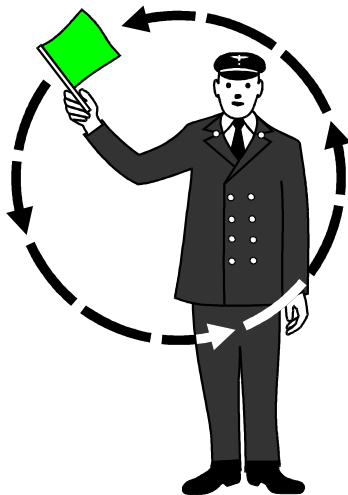


Signal 4 betyr at toget kan kjøre videre med den hastigheten som gjelder for strekningen bortenfor signalet.

**§ 6.3.6.
Signal 5 "Avgang".**

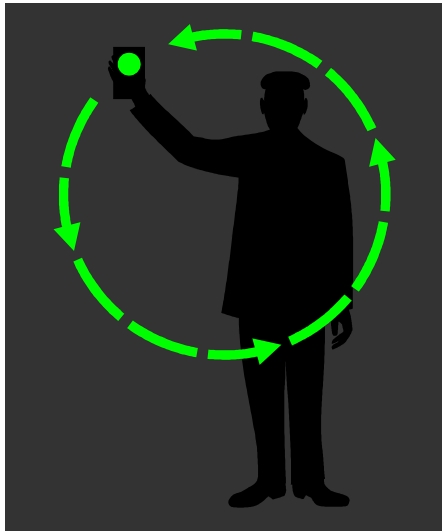
5 a. Dagsignal:

1 langt støt med signalfløyte med etterfølgende bevegelse med **grønt signalflagg** som føres **i sirkel** på tvers av sporet og med sirkelens øvre del **utad** fra toget.



5 b. Nattsignal:

1 langt støt med signalfløyte med etterfølgende bevegelse med **grønt lys** fra signallampe som føres **i sirkel** på tvers av sporet og med sirkelens øvre del **utad** fra toget.



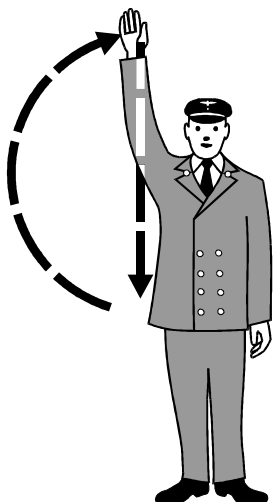
1. Signal 5 betyr at toget skal settes i gang. Signalet gis når tog skal kjøre fra stasjon, stoppested og holdeplass.
2. Bruk av signalfløyte kan falle bort når togekspeditor gir signal "Avgang" til tog med lokomotivfører som togfører.
3. Når signal "Avgang" ikke straks kan lystres, skal lokomotivføreren svare med signal "Bemerket", eller med et vink med hånden.
4. Lommelykt med stillbart rødt og grønt glass kan brukes i stedet for signallampe til å gi signal "Avgang".
5. Hvis togføreren ikke har full oversikt, f. eks i mørke, i kurve, p.g.a. langt tog eller mange reisende, skal togføreren ikke gi signal "Avgang" før de andre av konduktørbetjeningen har gitt til kjenne at alt er i orden til avgang.
Tilkjennegevlsen gis ved å holde en arm oppstrakt (i mørke med hvitt, fast lys).

§ 6.3.7.

Signal 6 "Tilsett bremsen".

6 a. Dagsignal:

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



6 b. Nattsignal:

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

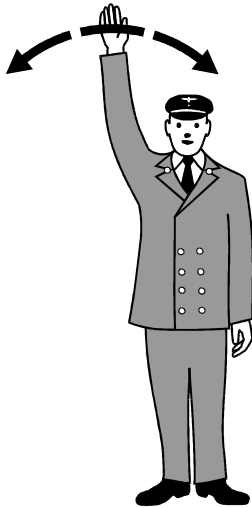


Signal 6 gis av bremseprøveren til lokomotivføreren når trykkluftbremsen skal tilsettes ved bremseprøve.

§ 6.3.8.
Signal 7 "Løs bremsen".

7 a. Dagsignal.

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



7 b. Nattsignal.

Lysblink med **hvitt lys** fra signallampe.



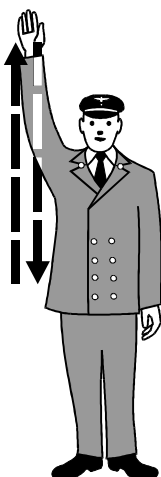
Signal 7 gis av bremseprøveren til lokomotivføreren når trykkluftbremsen skal løses ved bremseprøve.

§ 6.3.9.

Signal 8 "Kjør fram forbi middel".

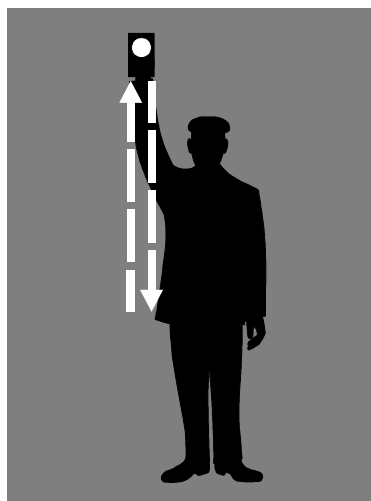
8 a. Dagsignal.

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



8 b. Nattsignal.

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



1. Signal 8 gir tillatelse til kjøring forbi det punkt innkjørtillatelsen gjelder til.
2. Signal 8 opphever signal "Togvei slutt" der dette er satt opp.

3. Signal 8 skal gis av togekspeditøren personlig og skal besvares med signal "Bemerket".
4. Signal 8 skal etterfølges av signal 1 "Stopp".

§ 6.3.10.

Signal 9 "Kryssende tog er kommet".

9. Dag- og nattsignal

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



1. Signal 9 skal gis til tog som passerer kryssingsstasjonen i de tilfeller togbetjeningen på grunn av forholdene ikke på annen måte vil kunne forvisse seg om at kryssende tog er kommet.
2. Signal 9 kan også brukes for tog som stopper, når det er hensiktsmessig.
3. Signal 8 og 9 skal gis av togekspeditøren personlig og skal besvares med signal "Bemerket".

6.4. Håndsignaler for skiftebevegelser.

§ 6.4.1.

Signal 1 "Stopp".

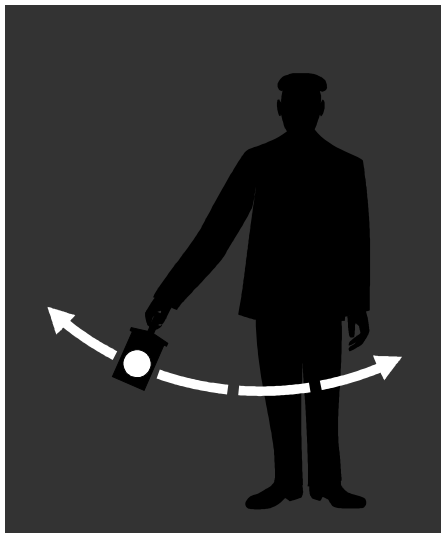
1 k. Dagsignal.

Signalgiverens begge **armer** som holdes **vannrett** på tvers av sporet



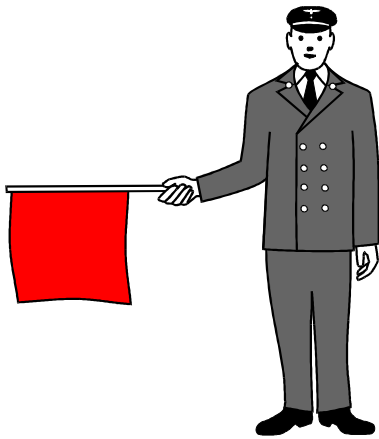
1 l. Nattsignal.

Hvitt lys fra signallampe som beveges **hurtig flere ganger fram og tilbake** på tvers av sporet.



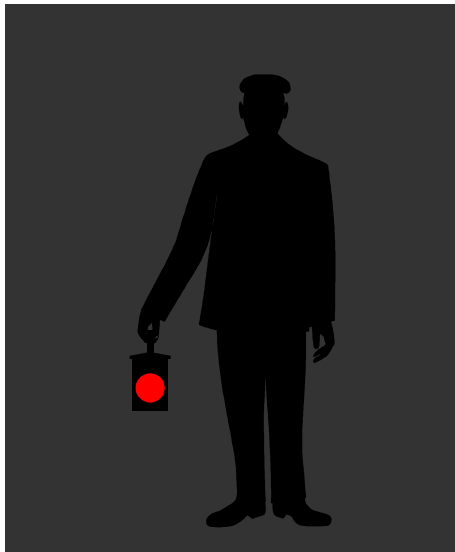
1 a. Dagsignal.

Rødt signalflagg vist på tvers av sporet.



1 b. Nattsignal.

Rødt lys fra signallampe

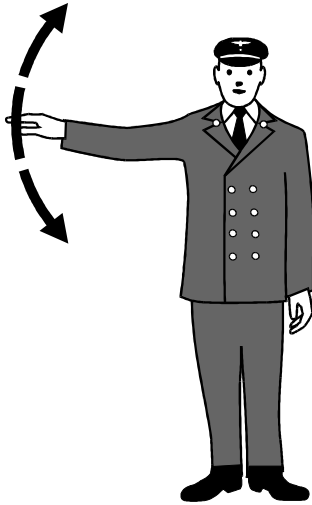


1. Signal 1 betyr at skiftet skal stoppe.
2. Fra materiell som er i bevegelse, kan signal 1k gis med én arm.
3. Signal "**Stopp**" kan gis/forsterkes ved 3 støt i signalføyte, eller muntlig (ordren "**Stopp**"), også gjennom skifteradio.

§ 6.4.2.
Signal 2 "Varsom".

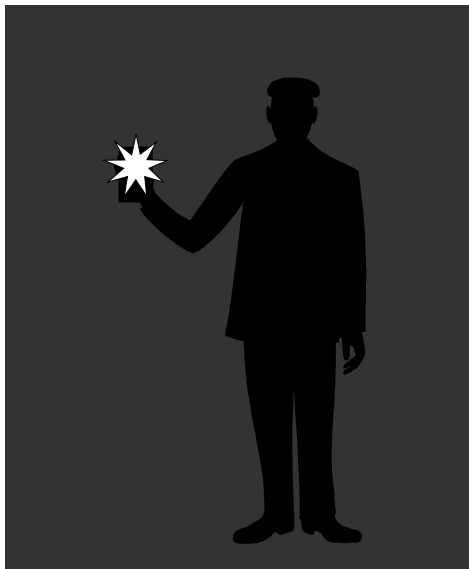
2e. Dagsignal.

Signalgiverens **ene arm** (utstrakt) som beveges **vedholdende opp og ned** på tvers av sporet.



2f. Nattsignal

Lysblink med hvitt lys fra signallampe.

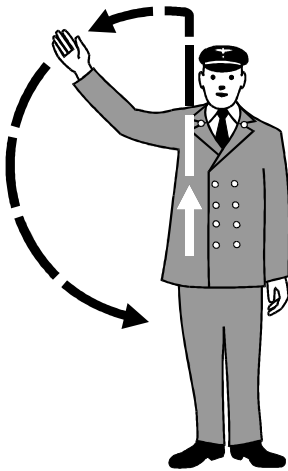


1. Signal 2 betyr at skiftets hastighet skal reduseres så lenge signalet gis. Når signalgivingen opphører skal hastigheten være uendret til neste signal gis.
2. Signal "**Varsom**" kan gis muntlig (ordren "**Varsom**"), også gjennom skifteradio.

§ 6.4.3.
Signal 10 "Kjør fram".

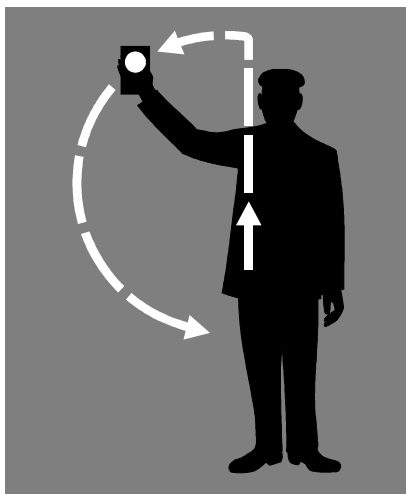
10 a. Dagsignal.

Signalgiverens **ene arm** som føres rett opp, og deretter slik at hånden beskriver **en bue ut og ned** på tvers av sporet i retning **fra** skiftet.



10 b. Nattsignal.

Hvitt lys fra signallampe som føres rett opp, og deretter slik at lyset beskriver **en bue ut og ned** på tvers av sporet i retning **fra** skiftet.

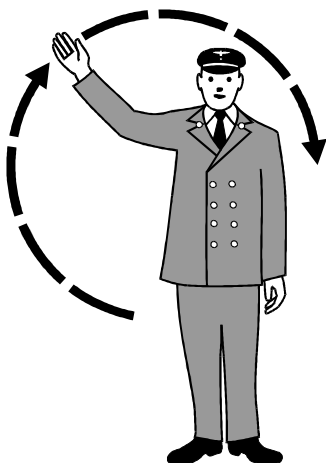


1. Signal 10 gjelder i forhold til **signalgiverens plass**, betyr at skiftet skal kjøre i retning fra signalet.
2. Hvis signalet ikke starks kan lystres skal lokomotivføreren svare med signal "Bemerket", eller med et vink med hånden.
3. Signal "**Kjør fram**" kan forsterkes ved 1 støt i signalfløyte, eller muntlig (ordren "**Kjør fram**"), også gjennom skifteradio. Ordren "**Kjør fram**" betyr ved muntlig ordre at lokomotivet skal trekke vognene.

§ 6.4.4. Signal 11 "Bakk".

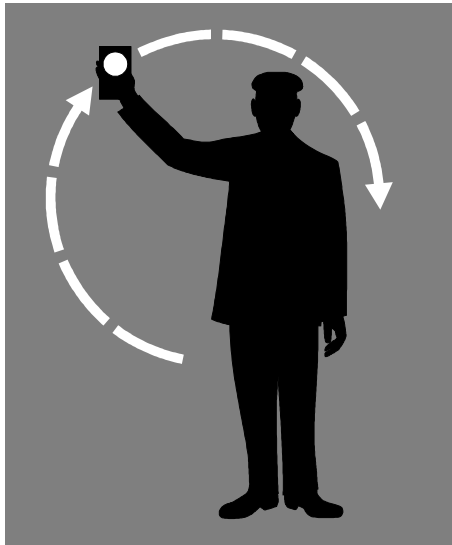
11 a. Dagsignal.

Signalgiverens **ene arm** som beveges slik at hånden beskriver **en bue opp og inn** på tvers av sporet i retning **mot** skiftet.



11 b. Nattsignal.

Hvitt lys fra signallampe som beveges i **en bue opp og inn** på tvers av sporet i retning **mot** skiftet.



1. Signal 11 gjelder i forhold til **signalgiverens plass** og betyr at skiftet skal kjøre i retning mot signalet.
2. Ved signalgiving for renn gis signal 11 ved en hurtig bevegelse med armen.
3. Hvis signalet ikke straks kan lystres, skal lokomotivføreren svare med signal "**Bemerket**", eller med et vink med hånden.
4. Signal "**Bakk**" kan gis/forsterkes ved 2 støt i signalfløyte, eller muntlig (ordrene "**Bakk**"/"**Renn**"), også gjennom skifteradio. Ordrene "**Bakk**" og "**Renn**" betyr ved muntlig ordre at lokomotivet skal skyve vognene.
5. I tillegg til muntlig ordre "**Kjør Fram**" eller "**Bakk**", kan angis omtrentlig lengde i meter eller antall vognlengder for skiftebevegelsen.
6. Hvis det ved muntlig ordregiving er vanskelig for lokomotivføreren å avgjøre hvilken retning skiftet skal kjøre (f.eks. når lokomotivet står i midten av en vognrekke), kan signalgiveren, i tillegg til ordren angi kjøreretningen, f.eks. "**Kjør i retning sporveksel 1**"

§ 6.4.5.

Signaler som gis med signalfløyte.

1. Signaler:
 - Signal 1 h "**Stopp**": 3 støt i signalfløyte
 - Signal 10 c "**Kjør frem**": 1 støt i signalfløyte
 - Signal 11 c "**Bakk**": 2 støt i signalfløyte.
2. Signal 1 h, 10 c og 11 c brukes hvor de stedige forhold tilsier det, og ellers som forsterkning av håndsignal.

6.5. Håndsignaler på linjen.

§ 6.5.1.

Signal 1 "Stopp".

1. Når det er anledning til det, skal signal "Stopp" gis slik:
 - Dagsignal ved signal 1 a.
 - Nattsignal ved signal 1 b.
2. Disse signaler skal alltid brukes i følgende tilfelle:
 - a. Når linjen er ufarbar, og når linjebrydd er anordnet.
 - b. Når det arbeides i nærheten av sporet.
 - c. Når tog er stoppet på linjen og ikke kan komme i gang ved egen hjelp.
 - d. Når vogn(er) er satt igjen på linjen.
 - e. Når arbeidstralle på linjen ikke kan bli brakt ut av sporet i rett tid.
3. I alle ovennevnte tilfelle skal signal "Stopp" skal settes opp på begge sider av farepunktet (unntak, se pkt. 9 nedenfor).
4. Signal "Stopp" skal så vidt mulig være bevoktet når tog ventes.
- 5- Signal "Stopp" gitt med andre signalmidler enn flagg og lampe (signal 1a og 1b), er på linjen å betrakte som nødsignalering, og skal derfor bare brukes når spesielle signalmidler ikke har for hånden, eller når det er fare for at signal 1a og 1b kan bli oversett.
6. Signal "Stopp" skal settes opp til høyre i kjøreretningen for kommende tog i en avstand fra farepunkt av minst **300 meter** i stigning og minst **700 meter** på vannrett linje eller i fall. Disse avstander skal økes etter skjønn inntil henholdsvis **600 meter** og **1000 meter**, f.eks. ved løvfall, i regn eller mildvær som plutselig inntreffer etter kulde, og i alle tilfelle når skinnene er glatte, eller når signal "Stopp" ikke er synlig på **150 meters** avstand.
- 7- Signal "Stopp" kan settes opp i sporet (mellom skinnene) når det på denne måten blir mer synlig
8. Ligger det farlige sted så nær en betjent stasjon at signal "Stopp" på den ene side av farepunktet etter foranstående bestemmelser skulle settes opp mellom eller på den andre siden av stasjonens grenser, skal vedkommende etter konferanse med togekspeditøren sette opp signal "Stopp" senest ved ytterste sporveksel i utkjørtogveien.
9. Når lokomotiv/tog *må* kjøre ut på strekning der det etter bestemmelsene i pkt. 1 c og 1 d er satt opp signal "Stopp", skal det ikke kjøres med større hastighet enn at det kan stoppe på halvparten av den foranliggende oversiktlige del av sporet, **høyst 20 km/h**.
Når man har full visshet for hvorfra lokomotiv/tog kommer, kan det settes opp signal "Stopp" bare til den side hvorfra lokomotiv/tog kommer, og avstanden til signal "Stopp" kan reduseres til **200 meter**.
10. Hvis største tillatte kjørehastighet for alle togslag på hele banestrekningen er særlig lav, kan avstanden til signal "Stopp" i følge foranstående pkt 6 reduseres i samsvar med særlige bestemmelser i driftshåndboken.

§ 6.5.2.

Signal 2 "Varsom".

1. Når det er anledning til det, skal signal "Varsom" gis slik:
 - Dagsignal ved signal 2 a.

- Nattsignal ved signal 2 b eller 2 d.
- 2. Signal "**Varsom**" gitt med andre signalmidler enn flagg, lampe eller lykt, er på linjen å betrakte som nødsignalering og skal derfor bare brukes når vanlige signalmidler ikke has for hånden eller kan skaffes til veie hurtig nok.
- 3. Når signal "Varsom" er bevoktet, skal det besvares med signal "Bemerket".
- 4. Signal "**Varsom**" settes opp til høyre i kjøreretningen for kommende tog, i stigning minst **250 meter** og på vannrett linje eller i fall minst **500 meter** foran det punkt hvorfra togets kjørehastighet skal være satt ned til høyst **20 km/h**. Disse avstander skal økes etter skjønn under forhold som nevnt i § 6.5.1 for signal "**Stopp**".
- 5. Hvis største tillatte kjørehastighet for alle togslag på hele banestrekningen er særlig lav, kan avstanden til signal "Varsom" reduseres i samsvar med særlige bestemmelser i driftshåndboken.
- 6. Signal "**Varsom**" skal settes opp til begge sider av den strekning hvor kjørehastigheten må være satt ned.
- 7. På det punkt på linjen hvorfra hastigheten igjen kan økes når hele toget har passert dette, skal det til høyre i kjøreretningen settes opp signal 4 a (hvitt flagg, som i slike tilfelle gjelder både som dag- og nattsignal).
- 8. Varsomstrekningen blir nøyaktig markert for lokomotivføreren slik:

Etter å ha passert signal 2 a, b eller d (signal "**Varsom**"), får toget signal 4 a (hvitt flagg) på venstre side i kjøreretningen der hastigheten skal være nedsatt, og signal 4 a (hvitt flagg) på høyre side, der hastigheten kan økes når hele toget har passert signalet.

TRM

TRAFIKKREGLER FOR MUSEUMSBANER

6. Signaler

6.6. Faste signalapparater.

Innhold.

- § 6.6.1. Liste over faste signalapparater.
- § 6.6.2. Faste signalapparater, plassering og ettersyn.
- § 6.6.3. Enkelt innkjøringsignalapparat.
- § 6.6.4. Signalering på stasjon som ikke er betjent.
- § 6.6.5. Ugyldige faste signaler.
- § 6.6.6. Enkelt innkjøringsignalapparat i ustand.
- § 6.6.7. Når innkjøringsignalapparat er slukket på grunn av strømutkobling
- § 6.6.8. Signalering med lys- og lydsignalapparat under skifting.
- § 6.6.9. Sporvekselsignal.
- § 6.6.10. Sporvekselsignal for kryssveksel.
- § 6.6.11. Sporsperresignal.
- § 6.6.12. Planovergangssignal.
- § 6.6.13. Forsignal for planovergangssignal.
- § 6.6.14. Vannstendersignal.

§ 6.6.1. Liste over faste signalapparater.

Følgende signaler brukes:

- Enkelt innkjøringsignalapparat

- Lys- og lydsignal for signalgiving under skifting
- Sporvekselsignal
- Sporsperresignal
- Planovergangssignal
- Forsignal for planovergangssignal
- Vannstendersignal

§ 6.6.2.

Faste signalapparater, plassering og ettersyn.

1. Faste signalapparater og signalmidler m.v. skal være plassert slik at signalene kan ses og oppfattes på tilstrekkelig avstand.
2. Faste signaler som gjelder for én kjøreretning, skal som regel settes opp til høyre for denne eller over sporet. Må signalet settes opp til venstre for sporet, og det kan være tvil om signalet gjelder for dette spor, skal det gjøres kjent for personalet. Dette kan gjøres ved at det settes en pil på det faste signalet, som peker mot det sporet som signalet gjelder for, unntatt for sporveksel- og sporsperresignaler og signaler som **skal** settes opp til venstre for sporet.
3. Faste signalapparater skal etterses, og glass og linser pusses, så ofte at det alltid gis klare signalbilder.

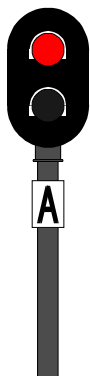
§ 6.6.3.

Enkelt innkjørsignalapparat.

1. "**Enkelt innkjørsignalapparat**" er et lyssignal som i alminnelighet settes opp minst **200 meter** utenfor ytterste sporveksel og som regel til høyre for tog som kommer.
2. Signalapparatet er utstyrt med signalthode for 2 lys, er ca. 2 meter høyt og danner stasjonsgrensen. Det skal ha bokstavmerke.
3. På ubetjent stasjon skal signalet være slukket. På betjent stasjon skal det normalt være tent og vise signal "**Stopp**".
4. Med enkelt innkjørsignalapparat gis følgende signaler:

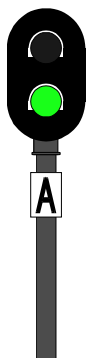
Signal 20b "Stopp".

1 rødt fast lys



Signal 21 "Kjør".

1 grønt fast lys



5. For signagiving med enkelt innkjørsignalapparat gjelder bestemmelsene i § 4.2.12.
6. Signalstilleren ved sporvekselen skal enten være bevoktet eller låst. For tog som under kryssing eller forbikjøring skal kjøre avvikespor, skal signalstilleren ved sporvekselen alltid være bevoktet. Når signal stilles, skal signalkontrollen iakttas.
7. **Signal 20 b** betyr at tog skal stoppe minst **20 meter** foran signalet.
Signal 21 betyr at tog kan kjøre inn på stasjonen.

7. Tog som har stoppet foran enkelt innkjørsignalapparat, kan uten nærmere ordre kjøre inn på stasjonen når signalbildet forandres til signal "**Kjør**".
8. Uttrekk under skifting kan foretas under dekning av signal 20 b når betingelsene for skifting for øvrig er til stede, men skiftet (materiellet) må ikke komme nærmere signalet enn **20 meter**.
9. For enkelt innkjørsignalapparat i **ustand** gjelder bestemmelsene i § 6.6.5.

§ 6.6.4.

Signalgiving på stasjon som ikke er betjent.

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

§ 6.6.5.

Ugyldige faste signaler.

1. Fast signal anses som ugyldig når det inntil videre ikke skal vise noe signal, og når signal som måtte vises med dette, i hvert fall ikke skal respekteres.
2. Driftsbestyreren skal på forhånd underrette vedkommende personale når **enkelt innkjørsignalapparat** skal anses som ugyldig, om hvilke signalmidler og signalsteder som skal brukes i den tid slikt signal er ugyldig, og når signalet igjen skal tas i bruk.
3. Enkelt innkjørsignalapparat som ikke er tatt i bruk, eller som skal anses som ugyldig, skal være påsatt "**Ugyldighetsmerke**".
4. Andre faste lyssignaler som ikke er tatt i bruk, eller som skal anses som ugyldige, skal ikke være påsatt ugyldighetsmerke.
5. Enkelt innkjørsignalapparat som er slukket på grunn av strømutkopling, skal ikke påsettes ugyldighetsmerke med mindre driftsbestyreren bestemmer at signalene skal anses ugyldige.
6. Kommer tog til enkelt innkjørsignalapparat som er påsatt ugyldighetsmerke uten at togbetjeningen har fått underretning om dette, skal toget stoppe foran signalet inntil det får ordre om å kjøre videre i samsvar med reglene i § 6.6.6.
Det samme skal gjøres hvis togbetjeningen har fått melding om at signalet skal anses som ugyldig, men ugyldighetsmerke ikke er påsatt.
7. Alle faste lyssignaler som ikke er tatt i bruk, eller som er gjort ugyldige, skal være slukket hvis ikke driftsbestyreren bestemmer at signalet skal være tent, f.eks. for prøving av signalanlegget. I så tilfelle skal personalet underrettes om dette på forhånd.

§ 6.6.6.

Enkelt innkjørsignalapparat i ustand.

1. Et signalapparat er i ustand når det ikke kan vise de signalbilder det er bygd for, eller når det viser et annet signal enn det stilles til.
Viser enkelt innkjørsignalapparat signal "**Kjør**" når det skal vise signal "**Stopp**", skal signalet straks slukkes og toglederen underrettes.
2. Når enkelt innkjørsignalapparat ikke kan vise "**Kjør**", skal det om mulig være tent og vise "**Stopp**". Ordre om innkjøring gis ved:

a. Muntlig ordre gjennom telefon.

Ved stasjoner hvor det er satt opp telefon ved enkelt innkjørsignalapparat, skal lokomotivføreren eller togføreren, etter **høyst 2 minutter**, innhente ordre om innkjøring gjennom telefonen. Lokomotivføreren og togføreren skal konferere på forhånd om hvem som skal ringe.

Den som ringer skal oppgi

- tittel og navn,
- tognummer,
- signalets nummer/bokstav.

Er det klart for innkjøring, gir togekspeditøren slik ordre om innkjøring:

*"Klart for innkjøring av tog til spor nr. i
..... (stasjonsnavn)".*

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

Når togføreren ringer, skal vedkommende meddele lokomotivføreren ordren om innkjøring.

b. Forhåndsunderretning og håndsignal ved ytterste sporveksel.

Forhåndsunderretning gis togbetjeningen ved en foranliggende stasjon ved telegram med slik tekst:

*"Innkjørsignalapparat ved stasjon er i ustand.
Håndsignal vises ved ytterste sporveksel."*

Toget kan på slik ordre kjøre forbi innkjørsignalapparatet, og kjøre inn på stasjonen hvis det blir vist innkjørsignal. Hvis det ikke er klart for innkjøring, skal det vises signal **"Stopp"**.

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

c. Skriftlig kjøreordre.

Togekspeditøren skal skrive under kjøreordren. Kjøreordren leveres lokomotivføreren ved innkjørsignalapparatet.

3. Når enkelt tinnkjørsignalapparat på betjent stasjon ikke kan vise signal **"Stopp"**, gjelder manglende signal som stoppsignal. Signal **"Stopp"** (signal 1 a eller 1 b) skal allikevel vises ved signalmasten når skifting må foretas og ved framkjøring forbi middel, i de siste **15 minutter** før tog tidligst kan ventes.
4. Ordre om innkjøring etter pkt. 2 må ikke gis før togveien er klar.
5. Når kjøreordre gis etter pkt. 2, skal kjørehastigheten over sporveksler ikke overstige **20 km pr. time**. Finner togekspeditøren det nødvendig at kjørehastigheten settes ytterligere ned, skal han gi ordre om dette.

§ 6.6.7.

Når innkjørsignalapparat er slukket på grunn av strømutkobling

Når fast signalapparat for innkjøring på betjent stasjon er slukket på grunn av strømutkopling, skal det forholdes som bestemt i §§ 6.6.3 og 6.6.6, med mindre signalene skal anses som ugyldige.

§ 6.6.8.

Signalering med lys- og lydsignalapparat under skifting.

1. For signalgiving under skifting kan brukes fast signalapparat med lyssignal og/eller lydsignal, satt opp på hensiktsmessige steder på skiftetomten.
2. Med lys- og lydsignalapparat gis følgende signaler:

Lyssignal (hvitt lys):

48 a: 3 korte lysblink

49 a: 1 langt lysblink

50 a: 2 korte lysblink

Signal 48 "Stopp".

Signal 49 "kjør fram".

Signal 50 "Bakk".

Lydsignal (signalhorn)

48 b: 3 korte støt

49 b: 1 langt støt

50 b: 2 korte støt

3. Signal 49 a og b betyr at lokomotivet skal trekke vognene.
4. Signal 50 a og b betyr at lokomotivet skal skyve vognene.

§ 6.6.9.

Sporvekselsignal.

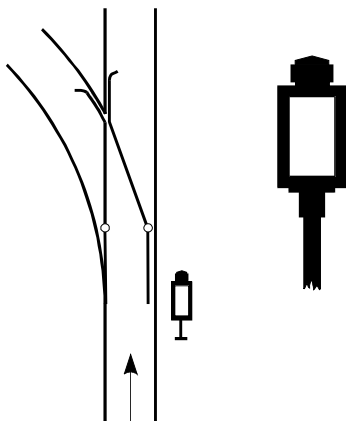
1. "Sporvekselsignal" er en 4- sidet dreibar, sortmalt kasse, som settes opp på en 1 – 2 meter høy stolpe ved sporveksel. Kassenes sideflater har signalbilder for på avstand å kunne vise sporvekselens stilling.
2. Etter forholdene utføres sporvekselsignal med lampe eller med lysreflekterende stoff.
3. Sporvekselsignal med lampe skal være tent i mørke og usiktbart vær når tog skal kjøre over sporvekselen, eller når skifting foregår.
4. Hvis det anses forsvarlig kan oppsetting av sporvekselsignal sløyfes.
5. Sporvekselsignal kan vise følgende signaler:

Signal 51 a "Rett fram".

Hvit rektangulær firkant med den lengste siden loddrett.

Signal 51 a betegner at sporvekselen for kjøring både **med** og **mot** tungespissen ligger til rett frem gående spor - - ikke avvikende sporveksel.

Signal 51 a vises samtidig i begge kjøreretninger.

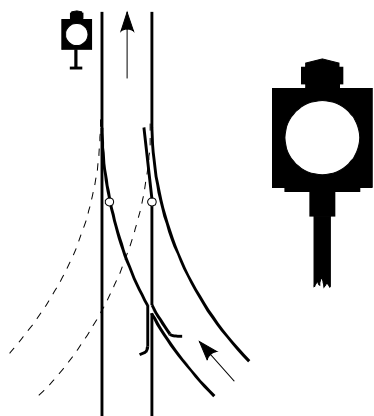


Signal 51 b "Fra avvikespor".

Hvit sirkelflate.

Signal 51 b betegner at sporvekselen for kjøring med tungespissen ligger for kjøring fra avvikende spor.

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

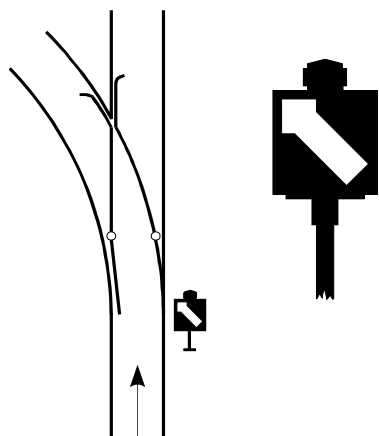


Signal 51 c "Til venstre".

Hvit pil som peker oppad til venstre.

Signal 51 c betegner at sporvekselen for kjøring mot tungespissen ligger til spor som avviker til venstre.

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

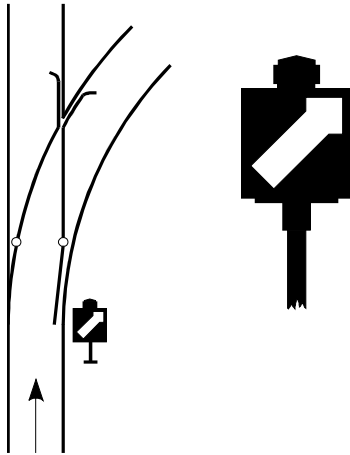


Signal 51 d "Til høyre".

Hvit pil som peker oppad til høyre.

Signal 51 d betegner at sporvekselen for kjøring mot tungespissen ligger til spor som avviker til høyre.

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



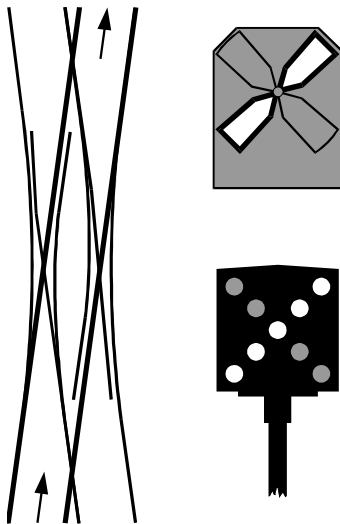
§ 6.6.10. Sporvekselsignal for kryssveksel.

1. Som sporvekselsignal for enkel og dobbel kryssveksel brukes fortrinnsvis signal 52. I stedet kan dog brukes signal 51.
2. Hvis det er forsvarlig kan oppsetting av sporvekselsignal for kryssveksel sløyfes.
3. Sporvekselsignal kan vise følgende signaler:

Signal 52 a "Fra venstre til høyre".

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

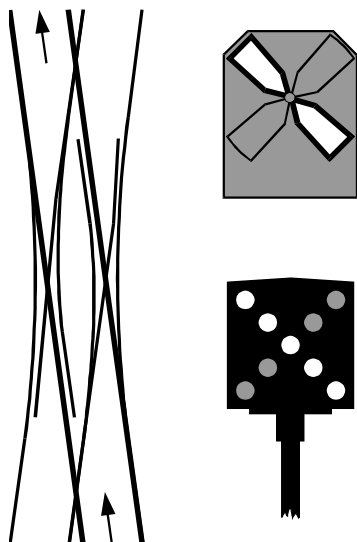
Signalet betegner at sporvekselen ligger for krysskjøring fra venstre til høyre.



Signal 52 b "Fra høyre til venstre".

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

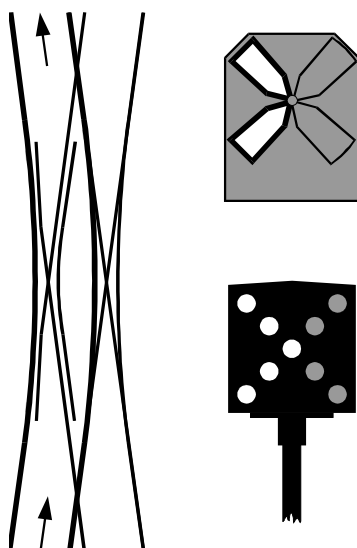
Signalet betegner at sporvekselen ligger for krysskjøring fra høyre til venstre.



Signal 52 c "Fra venstre til venstre".

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

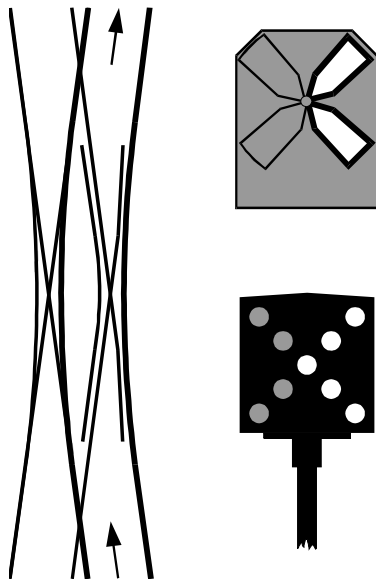
Signalet betegner at sporvekselen ligger for kjøring i kurve fra venstre til venstre.



Signal 52 d "Fra høyre til høyre".

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

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



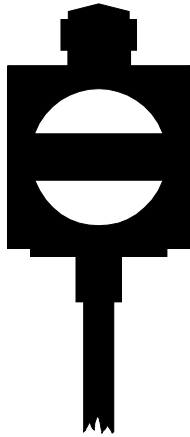
§ 6.6.11. Sporsperresignal.

1. "Sporsperresignal" er en 4- sidet dreibar, sortmalt kasse, som settes opp på en 1 – 2 meter høy stolpe ved sporsperre. Kassenes sideflater har signalbilder for på avstand å kunne vise om sporsperrene er lagt av eller ligger på skinnen.
2. Etter forholdene utføres sporsperresignal med lampe eller med lysreflekterende stoff.
3. Sporsperresignal med lampe skal være tent i mørke og usiktbart vær når skifting foregår.
4. Sporsperresignal kan også brukes ved svingskivespor, enden av buttspor og traversspor, ved avspøringsveksler og ellers hvor det er nødvendig å vise om sporet er sperret eller fritt.
5. Hvis det anses forsvarlig kan oppsetting av sporsperresignal sløyfes.
6. Sporsperresignal kan vise følgende signaler:

Signal 53 "Sporet sperret".

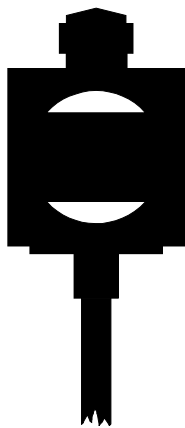
Mot sidespor, signal 53 a:

2 hvite sirkelsegmenter atskilt ved en sort, vannrett sperrebom.



Mot togspor, signal 53 b:

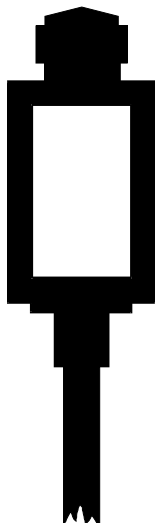
2 smale hvite sirkelsegmenter atskilt ved en **meget bred sort, vannrett sperrebom**.



Signal 54 "Sporet fritt".

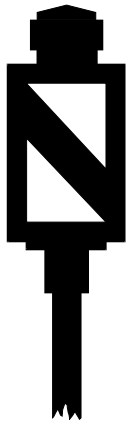
Mot sidespor, signal 54 a:

Hvit rektangulær firkant med den **lengste siden loddrett**.



Mot togspor, signal 54 b:

To hvite triangler adskilt ved en sort sperrebom på skrå oppad mot venstre.



Hvis det anses hensiktsmessig kan sporsperresignal vise signal 53a, henholdsvis signal 54a, i begge retninger.

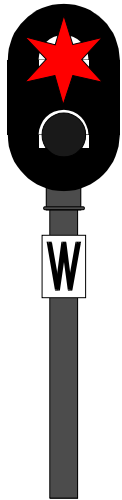
Sporsperresignal utfoldet.

§ 6.6.12. Planovergangssignal.

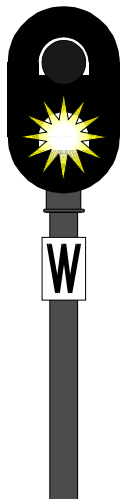
1. "Planovergangssignal" er et lyssignal på ca. 2m høy stolpe, som settes opp ved planoverganger med automatiske veisignaler eller automatiske veibommer.
2. Signalet kan utføres som 2- sidig signal og settes da bare opp på den ene siden av planovergangen og umiddelbart ved denne.
3. Signalet skal normalt være tent.
4. Signalstolpen er merket med sort W på hvitt skilt.
5. Planovergangssignal kan vise følgende signaler:

Signal 55 "Stopp foran planovergangen".

Rødt blinklys (langsomme blink).



Signal 56 "Planovergangen kan passeres".
Hvitt blinklys (hurtige blink).

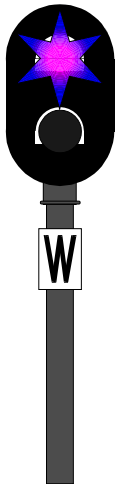


§ 6.6.13.

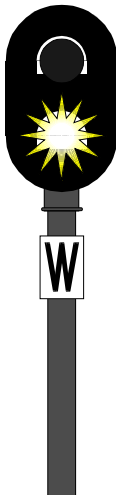
Forsignal for planovergangssignal.

1. "Forsignal for planovergangssignal" er et lyssignal på ca. 2m høy stolpe, som settes opp når planovergangssignalet ikke kan sees fra tog på ca 500 m avstand.
2. Når forsignal settes opp, skal det være plassert slik at det er synlig fra tog når dette er minst 500 m foran planovergangen
3. Hvis største tillatte kjørehastighet for alle togslag på hele banestrekningen er særlig lav, kan avstanden nevnt ovenfor reduseres i samsvar med særlig bestemmelser i driftshåndboken.
4. Signalstolpen er merket med sort W på hvitt skilt.
5. Forsignalet skal vise fiolett blinklys når planovergangssignalet viser rødt blinklys, og hvitt blinklys når planovergangssignalet viser hvitt blinklys.
6. Forsignal for planovergangssignal kan vise følgende signaler:

Signal 57 "Tilhørende planovergangssignal viser "Stopp"".
Fiolett blinklys (langsomme blink).



Signal 58 "Tilhørende planovergangssignal viser "Planovergangen kan passeres"".
Hvitt blinklys (hurtige blink).



7. Om **planovergangsmerke**, se § 6.7.7.

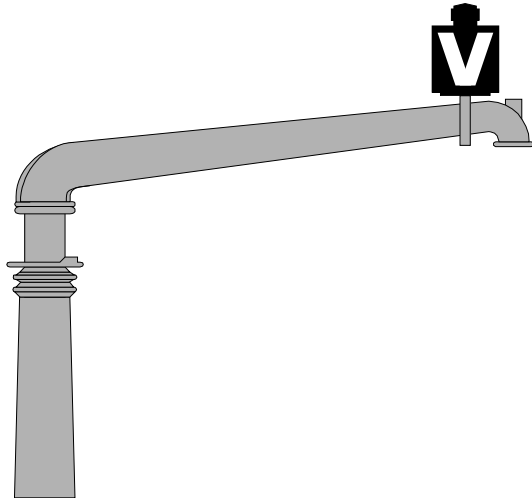
§ 6.6.14. **Vannstendersignal.**

1. Frittstående vannstendere skal være utstyrt med vannstendersignal.
2. Vannstendersignal er en 4- sidet dreibar, sortmalt kasse, som settes opp på vannstenderens utliggerrør. Kassenes sideflater har signalbilder for på avstand å kunne vise utliggerrørets stilling.
2. Etter forholdene utføres vannstendersignal med lampe eller med lysreflekterende stoff.
3. Vannstendersignal med lampe skal være tent i mørke og usiktbart vær.
5. Hvis det anses hensiktsmessig kan også utliggerrør på vanntårn utstyres med vannstendersignal.

6. Vannstendersignalet kan vise følgende signaler:

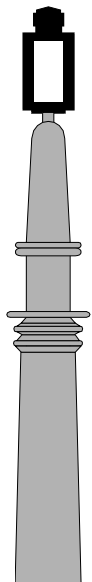
Signal 61 ”Sporet sperret”.

Hvit bokstav V på utsvingt utliggerrør.



Signal 62 ”Sporet fritt”.

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



TRM

TRAFIKKREGLER FOR MUSEUMSBANER

Kapitel 7 utgjør ikke komplette regler for drift med kontaktledning eller sikringsanlegg. Kapitlet omfatter bare de paragrafene som er tatt ut av 401M.

7. Diverse bestemmelser

7.1 Administrative bestemmelser

7.2 Sikringsanlegg

7.3 Kontaktledningsanlegg

Innhold.

7.1. Administrative bestemmelser.

- § 7.1.1. Personale som skal ha ur.
- § 7.1.2. Anbringelse av stasjonsnavn.
- § 7.1.3. Belysning av lokaler og plattformer.
- § 7.1.4. Telefon på stasjon.
- § 7.1.5. Ansvar for sikkerhetstjenesten på stasjon.
- § 7.1.6. Svingskiver og traverser.
- § 7.1.7. Sidespor på linjen.
- § 7.1.8 Opprette stasjon.
- § 7.1.9. Fast signalapparaters bruk.

7.2. Sikringsanlegg.

- § 7.2.1. Sikring av sporveksel ved komplett sikringsanlegg.
- § 7.2.2. Sikring av sporperre ved komplett sikringsanlegg.
- § 7.2.3. Hovedsignal.
- § 7.2.4. Forsignal for hovedsignal.
- § 7.2.5. Høyt Skiftesignal.
- § 7.2.6. Dvergsignal.

7.3. Kontaktledningsanlegg.

- § 7.3.1 Kontaktledningssignaler.
- § 7.3.2 Banestrekningens tilstand og bevoktning. Om KL

- § 7.3.3. Anordning av strønbrudd.
§ 7.3.4. Linjebrudd eller annen fare for togs sikkerhet.

7.1. Administrative bestemmelser.

§ 7.1.1.

Personale som skal ha ur.

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

§ 7.1.2.

Anbringelse av stasjonsnavn.

Stasjonens eller stoppestedets navn skal være satt opp på stasjonsbygningen e.l., slik at det er godt synlig fra tog.

§ 7.1.3.

Belysning av lokaler og plattformer.

1. Ved betjente ekspedisjonssteder hvor tog skal stoppe, skal de lokaler som er bestemt for reisende og de plattformer som er i bruk under ekspedisjonen av tog som medfører reisende, være opplyst i den mørke delen av døgnet i passende tid i forbindelse med togs ankomst og avgang.
2. For ekspedisjonssteder som ikke er betjent, men hvor tog skal stoppe, bestemmer driftsbestyreren om lokaler og plattformer skal være opplyst.

§ 7.1.4.

Telefon på stasjon.

Alle stasjoner skal innbyrdes være forbundet med telefon, eventuelt også med telegraf.

§ 7.1.5.

Ansvar for sikkerhetstjenesten på stasjon.

Driftsbestyreren er ansvarlig for at det for hver stasjon bestemmes hvem som har ansvaret for at stasjonens personale er instruert om tjenesten og at de i nødvendig utstrekning blir tildelt rutebok, reglementer, tjenesteskifter og ordrer.

§ 7.1.6.

Svingskiver og traverser.

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

§ 7.1.7.
Sidespor på linjen.

(Se også § 3.2.28.)

1. Sporveksler må ikke legges inn i eller tas ut av hovedspor uten ordre fra Driftsbetyreren.
2. Innlegging/uttaking av sporveksler skal bekjentgjøres for alt vedkommende personale. Når sporveksel til nytt sidespor legges inn, skal det opplyses om hvordan sidesporet grener ut fra hovedsporet, om sikringsmåte, og om hvilken stasjon sidesporet er underlagt.

§ 7.1.8.
Opprette stasjon.

(Se også § 4.2.18.)

1. Driftsbetyreren bestemmer hvor det i alminnelighet skal være **stasjon** og hvor det således skal ekspederes togmeldinger.
2. Driftsbetyreren kan, ved særlig ordre, opprette midlertidig stasjon. Slik midlertidig stasjon skal være utstyrt med telefon med forbindelse til nabostasjonene og ha godkjent betjening.

§ 7.1.9 .
Faste signalapparaters bruk.

Faste signalapparater må ikke settes opp, tas i bruk, endres eller tas ut av bruk uten etter driftsbetyrerens bestemmelse. Nødvendig instruks eller kunngjøring skal være tildelt vedkommende personale.

7.2 Sikringsanlegg.

§ 7.2.1.
Sikring av sporveksel ved komplett sikringsanlegg.

(Se også § 1.2.13)

1. *For stasjoner med komplett sikringsanlegg:*
En sporveksel er sikret når den er tungesikret.

Tungesikret sporveksel er sporveksel (med drivmaskin eller rigel) som er satt i slik avhengighet til hovedsignal og/eller dvergsignal at sporvekselen ikke kan legges om når signalet tillater kjøring over sporvekselen.

2. ***Rigel*** er en stengeinnretning som hindrer omlegging av sporveksel, og som frigis fra stillerapparat.

§ 7.2.2.

Sikring av sporsperre ved komplett sikringsanlegg.

(Se også § 1.2.14.)

Sporsperre kan legges om for hånd (håndstilt), eller fra stillerapparat (sentralstilt). Håndstilt sporsperre kan ha stengeinnretning (rigel) som frigis fra stillerapparat.

§ 7.2.3.

Hovedsignal.

Hovedsignal benyttes for tiden ikke ved norske museumsjernbaner.

§ 7.2.4.

Forsignal for hovedsignal.

Forsignal for hovedsignal benyttes for tiden ikke ved norske museumsjernbaner.

§ 7.2.5.

Høyt Skiftesignal.

Høyt skiftesignal benyttes for tiden ikke ved norske museumsbaner.

§ 7.2.6.

Dvergsignal.

Dvergsignal benyttes for tiden ikke ved norske museumsbaner.

7.3 Kontaktledningsanlegg

§ 7.3.1.

Kontaktledningssignaler.

1. For å angi spenningsløs seksjon eller for å angi grensen mellom spor med kontaktledning og spor uten kontaktledning, eller grensen mot spor med kontaktledning som elektrisk lokomotiv (motorvogn) ikke kan kjøre på, brukes kontaktledningssignalene 65 a – 65 g. **Disse gjelder bare for lokomotiver (motorvogner) med strømvaktaker** og settes opp etter driftsbestyrerens bestemmelse. Midlertidig kontaktledningssignal kan settes opp etter Driftsbestyrerens bestemmelse.
2. Når alt vedkommende personale på forhånd er gjort kjent med hvor spenningsløse seksjoner i kontaktledningen kan bli anordnet, og hvor de tilhørende signaler vil bli satt opp, kan anordningen av "død seksjon" (normalt spenningsløs, men ikke jordet) kunngjøres bare ved signalene 65 b, c og d.
3. Med "jordet seksjon" forstås at seksjonen er **spenningsløs og jordet**.
4. Med "død seksjon" forstås at seksjonen er **spenningsløs, men ikke jordet**.
5. Med "utkoplet lokomotiv" forstås at **høyspenningbryteren** på lokomotivet (motorvognen) **er utkoplet**, eller hvis lokomotivet (motorvognen) ikke har høyspenningbryter, at **hovedmotorene er gjort spenningsløse**.
6. Kontaktledningssignalene settes opp på kontaktledningsmast eller på egen stolpe i ca. 4 meters høyde. Signal 65 a og 65 g kan også settes opp i åk, bæreline eller på vegg.
7. Signal 65 a og 65 g settes opp på høyre side av sporet.
8. På enkeltsporet strekning settes signal 65 b, 65 c og 65 e som regel opp på høyre side, og signal 65 d og 65 f på venstre side av sporet.
9. På dobbeltsporet strekning settes signal 65 b-65 f opp på høyre side for riktig spor og på venstre side for uriktig spor.
10. Det hvite feltet er lysreflekterende.
11. Følgende signaler benyttes:

Signal 65 a "Jordet seksjon".

Sort kvadratisk skive med hvitt vannrett felt.



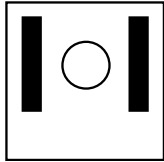
Signalet settes opp ved sporvekselen(e) inn til vedkommende spor.

Ligger den jordede seksjonen langt fra sporvekselen, kan signalet settes opp innenfor sporvekselen, i tilstrekkelig avstand foran seksjonen.

Lokomotiv (motorvogn) med hevet strømvaktaker må ikke kjøre forbi signalet uten etter tillatelse fra skiftelederen. Før skiftelederen gir slik tillatelse, må jordingsbryteren for vedkommende spor være koplet inn. For øvrig skal bestemmelsene i forbindelse med betjening av jordingsbrytere iakttas.

Signal 65 b "Varselsignal for signal 65 c og 65 e".

Hvit kvadratisk skive med 2 sorte loddrette streker og sort kant.



Signalet settes opp 200-300 meter foran signal 65 c og i tilfelle signal 65 e.
Om lampe m.v. se under signal 65 c.

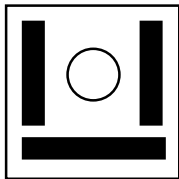
Signal 65 c "Utkopling foran død seksjon".

Hvit kvadratisk skive med 2 sorte loddrette streker og under **1 sort strek** og sort kant.

Signalet settes opp i tilstrekkelig avstand foran "død seksjon".

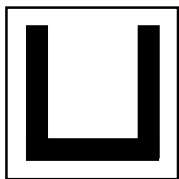
Lokomotiv (motorvogn) med hevet strømvaktaker skal være utkople**t før** lokomotivet (motorvognen) kjører forbi signalet.

Signal 65 b og 65 c kan ha lampe, satt opp mellom de 2 loddrette strekene. Når lampen lyser (**hvitt fast lys**), er seksjonen spenningsførende, og det er ikke nødvendig å kople ut lokomotivet (motorvognen). Driftsbestyreren skal bekjentgjøre slik anordning for alt vedkommende personale.



Signal 65 d "Innkopling etter død seksjon".

Hvit kvadratisk skive med sort U og sort kant.

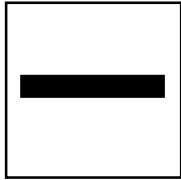


Signalet settes opp i tilstrekkelig avstand etter "død seksjon".

Lokomotiv (motorvogn) med hevet strømvaktaker kan koples inn nå lokomotivet (motorvognen) har kjørt forbi signalet. Når lokomotiver (motorvogner) kjører i fellesstyring, må lokomotivene (motorvognene) ikke koples inn **før** bakerste lokomotiv (motorvogn) har kjørt forbi signalet.

Signal 65 e "Senking av strømvaktaker".

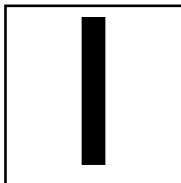
Hvit kvadratisk skive med sort vannrett strek og sort kant.



Signalet settes opp i tilstrekkelig avstand foran strekning der lokomotiv (motorvogn) (på grunn av ledningsskade eller annen årsak) ikke kan kjøre med hevet strømvaktaker. Strømvaktakeren skal være senket **før** lokomotivet (motorvognen) kjører forbi signalet. Mellom signal 65 e og signal 65 f skal kjørehastigheten ikke være over 50 km pr. time, hvis ikke lavere hastighet er bestemt for tilfellet. Hvis varselsignal for signal 65 e er nødvendig, skal signal 65 b (uten lampe) brukes.

Signal 65 f "Heving av strømvaktaker".

Hvit kvadratisk skive med sort loddrett strek og sort kant.

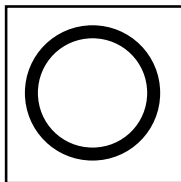


Signalet settes opp i tilstrekkelig avstand etter strekning der lokomotiv (motorvogn) ikke kan kjøre med hevet strømvaktaker.

Strømvaktakeren må ikke heves **før** lokomotivet (motorvognen) har kjørt forbi signalet. Når lokomotiver (motorvogner) kjører i fellesstyring, må strømvaktakeren ikke heves **før** bakerste lokomotiv (motorvogn) har kjørt forbi signalet.

Signal 65 g "Stopp for elektrisk lokomotiv".

Hvit kvadratisk skive med sort ring og sort kant.



Signalet settes opp ved og angir grensen mellom spor **med** og **uten** kontaktledning, eller der spor bak signalet ikke har kjørbar kontaktledning.

Lokomotiv (motorvogn) med hevet strømvaktaker skal stoppe foran signalet.

Hvis signalet må settes opp slik at det kan være tvil om hvilket spor det gjelder for, skal signalet ha *pil*, som viser hvilket av sporene som ikke har kjørbar kontaktledning.

§ 7.3.2. Banestrekningens tilstand og bevoktning.

(Se også § 5.1.1.)

Om avstand til kontaktledningen eller nærmeste spenningsførende del se Trykk 411.1 og 302.1.

§ 7.3.3. Anordning av strømbrydd.

1. Strømbrydd som kan bli til hinder for at det kan kjøre tog, må ikke settes i verk uten etter ordre om strømbrydd fra toglederen.
2. I ordren skal det oppgis
 - bestemt tid for strømbryddet,
 - strekningen/stasjonen der strømbryddet skal settes i verk, og hvilket/hvilke spor, hvis strekningen har flere spor eller arbeidet skal foregå på stasjon,
 - hvem som skal være leder for el-sikkerhet ***3)** (stilling og navn).
3. Ordren skal sendes til
 - lederen for el-sikkerhet ***3)**,
 - nærmeste stasjon på hver side av den strekningen der strømbryddet skal settes i verk, og hvis de ikke er betjent hele tiden strømbryddet varer, til de nærmeste stasjonene som er betjent,
 - alle stasjonene på strekningen der strømbryddet skal settes i verk.
4. Strømbryddet må ikke settes i verk på betjent stasjon før lederen for el-sikkerhet har fått tillatelse fra togekspeditøren. Skal strømbrydd settes i verk mellom 2 betjente stasjoner, må tillatelse innhentes fra togekspeditørene på begge stasjonene. Når strømbrydd er satt i verk, har togekspeditøren ansvaret for at rullende materiell med hevet strømvakt ikke kjører inn på/ut fra spor der kontaktledningsnettets spenningsløst.
5. Før arbeidet tar til, skal det settes opp signaler med mindre arbeidet er av slik art at rullende materiell kan kjøre forbi arbeidsstedet uten at det kan oppstå fare.
6. Arbeidet skal være opphørt og spenningen satt på igjen før tog skal kjøre inn/ut på sporet. Lederen for el-sikkerhet skal melde fra til toglederen ved ettogsdrift eller til togekspeditøren på alle berørte stasjoner ved flertogsdrift når spenningen er satt på.
7. Mindre vedlikeholdsarbeider, som utkopling av kontaktledningsanlegget eller del(er) av det på en kortere strekning eller på en stasjon, kan bare foretas etter ordre fra togleder selv om arbeidet ikke kan bli til hinder for at tog kan kjøres.

***2)** Med "**strømbrydd**" menes at kontaktledningsanlegget eller del(er) av det, som i alminnelighet er spenningsførende, blir gjort spenningsløst. Strømbrydd skal alltid foretas når det skal arbeides på eller i farlig nærhet av kontaktledningsnettets. Det vises forøvrig til Trykk 411.1.

***3)** De to funksjonene "**leder for el-sikkerhet**" og "**hovedsikkerhetsvakt**" kan enten være tillagt to forskjellige personer, eller begge funksjoner kan ivaretas av en og samme person. For å ivareta disse sikkerhetsfunksjoner kreves hver for seg spesiell godkjenning.

§ 7.3.4.

Linjebrudd eller annen fare for togs sikkerhet.

(Se også § 1.2.34.)

Er del(er) av kontaktledningsanlegget falt ned, men ikke utkoplet og jordet, skal det om mulig holdes vakt, slik at ingen kan komme nær del(er) som er spenningsførende.