

vid avgången från	Ton vagnvikt									
	med lok litt									
	A	B	C7	E E2	G	G7 N5	L4 L5	L29	S1	
Oskarshamn	360	530	315	495	780	660	420	450	400	
Forskhult	360	530	315	495	780	660	420	450	400	
Möckhult	360	530	315	495	780	660	420	450	400	
Bohult	360	530	315	495	780	660	420	450	400	
Slåthult	360	530	315	495	780	660	420	450	400	
Berga	430	590	375	555	880	740	500	520	450	
Lillsjödalen	510	675	445	630	990	840	595	615	530	
Ryningsnäs	530	685	460	640	1010	855	615	630	530	
Mörlunda	550	710	480	660	1040	880	640	665	530	
Rosensfors	550	710	480	660	1040	880	640	665	530	
Målilla	560	720	495	675	1060	900	655	675	530	
Hagelsrum	560	720	495	675	1060	900	655	675	530	
Hultsfred	530	690	465	650	1020	865	620	640	530	
Silverdalen	450	600	395	560	880	745	525	550	450	
Lönneberga	470	610	410	565	890	755	550	570	450	
Emarp	430	570	375	530	840	710	500	520	450	
Mariannelund	355	550	310	520	815	690	410	450	450	
Vallnäs	490	660	425	615	970	820	570	590	500	
Ingatorp	490	660	425	615	970	820	570	590	500	
Hjältevad	510	690	440	650	1020	865	590	625	500	
Bruzaholm	275	435	240	405	640	540	320	350	350	
Hult	345	545	300	510	800	680	400	430	400	
Eksjö	275	425	240	400	630	530	320	340	350	
Ormaryd	285	440	250	415	650	550	330	360	350	

Bränsle- och vattentagning för olika tåg.

Tåg nr	Ek	Igt	Hf	Km 122+100 Bg—Slth	Anm
5811			VB		(V = vattentagning B = bränsletagning)
5812		V	»		
5814		V			
5816	V				
5818		V	VB		
8071	V				
8072	V	V			
8079				V	
8080				V	

skall på vederbörliga stationer utföras i enlighet med bestämmelserna i str 254 avd Bt, art 32, 33, 34, 39 och 40.

Dock skola följande undantag (art 40) gälla:

Vid station	Förenklat utgångsprov enligt art 33 får utföras beträffande följande tågsätt
Mjölby Hässleholm	Tågsätt, som sammansätts av ej isärväxlade och i bromshänseende oförändrade tågdelar från flera tåg omedelbart efter dessas ankomst.
Sävsjö, Stockaryd, Vislanda Almhult, Eksjö	Lokaltågsätt, som vänder oförändrat efter rundgång med loket.

Vagnsyning och varmgångsinspektion.

(Str 123 och 123s, säo § 9:2g och 3g samt § 66:4).

Vagnsyning och varmgångsinspektion får icke under några förhållanden efter sättas.

- a) Vagnsyning skall utföras vid följande stationer betr alla tåg, som där ha utgångs- eller slutstation, samt genomgående tåg med uppehåll enligt nedanstående tabell:

Station	Snäll- och persontåg	Godståg
Mjölby (2 ms)	Tåg med udda tågnummer Undantag: tåg 1 Anm. Vagnsynare skall finnas tillstädes vid långväga tåg, som ej synas.	Tåg med minst 10 min tdt-enligt uppehåll. Anm. Övriga godståg skola allmänsynas vid dess ingång för upptäckande av bromsplattor, förskjutning av last o dyl samt varmgångsinspekteras med början från aktern och så långt fram som tiden intill tågets avgång medger. »Klart»-signalen till tågklarareraren gäller i dessa fall den del, som hunnit synas.
Nässjö	Tågen 1, 6, 7, 33, 98 o. 106	Tåg med minst 10 min tdt-enligt uppehåll.
Alvesta	Tåg med jämna tågnummer. Undantag: tåg 6 och 98.	Tåg med minst 10 min tdt-enligt uppehåll — undantag: tåg 4008, 4016, 5461, 5462, 5467, 5471, 5473.
Almhult Hässleholm		Tågen 5461, 5462, 5463, 5469. Tåg med minst 10 min tdt-enligt uppehåll. Undantag: tåg 4010, 4382, 4384, 4394, 4397, 4582, 4584, 5463.
Eksjö Hultsfred Oskarshamn		Tåg med minst 10 min tdt-enligt uppehåll.

b) Enbart varmgångsinspektion:

Enbart varmgångsinspektion skall äga rum i den utsträckning, som framgår av efterföljande tabell. Denna varmgångsinspektion får icke indragas men kan efter order av tågledaren i varje särskilt fall flyttas till annan station, belägen inom av styrelsen fastställd rayon.

Vid uppehåll på minst 10 min bör varmgångsinspektion om möjligt utföras av tre man, vid uppehåll på minst 15 min av två man och vid uppehåll på minst 30 min av en man.

Tåg nr		Varmgångsinspektion		Tåg nr		Varmgångsinspektion	
vid st.		utföres av		vid st.		utföres av	
Tåg med udda nummer.				Tåg med jämna nummer.			
4001	Lh	Lokb	o stps	4004	O	Lokb	o stps
4003	Lh	»	»	4004	Mo	»	»
4005	Smn	»	»	4004	Tns	»	»
4351	Lh	»	»	4006	Tns	»	»
4391	Lh	»	»	4008	O	»	»
4395	Smn	»	»	4008	Sä	»	»
4397	Smn	»	»	4008	Tns	»	»
4397	Diö	»	»	4010	Hv	Lokb	»
4405	Tns	Lokb	»	4010	Tns	Lokb o stps	»
4411	Frd	Lokb o stps	»	4012	Tns	»	»
4601	Tns	»	»	4016	Kr	Lokb	»
4605	Tns	»	»	4016	Lh	»	»
5461	Lh	»	»	4018	O	Lokb o stps	»
5463	Lh	»	»	4018	Lh	»	»
5465	Sä	Lokb	»	4018	Tns	»	»
5465	Era	»	»	4352	Tns	»	»
5467	Sä	»	»	4354	Lt	Lokb	»
5469	Lh	»	»	4354	Tns	Lokb o stps	»
5471	Sy	Lokb o stps	»	4356	Tns	Lokb	»
5471	Vs	Lokb	»	4388	Sä	»	»
5473	Lh	Lokb o stps	»	4388	Frd	Lokb o stps	»
5473	Mkn	»	»	4390	Tns	»	»
5689	Lh	»	»	4398	Tns	»	»
				4400	Tns	»	»
				4404	Frd	Lokb	»
				4406	Tns	Lokb o stps	»
				4606	Tns	»	»
				5462	Lh	»	»
				5466	Hv	»	»
				5686	Hv	Lokb	»
				5686	Lh	Lokb o stps	»
				5754	Lh	Lokb	»
				5756	Sä	Lokb o stps	»

Då lokbitrådet och stationspersonalen utföra inspektionen gemensamt, skall lokbitrådet avsyna främre delen av tåget med början vid loket på biträdessidan. Sedan bitrådet avsynat vagnarna på denna sida och mött stationstjänstemannen, som börjat avsyna på samma sida i aktern av tåget, gå de över till tågets andra sida och avsyna denna från mötespunkten fram till loket resp till tågets akter. Om så är lämpligare, börjar stationspersonalen avsyningen på en vagn mitt i tåget på bitrådets sida. Denna vagn utmärkes med en gulmålad klots på främre lagerboxen. Bitrådet går här över till tågets andra sida och flyttar över klotsen till lagerboxen på denna sida. Då stationspersonalen återkommer till vagnen, borttages klotsen och »klart»-anmälan utväxlas med lokpersonalen. Påträffar lokbitrådet eller tågexpeditören (eller annan ej vagnkunnig stationstjänsteman) lagerbox, som är onormalt varm, och kan någon av dessa tjänstemän ej med visshet själv avgöra, huruvida vagnen måste avkopplas eller ej, skall lokföraren tillkallas (jfr dock såo § 64:2). Föraren äger där efter föreskriva, hur det skall förfaras med vagnen. Under den tid inspektionen pågår, bör föraren då och då ha sin uppmärksamhet riktad bakåt, så att han på tillrop

Obevakade driftplatser

med huvudsignal samt uppgift på tågspår, som skall komma till användning på station, då denna är obevakad.

Samtliga i nedanstående förteckning upptagna stationer få passeras obevakade endast på huvudtågsväg.

Tågen få framföras över de obevakade driftplatserna med samma hastighet som om platserna vore bevakade.

Order till ett tåg om att viss station skall vara obevakad innebär alltid även order om spårändring på stationen ifråga, därest tidtabellen anger annan tågsväg än den som skall användas, när stationen är obevakad.

Vid dubbelspår belägen driftplats skall vara bevakad, då enkelspårdrift äger rum över endera eller de båda angränsande stationssträckorna.

Beträffande driftplatser, vid vilka manövrering av fällbommar till väggkorsning sker, skall gälla, att platserna få lämnas obevakade för tåg blott under förutsättning, att respektive väggkorsningar bevakas, så vitt ej annat särskilt föreskrives.

Ang huvudsignals ställande till stopp i nödfall, se de särskilda föreskrifterna sid 75.

Ständigt obevakade	Obevakade för vissa tåg	Ständigt obevakade	Obevakade för vissa tåg
Mjölby—Hässleholm		Nässjö—Oskarshamn	
	Strålnäs		Ormaryd
	Sommen	Lyckebergsväxeln lp	
	Gripenberg	Lyckeberg sipl	Hjältevad
	Frinnaryd		Ingatorp
	Aneby	Vallnäs hlp	Mariannelund
	Flisby	Mariannelunds grusgrup lp	
	Solberga	Emarp hlp	Silverdalen
	Grimstorp		
	Stockaryd	Hagelsrum hlp	
	Rörvik	Ryningsnäs hlp	
	Lammhult	Slåthult hlp	
	Lidnäs	Bohult hlp	Möckhult
	Moheda		Forshult
	Gåvetorp		
	Blädinge		
	Eneryda		
	Diö		
	Möckeln		
	Killeberg		
	Osby		
	Hästveda		
Södra Ballingslöv blp			
Norra Hässleholm blp			

Ordergivningsstationer äro:

- 1) tågs utgångsstation,
- 2) Mjölby, Nässjö, Alvesta, Hässleholm, Hultsfred, Oskarshamn.

Ordergivningsstation skall svara för ifrågakommande ordergivning enl säo § 49:3 för sträckan till och med nästa ordergivningsstation, där tåget har fast uppehåll (i förekommande fall även för bortomliggande stationssträcka); dock skall mötesorder enl säo § 36:3 och 4 ges på mötesstationen, om denna är ordergivningsstation och byte av såväl förare som biträde, när sådant finnes, skall äga rum på denna.

Underrättelsestationer och underrättelsesträckor.

Se cirk. A 31/55.

Underrättelsestation	Underrättelsesträcka
Boxholm	Mjölby—Tranås
Tranås	Tranås—Aneby
Nässjö	Aneby—Nässjö
Sävsjö	Nässjö—Lammhult
Alvesta	Lammhult—Blädinge
Vislanda	Blädinge—Diö
Almhult	Diö—Osby
Hästveda	Osby—Hässleholm
Eksjö	Nässjö—Ingatorp
Hultsfred	Ingatorp—Rosenfors
Berga	Rosenfors—Oskarshamn

Anm: Stationsnamn med fetstil angiver att stationsområdet tillhör underrättelsesträckan.

Underrättelsetider.

Se cirk. A 31/55.

De i säo § 82:2 föreskrivna regelbundna påringningarna skola ske på nedanstående tider:

Vardagar	9 februari—8 november	9 november—8 februari
Måndag—fredag	6.50—7.00, 13.20—13.30	7.20—7.30, 13.20—13.30
Lördag	6.50—7.00	7.20—7.30

Banpersonalens arbetstider

inberäknat personalens färd till och från arbetsplatsen.

Vardagar	9 februari—8 november	9 november—8 februari
Måndag—fredag	6.30—17.00	7.00—17.00
Lördag	6.30—13.30	7.00—13.30

Reservlok.

Reservlok finnas på följande stationer:

Station	Tid	Veckodag	Lok litt.
Mjölby	Hela dygnet	Dgl	Dg
Nässjö	Hela dygnet	Dgl	Dg
	18.30—24.00	Vard	Dk el. Du
	0.00—13.00	V u v f o e Soh	»
	0.00— 8.00	V f Soh	»
	0.00— 6.00	Soh o v e Soh	»
	8.30—24.00	Soh	»
Alvesta	20.30—12.30	Dgl	Da
	21.00— 6.00	»	Du
Hässleholm	0.00—16.00	Dgl	Dks
	Hela dygnet	Soh	»
	Hela dygnet	Dgl	Dg

Hjälpvagnars placeringsorter:

Antal

Mjölby redskapsvagn typ II	1
Nässjö kranvagn litt A	1
Nässjö redskapsvagn typ I A	1
» » » I B	1

Undantag från säkerhetsordningen samt särbestämmelser för vissa bandelar eller driftplatser.

Signaler på västra rangeringsryggen i Nässjö.

För dvärgsignalerna på västra rangeringsryggen på godsbangården i Nässjö gäller, att två ofärgade fasta sken bredvid varandra betyder »stopp», två ofärgade fasta sken, det ena snett till vänster ovanför det andra, betyder »tryck», två ofärgade fasta sken, det ena rakt under det andra betyder »tryck fortare» och två ofärgade blinkande sken vid sidan av varandra betyder »gå västerut».

Signaler på gamla rangeringsryggen i Nässjö.

Vissa tåg rangeras alltjämt över gamla ryggen i södra änden av godsbangården. Två rangersignaler finnas vid spår 13 på personbangården, en på mast mittför växel 50 och en på mast vid växel 159 (mitt för stationshuset).

Med signalerna visas »stopp» (två ofärgade fasta sken bredvid varandra), »tryck» (två ofärgade fasta sken i 45° vinkel), »tryck fortare» (två ofärgade fasta sken lodrätt), och »gå söderut» (tre ofärgade blinkande sken vågrätt bredvid varandra).

Repetering av avgångssignal i Nässjö.

Då tågklararens i Nässjö avgångssignal till godståg i riktning mot Solberga på grund av tågets längd eller uppställning icke blir synlig för lokpersonalen, äger tågklararen att per telefon beordra ställverksvakten i ställverk II att därifrån repetera avgångssignalen till tåget i fråga. Lokps göres genom utrop i högtalare uppmärksam på, vilket tåg och tågspår avgångssignalen gäller.

Särbestämmelser för automatiska linjeblockeringssträckan Ballingslöv—Hässleholm.

Tåganmälan skall utväxlas i den utsträckning, som föreskrives i såo § 59:7 II—III med beaktande av undantagen enligt II:A¹⁾—²⁾ och II:B¹⁾—⁴⁾. Dessutom föreskrives följande:

Om endera (eller båda) infartssignalerna I V och 21 V i Hässleholm för tåg från Ballingslöv på vänsterspår icke kan visa körsignal, skall »O ut» och »O in i N» utväxlas för alla tåg på vänsterspår från Ballingslöv.

För alla tåg, som gå under enkelspårdrift på dubbelspåret Ballingslöv—Hässleholm och för det första tåget på vardera spåret sedan dubbelspårdriften återupptagits, skall förutom »O ut» även »O in i N» utväxlas.

Avgångssignal för genomfartståg skall fortfarande givas såväl i Ballingslöv som Hässleholm.

I såo § 81:5 angivna lättnader beträffande ordgivning och möteskontroll skola ej tillämpas vid Ballingslöv och Hässleholm.

Särskilda bestämmelser för användning av på ställverket vid Emarp anordnad tryckknapp för vägsignalanläggningen vid vägkorsningen Emarp.

Östra spårledningen för vägsignalanläggningen är framdragen genom huvudspåret vid driftplatsen. För att förhindra varningssignalering vid vägkorsningen, då växling utföres vid driftplatsen, finnas följande anordningar:

Kontakter på kontrolllåset K¹⁶ på ställverksapparaten, så beskaffade, att när låset är upplåst, vägsignalanläggningen ej påverkas av fordon på östra spårledningen;

en tryckknapp med vilken varningssignalering kan igångsättas, om kontrolllåset K¹⁶ är upplåst;

en automatiskt fungerande stopplykta enligt såo § 8:5 a, uppsatt på västra infartssignalen, för signalering mot tåg eller fordonsrörelser, som från Emarp framgå i riktning mot Nässjö.

För anordningarnas handhavande gäller följande:

Avgår tåg från Emarp mot vägkorsningen och kontrolllåset K¹⁶ är öppnat (t ex om tåg avgår från sidospåret) skall tryckknappen på ställverket hållas intryckt till dess tågets främre del passerat västra infartssignalen. Stopplyktans röda signal släcks, då tryckknappen hålls intryckt.

Framförande av småfordon på tågspår.

Vid Mjölby, Nässjö, Alvesta och Hässleholm få A- och B-fordon icke framföras på tågspår utan medgivande från tkl eller ställverksvakt.

Framförande av lok och rälsbuss på Mjölby bangård.

Lokbangården skall anses hava sin gräns mot trafikbangården vid den hinderpåle, till vilken från lokbangården utgående lok (rälsbuss) först kommer. I detta avseende skall dock bortses från hinderpålen vid den växel i det s k reservspåret, som leder in till det s k Sievertska spåret (ma vagnreparationsspår).

Lok (rälsbuss), som skall utgå från lokbangården, skall uppställas omedelbart innanför sålunda nämnd gräns.

Om lok medför flera än 2 vagnar, skall alltid växlingspersonal medfölja.

Vid gång på spåren 1—4 får lok (rälsbuss) aldrig framgå över passagen över spåren mitt för stationshuset, förrän signal till växlingsrörelse erhållits av växlingspersonal, som antingen åtföljer loket (rälsbussen) eller befinner sig på eller vid förenämnda passage.

I. Lok och rälsbuss från trafikbangården till lokbangården.

a) Då loklots tjänstgör vid vagnvägen.

Ankommande tåglok (efter avkoppling) och rälsbuss må, utan att signal därtill erhålles, framföras till den hinderpåle vid resp spårs slut, till vilken loket (rälsbussen) först kommer. Loket (rälsbussen) må vidareföras endast för så vitt signal därtill erhålles av vederbörande loklots, som efter att — om behövt genom samråd med växlingsledare och loklotsen vid vagnvägen — hava förvissat sig om, att resp växlar äro rätt lagda för gång till de i mom 1) och 2) här nedan nämnda punkterna och hinder i övrigt icke möter, avsänder loket (rälsbussen) i riktning mot vagnvägen.

Därefter gäller för lok (rälsbuss), som införes till lokbangården:

1) över norra änden av trafikbangården:

Loket (rälsbussen) må framföras till växel 27, men får vidareföras endast för så vitt signal därtill erhålles från loklotsen vid vagnvägen.

2) över södra änden av trafikbangården:

Loket (rälsbussen) må framföras till hinderpålen vid växel 45, men får vidareföras därifrån endast för så vitt signal därtill erhålles från loklotsen vid vagnvägen.

b) Då loklots icke tjänstgör vid vagnvägen.

Lok (rälsbuss) skall alltid åtföljas av lots.

II. Lok och rälsbuss från lokbangården till trafikbangården.

a) Då loklots tjänstgör vid vagnvägen.

Lok (rälsbuss) får icke utan vederbörlig signal till växlingsrörelse lämna lokbangården.

Sedan loklotsen vid vagnvägen — om behövt efter samråd med växlingsledare och loklotsen i norr resp söder (vilka lotsar kunna kallas till telefon genom ställverkets förmedling) — förvissat sig om att resp växlar äro rätt lagda för gång till de nedan under 1) och 2) nämnda punkterna och hinder i övrigt icke möter, gives signal till loket (rälsbussen) att lämna lokbangården.

Därefter gäller för lok (rälsbuss), som utgår från lokbangården:

1) över norra änden av trafikbangården:

Loket (rälsbussen) må längst framföras norrut till en punkt belägen 35 m söder om spärren i norra änden av spår 7, men får vidareföras därifrån endast för så vitt signal därtill erhålles från loklotsen i norr.

b) Då loklots icke tjänstgör vid vagnvägen.

Lok (rälsbuss) skall alltid åtföljas av lots.

Framförande av lok och rälsbuss på Nässjö bangårdar samt rörelser med tåg i vissa fall.

På Nässjö bangårdar må lok, ensamt eller medförande högst 2 vagnar (Vxi § 7), på sätt här nedan angives framföras utan att vara åtföljda av växlingspersonal. Lokföraren på enbemannat lok (rälsbussföraren) skall ovillkorligen manövrera loket (rälsbussen) från förarhytt i framänden i lokets (rälsbussens) farriktning. För reglering av loks gång finnas nedan nämnda signalanordningar och gälla här nedan meddelade föreskrifter. Ställverk I är beläget i personbangårdens södra och ställverk II i dess norra ände.

Vad i nedanstående instruktion bestämts om lok gäller i tillämpliga delar även rälsbuss, som ej skjuter släpvagn.

A. Signalanordningar.

Fyra st elektriska tjutare, nämligen:

En tjutare på en kraftledningsstolpe vid växel 2, manövrerad från ställverk I, gällande för lok vid rörelse inåt bangården genom växel 2,

en tjutare på semafor V, manövrerad från ställverk I, gällande för lok, som från spår 8—13 skola framföras söderut,

en tjutare på semafor N, manövrerad från ställverk II, gällande för lok, som från spår 1—5 skola framföras norrut samt

en tjutare på den ledningsbrygga, där slutmärkena äro placerade, manövrerad från ställverk II, gällande för lok, som från spår 10—13 skola framföras norrut.

Dessutom gälla för dessa lokrörelser på bangårdens norra del befintliga 6 st spårspärrsignaler, nämligen:

3 spårspärrsignaler — MI, MII och MIII — på lokbangården och

2 spårspärrsignaler — MV och MVII — omkring 100 m söder om ställverk II.

1 spårspärrsignal — MVI — omedelbart norr om ställverk II.

Varje ovan nämnd spårspärrsignal är uppställd omedelbart invid och till vänster om det spår, för vilket den gäller.

B.

Föreskrifter.

Lok, som framgår utan att åtföljas av växlingspersonal, får icke föras förbi vissa här nedan angivna platser på bangården, förrän följande föreskrifter iakttagits:

Vid färd norrut.

Innan loket får passera:

I. Växel 2, skall först signal med tjutare »växling tillåten» — ett långt och ett kort ljud — avvaktas. Denna signal anses innebära jämväl signal till rörelse över växel 2 (såo § 7, anm 6 och § 12).

II. Spårspärrsignal SpXXI (Södra lokstallet) skall signal till växlingsrörelse avvaktas från signalgivare i ställverk I.

III. Ställverk I, skall signal till växlingsrörelse avvaktas från signalgivare i ställverk I;

IV. Tunneltaket (på spår 1—9), skall »klart»-signal avvaktas från signalgivare på tunneltaket;

V. Utfartssemaforerna i norr

1. på spår 1—5, skall först, vid en plats omkring 50 m innanför semaforgruppen N—O, signal med tjutaren på semafor N avvaktas. Med tjutaren gives därvid

en lång ljudsignal för lok på spår 1 el 2, två långa ljudsignaler för lok på spår 3 el 4 samt tre långa ljudsignaler för lok på spår 5. Därefter avvaktas signal till växlingsrörelse från signalgivare i ställverk II.

2. på spår 7—9 skall, särskilt på spårens norra del, stor försiktighet iakttagas och noggrann uppmärksamhet ägnas åt spårspärr VIII för spår 7 och åt växlar 48/141 och 131. Skulle det visa sig, att någon av nämnda växlar icke ligger rätt, eller att spårspärren ligger på rälen, skall loket stanna minst 15 meter från växelspetsen resp korsningen, och rörelsen får ej fortsättas, förrän växeln omlagts och under 10 à 15 sekunder kvarlegat i rätt läge. Lok får därefter framgå till spårspärrsignal M VII, där signal »växling tillåten» avvaktas.

3. på spår 10—13, skall först, vid en plats omkring 50 m innanför den ledningsbrygga, där slutmärkena äro placerade, fyra långa ljudsignaler avvaktas från tjutaren på ovannämnda ledningsbrygga samt därefter signal till växlingsrörelse från ställverk II. Loket får sedan framgå till spårspärrsignal MV, där signal »växling tillåten» från spårspärrsignalen skall avvaktas före vidare färd;

VI. Ställverk II, skall signal till växlingsrörelse avvaktas från signalgivare i ställverk II.

Vid färd söderut.

Innan loket får passera:

I. Spårspärrsignalerna på lokbangården, skall signal »växling tillåten» avvaktas från mot spåret svarande spårspärrsignal. Om två eller flera lok stå på samma spår, gäller signalen »Växling tillåten» endast för det främsta loket. Först då spårspärrsignalen omställts till stopp och därefter ånyo visar »Växling tillåten», får ett efterföljande lok framgå.

II. Ställverk II, skall signal till växlingsrörelse avvaktas från signalgivare i ställverk II;

III. Tunneltaket (på spår 1—9), skall »klart»-signal avvaktas från signalgivare på tunneltaket;

IV. **Utfartssemaforenerna** i söder på spåren 8—13, skall först vid en plats omkring 100 m innanför semaforgruppen U—V signal med tjutaren på semafor V avvaktas. Med tjutaren gives därvid en lång ljudsignal för lok på spåren 8—9.

två långa ljudsignaler för lok på spår 10 samt tre långa ljudsignaler för lok på spåren 11—13.

Därefter avvaktas signal till växlingsrörelse från signalgivare i ställverk I;

Vid färd från övriga spår skall iakttagas att lok ej får passera

på spår 2: växel 175 (till spår 1),

på spår 4 eller 5: vägbron och

på spår 6: spårspärrsignal Sp XIX

utan att signal till växlingsrörelse erhållits från signalgivare i ställverk I;

V. **Ställverk I**, skall signal till växlingsrörelse avvaktas från signalgivare i ställverk I.

Avgående tåglok på väg till sitt tåg får med nödig försiktighet framgå till detta och stoppa på vederbörlig plats utan signal från växlingspersonal.

Innan annat lok framsläppes på spår, där hinder förefinnes före ankomsten till något av ovan nämnda signalställen, skall föraren underrättas om, var hindret finnes och vid vilken punkt han mottages av växlingspersonal. Finnes icke signalgivare vid den punkt, där han enligt ovanstående skolat mottaga loket, skall det samma bringas till stopp.

C.

Lok till och från godsbangården.

- I. Lok till godsbangårdens södra ände framgår först på något av spåren 10—13 enligt bestämmelserna för gång söderut till en punkt söder om den ledningsbrygga, på vilken slutmärkena äro uppsatta. På fyra långa signaler från tjutare på denna brygga skall loket framföras mot godsbangården och stanna omedelbart norr om spårspärr I resp II, där det avhämtas av växlingspersonal.
- II. Lok till godsbangårdens västra ände får på signal från ställverket framgå på något av spåren 2, 3 eller 4, men skall, såvida signal till fortsatt rörelse ej erhålles, i väster stanna hinderfritt i förhållande till närmaste spår. Omedelbart innan signal till dylik rörelse gives, skall ställverksvakten från växlingsledaren i västra ändan av bangården hava erhållit klart för rörelsen samt besked att det spår, som skall begagnas, är fritt från fordon.
- III. Lok från tåg, som från 8 ts direkt ingått på godsbangården, ävensom lok från tåg, som från personbangården backats till något av spåren 2, 3 eller 4 på godsbangården, får efter avkoppling och vederbörlig signal till växlingsrörelse från den avkopplande framgå söderut, utan medföljande signalgivare, till för ifrågasvarande spår gällande slutmärke och skall där stanna utan stoppsignal från växlingspersonal. För vidare gång söderut förbi ställverket avvaktas signal »växling tillåten» från spårspärrsignal M VI och växlingssignal från ställverksvakten.
- IV. Lok får från godsbangårdens västra ände avsändas på något av spåren 2, 3 eller 4 i riktning mot ställverket, men skall omedelbart dessförinnan växlingsledaren dels hava erhållit tillstånd till rörelsen från ställverk II och dels hava förvissat sig om, att det spår, som skall användas, är fritt. Loket skall stanna vid ovan nämnda slutmärke. För fortsatt rörelse söderut gäller vad ovan under III nämnts för loks gång.
Hastigheten får icke i något fall överstiga 30 km.

D.

Backning av tåg mellan bangårdarna får icke ske med större hastighet än 15 km.

E.

Sedan söderut avgående godståg iordningsställt på godsbangården, må det på signal till växlingsrörelse framföras från godsbangården till personbangården utan att vara åtföljt av växlingspersonal. Erhålles icke körsignal och avgångssignal skall tåget stanna senast hinderfritt angränsande tågspår i personbangårdens södra ände.

Framförande av lok och rälsbuss på Alvesta bangård.

1. Lok.

På Alvesta bangård må lok utan att vara åtföljt av växlingspersonal framföras till och från tåg, uppställningsplats eller lokbangård i den omfattning och på sätt nedan angives. (Vxi § 7).

Lokens framförande regleras genom spårspärrsignaler (signaler enl säo § 7: III fig 9 och 11 a—c), uppställda invid och till vänster om det spår, för vilket de gälla.

På Alvesta bangård finnas två spårspärrlyktor, den ena placerad 10 m norr om Kyrkogatan väster om lokstallsparret och den andra placerad ca 30 m norr om växel 46 b, väster om spårspärr 46 a.

Loken få utan signal till växlingsrörelse framgå till närmaste dvärgsignal eller spårspärrlykta och där invänta signalbild enligt säo § 7 fig 9 b resp 11 b och c, (säl icke signalbild enl fig 11 d) vilka signalbilder gälla för gång till nästa spårspärrsignal. Om ej signalbild enligt ovan erhålles skall loket stanna minst 5 m framför spårspärrsignalen.

Från lokbangården får lok framgå till dvärgsignal 9 hb ca 30 m norr om Kyrkogatan. Loket skall framföras med särskild försiktighet. Skulle signal till rörelse utebli från dvärgsignalen avvaktas växlingssignal från signalgivare eller upppringes tåg \times (—) i signaltelefon placerad invid dvärgsignalen.

Efter erhållen signal enligt ovan skall loket framgå till tåg, uppställningsplats eller lokbangården. Vid rörelse över Kyrkogatan skola bommarna vara fälda. Vid rundgång med lok skall rörelsen fortgå så långt mot norr resp söder att erforderlig växelomläggning kan ske (ca 5 m förbi gällande spårspärrsignal). Lokpersonalen skall med skarpt uppmärksamhet aktge på signalers och växlars lägen samt förvissa sig om, att spår, som skall befaras, är fritt från hinder. Förare på enbemannat lok skall ovillkorligen manövrera loket från förarhytt i framänden i lokets farriktning. Om lokpersonal anser hinder föreligga, skall tillstånd till fortsatt färd inhämtas från ställverket, ställbocksvakt eller växlingspersonalen. Vid passerandet av resgodsövergångarna skall skarpt uppmärksamhet iakttagas. Om flera åtskilda lok stå efter varandra, gäller signalerna »växling tillåten» enligt säo fig 9 b samt 11 b och c endast för det främsta loket. Först då spårspärrsignalen återgått till stopp och därefter ånyo visar föreskriven signal för rörelse, får ett efterföljande lok framgå.

2. Rälsbuss.

Vad i denna instruktion sagts om enbemannat lok gäller även rälsbuss, som ej skjuter släpvagn.

Framförande av rälsbuss på Älmhults bangård.

På Älmhults bangård må rälsbuss, som ej skjuter släpvagn, utan att vara åtföljd av växlingspersonal framföras i den omfattning och på sätt nedan anges (Vxi § 7).

Föraren skall ovillkorligen manövrera rälsbussen från förarhytt i framänden i bussens farriktning.

Innan växlingsrörelse igångsättes, skall tågklareren informera berört ställverk om den tillämnade rörelsen. Ställverket lägger ifrågakommande växlar, varefter tågklareren för varje fall lämnar rälsbussföraren medgivande och order om växlingsrörelsen. Rälsbuss får ej framföras med högre hastighet än att föraren kan observera växelläget och vid behov stanna framför växel. Följande växlingsrörelser få utföras enligt denna instruktion:

från och till spåren 1 och 2 till och från ställverk I i söder;
från och till spåren 3, 4, 6, 7 och 8 till och från ställverk I i söder och till och från ställverk II i norr.

Ställverkspersonalen i ställverk I och II ombesörjer rälsbussens överväxling från och till annat spår. Rälsbuss får ej framföras över vägkorsning med mindre bomarna äro fällda. Då plattformsovergång passerar, skall skärpt uppmärksamhet iakttagas. Om rälsbussförare anser hinder föreligga för tillämnad eller påbörjad växlingsrörelse, skall han inhämta tillstånd till fortsatt färd från tågklarare, ställverk eller växlingspersonal.

Framförande av tåglok på Hässleholms bangård.

På Hässleholms bangård må tåglok, utan att vara åtföljt av växlingspersonal, framföras till och från tåg, uppställningsplats eller lokbangård i den omfattning och på sätt här nedan angives.

Tågloken framförande regleras genom spårspärrsignaler (ljussignaler enligt säo § 7:III fig 11 a—c) uppställda invid och till vänster om det spår, för vilket de gälla.

Lok får ej avgå från tågsätt eller uppställningsplats, förrän signal härtill mottagits och skall dylik signal givas av växlings-, vagns- eller ställverkspersonalen, varvid samtidigt uppställningsplats angives.

Från lokbangården får lok däremot avgå utan signal, men skall loket framföras med särskild försiktighet.

Efter erhållen signal skall loket framgå till tåg, uppställningsplats eller lokbangården, under förutsättning att i dess väg befintliga spårspärrsignaler visa signalen »Växling tillåten».

Vid utväxling av lok mellan lokbangården och norr-riktat tåg har loket att framgå endast i en riktning.

Då utväxling av lok skall äga rum mellan lokbangården och söder-riktat tåg, måste loket på personbangården framgå på särskilt passagespår. Härvid skall loket vid gång från lokbangården till tågsätt och från tågsätt till lokbangården framgå så långt mot söder, att växelomläggning kan ske till det spår, som därefter skall befaras. Som passagespår användes i regel spår 8.

Vid rundgång med lok skall rörelsen fortgå så långt mot norr resp söder, att erforderlig växelomläggning kan ske.

Då lok skall passera övergången över tunneltaket mittför stationshuset, och något av spåren 1—7 användes, skall lokpersonalen avvakta signalen »Klart» från på tunneltaket posterande vakt, innan övergången passerar. Framgår loket på spår 8, behöver dylik signal icke avvaktas.

Lokpersonalen skall med skärpt uppmärksamhet aktgiva på signaler och växlars lägen samt förvissa sig om att spår, som skall befaras, är fritt från hinder. Lokföraren på enbemannat lok skall ovillkorligen manövrera loket från förarhytt i framänden i lokets farriktning. Om lokpersonalen anser hinder föreligga, skall tillstånd till fortsatt färd inhämtas från ställverket eller från växlingspersonalen.

Rangersignal i Eksjö.

På grund av att bangårdens östra del ligger i kurva finnes en rangersignal uppsatt på en hög mast, placerad invid lokstallarna.

Med denna signalanordning kunna följande signaler visas:

1. **Tre horisontalt ställda, ofärgade ljuspunkter med blinkande sken**, innebärande skyldighet för föraren att förflytta fordonen i riktning mot Hult (från signalen).
2. **Tre i 45° vinkel åt vänster ställda, ofärgade ljuspunkter med fast sken**, innebärande skyldighet för föraren att förflytta fordonen i riktning mot Eksjö station (mot signalen).
3. **Tre horisontalt ställda, ofärgade ljuspunkter med fast sken** innebärande, att pågående rörelse skall upphöra (stopp).

Om växlingsrörelse skall ske med varsamhet visas först vederbörlig signal enligt 1 och 2 med tre ljuspunkter, varefter ljuspunkten i mitten släckes.

Manövrerbar ljusanordning enl säo § 8:1 c.

För sådana snälltåg, på vilka tågbefälhavaren i regel påstiger i bakre delen av tåget, må signal med lyktanordningen visas utan att tågbefälhavaren erhållit klart från godsvårdaren och posten. Det åligger i dessa fall tågklararen att förvissa sig om att gods och post äro klara innan tåget avsåndes.

Signalanordningen skall av tågbefälhavaren bringas i funktion så snart tåget i vad på tågbefälhavaren beror är klart för avgång, dock högst en halv minut före tidtabellsenliga avgångstiden.

Tåghandlingars överlämnande, då föraren även är tågbefälhavare.

På samtliga godståg, där föraren även är tågbefälhavare, skall föraren mottaga väska med tåghandlingar på tågets utgångsstation, avlämna dylik väska på tågets slutstation samt avlämna och mottaga väskan på de mellanstationer, där tåget gör uppehåll för av- eller tillkoppling av vagnar.

Tågen 4010 och 4352 i Tranås samt tåg 4606 i Tranås, Sommen och Boxholm: Tåghandlingarna klargöras av Nässjö.

Om väska icke finnes att tillgå, användes i stället särskilt konvolut för handlingarna.

Linjeblockering eller blockpost i olag.

Fastställd den 9 april 1948 (ändr 14 okt 1948)

Stationssträckan Ballingslöv—Hässleholm utgöres av en blocksträcka. Ang signaler m m, se linjebeskrivningen.

Särskilda bestämmelser när enstaka blockpost är i olag eller linjeblockeringen är ur bruk.

A. Lokps har ej underrättats om att blockpost är i olag.

När tåg stannat vid blp framför huvud- eller dvärgsignal, som visar »stopp», otydlig, oriktig eller ofullständig körsignal eller är släckt, skall föraren efter högst 2 min ringa tkl personligen på närmaste bevakade station i tågets väg. Föraren skall därvid uppge blp namn, tågnummer och spår, varå tåget stannat. Tkl skall uppge stationens namn, varjämte båda uppge titel och namn. Sedan tkl förvissat sig om att föregående tåg på samma spår inkommit, och om han ej heller vet om annan orsak att kvarhålla tåget, får han lämna föraren tillstånd att fortsätta över blocksträckan till nästa huvud- eller dvärgsignal.

Kan förbindelse ej erhållas med signaltelefon, får föraren efter 10 min framföra tåget till nästa huvud- eller dvärgsignal.

Tågets hastighet får i dessa båda fall ej överstiga 30 km och skärpt uppmärksamhet skall iakttagas, så att tåget skyndsamt kan stanna om hinder för tågets framförande upptäcker, t ex fordon i spåret, rälsbrott, fellagd växel, öppen bro eller utebliven stoppsignalering mot vägen vid vägkorsning med ljud- och ljussignaler.

B. Lokps har underrättats om att linjeblockering på viss stationssträcka är ur bruk.

1. Tåganmälan.

Tåganmälan skall utväxlas enligt säo § 59:7, avd III.

2. Ordergivning.

Alla berörda tåg skola ges order på S 11 om att linjeblockeringen är ur bruk, varjämte under »Annat besked» anges: »Nedsatt sth enl S 10». I förekommande fall

ges även order på S 11 om att vakt postar vid vägkorsning, där säkerhetsanordningen ej fungerar.

På S 10 ges order om nedsatt sth till 30 km, därest linjeblockeringen är ur bruk av orsak, som är obekant för tkl, varvid under »Annat besked» anges: »På bstr ... — ... sth 30 km. Linjeblockeringen är ur bruk av obekant orsak».

I förekommande fall ges även order på S 10 om att vakt ej postar vid vägkorsning där säkerhetsanordningen ej fungerar.

3. Tågs framförande.

När tps erhållit order enligt 2 ovan, får tåg framföras förbi huvud- eller dvärgsignal vid blockpost, oavsett den signalbild, som visas. Skärpt uppmärksamhet skall iakttagas, så att tåget skyndsamt kan stanna, om hinder för tågets framförande upptäcker. Har order om nedsatt sth till 30 km erhållits, gäller hastighetsnedsättningen över hela den blocksträcka, till vilken riktig, tydlig och fullständig körsignal ej visas vid blockpost.

När infartssignal vid bevakad dpl visar »stopp», gäller såo § 72:10 och vid obevakad station såo § 92:3.

Instruktion

för

tågrörelse förbi signalplats, som utgöres av vägkorsning med huvudsignaler, när säkerhetsanläggningen är i olag.

(Undantag från såo §§ 26:2, 68:3 och 92:3 samt sär §§ 26:2, 68:3 och 72:5).

När säkerhetsanläggning är i olag vid signalplats, vars huvudsignaler ha till uppgift att skydda enbart vägkorsning, skola följande föreskrifter gälla.

I. Ordergivning.

Får tkl kännedom om att säkerhetsanläggningen är i olag, skall han snarast ombesörja order till tågen och, om erforderligt, bevakning vid vägkorsningen. Order ges på bl S10 (annat besked) sålunda:

1. I det fall att vakt postar vid korsningen:

Vid sipl skall tåget stanna framför huvudsignalen.
Säkerhetsanläggningen är i olag vid vägkorsningen (-arna)
..... Vakt postar.

2. I det fall att bommarna kunna fällas:

Vid sipl skall tåget stanna framför huvudsignalen.
Säkerhetsanläggningen är i olag vid vägkorsningen (-arna)
..... Bommarna kunna fällas.

3. I övriga fall:

Vid sipl skall tåget stanna framför huvudsignalen.
Säkerhetsanläggningen är i olag vid vägkorsningen (-arna)
Bommarna kunna icke fällas och vakt postar ej.

II. Tågs framförande.

A. Om huvudsignalen visar »kör», trots att bommarna ej äro fällda, skall tåget om möjligt stanna framför korsningen, och »tåg kommer» skall ges upprepade gånger, tills tåget i sin helhet passerat korsningen. Har tåget ej kunnat stanna framför korsningen, får det fortsätta, om intet inträffat, som kräver att det stannar.

B. Om huvudsignalen visar »stopp» eller oriktig, otydlig eller ofullständig signalbild, skall tåget alltid stanna framför huvudsignalen. Därefter får tåget föras förbi huvudsignalen utan särskilt medgivande. Beträffande vägkorsningen gäller följande (oavsett om lokps fått order eller ej).

1. Iakttaget lokps med säkerhet, att vakt postar vid korsningen, får tåget föras över denna utan vidare.

2. Iakttaget lokps med säkerhet, att bommarna avstänga korsningen, får tåget föras vidare, dock med sådan försiktighet, att det kan stanna framför korsningen, om bommarna skulle lyftas.

3. Är korsningen icke bevakad eller avstängd med bommar, får tåget föras över denna, sedan bevakning ordnats genom tågpersonalens försorg. Kan bevakning icke ordnas, får tåget föras över korsningen, sedan lokps förvissat sig om, att hinder därför ej finns. »Tåg kommer» skall därvid ges upprepade gånger, tills tåget i sin helhet passerat korsningen.

III. Anmälan om anläggning, som är i olag.

Upptäcker lokps, att säkerhetsanläggning är i olag, och postar ej vakt vid korsningen, skall föraren, om han ej fått order enligt I ovan, anmäla felet till tkl på nästa station. Genomfartståg skall stanna för sådan anmälan.