

STATENS JÄRNVÄGAR

11 Trafiksektionen

TIDTABELLSBOKEN DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

gällande from den 26 maj 1963

på följande bandelar:

Mjölby—Hässleholm
Nässjö—Oskarshamn

Innehavarens befattning och namn:

Ändringstryck

[illegible]

Observera!

Genom denna upplaga av tdt-boken del A upphäves den fr o m 28 maj 1961 gällande upplagan av sidorna I—IV och 51—130 med ändringstryck nr 1—6.

På grund av den omfattande sakliga och formella omarbetningen har det ej varit möjligt att ange nyheterna genom kantstreck.

Den gemensamma styrelsedelen (sid 1—50) med ändringstryck nr 1 och 2 gäller oförändrad. Styrelsen avser dock att ge ut ändringstryck nr 3 att gälla fr o m den 26.5.63. Anteckningen om införandet av ändringstryck nr 1 och 2 skall överföras till sid. II.

Nässjö i maj 1963

Trafikinspektören

Innehållsförteckning

	Sid.
Bromsberäkningar för tåg	13
Bromsberäkningstabell	16—50
Bromsprov	117
Bromstalstabeller	14—15
Bromsvikten för olika fordon	8—12
Bränsle och vattentagning	123
Förklaringar till tjänstetidtabellerna	1—4
Förklaringar till linjebeskrivningen	4
Hastighetsuppgifter.	
Dragfordons sth på olika bansträckor	105
Banans sth	105
Huvudsignal, hur sådan ställs till stopp	124
Linjebeskrivning	
linjen My—Hm tåg med udda nummer	51—70
» Hm—My » » jämna »	71—90
» N—Oh » » udda »	91—96
» Oh—N » » jämna »	97—102
Lutnings- och stigningsförhållanden	103—104
Ordergivningsstationer	115
Rangersignal i Nässjö och Eksjö	132—133
Redskapsvagnar	123
Signalbeskrivningar för vissa anläggningar	106—115
Telefonanläggning avsedd för bromsprov i Nässjö	117
Telefonering från linjen	5—7
Tåghandlingar, överlämning när föraren även är tågbefälhavare	117
Tågklarerare's placering för genomfartståg och tåg utan särskild tbfh	116
Undantag från säo samt särskilda föreskrifter för vissa bandelar eller driftplatser	133—137
Vagnsyning och varmgångsinspektion	118—119
Vagnviktstabeller	120—122
Veckoorder, var sådan gäller	125
Vikt och bromsvikt för olika fordon	8—12
Växlingsrörelser	
över vissa vägkorsningar	125—126
på nedsänkt spår	125—126
på lastplats och i Gripenberg i lutning	127
på vissa driftplatser samt rangersignaler	127—133

Linjebeskrivning

Driftplatser, signalbilder, hastighetsnedsättningar m m
Bansträckan Mjölby—Hässleholm
Tåg med udda nummer

Km	Bansträcka	Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m										
1			2	3										
Mjölby—Hässleholm														
Dubbelspår med automatisk linjeblockering														
260.270 (1770 m) 260.972 Mjölby (My)	—	Stth 80. Kurvor och bangård. »Klart för avgång»-signal vid spår 2—3 söder, 1—3 norr. A-signal från spår 1—7, 21—22 söder, 1—7 norr. Stth .30 genom utfartsväxlarna från spår 21 till högerspår. Kort avstånd mellan växelkurvor. <table><tr><td><i>Till vänsterspår</i></td><td><i>Till högerspår</i></td></tr><tr><td>sp 1 sp 1¹⁾ sp 2</td><td>sp 2 sp 1</td></tr><tr><td>  </td><td> </td></tr><tr><td>sp 3—7, 21, 22</td><td>sp 3—7, 21, 22</td></tr><tr><td></td><td></td></tr></table> ¹⁾ med växlarna 53 a/b och 57 a/b i minus.			<i>Till vänsterspår</i>	<i>Till högerspår</i>	sp 1 sp 1 ¹⁾ sp 2	sp 2 sp 1	  	 	sp 3—7, 21, 22	sp 3—7, 21, 22		
<i>Till vänsterspår</i>	<i>Till högerspår</i>													
sp 1 sp 1 ¹⁾ sp 2	sp 2 sp 1													
  	 													
sp 3—7, 21, 22	sp 3—7, 21, 22													
														
261.935 blsi 262.200 (180 m)		<table><tr><td><i>Vänsterspår</i></td><td><i>Högerspår</i></td></tr><tr><td> (My N 1)</td><td> (My U 1)</td></tr></table> Skyddssektionen är normalt spänningsförande och saknar då nedkopplingsmärke. Sådant sätts dock upp, när skyddssektionen görs spänningslös, varom särskild order ej ges.			<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>	 (My N 1)	 (My U 1)						
<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>													
 (My N 1)	 (My U 1)													
264.150 blsi 264.784		<table><tr><td><i>Vänsterspår</i></td><td><i>Högerspår</i></td></tr><tr><td> (My N 3)</td><td> (My U 3)</td></tr></table> Väggkorsning Hulterstad. Ljus- och ljudsignaler.			<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>	 (My N 3)	 (My U 3)						
<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>													
 (My N 3)	 (My U 3)													
266.410 blsi (forts. nästa sida)		<table><tr><td><i>Vänsterspår</i></td><td><i>Högerspår</i></td></tr><tr><td> (My N 5)</td><td> (My U 5)</td></tr></table>			<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>	 (My N 5)	 (My U 5)						
<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>													
 (My N 5)	 (My U 5)													

1	2	3
(forts. fr. föregående sida) 268.270 (1050 m) 268.375 blsi		Sth 100. 600 m kurvradie. <i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> ¶ (My N 7) ¶ (My U 7) Infartsförsignalen till Strålsnäs kan visa gult fast sken.
271.795 272.039 Strålsnäs (Sns)	11.0	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i> ¶ ¶ ¶ ¶ ¶ sp 4 (htv) sp 3 sp 2 sp 3 (htv) sp 2 Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor. Väggorsning Strålsnäs norr. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. Pästigningsmärke. Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 4 sp 3 sp 2 sp 3 sp 2 ¶ ¶ — ¶ — 272.280 Väggorsning Strålsnäs söder. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.
272.800 blsi 274.660 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> ¶ (Sns N 1) ¶ (Sns U 1) ¶ (Sns N 3) ¶ (Sns U 3) Infartsförsignalen till Boxholm kan visa gult fast sken.
		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i> ¶ ¶ ¶ ¶ ¶ sp 1 (htv) sp 2 sp 3 sp 2 (htv) sp 1 sp 3 Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor.

(Boxholm, forts. nästa sida)

1	2	3																		
(forts. fr. föregående sida) 277.259		Väggkorsning Boxholm norr. Fällbommar. Bom- marna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.																		
277.497 Boxholm (Bx)	5.5	Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. <table><tr><th colspan="3">Till vänsterspår</th><th colspan="3">Till högerspår</th></tr><tr><td>sp 1</td><td>sp 2</td><td>sp 3</td><td>sp 2</td><td>sp 1</td><td>sp 3</td></tr><tr><td></td><td></td><td>—</td><td></td><td></td><td>—</td></tr></table>	Till vänsterspår			Till högerspår			sp 1	sp 2	sp 3	sp 2	sp 1	sp 3			—			—
Till vänsterspår			Till högerspår																	
sp 1	sp 2	sp 3	sp 2	sp 1	sp 3															
		—			—															
277.769		Väggkorsning Boxholm söder. Fällbommar. Bom- marna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.																		
278.070 blsi		<table><tr><th>Vänsterspår</th><th>Högerspår</th></tr><tr><td> (Bx N 1)</td><td> (Bx U 1)</td></tr></table>	Vänsterspår	Högerspår	(Bx N 1)	(Bx U 1)														
Vänsterspår	Högerspår																			
(Bx N 1)	(Bx U 1)																			
280.160		Väggkorsning Skyttebo. Ljus- och ljudsignaler.																		
280.630 blsi		<table><tr><th>Vänsterspår</th><th>Högerspår</th></tr><tr><td> (Bx N 3)</td><td> (Bx U 3)</td></tr><tr><td> (Bx N 5)</td><td> (Bx U 5)</td></tr></table>	Vänsterspår	Högerspår	(Bx N 3)	(Bx U 3)	(Bx N 5)	(Bx U 5)												
Vänsterspår	Högerspår																			
(Bx N 3)	(Bx U 3)																			
(Bx N 5)	(Bx U 5)																			
282.945 blsi																				
282.970		Väggkorsning Brokulla. Ljus- och ljudsignaler. Infartsförsignalen till Sommen kan visa gult fast sken.																		
284.867		Väggkorsning Grytbäcken. Ljus- och ljudsignaler.																		
285.435		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <table><tr><th colspan="3">Från vänsterspår</th><th colspan="3">Från högerspår</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>sp 3 (htv)</td><td>sp 2</td><td>sp 4</td><td>sp 2 (htv)</td><td>sp 3</td><td>sp 4</td></tr></table>	Från vänsterspår			Från högerspår									sp 3 (htv)	sp 2	sp 4	sp 2 (htv)	sp 3	sp 4
Från vänsterspår			Från högerspår																	
sp 3 (htv)	sp 2	sp 4	sp 2 (htv)	sp 3	sp 4															
285.782 Sommen (Smn)	8.3	Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 4. Kort avstånd mellan växelkurvor. Väggkorsning Sommen norr. Fällbommar. Bom- marna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. A-signal från spår 4. Om tåg måste föras förbi signal för utfart utan att körsignal visas gäller Sth 40 till väggkorsning- en Stallberga km 287.050 (kort signalerings- sträcka) och lokföraren skall räkna med att var- ningssignaleringen vid vägen icke fungerar. Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 4. Kort avstånd mellan växelkurvor. <table><tr><th colspan="3">Till vänsterspår</th><th colspan="3">Till högerspår</th></tr><tr><td>sp 3</td><td>sp 2</td><td>sp 4</td><td>sp 2</td><td>sp 3</td><td>sp 4</td></tr><tr><td></td><td></td><td>—</td><td></td><td></td><td>—</td></tr></table>	Till vänsterspår			Till högerspår			sp 3	sp 2	sp 4	sp 2	sp 3	sp 4			—			—
Till vänsterspår			Till högerspår																	
sp 3	sp 2	sp 4	sp 2	sp 3	sp 4															
		—			—															

1	2	3
286.675 blsi 287.050 289.335 blsi 291.795 blsi 294.120 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Smn N 1)  (Smn U 1) Väggkorsning Stallberga. Ljus- och ljudsignaler. <i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Smn N 3)  (Smn U 3)  (Smn N 5)  (Smn U 5)  (Smn N 7)  (Smn U 7) Infartsförsignalen till Tranås kan visa gult fast sken.
297.335 (2585 m) 297.509 Tranås (Tns) 297.797	11.7	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>       sp 3 (htv) sp 4 sp 2 sp 4 (htv) sp 3 sp 2 Sth 30 genom infartsväxlarna från högerspår till spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor. Sth 90 på huvudtågväg. Post- och godstransporter över plattformsoverfarten. 600 m kuryradier och korta övergångskurvor. A-signal från spår 3. Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 3 sp 4 sp 2 sp 4 sp 3 sp 2   —   — Väggkorsning Tranås söder. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obebakad.
298.200 (210 m) 298.350 blsi 300.455 blsi 302.795 blsi 303.000 (1080 m) (forts. nästa sida)		Skyddssektionen är normalt spänningsförande och saknar då nedkopplingsmärke. Sådant sätts dock upp, när skyddssektionen görs spänningslös, varom särskild order ej ges. <i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Tns N 1)  (Tns U 1)  (Tns N 3)  (Tns U 3)  (Tns N 5)  (Tns U 5) Sth 100, 600 m kurvradie.

1	2	3
(forts. fr. föregående sida)		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> 304.955 blsi 305.367 (Tns U 7) Väggkorsning Gripenbergs slott. Ljus- och ljudsignaler. Infartsförsignalen till Gripenberg kan visa gult fast sken. 307.030 (810 m) Sth 105. 600 m kurvradie.
307.620		<i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i> 307.890 Gripenberg (Gp) 10.4 sp 3 (htv) sp 3/2 sp 2 (htv) sp 2/3 Väggkorsning Gripenberg norr. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. Påstigningsmärke. Särskilda bestämmelser beträffande säkerhetsanläggningen vid växling, då stationen är obevakad, se sid. 106.
380.540 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> 311.000 blsi 311.030 (Gp U 1) (Gp N 3) (Gp U 3) Väggkorsning Rossmåte. Ljus- och ljudsignaler. Infartsförsignalen till Frinnaryd kan visa gult fast sken.
314.289 Frinnaryd (Frd)	6.4	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i> sp 3 (htv) sp 2 sp 1 sp 2 (htv) sp 1 Påstigningsmärke. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 3 sp 2 sp 1 sp 2 sp 1
315.020 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> 318.173 Stjärneborg (Sng) hp 318.173 Stjärneborg (Sng) hp (forts. nästa sida) Påstigningsmärke.

1	2	3
(forts. fr. föregående sida)		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> (Frd N 3) (Frd U 3) Väggkorsning Ralingsås. Ljus- och ljudsignaler. <i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> (Frd N 5) (Frd U 5) (Frd N 7) (Frd U 7) Stth 120. 800 m kurvradie. Infartsförsignalen till Aneby kan visa gult fast sken.
318.545 blsi 320.734		
321.005 blsi 323.100 blsi 323.250 (2680 m)		
326.023 Aneby (Any)	11.7	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i> sp 1 (htv) sp 2 sp 3 sp 2 (htv) sp 3 Stth 30 genom utfartsväxlarna från spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 1 sp 2 sp 3 sp 2 sp 3 — — Väggkorsning Aneby. Ljus- och ljudsignaler. Om lokföraren måste passera utfartssignalen utan att körsignal visas, skall han räkna med möjligheten att varningssignaleringen vid vägen inte fungerar.
326.740		
326.830 blsi 328.930 blsi 331.175 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> (Any N 1) (Any U 1) (Any N 3) (Any U 3) (Any N 5) (Any U 5) Blsi Any N 5 och Any U 5 förreglar växlarna vid Flisby. Väggkorsning Flisby norr. Automatiska fällbommar. Påstigningsmärke. Växlar i såväl vänster- som högerspår. Särskilda bestämmelser beträffande säkerhetsanläggningen vid växling, se sid. 107—108. Väggkorsning Flisby söder. Automatiska fällbommar.
331.605 331.829 Flisby (Fls) lp 332.275 (forts. nästa sida)		

1	2	3
(forts. fr. föregående sida)		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> 332.625 blsi 7 (Any N 7) 7 (Any U 7) 334.746 blsi 7 (Any N 9) 7 (Any U 9) 334.806 Väggorsning Råstorp. Ljus- och ljudsignaler. Infartsförsignalen till Solberga kan visa gult fast sken.
338.082		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i> 7 7 7 7 7 sp 3 (htv) sp 2 sp 4 (htv) sp 3 sp 2 Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor. Väggorsning Solberga norr. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.
338.293 Solberga (Sb)	12,3	Påstigningsmärke. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 3 sp 2 sp 4 sp 3 sp 2 7 — 7 7 — 338.643 Väggorsning Solberga söder. Ljudsignaler. Om lokföraren måste passera utfartssignalen utan att körsignal visas, skall han räkna med möjligheten att varningssignaleringen vid vägen inte fungerar.
339.015 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> 7 (Sb N 1) 7 (Sb U 1) 7 (Sb N 3) 7 (Sb U 3) 7 (Sb N 5) 7 (Sb U 5) 7 (Sb N 7) 7 (Sb U 7) 341.410 blsi 343.755 blsi 346.290 blsi 347.899 Infartsförsignalen till Nässjö kan visa gult fast sken. Väggorsning Höregatan. Automatiska fällbommar. Infartsförsignalen är beroende av bommarna och visar — oavsett infartssignalens ställning — grönt blinkande sken (den undre lyktan släckt), så länge bommarna ej är fälda. 348.336 (200 m) Skyddssektionen är normalt spänningsförande och saknar då nedkopplingsmärke. Sådant sätts dock upp, när skyddssektionen görs spänningslös, varom särskild order ej ges. 348.410 (320 m) Sth 80. 500 m kurvradie.

1	2	3
349.573 Nässjö (N)	11.3	»Tåg kommer» skall ej ges enl såo § 14: 1a. Fö- ren skall i stället ringa upp tkl. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>   —¹⁾ —¹⁾ sp 4 (htv) sp 3, 10—13 sp 5 (htv) sp 4, 3, $\frac{3}{4}$, 10—13 ¹⁾ Infartssignal, som alltid visar »stopp», finns uppsatt; tågen tages in enl. Såo § 52:2. »Klart för avgång»-signal vid spår 4. A-signal från spår 4, 10—13. (A-signal placerad i stolpe 31 D gäller för spår 10 eller 11; A- signal i stolpe 31 E gäller för spår 12 eller 13.) <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 4, $\frac{3}{4}$ sp 8 sp 10 sp 5 sp 4, $\frac{3}{4}$,     10—13 sp 11—13 — —  Sth 70. 500 m kurvradie med låg rälsförhöjning.
349.980 (190 m)		
350.134 (220 m)		Skyddssektionen är normalt spänningsförande och saknar då nedkopplingsmärke. Sådant sätts dock upp, när skyddssektionen görs spänningslös, varom särskild order ej ges. <i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (N N 1)  (N U 1)  (N N 3)  (N U 3)  (N N 5)  (N U 5) Infartsförsignalen till Grimstorp kan visa gult fast sken.
350.240 blsi 353.410 blsi 356.580 blsi		
360.322 Grimstorp (Gt)	10.7	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>     sp 3 (htv) sp 2 sp 4 (htv) sp 3 sp 2 Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 2. Kort av- stånd mellan växelkurvor. Pästigningsmärke. Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 3 sp 2 sp 4 sp 3 sp 2  —   —

1	2	3
361.080 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Gt N 1)  (Gt U 1) Infartsförsignalen till Bodafors kan visa gult fast sken.
366.115		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>      sp 1 (htv) sp 2 sp 3 sp 2 (htv) sp 3 Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. Väggorsning Bodafors norr. Fällbommar. Bom- marna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.
366.374 Bodafors (Bdf)	6.1	Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 1 sp 2 sp 3 sp 2 sp 3   —  —
367.155 blsi 372.235 blsi 374.982		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Bdf N 1)  (Bdf U 1)  (Bdf N 3)  (Bdf U 3) Väggorsning Skrapstad norr. Automatiska halv- bommar. Infartsförsignalen till Sävsjö kan visa gult fast sken.
378.026 Sävsjö (Sä) 378.222 (forts. nästa sida)	11.7	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>       sp 1 (htv) sp 2 sp 3 sp 2 (htv) sp 1 sp 3 Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. Sth 30 vid infart från högerspår till spår 1. Negativ rälsförhöjning. Väggorsning Sävsjö söder. Fällbommar. Bom- marna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.

1	2	3																		
(forts. fr. föregående sida)		Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. <table><tr><td colspan="3"><i>Till vänsterspår</i></td><td colspan="3"><i>Till högerspår</i></td></tr><tr><td>sp 1</td><td>sp 2</td><td>sp 3</td><td>sp 2</td><td>sp 1</td><td>sp 3</td></tr><tr><td></td><td></td><td>—</td><td></td><td></td><td>—</td></tr></table>	<i>Till vänsterspår</i>			<i>Till högerspår</i>			sp 1	sp 2	sp 3	sp 2	sp 1	sp 3			—			—
<i>Till vänsterspår</i>			<i>Till högerspår</i>																	
sp 1	sp 2	sp 3	sp 2	sp 1	sp 3															
		—			—															
378.760 blsi 380.528		<i>Vänsterspår</i> (Sä N 1) <i>Högerspår</i> (Sä U 1) Väggkorsning Aleholm. Automatiska halvbommar. <table><tr><td colspan="3"><i>Vänsterspår</i></td><td colspan="3"><i>Högerspår</i></td></tr><tr><td> (Sä N 3)</td><td></td><td></td><td> (Sä U 3)</td><td></td><td></td></tr></table> Infartsförsignalen till Stockaryd kan visa gult fast sken.	<i>Vänsterspår</i>			<i>Högerspår</i>			(Sä N 3)			(Sä U 3)								
<i>Vänsterspår</i>			<i>Högerspår</i>																	
(Sä N 3)			(Sä U 3)																	
388.548		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <table><tr><td colspan="3"><i>Från vänsterspår</i></td><td colspan="2"><i>Från högerspår</i></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>sp 1 (h_{tv})</td><td>sp 2</td><td>sp 3</td><td>sp 2 (h_{tv})</td><td>sp 3</td></tr></table> Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. Väggkorsning Stockaryd norr. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.	<i>Från vänsterspår</i>			<i>Från högerspår</i>							sp 1 (h _{tv})	sp 2	sp 3	sp 2 (h _{tv})	sp 3			
<i>Från vänsterspår</i>			<i>Från högerspår</i>																	
sp 1 (h _{tv})	sp 2	sp 3	sp 2 (h _{tv})	sp 3																
388.797 Stockaryd (Sy)	10.8	Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. <table><tr><td colspan="3"><i>Till vänsterspår</i></td><td colspan="2"><i>Till högerspår</i></td></tr><tr><td>sp 1</td><td>sp 2</td><td>sp 3</td><td>sp 2</td><td>sp 3</td></tr><tr><td></td><td></td><td>—</td><td></td><td>—</td></tr></table> Väggkorsning Stockaryd söder. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.	<i>Till vänsterspår</i>			<i>Till högerspår</i>		sp 1	sp 2	sp 3	sp 2	sp 3			—		—			
<i>Till vänsterspår</i>			<i>Till högerspår</i>																	
sp 1	sp 2	sp 3	sp 2	sp 3																
		—		—																
389.237																				
389.618 blsi 394.950 blsi		<i>Vänsterspår</i> (Sy N 1) (Sy N 3) <i>Högerspår</i> (Sy U 1) (Sy U 3) Blsi Sy N 3 och Sy U 3 förreglar växlarna vid Rörvik.																		
397.078 (forts. nästa sida)		Väggkorsning Rörvik norr. Automatiska fällbommar.																		

1	2	3												
(forts. fr. föregående sida) 397.706 Rörvik (Rk) lp 397.752 399.570 blsi 403.407 403.650 (750 m)		Växlar i såväl vänster- som högerspår. Särskilda bestämmelser beträffande säkerhetsanläggningen vid växling, se sid. 108—109. Väggkorsning Rörvik söder. Automatiska fällbommar. <table><tr><td>Vänsterspår</td><td>Högerspår</td></tr><tr><td> (Sy N 5)</td><td> (Sy U 5)</td></tr></table> Väggkorsning Värmbrom. Automatiska halvbommar. Infartsförsignalen till Lammhult kan visa gult fast sken. <table><tr><td></td><td>Högerspår</td></tr><tr><td></td><td>Sth 90. Lammhults mosse. Geotekniskt förhållande.</td></tr></table>	Vänsterspår	Högerspår	 (Sy N 5)	 (Sy U 5)		Högerspår		Sth 90. Lammhults mosse. Geotekniskt förhållande.				
Vänsterspår	Högerspår													
 (Sy N 5)	 (Sy U 5)													
	Högerspår													
	Sth 90. Lammhults mosse. Geotekniskt förhållande.													
404.769 405.115 Lammhult (Lh)	16.3	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <table><tr><td>Från vänsterspår</td><td>Från högerspår</td></tr><tr><td>  </td><td> </td></tr><tr><td>sp 1 (htv) sp 2 sp 3</td><td>sp 2 (htv) sp 3</td></tr></table> Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. Väggkorsning Lammhult norr. Fällbommar. Bommar fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. <table><tr><td>Till vänsterspår</td><td>Till högerspår</td></tr><tr><td>sp 1 sp 2 sp 3</td><td>sp 2 sp 3</td></tr><tr><td>  —</td><td> —</td></tr></table>	Från vänsterspår	Från högerspår	  	 	sp 1 (htv) sp 2 sp 3	sp 2 (htv) sp 3	Till vänsterspår	Till högerspår	sp 1 sp 2 sp 3	sp 2 sp 3	  —	 —
Från vänsterspår	Från högerspår													
  	 													
sp 1 (htv) sp 2 sp 3	sp 2 (htv) sp 3													
Till vänsterspår	Till högerspår													
sp 1 sp 2 sp 3	sp 2 sp 3													
  —	 —													
405.870 blsi 408.460 blsi 409.257 Ugglehult (Uht) hp 409.818 411.870 blsi		<table><tr><td>Vänsterspår</td><td>Högerspår</td></tr><tr><td> (Lh N 1)</td><td> (Lh U 1)</td></tr><tr><td> (Lh N 3)</td><td> (Lh U 3)</td></tr></table> Påstigningsmärke. Väggkorsning Ugglehult. Automatiska halvbommar. <table><tr><td>Vänsterspår</td><td>Högerspår</td></tr><tr><td> (Lh N 5)</td><td> (Lh U 5)</td></tr></table> Infartsförsignalen till Lidnäs kan visa gult fast sken.	Vänsterspår	Högerspår	 (Lh N 1)	 (Lh U 1)	 (Lh N 3)	 (Lh U 3)	Vänsterspår	Högerspår	 (Lh N 5)	 (Lh U 5)		
Vänsterspår	Högerspår													
 (Lh N 1)	 (Lh U 1)													
 (Lh N 3)	 (Lh U 3)													
Vänsterspår	Högerspår													
 (Lh N 5)	 (Lh U 5)													

1	2	3
416.732 Lidnäs (Lns)	11.6	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>      sp 3 (htv) sp 2 sp 4 (htv) sp 3 sp 2 Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 3 sp 2 sp 4 sp 3 sp 2      — —   —
417.602 blsi 420.495 blsi 420.755 Torpsbruk (Tpk) lp 420.801		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>   (Lns N 1) (Lns U 1)   (Lns N 3) (Lns U 3) Blsi Lns U 3 förreglar växeln vid Torpsbruk. Påstigningsmärke. Växel i högerspåret. Särskilda bestämmelser beträffande säkerhetsanläggningen vid växling, se sid. 109—110. Väggorsning Torpsbruk. Automatiska halvbommar. Infartsförsignalen till Moheda kan visa gult fast sken.
423.699 424.210 424.519 Moheda (Mo) 424.689	7.8	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>      sp 5 (htv) sp 4 sp 3 sp 4 (htv) sp 3 Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. Väggorsning Söderkvarn. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. Väggorsning Moheda norr. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 5 sp 4 sp 3 sp 4 sp 3      — — —  — Väggorsning Moheda söder. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.

1	2	3
425.036 blsi 427.240 427.316 Grännafora (Gfa) hp 428.660 blsi 430.231 Gåvetorp (Gå) lp 430.394 430.950 blsi 431.843 433.290 blsi		Vänsterspår ⌋⌋ (Mo N 1) Högerspår ⌋⌋ (Mo U 1) Väggorsning Grännafora. Automatiska halvbommar. Påstigningsmärke. Vänsterspår ⌋⌋ (Mo N 3) Högerspår ⌋⌋ (Mo U 3) Blsi Mo N 3 förreglar växeln vid Gåvetorp. Påstigningsmärke. Växel i vänsterspåret. Särskilda bestämmelser beträffande säkerhetsanläggningen vid växling, se sid. 110—111. Väggorsning Gåvetorp söder. Ljus- och ljudsignaler. Vänsterspår ⌋⌋ (Mo N 5) Högerspår ⌋⌋ (Mo U 5) Väggorsning Lekaryd. Automatiska halvbommar. Vänsterspår ⌋⌋ (Mo N 7) Högerspår ⌋⌋ (Mo U 7) Infartsförsignalen till Alvesta kan visa gult fast sken.
435.706 (1797 m) 435.794 (180 m)		Stb 70 på huvudtågväg. Post- och godstransporter vid plattformsöverfarter. Skyddssektionen är normalt spänningsförande och saknar då nedkopplingsmärke. Sådant sätts dock upp, när skyddssektionen görs spänningslös, varom särskild order ej ges. Från vänsterspår ⌋⌋ sp 3 (htv) ⌋⌋ sp 1, 2, 4, 5, 6, 3 a/2 b, 2 a/3 b, 5 a/4 b, 4 a/5 b ⌋⌋ sp 1 a, 2 a, 3 a, 4 a (avkortade tågvägar) Från högerspår ⌋⌋ sp 2 (htv) ⌋⌋ sp 1, 3, 4, 5, 6, 3 a/2 b, 2 a/3 b, 5 a/4 b, 4 a/5 b ⌋⌋ sp 1 a, 2 a, 3 a, 4 a (avkortade tågvägar)
436.464 Alvesta (Av) (forts. nästa sida)	11.9	»Klart för avgång»-signal vid spår 2 och 3. A-signal från sp 3, 5 och 6.

1	2	3
(forts. fr. föregående sida)		Till vänsterspår sp 3, 2 a/3 b  sp 2, 3 a/2 b  sp 1, 4, 5, 6, 7, 5 a/4 b, 4 a/5 b,  Till högerspår sp 2 3 a/2 b  sp 3, 2 a/3 b  sp 1, 4, 5, 6, 7, 5 a/4 b, 4 a/5 b 

1	2	3
(forts. fr. föregående sida) 450.467 Vislanda (Vs) 450.690	14.0	Väggkorsning Vislanda söder. Fällbommar. Om tåg måste föras förbi signal för utfart utan att körsignal visas skall lokföraren räkna med möjligheten av att varningssignaleringen vid väggkorsningen Elnaryd km 451+560 icke fungerar. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 1 sp 2 sp 3 sp 2 sp 1 sp 3 — —
451.277 blsi 451.560 454.705 456.745 blsi 456.775		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> (Vs N 1) (Vs U 1) Väggkorsning Elnaryd. Ljus- och ljudsignaler. Väggkorsning Trästen. Automatiska halvbommar. <i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> (Vs N 3) (Vs U 3) Väggkorsning Hullingsved. Automatiska halvbommar. Infartsförsignalen till Eneryda kan visa gult fast sken.
461.713 Eneryda (Era) 462.152	11.2	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i> sp 2 (htv) sp 1 sp 3 (htv) sp 2 sp 1 <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 2 sp 1 sp 3 sp 2 sp 1 — — Väggkorsning Eneryda söder. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.
462.578 blsi 464.174 465.870 (960 m) 467.570 blsi (forts. nästa sida)		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> (Era N 1) (Era U 1) Väggkorsning Hörda södra. Automatiska halvbommar. <i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> Sth 90. Geotekniskt förhållande. (Era N 3) (Era U 3) Blsi Era N 3 och Era U 3 förreglar växlarna vid Liatorp.

1	2	3
(forts. fr. föregående sida) 468.028 468.254 Liatorp (Lt) lp 468.451 471.964		Väggorsning Liatorp norr. Automatiska fällbommar. Växlar i såväl vänster- som högerspår. Särskilda bestämmelser beträffande säkerhetsanläggningen vid växling, se sid. 112—113. Väggorsning Liatorp söder. Automatiska fällbommar. Infartsförsignalen till Diö kan visa gult fast sken. Väggorsning Diö bro. Ljus- och ljudsignaler.
472.842 472.992 Diö (Diö)	11.3	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>      sp 1 (htv) sp 2 sp 3 sp 2 (htv) sp 3 Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. Väggorsning Diö norr. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt då stationen är obevakad. Om tåg måste föras förbi signal för utfart utan att körsignal visas måste lokföraren räkna med att varningssignaleringen vid väggorsningen Råshult km 474.920 kan utebli. Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 1 sp 2 sp 3 sp 2 sp 3   —  —
473.952 blsi 474.920 478.200 blsi 478.234 480.272 (forts. nästa sida)		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Diö N 1)  (Diö U 1) Väggorsning Råshult. Ljus- och ljudsignaler. <i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Diö N 3)  (Diö U 3) Blsi Diö U 3 förreglar växlarna vid Möckeln. Väggorsning Stolpastugan. Ljus- och ljudsignaler. Väggorsning Möckeln norr. Automatiska fällbommar.

1	2	3
(forts. fr. föregående sida) 480.512 Möckeln (Mkn) lp		Växlar i högerspåret. Särskilda bestämmelser beträffande säkerhetsanläggningen vid växling, se sid. 114. Påstigningsmärke. Infartsförsignalen till Älmhult kan visa gult fast sken.
482.071		Väggkorsning Gemön. Automatiska fällbommar.
483.350		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>   sp 1 (htv) sp 2 sp 3, 4 sp 2 (htv) sp 1 sp 3, 4 Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 4. Kort avstånd mellan växelkurvor.
483.356 (380 m)		Väggkorsning Älmhult norr. Fällbommar. <i>Vänsterspår</i> Sth 70 på huvudtågväg. Truck- och gångtrafik på stamplattformen framför stationshuset.
483.544 Älmhult (Äh)	10.5	»Klart för avgång»-signal vid spår 1 och 2. A-signal från spårn 1—4.
483.913		Väggkorsning Älmhult söder. Fällbommar. Utfartsförsignalen är beroende av bommarna och visar grönt blinkande sken (den undre lyktan släckt) så länge bommarna ej är fällda.
484.430 (235 m)		<i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 1 sp 2 sp 3, 4 sp 20, 21 sp 2 sp 1 sp 3, 4   Skyddssektionen är normalt spänningsförande och saknar då nedkopplingsmärke. Sådant sätts dock upp, när skyddssektionen görs spänningslös, varom särskild order ej ges.
484.550 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Äh N 1)  (Äh U 1)
484.580		Väggkorsning Älmhult Södergatan. Fällbommar.
488.050 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Äh N 3)  (Äh U 3)
490.760 (190 m)		Sth 90. Geotekniskt förhållande. Infartsförsignalen till Killeberg kan visa gult fast sken.

1	2	3
492.267 492.548 Killeberg (Kr)	9.0	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>   sp 3 (htv) sp 2 sp 1 sp 2 (htv) sp 1 Väggorsning Killeberg norr. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obebakad. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 3 sp 2 sp 1 sp 2 sp 1  
493.158 blsi 498.680 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Kr N 1)  (Kr U 1)  (Kr N 3)  (Kr U 3) Infartsförsignalen till Osby kan visa gult fast sken.
504.694 504.973 Osby (O)	12.4	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>   sp 1 (htv) sp 2 sp 3 sp 2 (htv) sp 3 Väggorsning Osby norr. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obebakad. Om tåg måste föras förbi signal för utfart utan att körsignal visas, gäller sth 40 till väggorsningen Hasslaröd km 506.008. (För kort signaleringssträcka). <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 1 sp 2 sp 3 sp 2 sp 3  
505.543 blsi 506.008 509.656 511.050 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (O N 1)  (O U 1) Väggorsning Hasslaröd. Ljus- och ljudsignaler. Väggorsning Malshult. Ljus- och ljudsignaler. <i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (O N 3)  (O U 3) Infartsförsignalen till Hästveda kan visa gult fast sken.

1	2	3
516.185 Hästveda (Hv)	11.2	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>   sp 1 (htv) sp 2 sp 3 sp 2 (htv) sp 1 sp 3 Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 1 sp 2 sp 3 sp 2 sp 1 sp 3   —
516.835 blsi 518.919 521.330 blsi 524.842		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Hv N 1)  (Hv U 1) Vägkorsning Frostenstorp. Ljus- och ljudsignaler. <i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Hv N 3)  (Hv U 3) Vägkorsning Algustorp. Automatiska halvbommar. Infartsförsignalen till Ballingslöv kan visa gult fast sken.
525.804 526.058 Ballingslöv (Bl)	9.9	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>   sp 4 (htv) sp 3 sp 2 sp 3 (htv) sp 2 Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor. Vägkorsning Ballingslöv norr. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. Påstigningsmärke. Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 4 sp 3 sp 2 sp 3 sp 2   — 526.636 Vägkorsning Ballingslöv söder. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.

1	2	3
526.828 blsi 529.166 blsi 529.196 531.965 (240 m)		Vänsterspår  (Bl N 1)  (Bl N 3) Högerspår  (Bl U 1)  (Bl U 3) Vägmärkning Rättelöv. Ljus- och ljudsignaler. Skyddssektionen är normalt spänningsförande och saknar då nedkopplingsmärke. Sådant sätts dock upp, när skyddssektionen görs spänningslös, varom särskild order ej ges. Infartsförsignalen till Hässleholm kan visa gult fast sken.
532.860 (1130 m)		»Tåg kommer» skall ej ges enl Sjö § 14:1 a. Fö- raren skall i stället ringa upp tkl. Yttre infartssignal: Från vänsterspår   sp 2—5, sp 1—5, 7—8 7—8 över sp 19 över sp 20, 21—25 (gbg) Stb 90 från yttre till inre infartssignalen över sp 19. Signaltek- nisk orsak. Från högerspår   sp 1—5, sp 21—25 7—8 (gbg) Inre infartssignal: Från vänsterspår   sp 3 (htv) sp 2, 4, 4/5, 7, 8 över sp 19 Från högerspår   sp 4 (htv) sp 1, 2, 3, 4/5, 7, 8   sp 7a sp 1, 2, 3, (avkortad 4, 4/5, 7, 8 tågväg) över sp 20 över sp 19
534.544 Hässleholm (Hm)	8.5	

Bansträckan Hässleholm—Mjölby
Tåg med jämna nummer

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m
1	2	3
Hässleholm—Mjölby Dubbelspår med automatisk linjeblockering		
534.544 Hässleholm (Hm)	—	A-signal från sp 4, 8. <i>Till vänsterspår</i> sp 4 sp 6 sp 7, 8    sp 1—3 sp 21—25 — (gbg) — <i>Till högerspår</i> sp 1—8 över sp 19 eller 20 — sp 21—25 (gbg) —
534.260 (1025 m)		Sth 90 till stationsgrän- sen vid utfart från sp 4. Signalteknisk orsak.
532.966 blsi		<i>Vänsterspår</i>  (Hm U 2)
532.846 blsi		<i>Högerspår</i>  (Hm N 2)
532.205 (240 m)		Skyddssektionen är normalt spänningsförande och saknar då nedkopplingsmärke. Sådant sätts dock upp, när skyddssektionen görs spänningslös, varom särskild order ej ges.
529.286 blsi		<i>Vänsterspår</i>  (Hm U 4)
529.196		<i>Högerspår</i>  (Hm N 4)
		Väggkorsning Rättelöv. Ljus- och ljudsignaler. Infartsförsignalen till Ballingslöv kan visa gult fast sken.
		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken.
		<i>Från vänsterspår</i>   sp 3 (htv) sp 2
		<i>Från högerspår</i>    sp 4 (htv) sp 3 sp 2
(Ballingslöv, forts. nästa sida)		

1	2	3
(forts. fr. föregående sida)		
526.636		Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor.
526.058 Ballingslöv (Bl)	8.5	Väggorsning Ballingslöv söder. Fällbommar. Bomarna fungerar automatiskt, då stationen är obebakad.
		Påstigningsmärke.
		Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor.
		<i>Till vänsterspår</i> sp 3 sp 2 — <i>Till högerspår</i> sp 4 sp 3 sp 2 —
525.804		Väggorsning Ballingslöv norr. Fällbommar. Bomarna fungerar automatiskt, då stationen är obebakad.
525.433 blsi		<i>Vänsterspår</i> (Bl U 2) <i>Högerspår</i> (Bl N 2)
524.842		Väggorsning Algustorp. Automatiska halvbommar.
521.330 blsi		<i>Vänsterspår</i> (Bl U 4) <i>Högerspår</i> (Bl N 4)
518.919		Väggorsning Frostenstorp. Ljus- och ljudsignaler. Infartsförsignalen till Hästveda kan visa gult fast sken.
516.185 Hästveda (Hv)	9.9	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> sp 2 (htv) sp 3 sp 1 <i>Från högerspår</i> sp 1 (htv) sp 2 sp 3 Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. <i>Till vänsterspår</i> sp 2 sp 3 sp 1 — <i>Till högerspår</i> sp 1 sp 2 sp 3 —
515.371 blsi		<i>Vänsterspår</i> (Hv U 2) <i>Högerspår</i> (Hv N 2)
511.050 blsi		(Hv U 4) (Hv N 4)
509.656		Väggorsning Malshult. Ljus- och ljudsignaler.
506.008		Väggorsning Hasslaröd. Ljus- och ljudsignaler. Infartsförsignalen till Osby kan visa gult fast sken.

1	2	3
504.973 Osby (O) 504.694	11.2	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>     sp 2 (htv) sp 3 sp 1 (htv) sp 2 sp 3 Vägförbudsstation Osby norr. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt då stationen är obevakad. Infartssignalen är då beroende av bommarna. Utfartsförsignalen är beroende av bommarna, då stationen är bevakad och visar grönt blinkande sken (den undre lyktan släckt) så länge bommarna ej är fällda. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 2 sp 3 sp 1 sp 2 sp 3    —
503.996 blsi 498.680 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (O U 2)  (O N 2)  (O U 4)  (O N 4) Infartsförsignalen till Killeberg kan visa gult fast sken.
492.548 Killeberg (Kr) 492.267	12.4	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>     sp 2 (htv) sp 1 sp 3 (htv) sp 2 sp 1 Vägförbudsstation Killeberg norr. Fällbommar. Utfartsförsignalen är beroende av bommarna och visar grönt blinkande sken (den undre lyktan släckt) så länge bommarna ej är fällda. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 2 sp 1 sp 3 sp 2 sp 1    —
491.585 blsi 490.950 (190 m) 488.050 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Kr U 2)  (Kr N 2) Stb 90. Geotekniskt förhållande.  (Kr U 4)  (Kr N 4) Infartsförsignalen till Älmhult kan visa gult fast sken.
(Älmhult, forts. nästa sida)		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken.

1	2	3
(forts. fr. föregående sida)		<i>Från vänsterspår</i>    sp 2 (htv) sp 1 sp 3, 4  sp 20, 21 <i>Från högerspår</i>    sp 1 (htv) sp 2 sp 3, 4
484.665 (235 m)		Skyddssektionen är normalt spänningsförande och saknar då nedkopplingsmärke. Sådant sätts dock upp, när skyddssektionen görs spänningslös, varom särskild order ej ges.
484.580		Väggorsning Älmhult Södergatan. Fällbommar.
483.913		Väggorsning Älmhult söder. Fällbommar.
483.736 (380 m)		<i>Högerspår</i> Sth 70 på huvudtågväg. Truck- och gångtrafik på stamplattformen framför stationshuset.
483.544 Älmhult (Äh)	9.0	Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 4. Kort avstånd mellan växelkurvor. <i>Till vänsterspår</i> sp 2 sp 1 sp 3, 4    <i>Till högerspår</i> sp 1 sp 2 sp 3, 4   
483.350		Väggorsning Älmhult norr. Fällbommar.
482.914 blsi		<i>Vänsterspår</i>  (Äh U 2) Blsi Äh U 2 förreglar växlarna vid Möckeln. <i>Högerspår</i>  (Äh N 2)
482.071		Väggorsning Gemön. Automatiska fällbommar.
480.512 Möckeln (Mkn) lp		Växlar i vänsterspåret. Särskilda bestämmelser beträffande säkerhetsanläggningen vid växling, se sid. 114.
480.272		Påstigningsmärke. Väggorsning Möckeln norr. Automatiska fällbommar.
478.263 blsi		<i>Vänsterspår</i>  (Äh U 4) <i>Högerspår</i>  (Äh N 4)
478.234		Väggorsning Stolpastugan. Ljus- och ljudsignaler.
474.920		Väggorsning Råshult. Ljus- och ljudsignaler.
		Infartsförsignalen till Diö kan visa gult fast sken.
(Diö, forts. nästa sida)		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i>   sp 2 (htv) sp 3 <i>Från högerspår</i>    sp 1 (htv) sp 2 sp 3

1	2	3																		
(forts. fr. föregående sida)		Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. Om tåg måste föras förbi signal för utfart utan att körsignal visas, måste lokföraren räkna med att varningssignaleringen vid vägkorsningen Diö bro km 471.964 kan utebli.																		
472.992 Diö (Diö)	10.5	Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. <table><tr><td colspan="3"><i>Till vänsterspår</i></td><td colspan="3"><i>Till högerspår</i></td></tr><tr><td>sp 2</td><td></td><td>sp 3</td><td>sp 1</td><td>sp 2</td><td>sp 3</td></tr><tr><td></td><td></td><td>—</td><td></td><td></td><td>—</td></tr></table>	<i>Till vänsterspår</i>			<i>Till högerspår</i>			sp 2		sp 3	sp 1	sp 2	sp 3			—			—
<i>Till vänsterspår</i>			<i>Till högerspår</i>																	
sp 2		sp 3	sp 1	sp 2	sp 3															
		—			—															
472.842		Väggkorsning Diö norr. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.																		
472.402 blsi		<table><tr><td><i>Vänsterspår</i></td><td><i>Högerspår</i></td></tr><tr><td> (Diö U 2)</td><td> (Diö N 2)</td></tr></table> Blsi Diö U 2 och Diö N 2 förreglar växlarna vid Liatorp. Väggkorsning Diö bro. Ljus- och ljudsignaler. Väggkorsning Liatorp söder. Automatiska fällbommar. Växlar i såväl vänster- som högerspår. Särskilda bestämmelser beträffande säkerhetsanläggningen vid växling, se sid. 112—113. Väggkorsning Liatorp norr. Automatiska fällbommar.	<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>	(Diö U 2)	(Diö N 2)														
<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>																			
(Diö U 2)	(Diö N 2)																			
471.964																				
468.451																				
468.254 Liatorp (Lt) lp																				
468.028																				
467.570 blsi		<table><tr><td><i>Vänsterspår</i></td><td><i>Högerspår</i></td></tr><tr><td> (Diö U 4)</td><td> (Diö N 4)</td></tr></table>	<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>	(Diö U 4)	(Diö N 4)														
<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>																			
(Diö U 4)	(Diö N 4)																			
466.830 (960 m)		Sth 90. Geotekniskt förhållande.																		
464.174		Väggkorsning Hörda södra. Automatiska halvbommar. Infartsförsignalen till Eneryda kan visa gult fast sken.																		
		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <table><tr><td colspan="3"><i>Från vänsterspår</i></td><td colspan="2"><i>Från högerspår</i></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>sp 3 (htv)</td><td>sp 2</td><td>sp 1</td><td>sp 2 (htv)</td><td>sp 1</td></tr></table> Väggkorsning Eneryda söder. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.	<i>Från vänsterspår</i>			<i>Från högerspår</i>							sp 3 (htv)	sp 2	sp 1	sp 2 (htv)	sp 1			
<i>Från vänsterspår</i>			<i>Från högerspår</i>																	
sp 3 (htv)	sp 2	sp 1	sp 2 (htv)	sp 1																
462.152																				
(Eneryda, forts. nästa sida)																				

1	2	3
(forts. fr. föregående sida) 461.713 Eneryda (Era)	11.3	<i>Till vänsterspår</i> sp 3 sp 2 sp 1   — <i>Till högerspår</i> sp 2 sp 1  —
461.093 blsi 456.805 blsi 456.775 454.705 451.560		<i>Vänsterspår</i>  (Era U 2)  (Era U 4) <i>Högerspår</i>  (Era N 2)  (Era N 4) Väggkorsning Hullingsved. Automatiska halvbommar. Väggkorsning Trästen. Automatiska halvbommar. Väggkorsning Elnaryd. Ljus- och ljudsignaler. Infartsförsignalen till Vislanda kan visa gult fast sken.
450.690 450.467 Vislanda (Vs)	11.2	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> sp 2 (htv) sp 1 sp 3    <i>Från högerspår</i> sp 1 (htv) sp 2 sp 3    Väggkorsning Vislanda söder. Fällbommar. A-signal från spår 2. Stb 30 genom utfartsväxlarna från spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. <i>Till vänsterspår</i> sp 2 sp 1 sp 3   — <i>Till högerspår</i> sp 1 sp 2 sp 3   —
449.590 blsi 446.185 blsi 442.985 Blädinge (Bld) lp 442.882 (forts. nästa sida)		<i>Vänsterspår</i>  (Vs U 2)  (Vs U 4) <i>Högerspår</i>  (Vs N 2)  (Vs N 4) Blsi Vs U 4 och Vs N 4 förreglar växlarna vid Blädinge. Växlar i såväl vänster- som högerspår. Särskilda bestämmelser betr säkerhetsanläggningen vid växling, se sid. 111—112. Påstigningsmärke. Väggkorsning Sisslebodavägen. Automatiska fällbommar.

1	2	3
(forts. fr. föregående sida)		
442.540 blsi		Vänsterspår  (Vs U 6) Högerspår  (Vs N 6)
442.479		Väggkorsning Kvinnosten. Automatiska fällbommar.
439.970 blsi		Vänsterspår  (Vs U 8) Högerspår  (Vs N 8)
439.960		Väggkorsning Sjögård, Ljus- och ljudsignaler.
		Infartsförsignalen till Alvesta kan visa gult fast sken.
438.728 (240 m)		Skyddssektionen är normalt spänningsförande och saknar då nedkopplingsmärke. Sådant sätts dock upp, när skyddssektionen görs spänningslös, varom särskild order ej ges.
		Från vänsterspår  Från högerspår 
		sp 2 (htv)  sp 1, 3, 4, 
		5, 6,  3 b/2 a, 
		2 b/3 a,  5 b/4 a, 
		4 b/5 a  sp 1 b, 2 b, 
		3 b, 4 b  (avkortade 
		tågvägar)  sp 3 (htv) 
		sp 1, 2, 4,  5, 6, 
		3 b/2 a,  2 b/3 a, 
		5 b/4 a,  4 b/5 a 
		sp 1 b, 2 b,  3 b, 4 b 
		(avkortade  tågvägar) 
437.479 (1773 m)		Stb 70 på huvudtågväg. Post- och godstransporter vid plattformsoverfarter.
436.464 Alvesta (Av)	14.0	»Klart för avgång»-signal vid spår 2 och 3.
		Till vänsterspår  Till högerspår 
		sp 2,  sp 3, 
		3 b/2 a  2 b/3 a 
		sp 1, 4, 5,  6, 7—12, 
		5 b/4 a,  4 b/5 a 
		sp 1, 4, 5,  6, 7—12, 
		5 b/4 a,  4 b/5 a 
435.971 (180 m)		Skyddssektionen är normalt spänningsförande och saknar då nedkopplingsmärke. Sådant sätts dock upp, när skyddssektionen görs spänningslös, varom särskild order ej ges.

1	2	3
435.674 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Av U 2)  (Av N 2)
435.290 blsi		 (Av U 4)  (Av N 4)
431.843		Vägmorsning Lekaryd. Automatiska halvbommar.
430.950 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Av U 6)  (Av N 6) Blsi Av N 6 förreglar växeln vid Gåvetorp.
430.394		Vägmorsning Gåvetorp söder. Ljus- och ljudsignaler.
430.231 Gåvetorp (Gå) lp		Påstigningsmärke. Växel i högerspåret. Särskilda bestämmelser betr säkerhetsanläggningen vid växling, se sid. 110—111.
428.660 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Av U 8)  (Av N 8)
427.316 Grännafora (Gfa) hp		Påstigningsmärke.
427.240		Vägmorsning Grännafora. Automatiska halvbommar. Infartsförsignalen till Moheda kan visa gult fast sken.
424.689		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken.
424.519 Moheda (Mö)	11.9	<i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>      sp 4 (htv) sp 3 sp 5 (htv) sp 4 sp 3
424.210		Vägmorsning Moheda söder. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.
		Vägmorsning Moheda norr. Fällbommar. Utfartsförsignalen är beroende av bommarna och visar grönt blinkande sken (den undre lyktan släckt), så länge bommarna ej är fällda. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.
		Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor.
423.699		<i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 4 sp 3 sp 5 sp 4 sp 3  —   —
		Vägmorsning Söderkvarn. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.

1	2	3
423.575 blsi 420.801 420.755 Torpsbruk (Tpk) lp 420.495 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> ¶ (Mo U 2) ¶ (Mo N 2) Blsi Mo U 2 förreglar växeln vid Torpsbruk. Väggörning Torpsbruk. Automatiska halvbommar. Påstigningsmärke. Växel i vänsterspåret. Särskilda bestämmelser betr säkerhetsanläggningen vid växling, se sid. 109—110. <i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> ¶ (Mo U 4) ¶ (Mo N 4) Infartsförsignalen till Lidnäs kan visa gult fast sken.
416.732 Lidnäs (Lns)	7.8	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i> ¶ ¶ ¶ ¶ ¶ sp 4 (htv) sp 3 sp 2 sp 3 (htv) sp 2 <i>Stth</i> 30 genom infartsväxlarna till spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 4 sp 3 sp 2 sp 3 sp 2 ¶ ¶ — ¶ —
416.122 blsi 411.870 blsi 409.818 409.257 Ugglehult (Uht) hp 408.460 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> ¶ (Lns U 2) ¶ (Lns N 2) ¶ (Lns U 4) ¶ (Lns N 4) Väggörning Ugglehult. Automatiska halvbommar. Påstigningsmärke. <i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> ¶ (Lns U 6) ¶ (Lns N 6) Infartsförsignalen till Lammhult kan visa gult fast sken.
(Lammhult, forts. nästa sida)		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i> ¶ ¶ ¶ ¶ ¶ sp 2 (htv) sp 3 sp 1 (htv) sp 2 sp 3

1	2	3															
(forts. fr. föregående sida) 405.115 Lammhult (Lh) 404.769	11.6	Väggkorsning Lammhult norr. Fällbommar. Bom- marna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. <table><tr><td colspan="2"><i>Till vänsterspår</i></td><td colspan="3"><i>Till högerspår</i></td></tr><tr><td>sp 2</td><td>sp 3</td><td>sp 1</td><td>sp 2</td><td>sp 3</td></tr><tr><td></td><td>—</td><td></td><td></td><td>—</td></tr></table> 404.660 Orienteringsmärke gällande för tåg från sidotågväg placerat 260 m från hastighetstavla (sth 90).	<i>Till vänsterspår</i>		<i>Till högerspår</i>			sp 2	sp 3	sp 1	sp 2	sp 3		—			—
<i>Till vänsterspår</i>		<i>Till högerspår</i>															
sp 2	sp 3	sp 1	sp 2	sp 3													
	—			—													
404.400 (750 m) 404.343 blsi 403.407 399.570 blsi 397.752 397.706 Rörvik (Rk) Ip 397.078 394.950 blsi		<table><tr><td><i>Vänsterspår</i></td><td><i>Högerspår</i></td></tr><tr><td colspan="2">Sth 90. Lammhults mos- se. Geotekniskt för- hållande.</td></tr><tr><td> (Lh U 2)</td><td> (Lh N 2)</td></tr></table> Väggkorsning Värmbrom. Automatiska halvbommar. <table><tr><td><i>Vänsterspår</i></td><td><i>Högerspår</i></td></tr><tr><td> (Lh U 4)</td><td> (Lh N 4)</td></tr></table> Blsi Lh U 4 och Lh N 4 förreglar växlarna vid Rörvik. Väggkorsning Rörvik söder. Automatiska fällbom- mar. Växlar i såväl vänster- som högerspår. Särskilda bestämmelser beträffande säkerhetsanläggningen vid växling, se sid. 108—109. Väggkorsning Rörvik norr. Automatiska fällbom- mar. <table><tr><td><i>Vänsterspår</i></td><td><i>Högerspår</i></td></tr><tr><td> (Lh U 6)</td><td> (Lh N 6)</td></tr></table> Infartsförsignalen till Stockaryd kan visa gult fast sken.	<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>	Sth 90. Lammhults mos- se. Geotekniskt för- hållande.		 (Lh U 2)	 (Lh N 2)	<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>	 (Lh U 4)	 (Lh N 4)	<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>	 (Lh U 6)	 (Lh N 6)	
<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>																
Sth 90. Lammhults mos- se. Geotekniskt för- hållande.																	
 (Lh U 2)	 (Lh N 2)																
<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>																
 (Lh U 4)	 (Lh N 4)																
<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>																
 (Lh U 6)	 (Lh N 6)																
(Stockaryd, forts. nästa sida)		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <table><tr><td colspan="2"><i>Från vänsterspår</i></td><td colspan="3"><i>Från högerspår</i></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>sp 2 (htv)</td><td>sp 3</td><td>sp 1 (htv)</td><td>sp 2</td><td>sp 3</td></tr></table> Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor.	<i>Från vänsterspår</i>		<i>Från högerspår</i>								sp 2 (htv)	sp 3	sp 1 (htv)	sp 2	sp 3
<i>Från vänsterspår</i>		<i>Från högerspår</i>															
																	
sp 2 (htv)	sp 3	sp 1 (htv)	sp 2	sp 3													

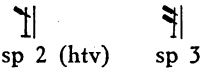
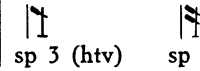
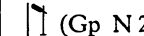
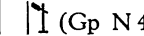
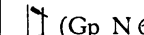
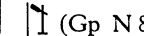
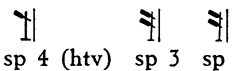
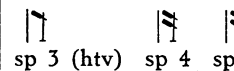
1	2	3									
(forts. fr. föregående sida) 389.237		Väggkorsning Stockaryd söder. Fällbommar. Bom- marna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.									
388.797 Stockaryd (Sy)	16.3	Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor.									
388.548		<table> <tr> <td><i>Till vänsterspår</i></td><td></td><td><i>Till högerspår</i></td></tr> <tr> <td>sp 2</td><td>sp 3</td><td>sp 1 sp 2 sp 3</td></tr> <tr> <td></td><td>—</td><td> —</td></tr> </table>	<i>Till vänsterspår</i>		<i>Till högerspår</i>	sp 2	sp 3	sp 1 sp 2 sp 3		—	—
<i>Till vänsterspår</i>		<i>Till högerspår</i>									
sp 2	sp 3	sp 1 sp 2 sp 3									
	—	—									
		Väggkorsning Stockaryd norr. Fällbommar. Bom- marna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.									
388.058 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> —									
383.770 blsi		(Sy U 2) (Sy N 2)									
380.528		(Sy U 4) (Sy N 4)									
		Väggkorsning Aleholm. Automatiska halvbommar. Infartsförsignalen till Sävsjö kan visa gult fast sken.									
378.222		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken.									
		<table> <tr> <td><i>Från vänsterspår</i></td><td></td><td><i>Från högerspår</i></td></tr> <tr> <td> </td><td></td><td> </td></tr> <tr> <td>sp 2 (htv) sp 1 sp 3</td><td></td><td>sp 1 (htv) sp 2 sp 3</td></tr> </table>	<i>Från vänsterspår</i>		<i>Från högerspår</i>				sp 2 (htv) sp 1 sp 3		sp 1 (htv) sp 2 sp 3
<i>Från vänsterspår</i>		<i>Från högerspår</i>									
sp 2 (htv) sp 1 sp 3		sp 1 (htv) sp 2 sp 3									
		Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor.									
378.026 Sävsjö (Sä)	10.8	Väggkorsning Sävsjö söder. Fällbommar. Bom- marna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.									
		A-signal från spår 2.									
		Sth 30 genom växelförbindelsen från spår 1 till spår 2 i bangårdens norra del. Negativ rälsför- höjning.									
		Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor.									
		<table> <tr> <td><i>Till vänsterspår</i></td><td></td><td><i>Till högerspår</i></td></tr> <tr> <td>sp 2</td><td>sp 1 sp 3</td><td>sp 1 sp 2 sp 3</td></tr> <tr> <td></td><td> —</td><td> —</td></tr> </table>	<i>Till vänsterspår</i>		<i>Till högerspår</i>	sp 2	sp 1 sp 3	sp 1 sp 2 sp 3		—	—
<i>Till vänsterspår</i>		<i>Till högerspår</i>									
sp 2	sp 1 sp 3	sp 1 sp 2 sp 3									
	—	—									
377.210 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>									
374.982		(Sä U 2) (Sä N 2)									
(forts. nästa sida)		Väggkorsning Skrapstad norra. Automatiska halv- bommar.									

1	2	3
(forts. fr. föregående sida) 372.235 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Sä U 4)  (Sä N 4) Infartsförsignalen till Bodafors kan visa gult fast sken.
366.374 Bodafors (Bdf)	11.7	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>      sp 2 (htv) sp 3 sp 1 (htv) sp 2 sp 3 Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 2 sp 3 sp 1 sp 2 sp 3  —   — Väggorsning Bodafors norr. Fällbommar. Bom- marna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.
365.735 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Bdf U 2)  (Bdf N 2) Infartsförsignalen till Grimstorp kan visa gult fast sken.
360.322 Grimstorp (Gt)	6.1	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>      sp 4 (htv) sp 3 sp 2 sp 3 (htv) sp 2 Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor. Påstigningsmärke. Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 4 sp 3 sp 2 sp 3 sp 2   —  —

1	2	3
359.790 blsi 356.580 blsi 353.410 blsi 350.352 (220 m) 350.170 (190 m)		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> ¶ (Gt U 2) ¶ (Gt N 2) ¶ (Gt U 4) ¶ (Gt N 4) ¶ (Gt U 6) ¶ (Gt N 6) Skyddssektionen är normalt spänningsförande och saknar då nedkopplingsmärke. Sådant sätts dock upp, när skyddssektionen görs spänningslös, varom särskild order ej ges. Sth 70. 500 m kurvradie med låg rälsförhöjning. Infartsförsignalen till Nässjö kan visa gult fast sken.
349.573 Nässjö (N) 349.170 (120 m) 348.740 (320 m)	10.7	»Tåg kommer» skall ej ges enl såo § 14:1a. Fö- ren skall i stället ringa upp tkl. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i> ¶ ¶ —¹⁾ —¹⁾ sp 5 (htv) sp 6, 10—13 sp 4 (htv) sp 5, 6, 6/5, 10—13 ¹⁾ Infartssignal, som alltid visar »stopp», finns uppsatt; tågen tages in enl. såo § 52:2. »Klart för avgång»-signal vid spår 5. A-signal från spår 5, 10—13. (A-signal placerad i brygga 20 mellan spår 10 och 11 gäller för spår 10 eller 11; A-signal placerad i brygga 20 mellan spår 12 och 13 gäller för spår 12 eller 13.) <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 5, 6/5 sp 10—13 sp 4 sp 5, 6/5, 10—13 ¶ — Sth 60. 500 m kurvradie utan rälsförhöjning. Sth 80. 500 m kurvradie och låg rälsförhöjning.
348.533 (200 m) 348.450 blsi 347.899 346.290 blsi 343.755 blsi 341.410 blsi		Skyddssektionen är normalt spänningsförande och saknar då nedkopplingsmärke. Sådant sätts dock upp, när skyddssektionen görs spänningslös, varom särskild order ej ges. <i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> ¶ (N U 2) ¶ (N N 2) Väggkorsning Höregatan. Automatiska fällbommar. <i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> ¶ (N U 4) ¶ (N N 4) ¶ (N U 6) ¶ (N N 6) ¶ (N U 8) ¶ (N N 8) Infartsförsignalen till Solberga kan visa gult fast sken.

1	2	3
338.643	11.3	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>      sp 4 (htv) sp 3 sp 2 sp 3 (htv) sp 2 Väggkorsning Solberga söder. Ljudsignaler. Om lokföraren måste passera infartssignalen utan att körsignal visas, skall han räkna med möjligheten att varningssignaleringen vid vägen inte fungerar.
338.293 Solberga (Sb)		Påstigningsmärke. Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor.
338.082		Väggkorsning Solberga norr. Fällbommar. Bomarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 4 sp 3 sp 2 sp 3 sp 2   —  —
337.355 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Sb U 2)  (Sb N 2)
334.866 blsi		 (Sb U 4)  (Sb N 4)
334.806		Väggkorsning Råstorp. Ljus- och ljudsignaler.
332.625 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Sb U 6)  (Sb N 6)
332.275		Blsi Sb U 6 och Sb N 6 förreglar växlarna vid Flisby.
331.829 Flisby (Fls) lp		Väggkorsning Flisby söder. Automatiska fällbommar.
331.605		Påstigningsmärke. Växlar i såväl vänster- som högerspår. Särskilda bestämmelser beträffande säkerhetsanläggningen vid växling se sid. 107—108.
331.175 blsi		Väggkorsning Flisby norr. Automatiska fällbommar. <i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i>  (Sb U 8)  (Sb N 8)
328.930 blsi		 (Sb U 10)  (Sb N 10)
		Infartsförsignalen till Aneby kan visa gult fast sken.
(Aneby, forts. nästa sida)		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i>      sp 2 (htv) sp 3 sp 1 (htv) sp 2 sp 3

1	2	3								
(forts. fr. föregående sida)		Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor.								
326.740		Väggkorsning Aneby. Ljus- och ljudsignaler. Om lokföraren måste passera infartssignalen utan att körsignal visas, skall han räkna med möjligheten att varningssignaleringen vid vägen inte fungerar.								
326.023 Aneby (Any)	12.3	<table><tr><td><i>Till vänsterspår</i></td><td><i>Till högerspår</i></td></tr><tr><td>sp 2 sp 3</td><td>sp 1 sp 2 sp 3</td></tr><tr><td> —</td><td>  —</td></tr></table>	<i>Till vänsterspår</i>	<i>Till högerspår</i>	sp 2 sp 3	sp 1 sp 2 sp 3	 —	  —		
<i>Till vänsterspår</i>	<i>Till högerspår</i>									
sp 2 sp 3	sp 1 sp 2 sp 3									
 —	  —									
325.930 (2680 m)		Sth 120. 800 m kurvradie.								
325.400 blsi		<table><tr><td><i>Vänsterspår</i></td><td><i>Högerspår</i></td></tr><tr><td> (Any U 2)</td><td> (Any N 2)</td></tr><tr><td> (Any U 4)</td><td> (Any N 4)</td></tr><tr><td> (Any U 6)</td><td> (Any N 6)</td></tr></table>	<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>	 (Any U 2)	 (Any N 2)	 (Any U 4)	 (Any N 4)	 (Any U 6)	 (Any N 6)
<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>									
 (Any U 2)	 (Any N 2)									
 (Any U 4)	 (Any N 4)									
 (Any U 6)	 (Any N 6)									
323.100 blsi										
321.005 blsi										
320.734		Väggkorsning Ralingsås. Ljus- och ljudsignaler.								
318.545 blsi		<table><tr><td><i>Vänsterspår</i></td><td><i>Högerspår</i></td></tr><tr><td> (Any U 8)</td><td> (Any N 8)</td></tr></table>	<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>	 (Any U 8)	 (Any N 8)				
<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>									
 (Any U 8)	 (Any N 8)									
318.173 Stjärneborg (Sng) hp		Påstigningsmärke.								
		Infartsförsignalen till Frinnaryd kan visa gult fast sken.								
314.289 Frinnaryd (Frd)	11.7	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken.								
		<table><tr><td><i>Från vänsterspår</i></td><td><i>Från högerspår</i></td></tr><tr><td> </td><td>  </td></tr><tr><td>sp 2 (htv) sp 1</td><td>sp 3 (htv) sp 2 sp 1</td></tr></table>	<i>Från vänsterspår</i>	<i>Från högerspår</i>	 	  	sp 2 (htv) sp 1	sp 3 (htv) sp 2 sp 1		
<i>Från vänsterspår</i>	<i>Från högerspår</i>									
 	  									
sp 2 (htv) sp 1	sp 3 (htv) sp 2 sp 1									
		Påstigningsmärke.								
		<table><tr><td><i>Till vänsterspår</i></td><td><i>Till högerspår</i></td></tr><tr><td>sp 2 sp 1</td><td>sp 3 sp 2 sp 1</td></tr><tr><td> —</td><td>  —</td></tr></table>	<i>Till vänsterspår</i>	<i>Till högerspår</i>	sp 2 sp 1	sp 3 sp 2 sp 1	 —	  —		
<i>Till vänsterspår</i>	<i>Till högerspår</i>									
sp 2 sp 1	sp 3 sp 2 sp 1									
 —	  —									
313.535 blsi		<table><tr><td><i>Vänsterspår</i></td><td><i>Högerspår</i></td></tr><tr><td> (Frd U 2)</td><td> (Frd N 2)</td></tr><tr><td> (Frd U 4)</td><td> (Frd N 4)</td></tr></table>	<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>	 (Frd U 2)	 (Frd N 2)	 (Frd U 4)	 (Frd N 4)		
<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>									
 (Frd U 2)	 (Frd N 2)									
 (Frd U 4)	 (Frd N 4)									
311.060 blsi										
311.030		Väggkorsning Rossmäte. Ljus- och ljudsignaler.								
		Infartsförsignalen till Gripenberg kan visa gult fast sken.								

1	2	3
307.890 Gripenberg (Gp)	6.4	<i>Från vänsterspår</i>  sp 2 (htv) sp 3 <i>Från högerspår</i>  sp 3 (htv) sp 2 Påstigningsmärke. Särskilda bestämmelser beträffande säkerhetsanläggningen vid växling, då stationen är obevakad, se sid. 106. Stth 105. 600 m kurvradie. Väggkorsning Gripenberg norr. Fällbommar. Försignalen i infartssignalerna är beroende av bommarna och visar — oavsett nästa huvudsignalsställning — grönt blinkande sken, så länge bommarna ej är fällda. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.
307.840 (810 m) 307.620		
307.420 blsi 305.367		<i>Vänsterspår</i>  (Gp U 2) <i>Högerspår</i>  (Gp N 2) Väggkorsning Gripenbergs slott. Ljus- och ljudsignaler.
304.955 blsi 304.080 (1080 m)		<i>Vänsterspår</i>  (Gp U 4) <i>Högerspår</i>  (Gp N 4) Stth 100. 600 m kurvradie.
302.795 blsi 300.455 blsi 299.920 (2585 m)		<i>Vänsterspår</i>  (Gp U 6)  (Gp U 8) <i>Högerspår</i>  (Gp N 6)  (Gp N 8) Stth 90. 600 m kurvradier och korta övergångskurvor. Post- och godstransporter vid plattformsoverfarten.
298.410 (210 m)		Skyddssektionen är normalt spänningsförande och saknar då nedkopplingsmärke. Sådant sätts dock upp, när skyddssektionen görs spänningslös, varom särskild order ej ges. Infartsförsignalen till Tranås kan visa gult fast sken.
297.797 (Tranås, forts. nästa sida)		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i>  sp 4 (htv) sp 3 sp 2 <i>Från högerspår</i>  sp 3 (htv) sp 4 sp 2 Stth 30 genom infartsväxlarna till spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor. Väggkorsning Tranås söder. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.

1	2	3																																				
(forts. fr. föregående sida) 297.509 Tranås (Tns)	10.4	A-signal från spår 4. Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor. <table><tr><td colspan="3"><i>Till vänsterspår</i></td><td colspan="3"><i>Till högerspår</i></td></tr><tr><td>sp 4</td><td>sp 3</td><td>sp 2</td><td>sp 3</td><td>sp 4</td><td>sp 2</td></tr><tr><td></td><td></td><td>—</td><td></td><td></td><td>—</td></tr></table>	<i>Till vänsterspår</i>			<i>Till högerspår</i>			sp 4	sp 3	sp 2	sp 3	sp 4	sp 2			—			—																		
<i>Till vänsterspår</i>			<i>Till högerspår</i>																																			
sp 4	sp 3	sp 2	sp 3	sp 4	sp 2																																	
		—			—																																	
296.670 blsi 294.180 blsi 291.795 blsi 289.455 blsi 287.050		<table><tr><td><i>Vänsterspår</i></td><td><i>Högerspår</i></td></tr><tr><td> (Tns U 2)</td><td> (Tns N 2)</td></tr><tr><td> (Tns U 4)</td><td> (Tns N 4)</td></tr><tr><td> (Tns U 6)</td><td> (Tns N 6)</td></tr><tr><td> (Tns U 8)</td><td> (Tns N 8)</td></tr></table> Infartsförsignalen till Sommen kan visa gult fast sken. Väggkorsning Stallberga. Ljus- och ljudsignaler.	<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>	(Tns U 2)	(Tns N 2)	(Tns U 4)	(Tns N 4)	(Tns U 6)	(Tns N 6)	(Tns U 8)	(Tns N 8)																										
<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>																																					
(Tns U 2)	(Tns N 2)																																					
(Tns U 4)	(Tns N 4)																																					
(Tns U 6)	(Tns N 6)																																					
(Tns U 8)	(Tns N 8)																																					
285.782 Sommen (Smn)	11.7	Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <table><tr><td colspan="3"><i>Från vänsterspår</i></td><td colspan="3"><i>Från högerspår</i></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>sp 2 (htv)</td><td>sp 3</td><td>sp 4</td><td>sp 3 (htv)</td><td>sp 2</td><td>sp 4</td></tr></table> Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 4. Kort avstånd mellan växelkurvor. Om tåg måste föras förbi signal för utfart utan att körsignal visas gäller Sth 20 fram till väggkorsningen Grytbäcken km 284.867 (kort signaleringssträcka) och lokföraren skall räkna med att varningssignaleringen vid vägen kan utebli. Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 4. Kort avstånd mellan växelkurvor. <table><tr><td colspan="3"><i>Till vänsterspår</i></td><td colspan="3"><i>Till högerspår</i></td></tr><tr><td>sp 2</td><td>sp 3</td><td>sp 4</td><td>sp 3</td><td>sp 2</td><td>sp 4</td></tr><tr><td></td><td></td><td>—</td><td></td><td></td><td>—</td></tr></table> 285.435 Väggkorsning Sommen norr. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.	<i>Från vänsterspår</i>			<i>Från högerspår</i>									sp 2 (htv)	sp 3	sp 4	sp 3 (htv)	sp 2	sp 4	<i>Till vänsterspår</i>			<i>Till högerspår</i>			sp 2	sp 3	sp 4	sp 3	sp 2	sp 4			—			—
<i>Från vänsterspår</i>			<i>Från högerspår</i>																																			
sp 2 (htv)	sp 3	sp 4	sp 3 (htv)	sp 2	sp 4																																	
<i>Till vänsterspår</i>			<i>Till högerspår</i>																																			
sp 2	sp 3	sp 4	sp 3	sp 2	sp 4																																	
		—			—																																	
285.005 blsi 284.867 (forts. nästa sida)		<table><tr><td><i>Vänsterspår</i></td><td><i>Högerspår</i></td></tr><tr><td> (Smn U 2)</td><td> (Smn N 2)</td></tr></table> Väggkorsning Grytbäcken. Ljus- och ljudsignaler.	<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>	(Smn U 2)	(Smn N 2)																																
<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>																																					
(Smn U 2)	(Smn N 2)																																					

1	2	3
(forts. fr. föregående sida)		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> 282.995 blsi 282.970 (Smn U 4) (Smn N 4) Vägmörkning Brokulla. Ljus- och ljudsignaler. <i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> 280.630 blsi 280.160 (Smn U 6) (Smn N 6) Vägmörkning Skyttebo. Ljus- och ljudsignaler. Infartsförsignalen till Boxholm kan visa gult fast sken.
277.769		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i> 277.497 Boxholm (Bx) 277.259 (Spår 2, htv) sp 1 sp 3 (Spår 1 htv) sp 2 sp 3 <i>Sth</i> 30 genom infartsväxlarna till spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. Vägmörkning Boxholm söder. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. Vägmörkning Boxholm norr. Fällbommar. Utfartsförsignalen är beroende av bommarna och visar — oavsett utfartssignalens ställning — grönt blinkande sken (den undre lyktan släckt), så länge bommarna ej är fällda. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. <i>Sth</i> 30 genom utfartsväxlarna från spår 3. Kort avstånd mellan växelkurvor. <i>Till vänsterspår</i> <i>Till högerspår</i> sp 2 sp 1 sp 3 sp 1 sp 2 sp 3 277.497 Boxholm (Bx) 277.259 (Spår 2) (Spår 1) (Spår 3) (Spår 1) (Spår 2) (Spår 3)
276.630 blsi		<i>Vänsterspår</i> <i>Högerspår</i> 274.660 blsi (Bx U 2) (Bx N 2) (Bx U 4) (Bx N 4) Infartsförsignalen till Strålsnäs kan visa gult fast sken.
(Strålsnäs, forts. nästa sida)		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. <i>Från vänsterspår</i> <i>Från högerspår</i> (Spår 3 htv) sp 2 (Spår 4 htv) sp 3 sp 2

1	2	3															
(forts. fr. föregående sida)		Sth 30 genom infartsväxlarna till spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor.															
272.280		Vägborsning Strålsnäs söder. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obebakad.															
272.039 Strålsnäs (Sns)	5.5	Påstigningsmärke. Sth 30 genom utfartsväxlarna från spår 2. Kort avstånd mellan växelkurvor.															
271.795		Vägborsning Strålsnäs norr. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obebakad.															
		<table><tr><td colspan="2"><i>Till vänsterspår</i></td><td colspan="3"><i>Till högerspår</i></td></tr><tr><td>sp 3</td><td>sp 2</td><td>sp 4</td><td>sp 3</td><td>sp 2</td></tr><tr><td></td><td>—</td><td></td><td></td><td>—</td></tr></table>	<i>Till vänsterspår</i>		<i>Till högerspår</i>			sp 3	sp 2	sp 4	sp 3	sp 2		—			—
<i>Till vänsterspår</i>		<i>Till högerspår</i>															
sp 3	sp 2	sp 4	sp 3	sp 2													
	—			—													
271.195 blsi		<table><tr><td><i>Vänsterspår</i></td><td><i>Högerspår</i></td></tr><tr><td> (Sns U 2)</td><td> (Sns N 2)</td></tr></table>	<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>	 (Sns U 2)	 (Sns N 2)											
<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>																
 (Sns U 2)	 (Sns N 2)																
269.320 (1050 m)		Sth 100. 600 m kurvradie.															
268.375 blsi		<table><tr><td><i>Vänsterspår</i></td><td><i>Högerspår</i></td></tr><tr><td> (Sns U 4)</td><td> (Sns N 4)</td></tr><tr><td> (Sns U 6)</td><td> (Sns N 6)</td></tr></table>	<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>	 (Sns U 4)	 (Sns N 4)	 (Sns U 6)	 (Sns N 6)									
<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>																
 (Sns U 4)	 (Sns N 4)																
 (Sns U 6)	 (Sns N 6)																
266.410 blsi		Vägborsning Hultestad. Ljus- och ljudsignaler.															
264.784		<table><tr><td><i>Vänsterspår</i></td><td><i>Högerspår</i></td></tr><tr><td> (Sns U 8)</td><td> (Sns N 8)</td></tr></table>	<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>	 (Sns U 8)	 (Sns N 8)											
<i>Vänsterspår</i>	<i>Högerspår</i>																
 (Sns U 8)	 (Sns N 8)																
264.150 blsi		Skyddssektionen är normalt spänningsförande och saknar då nedkopplingsmärke. Sådant sätts dock upp, när skyddssektionen görs spänningslös, varom särskild order ej ges.															
262.380 (180 m)		Sth 80. Kurvor och bangård.															
262.040 (1770 m)		Infartsförsignalen till Mjölby kan visa gult fast sken.															
(Mjölby, forts. nästa sida)		Infartssignalen försedd med utfartsförsignal, som kan visa gult fast sken. »Tåg kommer» skall ej ges enl såo § 14:1a. Föraren skall i stället ringa upp tkl.															

1	2	3
(forts. fr. föregående sida)		<i>Från vänsterspår</i>   sp 2 (htv) sp 1, 1 S/2, 2 S/1, 3—6, 3 S/4, 4 S/3   sp 2 S, 3 S, 21 sp 22 (avkortade tågvägar) <i>Från högerspår</i>   sp 1 (htv) sp 1¹⁾, 1 S/2, 2—6, 2 S/1, 3 S/4, 4 S/3   sp 2 S, 3 S, 21 sp 22 (avkortade tågvägar) ¹⁾ med växlarna 57 a/b och 53 a/b i minus. Sth 30 genom infartsväxlarna från vänsterspår till spår 21. Kort avstånd mellan växelkurvor.
260.972 Mjölby (My)	11.0	

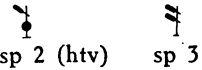
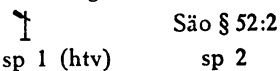
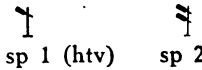
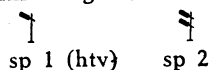
Bansträckan Nässjö—Oskarshamn
Tåg med udda nummer

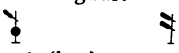
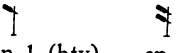
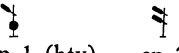
Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m
1	2	3
0.000 Nässjö (N) 0.000 (844 m)	—	A-signal från spår 10—13. (A-signal placerad i brygga 20 mellan spår 10 och 11 gäller för spår 10 eller 11; A-signal placerad i brygga 20 mellan spår 12 och 13 gäller för spår 12 eller 13.) Sth 40 vid utfart från spåren 2 och 2/50. Post- och godstransporter vid plattformsoverfarter. Utfartssignal: sp 2 sp 2/50 sp 10—13   —
0.844 (416 m) 2.586 4.012 4.457 5.160 (830 m) 6.567 7.910 (960 m) 8.363 Blankefall (Blfl) hpr 8.368 9.230 (650 m)		Sth 65. 400 m kurvradie och låg rälsförhöjning. Vägmorsning Erikabo. Ljus- och ljudsignaler. Vägmorsning Stumperyd. Ljus- och ljudsignaler. Vägmorsning Hunseberg. Ljus- och ljudsignaler. Sth 90. 450 m kurvradie. Vägmorsning Långarum. Ljus- och ljudsignaler. Sth 90. 500 m kurvradie. Påstigningsmärke. Vägmorsning Blankefall. Ljus- och ljudsignaler. Sth 90. 500 m kurvradie.
11.687 11.953 Ormaryd (Ory)	12.0	Infartssignal:   sp 2 (htv) sp 1 Vägmorsning Ormaryd. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. Påstigningsmärke.
13.010 (370 m) 13.610 (230 m) 15.728 15.796 16.117 Brevik (Brvk) hp 19.397 Lyckebergsväxeln (Lybv) lp 19.768 Lyckeberg (Lybg) hpr		Sth 70. 300 m kurvradie. Sth 90. 500 m kurvradie. Vägmorsning Brevik. Ljus- och ljudsignaler. Repetersignal för påstigningsmärke i Brevik. Påstigningsmärke.  Påstigningsmärke. Vägmorsning Lyckeberg. Fällbommar. Manövreras från Eksjö.

1	2	3
21.147 21.302 (476 m) 21.413 21.540 Eksjö (Ek)	9.6	Infartssignal:  sp 2 (htv) sp 1 sp 3 Vägmorsning Nässjövägen. Fällbommar. Sth 40 över huvudtågvägen. Växelkurvor. Vägmorsning Vetlandavägen. Fällbommar. A-signal för långa tåg.
21.780 (260 m) 24.453 25.260 (420 m) 25.832 28.250 (970 m)		Sth 70. 400 m kurvradie och kort övergångskurva. Vägmorsning Björka. Ljus- och ljudsignaler. Sth 70. 300 m kurvradie. Vägmorsning Björkelund. Automatiska halvbommar. Sth 85. 400 m kurvradie.
31.741 Hult (Hul) 31.878	10.2	Infartssignal:  sp 1 (htv) sp 2 Påstigningsmärke. Vägmorsning Hult. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. Utfartssignal: sp 1 sp 2 
33.050 (470 m) 33.372 33.640 (630 m) 36.570 (300 m)		Sth 70. 300 m kurvradie. Vägmorsning Ebbarp. Ljus- och ljudsignaler. Sth 80. 400 m kurvradie. Sth 80. 400 m kurvradie.
40.437 40.630 (740 m) 40.740 40.910 Bruzaholm (Bz)	9.2	Infartssignal:  sp 1 (htv) sp 2 Vägmorsning Bruksvägen. Fällbommar. Sth 70. 400 m kurvradie och korta övergångskurvor. Vägmorsning Bruzaholm. Fällbommar.
41.700 (1240 m)		Sth 60. 300 m kurvradie.

1	2	3
45.344 45.457 Hjärtevad (Hvd) 45.620	4.5	Infartssignal:   sp 1 (htv) sp 2 Vägkorsning Hjärtevad. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. Vägkorsning Ryssebovägen. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. Utfartssignal: sp 1 sp 2  
49.510 (430 m)		Sth 70. 400 m kurvradie.
49.943 Ingatorp (Igt)	4.5	Avståndet mellan infartssignalen och yttersta växeln 92 m. Vid tillämpning av Sáo § 70:8 skall tåget stanna ca 100 m utanför yttersta växeln. Infartssignal:   sp 2 (htv) sp 3
53.350 (380 m) 53.660 (370 m) 53.804 Vallnäs (Vln) lp 53.842 54.860 (330 m) 56.410 (330 m) 56.760 57.610 (330 m) 58.290 (500 m) 59.102 59.710 (350 m)		Sth 70. 300 m kurvradie.  Erhålles ej körsignal kan detta innebära, att varningssignaleringen vid vägkorsningen Vallnäs uteblir. Sth 40. Ogynnsamma bangårdsförhållanden. Påstigningsmärke. Vägkorsning Vallnäs. Ljus- och ljudsignaler. Sth 70. 300 m kurvradie. Sth 70. 300 m kurvradie. Vägkorsning Sjögle. Ljus- och ljudsignaler. Sth 70. 300 m kurvradie. Sth 80. 400 m kurvradie. Vägkorsning Hässleby. Ljus- och ljudsignaler. Sth 80. 400 m kurvradie.
60.968 61.148 Mariannelund (Mnd)	11.2	Infartssignal:   sp 2 (htv) sp 1 Vägkorsning Mariannelund. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. Utfartssignal: sp 2 sp 1  
61.560 (810 m) 62.812 Mariannelunds grusgrop (Mndg) lp (forts. nästa sida)		Sth 90. 500 m kurvradie. 

1	2	3
(forts. fr. föregående sida) 63.640 (320 m) 64.300		Sth 85. 400 m kurvradie. Väggkorsning Emarp. Ljus- och ljudsignaler. Särskilda bestämmelser betr vägsignalanläggningen vid växling, se sid. 115. 
64.903 Emarp (Emp) lp 69.540 (660 m)		Påstigningsmärke. Sth 90. 500 m kurvradie.
72.563 Lönneberga (Lön) 72.758	11.4	Infartssignal:  sp 1 (htv)  sp 2 Påstigningsmärke. Väggkorsning Lönneberga. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.
72.980 (240 m) 74.372		Sth 80. 400 m kurvradie och korta övergångskurvor. Väggkorsning Parkvägen. Automatiska fällbommar.
75.408 Silverdalen (Sid)	2.8	Infartssignal:  sp 2 (htv)  sp 3 Påstigningsmärke. Om körsignal icke erhålles från utfartssignalen vid Silverdalen skall Sth 80 gälla fram till väggkorsningen Stolpen. Avkortad signaleringssträcka. Utfartssignal: sp 2  sp 3  Utfartssignalen förreglar växlarna vid Hulingsryd.
76.262 81.946 Hulingsryd (Hud) lp 82.456		Väggkorsning Stolpen. Ljus- och ljudsignaler. Väggkorsning Aspedalsgatan. Fällbommar.
83.105 83.386 Hultsfred (Hf)	8.0	Infartssignal:  sp 2 (htv)  sp 1 Varsamhet skall iakttagas vid plattformsöverfarterna. Post- och godstransporter. Väggkorsning Storgatan. Fällbommar.
89.360 (360 m) 90.290 (340 m) 91.250 (30 m) 91.358 Hagelsrum (Hgm) lp 91.862		Sth 85. 400 m kurvradie. Sth 70. 300 m kurvradie. Sth 50. Växel av äldre modell.  Påstigningsmärke. Väggkorsning Hagelsrum. Ljus- och ljudsignaler. Särskilda bestämmelser betr vägsignalanläggningen vid växling, se sid. 115.

1	2	3
95.052 Målilla (Måa) 95.281	11.7	Avståndet mellan infartssignalen och yttersta växeln 50 m. Vid tillämpning av Sáo § 70:8 skall tåget stanna ca 100 m utanför yttersta växeln. Infartssignal:  Väggorsning Målilla. Fällbommar.
96.300 (310 m) 97.256		Sth 85. 400 m kurvradie. Väggorsning Emmenäs. Automatiska fällbommar.
98.258 98.393 Rosenfors (Rfs)	3.3	Infartssignal:  Sáo § 52:2 Väggorsning Rosenfors. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. Påstigningsmärke.
99.752 100.024		Väggorsning St Aby norr. Fällbommar. Väggorsning St Aby söder. Fällbommar.
103.251 103.352 Mörlunda (Möa)	5.0	Infartssignal:  Väggorsning Mörlunda. Fällbommar.
107.580 (220 m) 109.300 (270 m) 109.644 Ryningsnäs (Rnä) hp 112.260 (530 m) 112.790 (500 m)		Sth 70. 300 m kurvradie. Sth 90. 500 m kurvradie. Påstigningsmärke. Sth 70. 300 m kurvradie. Sth 80. 490 m kurvradie.
115.980 116.065 (305 m) 116.174 Lillsjödäl (Liö)	12.8	Infartssignal:  Väggorsning Lillsjödäl. Fällbommar. Sth 60 över huvudtågvägen. Ogynnsamma sikt- och bangårdsförhållanden. Påstigningsmärke.

1	2	3
120.162 Berga (Bg) 120.670	4.0	Avståndet mellan infartssignalen och yttersta växeln 80 m. Vid tillämpning av Säs § 70:8 skall tåget stanna ca 100 m utanför yttersta växeln. Infartssignal:  sp 1 (htv) sp 2 Varsamhet skall iakttagas vid plattformsoverfarterna. Post- och godstransporter. Väggkorsning Berga. Fällbommar.
124.420 Släthult (Slth) lp 127.880 Bohult (Bou) lp 127.994		 Påstigningsmärke.  Påstigningsmärke. Väggkorsning Bohult. Ljus- och ljudsignaler.
132.807 Möckhult (Möh) 132.903	12.6	Infartssignal:  sp 1 (htv) sp 2 Påstigningsmärke. Väggkorsning Möckhult. Ljus- och ljudsignaler. Om tåg måste föras förbi infartssignalen utan att körsignal visas måste lokföraren räkna med att varningssignaleringen kan utebli.
140.297 Forshult (Fht) 140.311	7.5	Infartssignal:  säs § 52:2 sp 2 (htv) sp 1 Påstigningsmärke. Väggkorsning Forshult. Automatiska halvbommar.
143.560 (660 m) 144.490 (550 m) 146.850 (320 m) 147.400 (450 m)		Sth 90. 450 m kurvradie. Sth 70. 300 m kurvradie. Sth 70. 300 m kurvradie. Sth 70. 300 m kurvradie.
147.875 (600 m) 148.476 Oskarshamn (Oh)	8.2	Infartssignal:  sp 1 (htv) sp 2 Sth 30 över hela bangården. Säckstation.

Bansträckan Oskarshamn—Nässjö

Tåg med jämna nummer

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m
1	2	3
148.476 Oskarshamn (Oh)	—	Utfartssignal: sp 1—3 —
147.850 (450 m) 147.170 (320 m) 145.040 (550 m) 144.220 (660 m)		Sth 70. 300 m kurvradie. Sth 70. 300 m kurvradie. Sth 70. 300 m kurvradie. Sth 90. 450 m kurvradie.
140.311 140.297 Forshult (Fht)	8.2	Infartssignal:  såo § 52:2 sp 2 (htv) sp 1 Väggkorsning Forshult. Automatiska halvbommar. Påstigningsmärke.
132.903 132.807 Möckhult (Möh)	7.5	Infartssignal:   sp 1 (htv) sp 2 Väggkorsning Möckhult. Ljus- och ljudsignaler. Om tåg måste föras förbi infartssignalen utan att körnsignal visas måste lokföraren räkna med att varningssignaleringen kan utebli. Påstigningsmärke.
127.994 127.880 Bohult (Bou) lp 124.420 Slåthult (Slth) lp		Väggkorsning Bohult. Ljus- och ljudsignaler.  Påstigningsmärke.  Påstigningsmärke.
120.670 120.162 Berga (Bg)	12.6	Infartssignal:   sp 1 (htv) sp 2 Varsamhet skall iakttagas vid plattformsoverfar- terna. Post- och godstransporter. Väggkorsning Berga. Fällbommar.

1	2	3
116.370 (305 m) 116.174 Lillsjödalen (Liö) 115.980	4.0	Infartssignal:   sp 1 (hvt) sp 2 Sth 60 över huvudtågvägen. Ogynnsamma sikt- och bangårdsförhållanden. Påstigningsmärke. Vägborsning Lillsjödalen. Fällbommar.
113.290 (500 m) 112.790 (530 m) 109.644 Ryningsnäs (Rnä) hp 109.570 (270 m) 107.800 (220 m)		Sth 80. 490 m kurvradie. Sth 70. 300 m kurvradie. Påstigningsmärke. Sth 90. 500 m kurvradie. Sth 70. 300 m kurvradie.
103.352 Mörlunda (Möa) 103.251	12.8	Infartssignal:   sp 1 (hvt) sp 2 Vägborsning Mörlunda. Fällbommar.
100.024 99.752		Vägborsning St Aby söder. Fällbommar. Vägborsning St Aby norr. Fällbommar.
98.393 Rosenfors (Rfs) 98.258 98.250 (490 m)	5.0	Infartssignal:  säo § 52:2 sp 1 (hvt) sp 2 Påstigningsmärke. Vägborsning Rosenfors. Fällbommar. Bommar fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. Sth 70. För kort signaleringssträcka till vägbors- ningen Emmenäs.
97.256 96.610 (310 m)		Vägborsning Emmenäs. Automatiska fällbommar. Sth 85. 400 m kurvradie.
95.281 95.052 Mälilla (Maa)	3.3	Avståndet mellan infartssignalen och yttersta växeln 50 m. Vid tillämpning av Säo § 70:8 skall tåget stanna ca 100 m utanför yttersta växeln. Infartssignal:   sp 1 (hvt) sp 2 Vägborsning Mälilla. Fällbommar.

1	2	3
91.862 91.358 Hagelsrum (Hgm) lp 91.280 (30 m) 90.630 (340 m) 89.720 (360 m)		Väggkorsning Hagelsrum. Ljus- och ljudsignaler.  Påstigningsmärke. Sth 50. Växel av äldre modell. Sth 70. 300 m kurvradie. Sth 85. 400 m kurvradie.
83.386 Hultsfred (Hf)	11.7	Infartssignal:   sp 2 (htv) sp 1 Varsamhet skall iakttas vid plattformsoverfarterna. Post- och godstransporter. Utfartssignal: sp 2 sp 1   Utfartssignalen förreglar växlarna vid Hulingsryd. 83.105 Väggkorsning Storgatan. Fällbommar.
82.456 81.946 Hulingsryd (Hud) lp 76.262		Väggkorsning Aspedalsgatan. Fällbommar. Väggkorsning Stolpen. Ljus- och ljudsignaler.
75.408 Silverdalen (Sid)	8.0	Infartssignal:   sp 2 (htv) sp 3 Påstigningsmärke. Utfartssignal: sp 2 sp 3  
74.372 73.220 (240 m)		Väggkorsning Parkvägen. Automatiska fällbommar. Sth 80. 400 m kurvradie och korta övergångskurvor.
72.758 72.563 Lönneberga (Lön)	2.8	Infartssignal:   sp 1 (htv) sp 2 Väggkorsning Lönneberga. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. Påstigningsmärke.
70.200 (660 m) 64.903 Emarp (Emp) lp (forts. nästa sida)		Sth 90. 500 m kurvradie.  Påstigningsmärke.

1	2	3
(forts. fr. föregående sida) 64.300 63.960 (320 m) 62.812 Mariannelunds grusgrop (Mndg) lp 62.370 (810 m)		Väggkorsning Emarp. Ljus- och ljudsignaler. Särskilda bestämmelser betr vägsigalanläggningen vid växling, se sid. 115. Sth 85. 400 m kurvradie.  Sth 90. 500 m kurvradie.
61.148 Mariannelund (Mnd) 60.968	11.4	Infartssignal:   sp 2 (htv) sp 1 Väggkorsning Mariannelund. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. Särskilda bestämmelser betr. vägsigalanläggningen då stationen är obevakad för tåg med trafikutbyte, se sid. 115. Utfartssignal: sp 2 sp 1  
60.060 (350 m) 59.102 58.790 (500 m) 57.940 (330 m) 56.760 56.740 (330 m) 55.190 (330 m) 54.030 (370 m) 53.842 53.804 Vallnäs (Vln) lp 53.730 (380 m)		Sth 80. 400 m kurvradie. Väggkorsning Hässleby. Ljus- och ljudsignaler. Sth 80. 400 m kurvradie. Sth 70. 300 m kurvradie. Väggkorsning Sjögle. Ljus- och ljudsignaler. Sth 70. 300 m kurvradie. Sth 70. 300 m kurvradie.  Erhålles ej körsignal kan detta innebära, att varningssignaleringen vid väggkorsningen Vallnäs uteblir. Sth 40. Ogynnsamma bangårdsförhållanden. Väggkorsning Vallnäs. Ljus- och ljudsignaler. Påstigningsmärke. Sth 70. 300 m kurvradie.
49.943 Ingatorp (Igt) 49.940 (430 m)	11.2	Infartssignal:   sp 2 (htv) sp 3 Sth 70. 400 m kurvradie.
(Hjältevad, forts. nästa sida)		Yttre infartssignal:  Inre infartssignal:   sp 1 (htv) sp 2

1	2	3
(forts. fr. föregående sida) 45.620 45.457 Hjärtevad (Hvd) 45.344	4.5	Väggkorsning Ryssebovägen. Fällbommar. Bom- marna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. Väggkorsning Hjärtevad. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad. Utfartssignal: sp 1 sp 2  
42.940 (1240 m) 41.370 (740 m)		Sth 60. 300 m kurvradie. Sth 70. 400 m kurvradie och korta övergångs- kurvor.
40.910 Bruzaholm (Bz) 40.740 40.437	4.5	Infartssignal:   sp 1 (htv) sp 2 Väggkorsning Bruzaholm. Fällbommar. Väggkorsning Bruksvägen. Fällbommar.
36.870 (300 m) 34.270 (630 m) 33.520 (470 m) 33.372		Sth 80. 400 m kurvradie. Sth 80. 400 m kurvradie. Sth 70. 300 m kurvradie. Väggkorsning Ebbarp. Ljus- och ljudsignaler.
31.878 31.741 Hult (Hul)	9.2	Infartssignal:   sp 1 (htv) sp 2 Väggkorsning Hult. Fällbommar. Bommarna funge- rar automatiskt, då stationen är obevakad. Påstigningsmärke. Utfartssignal: sp 1 sp 2  
29.220 (970 m) 25.832 25.680 (420 m) 24.453 22.040 (260 m)		Sth 85. 400 m kurvradie. Väggkorsning Björkelund. Automatiska halvbom- mar. Sth 70. 300 m kurvradie. Väggkorsning Björka. Ljus- och ljudsignaler. Sth 70. 400 m kurvradie och kort övergångskurva.
21.778 (476 m) (Eksjö, forts. nästa sida)		Infartssignal:    sp 2 (htv) sp 1 sp 3 Sth 40 över huvudtågvägen. Växelkurvor.

1	2	3
(forts. fr. föregående sida) 21.540 Eksjö (Ek) 21.413 21.147	10.2	Vägmorsning Vetlandavägen. Fällbommar. Vägmorsning Nässjövägen. Fällbommar.
19.768 Lyckeberg (Lybg) hpr 19.397 Lyckebergsväxeln (Lybv) lp 16.117 Brevik (Brvk) hp 15.728 13.840 (230 m) 13.380 (370 m)		Påstigningsmärke. Vägmorsning Lyckeberg. Fäll- bommar. Manövreras från Eksjö.  Påstigningsmärke. Vägmorsning Brevik. Ljus- och ljudsignaler. Sth 90. 500 m kurvradie. Sth 70. 300 m kurvradie.
11.953 Ormaryd (Ory) 11.687	9.6	Infartssignal:   sp 2 (htv) sp 1 Påstigningsmärke. Vägmorsning Ormaryd. Fällbommar. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är oövakad.
9.880 (650 m) 8.870 (960 m) 8.368 8.363 Blankefall (Blfl) hpr 6.567 5.990 (830 m) 4.457 4.012 2.586 1.260 (416 m)		Sth 90. 500 m kurvradie. Sth 90. 500 m kurvradie. Vägmorsning Blankefall. Ljus- och ljudsignaler. Påstigningsmärke. Vägmorsning Långarum. Ljus- och ljudsignaler. Sth 90. 500 m kurvradie. Vägmorsning Hunseberg. Ljus- och ljudsignaler. Vägmorsning Stumperyd. Ljus- och ljudsignaler. Vägmorsning Erikabo. Ljus- och ljudsignaler. Sth 65. 400 m kurvradie och låg rälsförhöjning.
0.000 Nässjö (N)	12.0	»Tåg kommer» skall ej ges enl såo § 14:1 a. Fö- raren skall i stället ringa upp tkl. Infartssignal:   sp 2 (htv) sp 50/2, 10—13

Lutnings- och stigningsförhållanden,

som i vardera riktningen är utslagsgivande för tågens (vut) utrustning med broms-vikt.

Bansträcka	Lutnings- förhållanden		Stignings- förhållanden	
	för tåg med udda nummer	för tåg med jämma nummer	för tåg med udda nummer	för tåg med jämma nummer
Mjölby—Hässleholm				
Mjölby—Strålsnäs	10 ‰	10 ‰	10 ‰	10 ‰
Strålsnäs—Boxholm	1 ‰	10 ‰	10 ‰	
Boxholm—Sommen	10 ‰	10 ‰	10 ‰	10 ‰
Sommen—Tranås	10 ‰	10 ‰	10 ‰	10 ‰
Tranås—Gripenberg	7 ‰	10 ‰	10 ‰	7 ‰
Gripenberg—Frinnaryd ...	10 ‰	5 ‰		10 ‰
Frinnaryd—Aneby	5 ‰	10 ‰	10 ‰	
Aneby—Flisby	5 ‰	10 ‰	10 ‰	
Flisby—Solberga	10 ‰	10 ‰	10 ‰	10 ‰
Solberga—Nässjö	8 ‰	10 ‰	10 ‰	8 ‰
Nässjö—Grimstorp	10 ‰	10 ‰	10 ‰	10 ‰
Grimstorp—Bodafors	7 ‰	5 ‰		7 ‰
Bodafors—Sävsjö	10 ‰	0 ‰		10 ‰
Sävsjö—Stockaryd	5 ‰	2 ‰		
Stockaryd—Rörvik	10 ‰	10 ‰	10 ‰	10 ‰
Rörvik—Lammhult	4 ‰	8 ‰	8 ‰	
Lammhult—Lidnäs	10 ‰	5 ‰		10 ‰
Lidnäs—Moheda	10 ‰	7 ‰	7 ‰	10 ‰
Moheda—Gåvetorp	8 ‰	0 ‰		8 ‰
Gåvetorp—Alvesta	4 ‰	6 ‰	6 ‰	
Alvesta—Blädinge	3 ‰	6 ‰	6 ‰	
Blädinge—Vislanda	8 ‰	10 ‰	10 ‰	8 ‰
Vislanda—Eneryda	10 ‰	10 ‰	10 ‰	10 ‰
Eneryda—Liatorp	5 ‰	7 ‰	7 ‰	
Liatorp—Diö	10 ‰	2 ‰		10 ‰
Diö—Möckeln	6 ‰	3 ‰		6 ‰
Möckeln—Älmhult	2 ‰	3 ‰		
Älmhult—Killeberg	5 ‰	1 ‰		
Killeberg—Osby	10 ‰	0 ‰		10 ‰
Osby—Hästveda	7 ‰	6 ‰	6 ‰	7 ‰
Hästveda—Ballingslöv	9 ‰	4 ‰		9 ‰
Ballingslöv—Hässleholm ..	5 ‰	4 ‰		
Nässjö—Oskarshamn				
Nässjö—Ormaryd	14 ‰	9 ‰	9 ‰	14 ‰
Ormaryd—Eksjö	17 ‰	3 ‰		17 ‰
Eksjö—Hult	12 ‰	10 ‰	10 ‰	12 ‰
Hult—Bruzaholm	17 ‰	15 ‰	15 ‰	17 ‰
Bruzaholm—Hjältevad ...	6 ‰	2 ‰		6 ‰
Hjältevad—Ingatorp	2 ‰	2 ‰		
Ingatorp—Vallnäs	3 ‰	1 ‰		
Vallnäs—Mariannelund ...	10 ‰	6 ‰	6 ‰	10 ‰

Bansträcka	Lutnings- förhållanden		Stignings- förhållanden	
	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer
Mariannelund—Emarp	14 ‰	2 ‰		14 ‰
Emarp—Lönneberga	6 ‰	8 ‰	8 ‰	6 ‰
Lönneberga—Silverdalen ..	7 ‰	8 ‰	8 ‰	7 ‰
Silverdalen—Hultsfred ...	10 ‰	8 ‰	8 ‰	10 ‰
Hultsfred—Hagelsrum	3 ‰	5 ‰		
Hagelsrum—Målilla	4 ‰	1 ‰		
Målilla—Rosenfors	4 ‰	2 ‰		
Rosenfors—Mörlunda	2 ‰	0 ‰		
Mörlunda—Ryningsnäs ...	8 ‰	7 ‰	7 ‰	8 ‰
Ryningsnäs—Lillsjödal	4 ‰	16 ‰	16 ‰	
Lillsjödal—Berga	10 ‰	5 ‰		10 ‰
Berga—Bohult	12 ‰	6 ‰	6 ‰	12 ‰
Bohult—Möckhult	12,5 ‰	7 ‰	7 ‰	12,5 ‰
Möckhult—Forshult	12,5 ‰	2 ‰		12,5 ‰
Forshult—Oskarshamn	12 ‰	2 ‰		12 ‰

Ovan angivna lutnings- resp stigningsförhållanden utvisar den största höjdskillnad, som på resp bansträckor finnes mellan två punkter på 1000 m avstånd från varandra, oavsett om banan på någon del av sträckan mellan dessa punkter har starkare lutning resp stigning. Dels på grund av att dylikt förhållande kan råda, dels till följd av att lutningsvisarna angiver endast hela, uppåt avrundade tal, överensstämmer icke alltid lutningsvisarnas siffror med ovanstående uppgifter; de sistnämnda skall gälla vid bestämmandet av den för tåg erforderliga bromsvikten.

Hastighetsuppgifter

Dragfordons sth på olika bansträckor. Banans sth.

Med iakttagande av såo hastighetsbestämmelser och event givna särskilda order får tågen framföras på linjen och på stationernas huvudtågvägar med den i nedanstående tabell för varje dragfordon och bansträcka angivna sth.

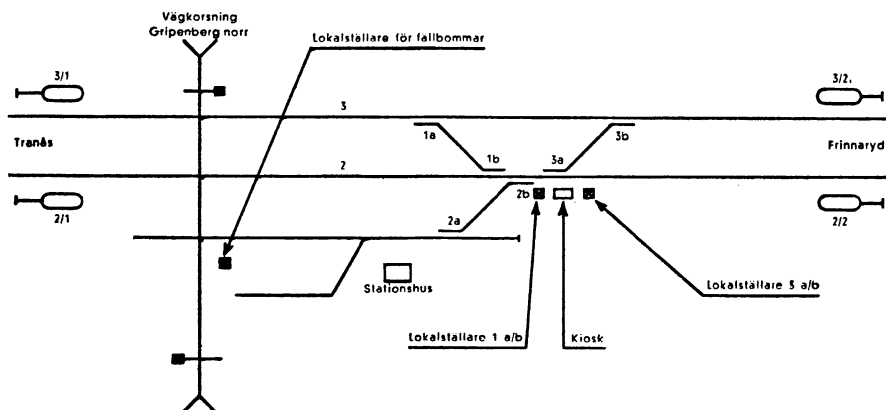
Därest kurvor, förreglingsanordningar eller andra bantekniska förhållanden föranleder annan hastighet, är detta angivet i linjebeskrivningen.

Bansträcka	Dragfordon, litt																								Banans sth	
	B	Dg	Da, Dk, Du	E	E2	F	Ha	Hb, Hc, Hd, Hg	Mg	N5	Ra	Rb	T1, T6, T7	T2, T3	T43	Ub, Uc	Z43	Z49	Öb, Öc	Öd	Xoa3, Xoa4, Xoa7	Xoa5	YBo6/7	YBoa6	Yoa2	
My—Hm	90	75	100	65	70	120	70	80	80	60	130	120	90	80	95	45	55	40	75	80	90	130	115	110	105	130
N—Oh	55	—	—	65	70	—	—	—	—	60	—	—	75	75	1)	—	55	40	—	—	—	—	95	—	—	95

¹⁾ N—Mnd = 75; Mnd—Oh = 50.

Signalbeskrivningar för vissa anläggningar.

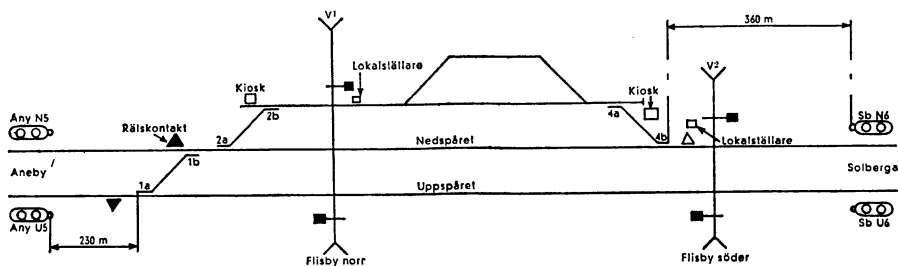
Anvisningar för begagnande av säkerhetsanordningar vid Gripenberg, då stationen är obevakad.



1. Växlarna vid Gripenberg förreglas genom infartssignalerna 3/1, 3/2, 2/1 och 2/2. De elektriska låsorganen på växlarna är förbundna förutom med apparaturen för signalsäkerhetsanläggningen med två kontrollås K¹⁶ N/U resp K¹⁶ U. Nyc-keln K¹⁶ till dessa lås medföres av tbh (tsm) från Tranås resp Frinnaryd.
- 2a) Kontrollåsen K¹⁶ N/U och K¹⁶ U är uppsatta i kiosk vid växlarna. K¹⁶ N/U begagnas för frigivning av växlarna 1 a/b, 2 a/b och 3 a/b för växlingsrörelser, som berör spår 3 (nedspåret); K¹⁶ U för frigivning av växlarna 2 a/b för växlingsrörelser, som berör spår 2 (uppspåret).
- b) I kiosken finns tryckknapp TV¹ för fällning av bommarna vid väggkorsningen Gripenberg norr, när tåg (vut) efter växling skall avgå mot Tranås.
- c) Vid växlarna finns lokalställare för omläggning på elektrisk väg av växlarna 1 a/b och 3 a/b; på lokalställarna finns kontrollampa, som är tänd då växelomläggning är möjlig.
- d) Vid väggkorsningen Gripenberg norr finns lokalställare för manövrering på elektrisk väg av fällbommarna vid växling över korsningen.
3. När kontrollåset K¹⁶ N/U resp K¹⁶ U uppläses spärras vederbörande infartssignaler i stoppställning och växlarna frigives för omläggning. Efter avslutad växling rättlägges växlarna och K¹⁶ N/U resp K¹⁶ U läses.

Anm.: De tekniska anordningarna hindrar icke att kontrollåsen K¹⁶ N/U och K¹⁶ U läses utan att växlarna dessförinnan lagts rätt. Innehavandet av K¹⁶-nyc-keln innebär sålunda icke att växlarna är rättlagda.

Anvisningar för begagnande av säkerhetsanordningar vid lastplatsen Flisby.



1. Växlarna i nedspåret förreglas genom blocksignalerna Any N5 och Sb N6 och i uppspåret genom Any U5 och Sb U6. De elektriska låsorganen på växlarna är förbundna förutom med apparaturen för linjeblockeringen med på lastplatsen uppsatta kontrollås K¹⁶ (se punkt 2). Nyckeln K¹⁶ till dessa lås medföres av tbfh eller tsm från Aneby resp. Solberga.

2. Rälskontakt finns i tågspåren omedelbart utanför växlarna. I kiosk vid den norra växelgruppen finns två kontrollås K¹⁶ N resp. K¹⁶ N/U, jämte tryckknapp N resp. N/U, två kontrollampor »uppspåret» resp. »nedspåret», två tryckknappar TV¹ resp. TV², en strömställare NT N/U jämte röd kontrollampa NT N/U.

I kiosk vid den södra växelgruppen finns ett kontrollås K¹⁶ N jämte tryckknapp N, en kontrollampa »nedspåret», två tryckknappar TV¹ resp. TV² samt en strömställare NT N jämte röd kontrollampa NT N.

Vid vägkorsningen Flisby norr (V¹) och Flisby söder (V²) finns lokalställare och vid Flisby norr därjämte en nyckelkontakt K¹⁶ V¹.

Organen på apparatskåpen användes vid växling i resp. bangårdsände. Kontrollåsen K¹⁶ N begagnas vid växling från eller till nedspåret och kontrollåset K¹⁶ N/U vid växling från eller till uppspåret. Frigivning sker genom upplåsning av resp. kontrollås.

För tåg eller vut, som ankommer till lastplatsen, skall rälskontakten utanför yttersta växeln påverkas av fordonet, innan vederbörande K¹⁶-lås upplåses. För tåg eller vut på uppspåret skall dessutom kontrollampan »nedspåret» vara tänd, innan K¹⁶ upplåses.

För tåg eller vut, som är inlåst på lastplatsen och som skall växla till nedspåret skall kontrollampan »nedspåret» vara tänd innan K¹⁶ upplåses. Om växlingen skall ske till uppspåret skall dessutom kontrollampan »uppspåret» vara tänd. Tänd kontrollampa anger att tåg icke är på väg mot lastplatsen på angivet spår.

I händelse av fel på anordningarna kan nödfallsutlösning av växlarnas låsning genom apparaturen för linjeblockeringen ske genom omställning av strömställare NT N/U för de norra växlarna och NT N för de södra växlarna. Härvid tändes den röda kontrollampan NT N/U resp. NT N. Strömställaren måste återställas efter växlingen. I annat fall kan blocksignalerna ej visa körsignal. Enär nödfallsutlösningen är gemensam för växlarna i båda tågspåren i norra bangårdsändan får strömställare NT N/U i kiosken vid de norra växlarna icke omställas för tåg eller vut som berör nedspåret, när tåg är på väg mot lastplatsen på uppspåret.

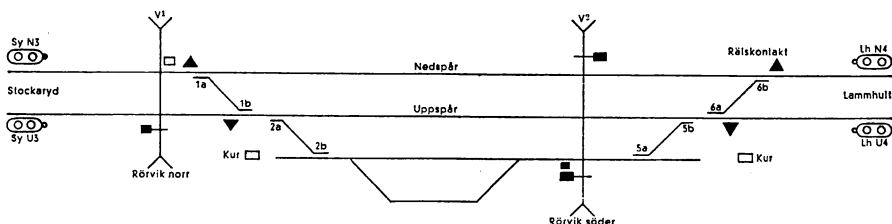
Strömställarna för nödfallsutlösning skall vara plomberade. Anmälan om brytning av plomberingen skall genast lämnas av tbfh eller tsm till tkf Aneby eller Solberga, som skall ombesörja att plomberingen förnyas.

När kontrollåsen K^{16} N/U och K^{16} U skall återställas efter växlingen måste tryckknapparna N/U resp. N hållas intryckt.

Fällbommarna vid vägkorsningarna Flisby norr (V^1) och Flisby söder (V^2) manövreras under växling (ettdera K^{16} -låset för växlarnas frigivning upplåst) med lokalställaren vid resp. vägkorsning. Om tåg eller vut, som är inlåst på lastplatsen, skall växla på sidospåret över vägkorsningen Flisby norr måste den vid vägkorsningen uppsatta nyckelkontakten $K^{16}V^1$ omställas med kontrollåsnyckeln K^{16} , innan manövrering med lokalställaren är möjlig.

Tryckknapparna TV^1 och TV^2 användes för fällning av bommarna vid Flisby norr (V^1) resp. Flisby söder (V^2) vid tågs eller vut avgång från lastplatsen. Bommarna lyftes när vägkorsningen passerats.

Anvisningar för begagnande av säkerhetsanordningar vid lastplatsen Rörvik.



1. Växlarna i nedspåret förreglas genom blocksignalerna Sy N3 och Lh N4 och i uppspåret genom Sy U3 och Lh U4. De elektriska låsorganen på växlarna är förbundna förutom med apparaturen för linjeblockeringen med på lastplatsen uppsatta kontrollås K^{11} (se punkt 2). Nyckel K^{11} till dessa lås medföres av tbfh eller tsm från Stockaryd eller Lammhult.
2. Rälskontakt finns i tågspåren omedelbart utanför växlarna. I kurar vid såväl den norra som den södra växelgruppen finns två kontrollås K^{11} U resp. K^{11} N/U, två kontrollampor »uppspåret» resp. »nedspåret», två tryckknappar TV^1 resp. TV^2 samt en strömställare NT N/U jämte röd kontrollampa NT N/U.

Vid vägkorsningarna Rörvik norr (V^1) och Rörvik söder (V^2) finnes lokalställare och vid Rörvik söder därjämte en nyckelkontakt $K^{11}V^2$.

Organen i kurarna användes vid växling i resp. bangårdsände. Kontrollåsen K^{11} U begagnas vid växling från eller till uppspåret och kontrollås K^{11} N/U vid växling från eller till nedspåret. Frigivning sker genom upplåsning av resp. kontrollås. Nyckeln skall kvarsitta i låset under växlingen.

För tåg eller vut, som ankommer till lastplatsen skall rälskontakten utanför yttersta växeln påverkas av fordonet, innan vederbörande K^{11} -lås upplåses. För tåg eller vut på nedspåret skall dessutom kontrollampan »uppspåret» vara tänd, innan K^{11} upplåses.

För tåg eller vut som är inlåst på lastplatsen och som skall växla till uppspåret skall kontrollampan »uppspåret» vara tänd, innan K^{11} upplåses. Om växlingen skall ske till nedspåret skall dessutom kontrollampan »nedspåret» vara tänd. Tänd kontrollampa anger att tåg icke är på väg mot lastplatsen på angivet spår.

I händelse av fel på anordningarna kan nödfallsutlösning av växlarnas låsning genom apparaturen för linjeblockeringen ske genom omställning av strömställ-

lare NT N/U. Härvid tändes den röda kontrollampen NT N/U. Strömställare måste återställas efter växlingen. I annat fall kan blocksignalerna ej visa kör-signal. Enär nödfallsutlösningen är gemensam för växlarna i båda tågspåren får strömställare icke omställas för tåg eller vut som berör uppspåret, då tåg är på väg mot lastplatsen på nedspåret.

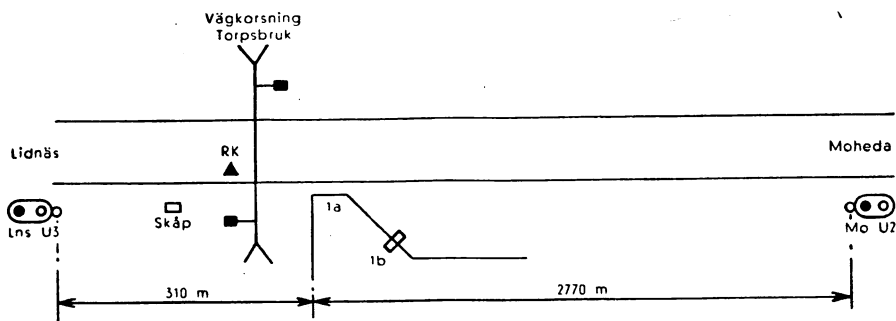
Strömställare skall vara plomberad. Anmälan om brytning av plomberingen skall genast lämnas av tbfh eller tsm till tkl Stockaryd eller Lammhult, som skall ombesörja att plomberingen förnyas.

Fällbommarna vid vägkorsningarna Rörvik norr (V^1) och Rörvik söder (V^2) manövreras under växling (ettdera K^{11} -låsen för växlarnas frigivning upplåst) med lokalställaren vid resp. vägkorsning. Om tåg eller vut, som är inlåst på lastplatsen, skall växla på sidospåret över vägkorsningen Rörvik söder måste den vid vägkorsningen uppsatta nyckelkontakten $K^{11}V^2$ omställas med kontrollåsnyckeln K^{11} , innan manövrering med lokalställaren är möjlig.

Tryckknapparna TV¹ och TV² användes för fällning av bommarna vid vägkorsningarna Rörvik norr (V^1) resp. Rörvik söder (V^2) vid tågs eller vut avgång från lastplatsen. Bommarna lyftes automatiskt, när vägkorsningen passerats.

Anm.: De tekniska anordningarna hindrar icke att kontrollåset K^{11} låses och nyckeln K^{11} borttages från låset utan att växlarna dessförinnan rättlagts. Innehavandet av K^{11} -nyckeln innebär sålunda icke att växlarna ligger rätt.

Anvisningar för begagnande av säkerhetsanordningar vid lastplatsen Torpsbruk.



1. Växeln och spårspärren förreglas genom blocksignalerna Lns U3 och Mo U2. De elektriska låsorganen på växeln och spårspärren är förbundna förutom med den elektriska apparaturen för linjeblockeringen med ett på lastplatsen uppsatt kontrollås K^{11} U. Nyckeln K^{11} till detta lås medföres av tbfh eller tsm från Moheda eller Lidnäs.
2. Rälskontakt finns i uppspåret omedelbart norr om väggkorsningen Torpsbruk. På apparatskåp strax norr om väggkorsningen finns förutom ovannämnt kontrollås K^{11} U en kontrollampa »uppspåret», en tidströmställare NT U, en lokalställare LV och en tryckknapp TV.
3. Frigivning av växeln och spårspärren sker genom upplåsning av kontrollåset K^{11} U. Nyckeln skall kvarsitta i låset under växlingen. För tåg eller vut som ankommer till lastplatsen skall rälskontakten påverkas innan K^{11} U upplåses. För tåg eller vut, som är inlåst på lastplatsen skall kontrollampa »uppspåret» vara tänd, innan K^{11} U upplåses. Tänd kontrollampa anger att tåg icke är på väg mot lastplatsen på uppspåret.

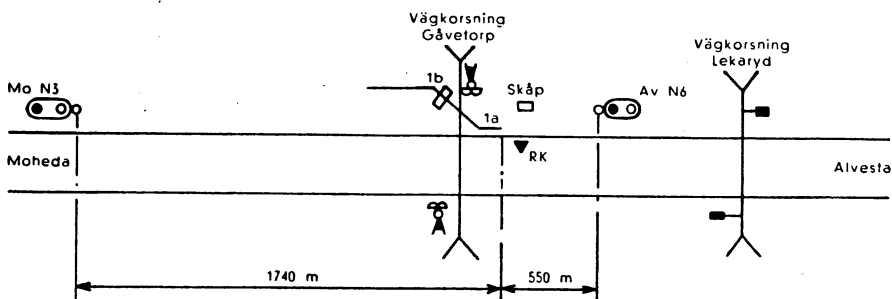
I händelse av fel på anordningarna kan nödfallsutlösning av växelns och spårspärrens låsning genom apparaturen för linjeblockeringen ske genom tidströmställaren NT U. Tidströmställaren skall normalt vara omställd (pilen åt höger). Nödfallsutlösning sker genom utlösning av tidströmställaren (pilen åt vänster). Tidströmställaren måste återställas efter växling. I annat fall kan blocksignalerna ej visa körsignal. Tidströmställare skall vara plomberad. Anmälan om brytning av plombering skall genast lämnas av tbfh eller tsm till tkl Moheda eller Lidnäs, som skall ombesörja att plomberingen förnyas.

Lokställare LV begagnas för manövrering av vägskyddsanläggningen vid vägkorsningen Torpsbruk under växling och tryckknappen TV för igångsättning av varningssignaleringen vid tågs eller vut avgång från lastplatsen; avkoppling sker automatiskt, när vägkorsningen passerats.

Anm.: De tekniska anordningarna hindrar icke att kontrollåset K¹¹ U låses och nyckeln borttages från låset utan att växeln och spårspärren dessförinnan lagts rätt. Innehavandet av K¹¹-nyckeln innebär sålunda icke att växeln och spårspärren är rättlagda.

4. Nyckeln till lastspårsfrånskiljaren vid Torpsbruk är oskiljaktligt sammanlänkad med en nyckel K³, som blir fastslåst i ett kontrollås K³ vid spårspärren, när denna lägges upp på spåret.

Anvisningar för begagnande av säkerhetsanordningar vid lastplatsen Gävetorp.



1. Växeln och spårspärren förreglas genom blocksignalerna Mo N3 och Av N6. De elektriska låsorganen på växeln och spårspärren är förbundna förutom med apparaturen för linjeblockeringen med ett på platsen uppsatt kontrollås K¹¹ N. Nyckeln K¹¹ till detta lås medföres av tbfh eller tsm från Moheda eller Alvesta.

2. Rälskontakt finns i nedspåret utanför växeln.

På apparatskåp vid växeln finns förutom ovannämnt kontrollås K¹¹ N en kontrollampa »nedspåret», en tidströmställare NT N, en lokalställare LV samt en tryckknapp TV.

3. Frigivning av växeln och spårspärren sker genom upplåsning av kontrollås K¹¹ N. Nyckeln skall kvarsitta i låset under växlingen. För tåg eller vut, som ankommer till lastplatsen, skall rälskontakten påverkas, innan K¹¹ N upplåses. För tåg eller vut, som är inlåst på lastplatsen, skall kontrollampa »nedspåret» vara tänd, innan K¹¹ N upplåses. Tänd kontrollampa anger, att tåg icke är på väg mot lastplatsen på nedspåret.

I händelse av fel på anordningarna kan nödfallsutlösning av växlarnas låsning genom linjeblockeringen ske genom tidströmställare NT N.

Tidströmställare skall normalt vara omställd (pilen åt höger). Nödfallsutlösning sker genom utlösning av tidströmställaren (pilen åt vänster). Tidströmställaren måste återställas efter växlingen. I annat fall kan blocksignalerna icke visa kör-signal.

Tidströmställare skall normalt vara plomberad. Anmälan om brytning av plombering skall genast lämnas av tbfh eller tsm till tkl Alvesta eller Moheda, som skall ombesörja att plomberingen förnyas.

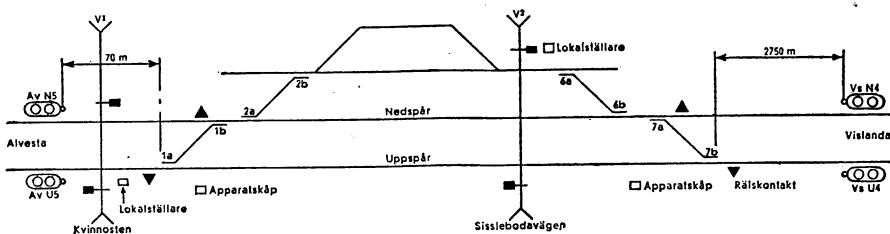
Lokalställaren LV begagnas för manövrering av vägskyddsanläggningen vid väg-korsningen Gävetorp söder under växling.

Tryckknappen TV begagnas för igångsättning av varningssignaleringen vid Gävetorp söder vid tågs eller vut avgång från lastplatsen. Varningssignaleringen avkopplas automatiskt, när vägskorsningen passerats.

Anm.: De tekniska anordningarna hindrar icke att kontrollås K¹¹ N läses och nyckeln borttages från låset utan att växlarne dessförinnan lagts rätt. Innehavandet av K¹¹-nyckeln innebär sålunda icke att växlarne är rätt-lagda.

4. Nyckeln till lastspårsfränkskiljaren vid Gävetorp är oskiljaktigt sammanlänkad med en nyckel K⁷, som blir fastlåst i ett kontrollås K⁷ vid spårspärren, då denna lägges upp på spåret.

Anvisningar för begagnande av säkerhetsanordningar vid lastplatsen Blådinge.



1. Växlarna i nedspåret förreglas genom blocksignalerna Av N5 och Vs N4 och i uppspåret genom Av U5 och Vs U4. De elektriska låsorganen på växlarna är förbundna förutom med apparaturen för linjeblockeringen med på lastplat-sen uppsatta kontrollås K¹¹ (se punkt 2). Nyckeln K¹¹ till dessa lås medföres av tbfh eller tsm från Alvesta eller Vislanda.
2. Rälskontakt finns i tågspårren omedelbart utanför växlarna.

På apparatskåp vid såväl den norra som den södra växelgruppen finnes två kontrollås K¹¹ N/U resp. K¹¹ N/U, två kontrollampor »uppspåret» resp. »ned-spåret», två tryckknappar TV¹ resp. TV², en tidströmställare NT N/U.

Vid vägskorsningarna Kvinnosten (V¹) och Sisslebodavägen (V²) finns lokal-ställare och vid Sisslebodavägen därjämte en nyckelkontakt K¹¹V².

Organen på apparatskåpen användes vid växling i resp. bangårdsände. Kon-trollåsen K¹¹N begagnas vid växling från eller till nedspåret och kontrollåsen K¹¹ N/U vid växling från eller till uppspåret. Frigivning sker genom upplåsning av resp. kontrollås. Nyckeln skall kvarsitta i låset under växlingen.

2. Rälskontakt finns i tågspåren omedelbart utanför växlarna.

På apparatskåp vid växlarna finns två kontrollås K^{11} U resp. K^{11} N/U, två kontrollampor »nedspåret» resp. »uppspåret», två tryckknappar TV^1 resp. TV^2 samt en tidströmställare NT N/U.

Vid vägkorsningarna Liatorp norr (V^1) och Liatorp söder (V^2) finns lokalställare och vid Liatorp norr därjämte en nyckelkontakt $K^{11}V^1$.

Kontrollås K^{11} U begagnas vid växling från eller till uppspåret och kontrolllåset K^{11} N/U vid växling från eller till nedspåret. Frigivning sker genom upplåsning av resp. kontrollås. Nyckeln skall kvarsitta i låset under växlingen.

3. För tåg eller vut, som ankommer till lastplatsen, skall rälskontakten utanför yttersta växeln påverkas av fordonet, ingen vederbörande K^{11} -lås upplåses. För tåg eller vut på nedspåret skall dessutom kontrollampan »uppspåret» vara tänd, innan K^{11} upplåses.

För tåg eller vut, som är inlåst på lastplatsen och som skall växla till uppspåret skall kontrollampan »uppspåret» vara tänd innan K^{11} upplåses. Om växlingen skall ske till nedspåret skall dessutom kontrollampan »nedspåret» vara tänd. Tänd kontrollampa anger, att tåg icke är på väg mot lastplatsen på angivet spår.

I händelse av fel på anordningarna kan nödfallsutlösning av växlarnas låsning genom apparaturen för linjeblockeringen ske medelst tidströmställaren NT U för de norra växlarna och NT N/U för de södra växlarna. Tidströmställare skall normalt vara omställd (pilen åt höger). Nödfallsutlösning sker genom utlösning av tidströmställare (pilen åt vänster). Tidströmställare måste återställas efter växlingen. I annat fall kan blocksignalerna icke visa körsignal. Enär nödfallsutlösningen är gemensam för växlarna i båda tågspåren i södra bangårdsänden får tidströmställaren på apparatskåpet vid de södra växlarna icke utlösas för tåg eller vut, som berör uppspåret, då tåg är på väg mot lastplatsen på nedspåret.

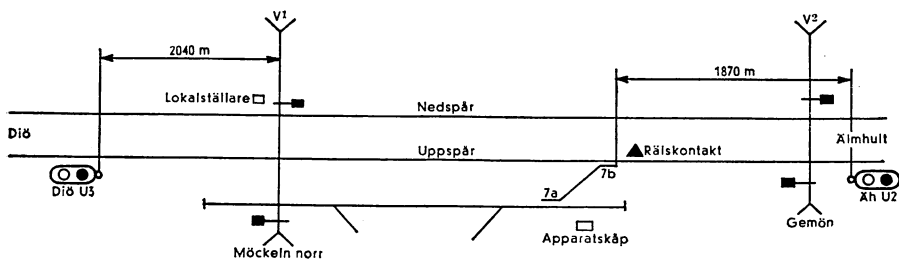
Tidströmställare skall vara plomberad. Anmälan om brytning av plomberingen skall genast lämnas av tsh eller tsm till tkl Eneryda eller Diö, som skall ombesörja att plomberingen förnyas.

Fällbommarna vid vägkorsningarna Liatorp norr (V^1) och Liatorp söder (V^2) manövreras under växling (ettdera K^{11} -låset för växlarnas frigivning upplåst) med lokalställaren vid resp. vägkorsning. Om tåg eller vut, som är inlåst på sidospåret, skall växla på sidospåret över vägkorsningen Liatorp norr måste den vid vägkorsningen uppsatta nyckelkontakten $K^{11}V^1$ omställas med kontrollåsnyckel K^{11} , innan manövrering med lokalställaren är möjlig.

Tryckknapparna TV^1 och TV^2 användes för fällning av bommarna vid Liatorp norr (V^1) resp. Liatorp söder (V^2) vid tågs eller vut avgång från lastplatsen; bommarna lyftes automatiskt, när vägkorsningen passerats.

Anm.: De tekniska anordningarna hindrar icke att kontrollåsen K^{11} låses och Innehavandet av K^{11} -nyckeln innebär sålunda icke att växlarna ligger rätt.

Anvisningar för begagnande av säkerhetsanordningar vid lastplatsen Möckeln.



1. Växlarna förreglas genom blocksignalerna Diö U3 och Äh U2. De elektriska låsorganen på växlarna är förbundna förutom med den elektriska apparaturen för linjeblockeringen med ett på lastplatsen uppsatt kontrollås K^{11} U. Nyckeln K^{11} till detta lås medföres av tbfh eller tsm från Älmhult.

2. Rälskontakt finns i uppspåret omedelbart utanför växeln.

På apparatskåp vid växeln finns förutom ovannämnt kontrollås K^{11} U en kontrollampa »uppspåret», en tidströmsställare NT U, två tryckknappar TV Möckeln resp. TV Gemön.

Vid vägkorsningen Möckeln norr finns lokalställare samt en nyckelkontakt K^{11V} .

3. Frigivning av växlarna sker genom upplåsning av kontrollås K^{11} U. Nyckeln skall kvarsitta i låset under växlingen. För tåg eller vut, som ankommer till lastplatsen, skall rälskontakten påverkas, innan K^{11} U upplåses. För tåg eller vut som är inlåst på lastplatsen skall kontrollampa »uppspåret» vara tänd, innan K^{11} U upplåses. Tänd kontrollampa anger, att tåg icke är på väg mot lastplatsen på uppspåret.

I händelse av fel på anordningarna kan nödfallsutlösning av växlarnas låsning genom linjeblockeringen ske genom tidströmsställaren NT U.

Tidströmsställaren skall normalt vara omställd (pilen åt höger). Nödfallsutlösning sker genom utlösning av tidströmsställaren (pilen åt vänster). Tidströmsställaren måste återställas efter växlingen. I annat fall kan blocksignalerna icke visa körsignal.

Tidströmsställare skall normalt vara plomberad. Anmälan om brytning av plombering skall genast lämnas till tkl Älmhult, som skall ombesörja att plomberingen förnyas.

Lokalställaren vid vägkorsningen Möckeln norr begagnas för manövrering av fällbommarna under växling på sidospåret. Manövrering är möjlig när kontrollås K^{11} U är upplåst eller nyckelkontakten K^{11V} vid vägkorsningen omställd. K^{11V} skall begagnas när tåg eller vut, som är inlåst på lastplatsen, skall växla över vägen.

Tryckknapparna TV Möckeln och TV Gemön begagnas för fällning av bommarna vid vägkorsningen Möckeln norr resp. Gemön vid tågs eller vut avgång från lastplatsen; bommarna lyftes automatiskt, när vägkorsningen passerats.

Anm.: De tekniska anordningarna hindrar icke att kontrollås K^{11} U låses och nyckeln borttages från låset utan att växlarna dessförinnan lagts rätt. Innehavandet av K^{11} -nyckeln innebär sålunda icke att växlarna är rättlagda.

Särskilda föreskrifter för vägsignalanläggningen vid Mariannelund km 60+968.

På plattformen finns en nyckelkontakt för konduktörsnyckel genom vilken tbfh, då stationen är obevakad, kan lyfta fällbommarna vid vägkorsningen Mariannelund då tåg mot Ingatorp skall göra längre uppehåll för trafikutbyte. Dessutom finns en tryckknapp med vilken fällbomsautomatiken ånyo kan inkopplas av tbfh, när tåget är klart för avgång.

Särskilda föreskrifter för vägsignalanläggningen vid vägkorsningen Emarp km 64+300.

Varningssignaleringen vid vägkorsningen Emarp är avkopplad, när K¹⁶-låset på ställverket vid Emarp lp är upplåst.

För att onödig varningssignalering vid vägen skall undvikas, skall K¹⁶-låset återställas först då växlande fordon är klart för avgång.

Särskilda föreskrifter för vägsignalanläggningen vid Hagelsrum km 91+862.

Ljus- och ljudsignalerna påverkas icke av växlingsrörelser vid Hagelsrum så länge K¹⁶-låset på ställboken är upplåst (nyckeln insatt i låset och omvriden).

När fordon efter avslutad växling skall avgå mot Målilla skall varningssignaleringen igångsättas genom intryckning av en på ställboken uppsatt tryckknapp.

Varningssignaleringen skall ingångsättas minst 30 sekunder innan fordon beräknas uppnå vägen.

Ordergivningsstationer

- 1) Mjölby, Nässjö, Alvesta, Hässleholm, Hultsfred och Oskarshamn.
- 2) Boxholm, Sommen, Tranås, Frinnaryd, Bodafors, Sävsjö, Stockaryd, Lammhult, Lidnäs, Vislanda, Diö, Älmhult, Osby, Hästveda, Eksjö, Hjärtevad, Ingatorp, Silverdalen och Berga endast för utgångståg enligt tdt.

Tågklarerares placering för genomfartståg och tåg utan särskild tbfh

I tabellen utmärker X på vilken sida om banan som tågklareraren vid vederbörande station skall posta.

Tågklarerarens plats	Banan Station	Tågklarerarens plats	A n m
Mjölby—Hässleholm			
×	Strålsnäs		
	Boxholm	×	
× ¹⁾	Sommen	× ²⁾	
× ¹⁾	Tranås	× ²⁾	
×	Gripenberg		
×	Frinnaryd		
	Aneby	×	
	Solberga	×	
×	Nässjö		
	Grimstorp	×	
	Bodafors	×	
	Sävsjö	×	
	Stockaryd	×	
	Lammhult	×	
	Lidnäs	×	
×	Moheda		
× ³⁾	Alvesta		
	Vislanda	×	
	Eneryda	×	
	Diö	×	
×	Älmhult		
×	Killeberg		
	Osby	×	
	Hästveda	×	
×	Ballingslöv		
Nässjö—Oskarshamn			
×	Ormaryd		
	Eksjö	×	
×	Hult		
	Bruzaholm	×	
×	Hjältevad		
	Ingatorp	×	
×	Mariannelund		
	Lönneberga	×	
	Silverdalen	×	
×	Hultsfred		
	Målilla	×	
×	Rosensfors		
	Mörlunda	×	
×	Lillsjödalen		
	Berga	×	
	Möckhult	×	
×	Forshult		

¹⁾ Tåg med udda nummer. ²⁾ Tåg med jämna nummer. ³⁾ För tåg på spår 1 sker postning på motsatt sida.

Anm. Läses uppifrån och nedåt för tåg med udda nr, nedifrån och uppåt för tåg med jämna nr. Då någon eller några av stationerna är obevakade, skall detta ej medföra någon ändring av tågklarerarens plats på de andra stationerna. Vid tågmöte postar tågklareraren alltid på samma sida som stationshuset.

Tåghandlingar, överlämning när föraren även är tbfh

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. Dock klargöres tåghandlingarna till Tranås i tågen 4010 och 4016, till Älmhult i tåg 5483 och till Eksjö i tågen 5811 och 5817 av Nässjö samt till Nässjö i tåg 4389 Soh av Hallsberg och i tåg 4590 dag e Soh av Hässleholm.

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

Bromsprov

Vid nedanstående stationer utförs bromsprov av särskild bromsprovare vid följande tåg:

Station	Tåg
Mjölby, Nässjö, Alvesta, Hultsfred och Oskarshamn (ma ps).	alla tåg, som skall broms provas enl str 112.
Hässleholm (ma ps).	alla tåg som skall broms provas enl str 112. Undantag: Lokbiträdet skall ensam utföra bromsprov och per tfn meddela ställverket när bromsprovet är klart i tågen 4003 och 4587. Lokbiträdet skall biträda vagnps med bromsprov i tågen 4398, 5461 och 5464.
Tranås, Sävsjö, Vislanda, Älmhult och Osby (ta ps).	alla tåg, som skall broms provas enl str 112.

Anvisningar för telefonanläggning avsedd för bromsprov på Nässjö pbg spår 10-13.

Telefonanläggningen skall användas för kontakt bromsprovorna sinsemellan och för kontakt med lokbiträde och tågklarerare.

Kan bromsprovaren ej ses från loket under provningen skall lokbiträdet på det tåg som broms provas delta vid bromsprovet som kontaktman mellan närmaste telefon och lokföraren. **Telefonsignaler:** Vänstra knappen (märkt »Signal») — = Signal som berör bromsprovningen. Högra knappen (märkt »Tkl») — = Signal till tkl.

Vagnsyning och varmgångsinspektion

Vagnsyning och varmgångsinspektion får icke under några förhållanden efter-sättas.

- a) Vagnsyning skall utföras vid följande stationer betr alla tåg, som där har utgångs- eller slutstation, samt genomgående tåg med uppehåll enligt nedanstående tabell. Dessutom åligger det lokbiträdet enl str 400 art 11:1 att under tågs uppehåll på driftplats utföra vagnsyning i den utsträckning tiden medger.

Station	Snäll- och persontåg	Godståg
Mjölby		Tågen 4005, 4006, 4012, 4016, 4024, 4351, 4355, 4356, 4387, 4394, 4398, 4403, 4406, 4408, 4413, 4417, 4583, 4603, 4605 ¹⁾ , 4607 ¹⁾ och 4669 samt extra-tåg med minst 10 min. tdt-enligt uppehåll.
Nässjö		Tåg med minst 10 min tdt-enligt uppehåll.
Alvesta		Tåg med minst 10 min tdt-enligt uppehåll.
Hässleholm		Tåg med minst 10 min tdt-enligt uppehåll. Undantag: tågen 4004, 4384, 4394, 4583, 4584, 4585, 4586, 4592 och 5487. Tåg 4581 avsynas av lokbiträdet. Lokbiträdet skall biträda vagnps med vagnsyning i tågen 4398, 5461, 5463, 5464 och 5470.
Hultsfred		Tåg med minst 10 min tdt-enligt uppehåll.

¹⁾ endast vagnar tillkopplade i Lp.

- b) Varmgångsinspektion skall göras i den utsträckning, som framgår av nedanstående tabell. Denna varmgångsinspektion får icke indragas men kan efter order av tågledaren flyttas till annan station, belägen inom fastställd rayon. Tps ges härvid order på S 11. Sk »rullande kontroll» är ej tillåten. Tåg, som skall inspekteras, bör ej tagas in på spår beläget vid plattform. 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.		
5463	Sä	Lokb	4004	Tns	Lokb o stps
5465	Lh	Lokb o stps	4006	Tns	Lokb
5467	Lh	»	4008 ¹⁾	Lh	Lokb o stps
5471	Sä	»	4008	Frd	»
5477	Sä	Lokb	4010	Tns	»
5483	Sä	»	4020	Tns	Lokb
5487	Sä	Lokb o stps	4352	Tns	Lokb o stps
5751	Sä	Lokb	4354	Äh	Lokb
5753	Lh	»	4356	Tns	Lokb o stps
5765	Sy	Lokb o stps	4390	Tns	»
			4554	Tns	»
			5464	Äh	Lokb
			5466	Äh	Lokb o stps
			5466	Lh	Lokb
			5754	Lh	Lokb o stps
			5758	Äh	»

¹⁾ Vard.

Då lokbiträdet och stationspersonalen utför inspektionen gemensamt, skall lokbiträdet avsyna främre delen av tåget med början vid loket på biträdessidan. Sedan biträdet avsynat vagnarna på denna sida och mött stationstjänstemannen, som börjat avsyna på samma sida i aktern av tåget, går de över till tågets andra sida och avsynar denna från mötespunkten fram till loket resp till tågets akter. Om så är lämpligare, börjar stationspersonalen avsyningen på en vagn mitt i tåget på biträdets sida. Denna vagn utmärkes med en gulmålad klots på främre lagerboxen. Biträdet 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 lokbiträdet eller tågklareraren (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. Föraren äger därefter 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 eller tecken kan så skyndsamt som möjligt bege sig till den vagn, som skall undersökas.

Vagnviktstabeller

När tåg framföres av två verksamma, ej multipelkopplade dragfordon, får den totala vagnvikten vara högst $\frac{4}{5}$ av den sammanlagda vagnvikten för båda dragfordonen. Betr. multipelkopplade Da-lok, se anm.⁸⁾ nedan. Multipelkopplade T 2-lok får framföra dubbelt så stor vagnvikt som ett T 2-lok.

I. Vagnviktstabell för elektrolok

Nedan angivna vagnvikter betecknar **maximum** för vad loken får framföra — se även punkt 3 i »Förklaringar till tjänstetidtabellerna».

Elloken kan framföra:

Lok litt	F	Da ⁸⁾	Dg	Dk	Du	Hab	Hcd	Hg	Mg	Ra	Rb	Ub
Ton	650	650	900	600	600	500	700	600	1400	500	750	700
Ton		700 ¹⁾	1000 ⁴⁾	650 ⁵⁾	650 ⁵⁾			750 ⁷⁾		550 ¹⁾	900 ¹⁾	
Ton		800 ²⁾		700 ⁹⁾	900 ⁶⁾			850 ³⁾			1100 ³⁾	
Ton		900 ⁶⁾			1000 ⁴⁾							
Ton		1000 ⁴⁾										

Översta raden anger tillåten vagnvikt vid hastigheter upp t o m lokets största tillåtna hastighet; övriga vagnvikter tillåtas under nedan angivna förutsättningar.

1) Sth 90 km/tim.

2) Sth 80 km/tim.

3) Sth 70 km/tim.

4) I tåg med udda nummer på sträckan N—Hm och i tåg med jämna nummer på sträckan N—Nr och N—H, sth 75 km/tim.

5) I tåg med jämna nummer på sträckan N—Nr, sth 100 km/tim.

6) Sth 75 km/tim.

7) Vid stigningsförhållande 10:1000, sth 70 km/tim.

8) Vid multipeldrift är tillåten vagnvikt = två gånger tillåten vagnvikt för ett lok.

9) I tåg med udda nummer på sträckan N—Hm och i tåg med jämna nummer på sträckan N—Nr och N—H, sth 70 km/tim.

II. Vagnviktstabell för ånglok, motorlok och lokomotorer

Nedan angivna vagnvikter för ånglok är att betrakta såsom **minimum** för vad loken skall kunna framföra.

Vagnvikterna för motorlok och lokomotorer betecknar däremot **maximum** för vad dessa dragfordon får framföra. Se även punkt 3 i »Förklaringar till tjänstetidtabellerna».

Nässjö—Oskarshamn

Ton vagnvikt								
vid avgången från	med lok litt							
	B	E E2	N5	L5	T2 T6 T7	T43	Z43	Z49
Nässjö	625	610	810	560	600	800	150	150
Ormaryd	760	715	955	690	600	1000	150	150
Eksjö	500	500	675	435	600	800	150	150
Hult	475	450	600	410	600	800 ¹⁾	150	150
Bruzaholm	720	660	885	645	700	1000	300	200
Hjältevad	720	660	885	645	700	1000	300	200
Ingatorp	720	660	885	645	700	900	300	200
Mariannelund	720	660	885	645	700	1000	300	200
Lönneberga	660	630	840	595	700	900	300	200
Silverdalen	735	680	910	665	700	900	300	200
Hultsfred	735	680	910	665	650	1000	270	225
Målilla	735	680	910	665	650	1000	200	200
Rosenfors	735	680	910	665	650	1000	200	200
Mörlunda	495	525	700	430	650	800	150	150
Lillsjödäl	515	545	730	450	650	1000	200	200
Berga	735	680	910	665	700	900	200	200

Oskarshamn—Nässjö

Ton vagnvikt								
vid avgången från	med lok litt							
	B	E E2	N5	L5	T2 T6 T7	T43	Z43	Z49
Oskarshamn	530	495	660	420	650	750	150	150
Berga	590	555	740	500	700	800	150	150
Lillsjödäl	675	630	840	595	700	900	200	200
Mörlunda	710	660	880	640	700	1000	200	200
Rosenfors	710	660	880	640	700	1000	200	200
Målilla	720	675	900	655	700	1000	270	225
Hultsfred	690	650	865	620	600	800	200	200
Silverdalen	600	560	745	525	600	900	200	200
Lönneberga	570	530	710	500	600	750	200	200
Mariannelund	550	520	690	410	600	800	200	200
Ingatorp	660	615	820	570	600	1000	200	200
Hjältevad	690	650	865	590	600	900	200	200
Bruzaholm	435	405	540	320	530	750	150	150
Hult	545	510	680	400	530	750	150	150
Eksjö	425	400	530	320	530	750	150	150
Ormaryd	440	415	550	330	530	750	150	150

¹⁾ Gäller endast för passerande tåg; i tåg med tidtabellsenligt uppehåll i Hult 700 ton.

Mjölby—Hässleholm

Ton vagnvikt			
vid avgången från	med lok litt		
	Z43	Z49	
Mjölby	200	200	
Strålsnäs	150	150	
Boxholm	200	200	
Sommen	200	200	
Tranås	200	200	
Gripenberg	200	200	
Frinnaryd	150	150	
Aneby	150	150	
Flisby	150	150	
Solberga	150	150	
Nässjö	150	150	
Grimstorp	200	200	
Bodafors	200	200	
Sävsjö	270 ¹⁾	225	
Stockaryd	200	200	
Lammhult	200	200	
Lidnäs	200	200	
Moheda	200	200	
Alvesta	200	200	
Vislanda	150	150	
Enerida	200	200	
Diö	200	200	
Älmhult	200	200	
Killeberg	200	200	
Osby	200	200	
Hästveda	200	200	
Ballingslöv	200	200	

Hässleholm—Mjölby

Ton vagnvikt			
vid avgången från	med lok litt		
	Z43	Z49	
Hässleholm	200	200	
Ballingslöv	200	200	
Hästveda	200	200	
Osby	150	150	
Killeberg	200	200	
Älmhult	200	200	
Diö	200	200	
Enerida	150	150	
Vislanda	200	200	
Alvesta	200	200	
Moheda	150	150	
Lidnäs	200	200	
Lammhult	150	150	
Stockaryd	270 ²⁾	225	
Sävsjö	150	150	
Bodafors	200	200	
Grimstorp	150	150	
Nässjö	200	200	
Solberga	200	200	
Flisby	200	200	
Aneby	200	200	
Frinnaryd	200	200	
Gripenberg	200	200	
Tranås	200	200	
Sommen	200	200	
Boxholm	200	200	
Strålsnäs	200	200	

¹⁾ 325 ton vid sth 20 km/tim. ²⁾ 300 ton vid sth 20 km/tim.

Bränsle- och vattentagning

Kolstationer: Mjölby, Nässjö, Alvesta, Hultsfred, Oskarshamn.

Stationer med räoljemack: Mjölby, Nässjö, Sävsjö, Alvesta, Älmhult, Eksjö, Hultsfred, Oskarshamn.

Vattentagningsstationer: Mjölby, Nässjö, Sävsjö, Alvesta, Hässleholm, Eksjö ¹⁾, Ingatorp, Hultsfred, km 122+100 Berga—Släthult ²⁾, Oskarshamn.

¹⁾ Under tiden 1 maj—31 oktober skall vatten tagas från SJ vattentorn i bangårdens västra ände. Under övrig tid tages vatten från den fristående vattenkastaren strax öster om vattentornet. Nycklar till vattenkastaren finns på tågexpeditionen.

²⁾ Under tiden 1 november—30 april kan vatten tagas först efter meddelande till Öbm Berga 3 timmar innan.

Redskapsvagnar

	Antal
Mjölby redskapsvagn typ II AB ..	1.
Nässjö kranvagn litt A nr 1	1.
Nässjö redskapsvagn typ II AB ..	1.
Alvesta redskapsvagn typ II AB ..	1.
Hässleholm redskapsvagn typ II AB	1.

Huvudsignal, hur sådan ställs till stopp

Vid följande stationer, som får lämnas obevakade för tåg, samt vid följande lastplatser med huvudsignal, kan huvudsignalerna ställas till stopp genom nedan angivna åtgärder.

Plats	Åtgärder	
Mjölby—Hässleholm		
Strålsnäs	Omvidning av strömbrytare på ytterväggen.	
Boxholm		
Sommen		
Tranås		
Gripenberg	Omvidning av strömbrytare på plattformen.	
Frinnaryd	Omvidning av strömbrytare på tkl-kurens yttervägg.	
Aneby		
Solberga	Omvidning av strömbrytare på ytterväggen.	
Grimstorp		
Bodafors		
Sävsjö		
Stockaryd		
Lammhult		
Lidnäs		
Moheda		
Eneryda		
Diö		
Killeberg		
Osby		
Hästveda		
Ballingslöv		
Ormaryd		Nässjö—Oskarshamn
Lyckebergsväxeln lp	Omvidning av strömbrytare under kontrollamporna på kontrollampskåpet.	
Hult	Omläggning av de röda signalvevarna.	
Hjältevad	Omställning av stoppströmbrytare på ställverksapparaten.	
Ingatorp	Omvidning av strömbrytare på ytterväggen.	
Vallnäs lp	Omläggning av de röda signalvevarna.	
Mariannelund	Omvidning av strömbrytare på centralapparaten	
Mariannelund grusgr lp	Omvidning av strömbrytare på ytterväggen.	
Emarp lp	Omläggning av de röda signalvevarna.	
Lönneberga	» » » » »	
Silverdalen	Omställning av stoppströmbrytare på ställverksapparaten.	
Hagelsrum lp	Omvidning av strömbrytare på ytterväggen.	
Rosenfors	Omläggning av de röda signalvevarna.	
Lillsjödäl	Omställning av stoppströmbrytare på ställverksapparaten.	
Slåthult lp	Omläggning av de röda signalvevarna.	
Bohult lp	Omvidning av strömbrytare på centralapparaten	
Möckhult	Omläggning av de röda signalvevarna.	
Forshult	Omställning av stoppströmbrytare på ställverksapparaten.	
	Omvidning av strömbrytare på centralapparaten	

Veckoorder, var sådan gäller

Veckoorder gäller på 11 ts, bansträckorna Mjölby—Hässleholm och Nässjö—Oskarshamn.

Växlingsrörelse över vissa vägkorsningar och på ned-sänkt spår (Säo § 35:2 och 3 samt SFS nr 50/1959)

Växling över vägkorsning utan vägskyddsanordning får efter styrelsens medgivande ske under förutsättning att åtgärder enligt något av följande alternativ är vidtagna.

1. När tåg nalkas korsningen, skall vägtrafikanterna varskos därom av vakt, placerad vid korsningen, genom signaler i dagsljus med utvecklad röd flagga och då mörker råder med rött sken från signallykta.

2. Tåg skall stanna omedelbart framför korsningen och får fortsätta först sedan personalen förvärvat sig om att hinder härför ej finnes. Det främsta fordonet skall vara bemannat.

3. Tåg får icke framföras över korsningen med högre hastighet än 10 kilometer i timmen. Det främsta fordonet skall vara bemannat.

4. Vakt skall gå kort före tåget för att varsko vägtrafikanter genom signaler med flagga eller lykta enligt punkt 1.

Förteckning över vägkorsningar, som saknar vägskyddsanordning, och för vilka styrelsen medgivit växling över korsning enligt i förteckningen angivet alternativ.

Belägenhet	Spårets karaktär	Signalering enl. alternativ	Antal vakter	Anm.
Strålsnäs: Åsbovägen	Grusgropsspår	1	1	
Tranås: Västra Järnvägs-gatan ... Västra Järnvägs-gatan— Trehörnavägen	Industrispår » »	1 1 1	1 1 1	
Verkstadsgatan	»	1	1	
Vaktgatan	»	4	1	
Solberga: Föråsvägen	Industrispår	1	1	Fällbommarna vid Solberga norr fälles. Vakt placerad öster om industrispåret.
Nässjö: Höregatan	Industrispår	1	1	
Myrgatan	»	1	1	
Bäckgatan och Fiskaregatan	»	4	1	
Grimstorp: Bodaforsvägen	Grusgropsspår	1	1	

Belägenhet	Spårets karaktär	Signale- ring enl. alternativ	Antal vakter	Anm.
Sävsjö: Hjärtlandavägen	Industrispår	1	1	
Alvesta: Hantverkargatan	Industrispår	4	1	
Vislanda: Kungsgatan	Industrispår	4	1	Fällbommen väster om spåret och fäll- bommarna vid Vis- landa söder fälles.
Elnarydsvägen	Industrispår	1	1	
Älmhult: Köpmangatan	Industrispår	4	1	Fällbommen väster om spåret och fäll- bommarna vid Älm- hult norr fälles.
Bruksgatan o. Verkstads- gatan	Industrispår	4	1	
Eksjö—Österbymo: Naxebovägen	Industrispår	1	1	km 3+037
Stationsvägen till Höga- skog	»	1	1	km 7+563
Naxebovägen	»	1	1	km 13+945
Naxebovägen	»	1	1	km 15+048
Katebovägen	»	1	1	km 20+547
Katebovägen	»	1	1	km 24+346
Kullarpsvägen	»	1	1	km 25+457
Kisavägen	»	1	1	km 29+450
Hjältevad: Ryssebovägen	Industrispår	1	1	
Oskarshamn: Verkstadsgatan—Grön- dalsgatan	Industrispår	1	2	
Varvsgatan—Verkstads- gatan	Hamnspår	1	2	
Skeppsbron och Fiskga- tan	»	4	1	
Brogatan—Fiskgatan— Odengatan	»	4	1	
Spårplan	»	4	1	
Hamngatan—Garvare- gatan	»	4	1	
N. Strandgatan	»	4	1	
Rådmansgatan	Industrispår	4	1	
Kalmargatan	Hamnspår	4	1	
Yttre hamnen	»	4	1	

Växlingsrörelser på lastplats och i Gripenberg i lutning (Vxi str 113 art 23:2 och Säok § 35:8 och 9)

Vid växling på spår, som leder ut till linjen, skall största försiktighet iakttagas särskilt om lutning förekommer på bangården eller strax utanför denna. Oavsett lutningsförhållandena får skjutsning inte företas på sådant sätt eller under sådana förhållanden, att de skjutsade vagnarna eller de vagnar, mot vilka skjutsning sker, kan befaras rulla ut på linjen.

Vid växling på bangård med lutning inne på eller strax utanför denna skall växlar, om så kan ske, läggas i avvisande läge eller eventuellt bromssläde utläggas. Vagn eller vagnsgrupp får inte under växling lämnas på lutande spårsträcka, utan att erforderlig bromsning eller förstängning utförts.

Lutningar på eller invid lastplatser på 11 trafiksektionen samt i Gripenberg framgår av nedanstående tabell. Skylt ang bangårdens lutning är uppsatt.

Lastplats/Station	Lutningsförhållande
Bandelen Mjölby—Hässleholm	
Gripenberg	10 ‰ börjar 420 m innanför infartssignalen från Tns.
»	9,3 ‰ börjar 110 m innanför yttersta växeln mot Frd.
Flisby	10 ‰ börjar 275 m innanför yttersta växeln mot Any.
»	10 ‰ börjar 165 m innanför yttersta växeln mot Sb.
Torpsbruk	Linjen lutar 8,2 ‰ mot Mo
Blädinge	9 ‰ börjar 160 m innanför yttersta växeln mot Av
»	4,5 ‰ börjar 120 m innanför yttersta växeln mot Vs
Bandelen Nässjö—Oskarshamn	
Vallnäs	Industrispåret och anslutningsväxeln till detta lutar 14 ‰ mot bangården
Hulingsryd	5,85 ‰ börjar 45 m innanför östra industrispår-växeln (lutning mot Hultsfred)
Hagelsrum	6 ‰ börjar 130 m söder om stationshuset
(Släpväxel för spår till transformator)	Släpväxeln belägen i 17 ‰ lutning mot Rnä
Bohult	15 ‰ börjar 60 m väster om vägkorsningen vid km 127 + 994

Instruktion för framförande av dragfordon på Mjölby bangård

Dragfordon, som skall utgå från lokbangården, får framgå till tavlan »Stopp för utgående fordon». Denna stoppgräns gäller för samtliga fyra spår. För fortsatt gång ut på bangården erfordras signal av växlingspersonal.

Vid växling av ma utanför lokstallspåren in på bangårdsområdet skall överenskommelse träffas mellan lokstallets växlingspersonal och stationens växlingsledare, innan växlingen får påbörjas. Växlingen på bangårdsområdet skall ledas av stationspersonal.

Vid växling över spårövergången mitt för stationshuset skall vid gång på spåren 1 och 2 bommarna vara fällda, och vid gång på spåren 3 och 4 skall bommen vid spår 3 vara fälld och motsatta sidan bevakas av en man i växlingslaget.

Instruktion för växling utan växlingsledare på Nässjö bangårdar

På Nässjö bangårdar får växlingsrörelse utföras utan att växlingsledare leder rörelsen under förutsättning, att föraren finns i det främsta fordonets främre förar-

hytt. När såväl förare som biträde finns får dessa dock uppehålla sig i den bakre förarhytten på det främsta fordonet, om detta ej är kortkopplat. (Vxi § 27).

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

Förare på växlingssätt, som framläppes på spår, skall vara beredd på att hinder i form av annat fordon — stillastående eller under rörelse i samma riktning — kan förekomma före ankomsten till någon av nedan nämnda signalanordningar. Om särskild försiktighet av annan anledning skall iakttagas, skall föraren underrättas härom.

För reglering av växlingsrörelserna finns nedan nämnda signalanordningar och gäller här nedan meddelade särskilda föreskrifter. Ställverk I är beläget i personbangårdens södra och ställverk II i dess norra ände.

A. Signalanordningar.

Fyra st elektriska tjutare, nämligen:

- En tjutare på en kraftledningsstolpe vid växel 2, manövrerad från ställverk I, gällande för växlingsrörelse inåt bangården genom växel 2,
- en tjutare på semafor V, manövrerad från ställverk I, gällande för växlingsrörelse, som från spåren 8—13 skall framföras söderut,
- en tjutare på semafor N, manövrerad från ställverk II, gällande för växlingsrörelse, som från spåren 1—5 skall framföras norrut samt
- en tjutare på den ledningsbrygga, där slutmärkena är placerade, manövrerad från ställverk II, gällande för växlingsrörelse som från spåren 10—13 skall framföras norrut.

Dessutom gäller för dessa rörelser på bangårdens norra del befintliga signalinrättningar nämligen:

- 3 dvärgsignaler — MI, MII och MIII — på lokbangården och
- 2 dvärgsignaler — MV och MVII — omkring 100 m söder om ställverk II.
- 1 spårspärrlykta — MVI — omedelbart norr om ställverk II.

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

B. Särskilda föreskrifter för växlingsrörelser.

I. Vid färd norrut.

Innan växlingsrörelse får passera:

1. Växel 2, skall först signal med tjutare — ett långt och ett kort ljud — avvaktas. Denna signal innebär medgivande för rörelsen att framgå på spår 1 till ställverk I eller på växelgatan hinderfritt till nedspåret.
2. Spårspärrlykta Sp XXI (Södra lokstallet), skall signal till växlingsrörelse avvaktas från signalgivare i ställverk I.
3. Ställverk I, skall signal till växlingsrörelse avvaktas från signalgivare i ställverk I.
4. Tunneltaget (på spåren 1—9), skall »klart»-signal avvaktas från signalgivare på tunneltaget.
5. Utfartssemaforerna i norr
 - a) på spåren 1—5, skall först, vid en plats omkring 50 m innanför semaforgruppen N—O, signal med tjutaren på semafor N avvaktas. Med tjutaren ges därvid en lång ljudsignal för spår 1 el 2, två långa ljudsignaler för spår 3 el 4 samt tre långa ljudsignaler för spår 5. Därefter avvaktas signal till växlingsrörelse från signalgivare i ställverk II.

- b) på spåren 7—9 skall, särskilt på spårens norra del, stor försiktighet iakttagas och noggrann uppmärksamhet ägnas åt spårspärr VIII för spår 7 och åt växlarna 48/141 och 131. Skulle det visa sig, att någon av nämnda växlar icke ligger rätt, eller att spårspärren ligger på rälen, skall växlingsrörelsen 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. Växlingsrörelse får därefter framgå till dvärgsignal M VII, där signal enl Sào § 8: fig 5 c avvaktas.
 - c) på spåren 10—13, skall först, vid en plats omkring 50 m innanför den ledningsbrygga, där slutmärkena är placerade, fyra långa ljudsignaler avvaktas från tjutaren på ovannämnda ledningsbrygga samt därefter signal till växlingsrörelse från ställverk II. Växlingsrörelsen får sedan framgå till dvärgsignal MV, där signal enl Sào § 8: fig 5 c från denna skall avvaktas före vidare färd.
6. Ställverk II, skall signal till växlingsrörelse avvaktas från signalgivare i ställverk II.

II. Vid färd söderut.

Innan växlingsrörelse får passera:

1. Dvärgsignalerna på lokbangården, skall signal enl Sào § 8: fig 5 c avvaktas från mot spåret svarande dvärgsignal. Om två eller flera växlingssätt eller fordon står på samma spår, gäller signalen enl Sào § 8: fig 5 c endast för det främsta. Först då dvärgsignalen omställts till »stopp» och därefter ånyo visar signal enl Sào § 8: fig 5 c får en efterföljande växlingsrörelse framgå.
2. Ställverk II, skall signal till växlingsrörelse avvaktas från signalgivare i ställverk II.
3. Tunneltaket (på spåren 1—9), skall »klart»-signal avvaktas från signalgivare på tunneltaket.
4. Utfartssemaforerna 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 spåren 8—9, två långa ljudsignaler för spår 10 samt tre långa ljudsignaler för spåren 11—13. Därefter avvaktas signal till växlingsrörelse från signalgivare i ställverk I. Vid färd från övriga spår skall iakttagas att växlingsrörelse ej får passera på spår 2: växel 175 (till spår 1), på spår 4 eller 5: vägbron och på spår 6: spårspärrlykta sp XIX utan att signal till växlingsrörelse erhållits från signalgivare i ställverk I.
5. Ställverk I, skall signal till växlingsrörelse avvaktas från signalgivare i ställverk I.

III. Vid färd till och från godsbangården.

1. Växlingsrörelse från lokbangården 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 är uppsatta. På fyra långa signaler från tjutare på denna brygga samt därefter signal till växlingsrörelse från ställverk II skall växlingsrörelsen framföras mot godsbangården och stanna omedelbart norr om spårspärrlykta I resp II. Den fortsatta rörelsen ledes av växlingspersonal.
2. Växlingsrörelse 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 änden av bangården ha erhållit klart för rörelsen samt besked att det spår, som skall begagnas, är fritt från fordon.
3. 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 ifrågavarande spår gällande slutmärke och skall där stanna utan stoppsignal från växlingspersonal. För vidare gång söderut förbi ställverket avvaktas signal enl Sáo § 8: fig 6 b från spårspärrlykta M VI och växlingssignal från ställverksvakten.

4. Växlingsrörelse får från godsbangården avsändas på något av spåren 2, 3 eller 4 i riktning mot ställverk II men växlingsledaren skall omedelbart dessförinnan dels ha erhållit tillstånd till rörelsen från ställverket och dels ha förvärvat sig om, att det spår, som skall användas, är fritt. Växlingsrörelsen skall stanna vid ovannämnda slutmärke. För vidare gång söderut förbi ställverket avvaktas signal enl Sáo § 8: fig 6 b från spårspärrlykta M VI och växlingssignal från ställverksvakten. Söderut avgående godståg skall stanna senast hinderfritt angränsande tågspar i personbangårdens södra ände, om avgångssignal icke dessförinnan erhållits.
5. Hastigheten får icke i något fall överstiga 30 km/tim.

Backning av tågsätt mellan bangårdarna i Nässjö

Backning av tågsätt mellan bangårdarna får icke ske med större hastighet än 15 km/tim. Härvid skall växlingsrörelserna alltid ledas av växlingsledare.

Instruktion för framförande av dragfordon på Alvesta bangård

På Alvesta bangård får dragfordon framföras utan att växlingsledare leder rörelserna under förutsättning, att föraren finns i det främsta fordonets främre förarhytt. När såväl förare som biträde finns får dessa dock uppehålla sig i den bakre förarhytten på det främsta fordonet, om detta ej är kortkopplat. (Vxi § 27).

Dragfordonens framförande regleras genom dvärgsignaler och spårspärrsignaler (signaler enl sáo § 8: fig 5 a—c och fig 6 a och b), uppställda invid och till vänster om det spår, för vilket de gäller.

På Alvesta bangård finns två spårspärrlyktor, den ena placerad omedelbart norr om viadukten väster om lokstallspåret och den andra placerad ca 30 m norr om växel 46 b, väster om spårspärr 46 a.

Dragfordonen får utan signal till växlingsrörelse framgå till närmaste dvärgsignal eller spårspärrlykta och där invänta signalbild enligt sáo § 8: fig 5 b och c resp 6 b (så icke signalbild enl fig 5 d) vilka signalbilder gäller för gång till nästa dvärgsignal och spårspärrsignal. Om ej signalbild enligt ovan erhålles skall dragfordonet stanna minst 5 m framför dvärgsignalen och spårspärrsignalen.

Från lokbangården får dragfordon framgå till dvärgsignal 9 hb ca 20 m norr om viadukten. Dragfordonet skall framföras med särskild försiktighet. Skulle signal till rörelse utebli från dvärgsignalen avvaktas växlingssignal från signalgivare eller upprings tåg (—) i signaltelefon placerad invid dvärgsignalen.

Efter erhållen signal enligt ovan skall dragfordonet framgå till tåg, uppställningsplats eller lokbangården. Vid rundgång med dragfordon skall rörelsen fortgå så långt mot norr resp söder att erforderlig växelomläggning kan ske (ca 5 m förbi gällande dvärgsignal och spårspärrsignal). Lokpersonalen skall med skärpt uppmärksamhet aktge på signalers och växlars lägen samt förvissa sig om, att spår, som skall befaras, är fritt från hinder. Om lokpersonal anser hinder föreligga, skall tillstånd till fortsatt färd inhämtas från ställverket, ställbocksvakt eller växlingspersonalen. Vid passerandet av resgodsövergångarna skall skärpt uppmärksamhet iakttagas. Om flera åtskilda dragfordon står efter varandra, gäller signalerna

»kör» enligt säo § 8: fig 5 b och 6 b samt »kör varsamt» enligt säo § 8: fig 5 c endast för det främsta dragfordonet. Först då dvärgsignalen återgått till stopp och därefter ånyo visar föreskriven signal för rörelse, får ett efterföljande dragfordon framgå.

Instruktion för framförande av dragfordon på Hässleholms bangård

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

Dragfordonens framförande regleras genom dvärgsignaler enligt säo § 8: fig 5 a — c samt spårspärrsignaler enligt säo § 8: fig 6 a — 7 b, uppställda invid det spår, för vilket de gäller.

Om flera åtskilda dragfordon stå efter varandra, gäller signalerna »Kör» eller »Kör varsamt» enligt säo § 8: fig 5 b och 5 c eller säo § 8: fig 6 b och 7 b endast för det främsta dragfordonet. Först då signalerna återgått till stopp och därefter ånyo visar föreskriven signal för rörelse, får ett efterföljande dragfordon framgå.

Dragfordon får ej avgå från tågsätt eller uppställningsplats, förrän signal eller muntligt besked getts av tkl, växlings-, vagns- eller ställverkspersonal, varvid samtidigt uppställningsplats anges. Efter erhållen signal eller muntligt besked får dragfordonet framgå till tåg, uppställningsplats eller lokbangården, under förutsättning att i dess väg befintliga dvärg- och spårspärrsignaler visar »Kör» eller »Kör varsamt».

Från nya lokbangården eller lokstallet får dragfordon däremot avgå utan signal eller muntligt besked men skall dragfordonet framföras med särskild försiktighet till närmaste dvärgsignal på stallspåret. Då denna dvärgsignal visar »Kör varsamt» får dragfordonet framföras till tågsätt under förutsättning att i dess väg befintliga dvärg- och spårspärrsignaler visar »Kör» eller »Kör varsamt».

Erforderlig omläggning av växlar på nya lokbangården samt de växlar på stallspåret som leder till detta område utföres av lokpersonalen. Särskild försiktighet skall iakttagas beträffande växlaras lägen samt uppmärksamhet ägnas åt på intilliggande spår eventuellt förekommande växlingsrörelser. Infart på och utfart från nya lokbangården kan ske både i södra och norra änden. På stationens uppgift över lokuppställningar anges från vilket håll dragfordon skall införas på nya lokbangården.

Innan dvärgsignal ställes på »Kör» eller »Kör varsamt» för dragfordon till godsbangården, skall ställverkssvakten av växlingsledaren där ha fått uppgift om vilket spår som får användas för loggången.

Dragfordon, som framföres på något av spåren 1—7, får ej passera övergången över tunneltaket mittför stationshuset förrän signalen »klart» erhållits från den vakt, som postar vid övergången.

Instruktion för backning av tåg mellan godsbangården och personbangården i Hässleholm

Vid backning av tåg mellan godsbangården och personbangården samt omvänt skall signalgivaren vara placerad på främsta vagnen i rörelseriktningen. En man för repetering av signaler skall färdas på lämplig vagn ungefär mitt i tåget.

Dessutom skall tkl — eller av denne beordrad tjänsteman — vid övergången vid tåg, ställverkssvakten i ställverket och växlingsledaren på godsbangården under backningen iakttaga tåget och signalgivarna, för att vid behov kunna ge eller repetera eventuell stoppsignal.

Under den tid backningen pågår får högtalaranläggningen på tåg, i ställverket eller på godsbangården ej användas för annat meddelande än sådant, som eventuellt erfordras för att stoppa växlingsrörelsen eller för avvärijande av annan överhängande fara.

Rangersignaler på västra rangeringsryggen i Nässjö

Rangersignalerna på västra rangeringsryggen på godsbangården i Nässjö visar vitt, fast resp blinkande sken enligt följande:

Signalbild	Betydelse
Vitt, fast sken: 	»stopp»
	»tryck»
	»tryck fortare»
Vitt, blinkande sken: 	»gå västerut»

Rangersignaler på gamla rangeringsryggen i Nässjö

På gamla rangeringsryggen i Nässjö finns två rangersignaler vid spår 13 på personbangården, en på mast mittför växel 50 och en på mast vid växel 159 (mittför stationshuset).

Rangeringssignalerna visar vitt, fast resp. blinkande sken enligt följande:

Signalbild	Betydelse
Vitt, fast sken: 	»stopp»
	»tryck»
	»tryck fortare»
Vitt, blinkande sken: 	»gå söderut»

Rangersignal i Eksjö

Rangersignalen i Eksjö är placerad på en hög mast invid lokstallarna och visar vitt, fast resp blinkande sken enligt följande:

Signalbild	Betydelse
Vitt, blinkande sken: 1) 	Lokföraren skall förflytta fordonen i riktning mot Hult (från signalen).
Vitt, fast sken: 2) 	Lokföraren skall förflytta fordonen i riktning mot stationshuset (mot signalen).
3) 	»stopp»

Om växlingsrörelse enligt fall 1 resp. 2 skall ske »varsamt» visas först signalbild enligt fall 1 resp 2, varefter ljuspunkten i mitten släckes.

Undantag från säo. Särskilda föreskrifter för vissa bandelar eller driftplatser

- I. Undantag från Säo medgivna av styrelsen (Dnr Dbr 11375 sgr 650 den 6.6.61, Dbr 20599 sgr 1801 den 5.3.62, DaD 22707 sgr 1801 den 5.11.62 och DaD 20325 sgr 1803 den 21.3.63).

§ 8:2 och 3. Utfartssignaler och utfartsförsignaler.

Enligt § 8:2 och 3 skall utfartssignal och utfartsförsignal finnas på driftplats för tågs utfart därifrån på huvudtågväg, där banans sth är 120 km/tim eller mer. Uppsättning av utfartssignaler och utfartsförsignaler får anstå t. v.

Utfartssignaler och utfartsförsignaler för huvudtågväg saknas i följande utsträckning:

	Utfartssignal	Utfartsförsignal
Gripenberg	i båda riktn	i båda riktn

§ 41:1. Tågs storlek.

Tågen 11 och 12 får under tiden 26.5—28.9.1963 medföra högst 72 axlar på sträckan Nässjö—Alvesta—Nässjö vid sth 100 km/tim.

§ 65:2. Avgångssignal.

Vid Nässjö skall tkl ge avgång till genomfartståg mot Grimstorp och Solberga, cavsett om den automatiska linjeblockeringen är i bruk eller ej.

II. Undantag från Sáo samt särskilda föreskrifter meddelade av ti. § 8:13.

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

Signalinrättningen skall av tågbefälhavaren bringas i funktion kort före avgångstiden så snart tåget i vad på tågbefälhavaren beror är »klart för avgång».

§ 29:1 och 3.

Under ogynnsamma förhållanden såsom vid lövfällning, hastighetsnedsättning etc får »bdisp efter tåg» ej beviljas.

På linjen Mjölby—Hässleholm får tkl bevilja bdisp på samma stationssträcka endast på endera upp- eller nedspåret.

§ 29:19, 33:1 och 3.

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

I Älmhult får B-fordon icke framföras på tågspår utan medgivande från tkl.

I Alvesta och Hässleholm får ställverksvakt lämna medgivande till att småfordon ställas upp på eller i farlig närhet av tågspår.

§ 48:2.

Då samtliga stationer på bansträckan Nässjö—Oskarshamn på kvällen lämnas obevakade och på morgonen åter tar upp bevakningen, skall ej anmälan enligt Sáo § 48:2 göras.

Detsamma gäller sön- och helgdag under tid utan tågrörelse.

§ 50:2.

Nedanstående medgivande enligt Sáo § 50:2 gäller för stationerna Mjölby, Strålnäs, Boxholm, Sommen, Tranås, Gripenberg, Frinnaryd, Aneby, Solberga, Grimstorp, Bodafors, Sävsjö, Stockaryd, Lammhult, Lidnäs, Moheda, Alvesta, Vislanda, Eneryda, Diö, Älmhult, Killeberg, Osby, Hästveda och Ballingslöv.

Tåg får tagas in på ändrat tågspår — oavsett om detta föranleder ändrad signalbild eller ej — utan föregående ordergivning eller signalering från tåget.

Tidtabellens kolumner 2 och 3 för dessa stationer är inramade.

III. Föreskrifter för undanväxling av tåg från tågspår till sidospår på lastplats vid bansträckor med automatisk linjeblockering.

(Sty skr den 9.2.60, dnr Dbr 00153, sgr 553, 65)

1. När tåg skall växlas undan från tågspår till sidospår vid lastplats, skall tps ges order härom i tdt, på S11, i vko eller, när tåget befinner sig på lastplatsen, muntligt. Om order ej är intagen i tdt eller vko, skall tkl på stationssträckans ena gränstation ombesörja ordergivningen till tps och underrätta tkl på den andra gränstationen.
2. Sedan det tåg, som skall införas till lastplatsen, stannat framför yttersta växeln vid denna, skall tbfh ombesörja undanväxlingen. Om tåget för att komma in på sidospår vid lastplatsen måste korsa annat tågspår, skall växlingsledaren, innan han vidtar någon annan åtgärd, övertyga sig om att tåg ej är på väg på detta spår mot lastplatsen. För detta ändamål finns vid växeln kontrollampor, som anger, när växlingen kan börja. Växlingsledaren skall i övrigt handla enl instruktion, som är anslagen i skåp vid växeln.

3. När tåget växlat undan från tågspår och åtgärder enl säo § 35:9 vidtagits, skall tbfh anmäla detta till tkl på den av stationssträckans gränsstationer (A), varifrån tåget utsänts på sträckan. Anmälan skall lyda: »Tåg 00 har förts in på sidospår vid (lastplatsens namn)». Om tbfh erhållit K16-nyckel, skall han komplettera anmälan med: »Jag har K16- i handen». Anm. Vid Rörvik, Torpsbruk, Gåvetorp, Blådinge, Liatorp och Möckeln används under en övergångstid K11 i stället för K16.
4. När tåget åter skall föras ut på tågspår, skall tbfh begära medgivande härtill av tkl i A.
5. Tkl i A får efter samråd med tkl på stationssträckans andra gränsstation medge, att tåget föres ut från sidospår vid lastplatsen till tågspår, under förutsättning
 - a) att annat tåg ej finns på den blocksträcka, dit tåget skall införas, och ej heller på blocksträcka, som tåget måste korsa,
 - b) att annat tåg ej är på väg mot lastplatsen från någon av stationssträckans gränsstationer vare sig på det tågspår, dit tåget skall införas, eller på tågspår, som tåget måste korsa,
 - c) att avvikelser ej göres från tågens ordningsföljd enl tdt eller särskild order,
 - d) att bdisp eller fränkoppling av kontaktledningen ej äger rum på stationssträckan på det tågspår, som tåget skall införas på eller korsa.

Anm. I säkerhetsanläggningen ingår sådana beroenden, att växlarna vid lastplatsen i eller mot tågspår ej kan läggas om, när tåg befinner sig på blocksträcka vid lastplatsen (fallet a ovan) eller är på väg mot lastplatsen (fallet b ovan). Försök att lägga om växlarna resulterar i att blocksignalerna går till stopp framför tåg med en eventuell driftstörning som följd.
6. När tbfh erhållit medgivande enl. punkt 4, skall han ombesörja, att tåget växlas ut på det tågspår, på vilket tågrörelsen skall återupptagas. Innan växlingsledaren vidtar någon åtgärd för att lägga om växlar, skall han dock först genom att se på kontrollamporna övertyga sig om att tåg ej är på väg mot lastplatsen vare sig på det tågspår, dit tåget skall införas eller på det tågspår, som måste korsas. Tåget får ej utan erhållen order av tkl i A framföras från lastplatsen på högerspår. Tbfh skall tillämpa säo § 35:9.
7. Tåget får icke, vare sig vid växling eller annars, föras förbi blocksignal i stoppställning annat än efter tillämpning av föreskrifterna i säo § 71:3.
8. Tkl på stationssträckans gränsstationer får efter samråd med varandra ändra tågens ordningsföljd på stationssträckan. Vid tågföljdsändring enl säo § 78 skall tågföljden ändras av tkl i A även vid ändring från lastplatsen. Vid tågmötesändring enl säo § 77 till lastplatsen (vid enkelspårsdrift) skall S8 utfärdas av tkl på den station, från vilken det försenade tåget har utgått eller skall utgå. Tkl, som ändrar tågföljden, skall underrätta tl härom.
9. På gränsstationerna skall i tamboken, kol 10, antecknas att tåg skall införas till lastplatsen. När tåget skall avgå från lastplatsen, antecknas uppgifterna för tåget på ny rad i tamboken.
10. Om order enl S-blankett i undantagsfall måste ges till tps på tåg, som befinner sig på lastplatsen, får sådan order ges muntligt per telefon av tkl på en av stationssträckans gränsstationer till tbfh, som antecknar ordern, t ex i anteckningsbok, och delger den till lokps mot kvitto.

IV. Undantag från Sjö vid Gripenberg.
(Sty skr den 26.3.62, dnr Dbr 20584 sgr 1801)

Sjö § 24

K14- och K15-nycklarna får, när stationen är obevakad, förvaras i Tranås och får, när stationen skall vara bevakad, lämnas ut till den som skall tjänstgöra som tkl.

K16-nyckel, avsedd att användas vid växling, när stationen är obevakad, får förvaras i Tranås och Frinnaryd.

Sjö § 47:5, 48:4

Tbfh på lokalgodståg och tsm vid vut får växla på stationen och därvid lägga om växlar, trots att stationen är obevakad.

När K16-nyckel lämnas ut till tbfh resp tsm, skall föreskrifterna i sjö § 47:5 b) tillämpas. Efter avslutad växling skall tbfh resp tsm vidta åtgärder enl sjö § 35:9.

När vut förs ut från stationen, får detta ej ske förrän hela bdispsträckan är fri från tåg.

V. Paralleldrif Sjö—Lammhult.

(Da skr den 16.2.63, dnr Da 30418 sgr 1801)

S k paralleldrif får t v tillämpas för tåg 8031 Sjö—Lammhult. Paralleldriften innebär att tåg 8031 får framföras på uppspåret samtidigt som nedspåret är upplåtet för andra tåg. Förutsättningen är att varje tågspår har automatisk linjeblockering i bruk och huvudsignaler för båda tågriktningarna.

Order att tåg 8031 normalt skall gå på högerspår ges i tdt och anges även på grafiska tdt. Om tåget tillfälligtvis skall gå på vänsterspår, skall tl ge särskild order härom som på mottagande stationer skrivs ned på telegramblankett.

Föreskrifterna i sjö om enkelspårsdrif skall gälla med följande undantag.

§ 1:12 c

Enkelspårsdrif för 8031 får anordnas utan att nedspåret är avstängt för tågrörelse. Enkelspårsdrif kan anordnas samtidigt på båda tågspåren.

§ 34:1—3, 6

Vid underrättelser till personal på linjen skall överflyttning av tåg 8031 från högerspår till vänsterspår likställas med »återupptagen dubbelspårsdrif».

§ 49:5 (säck)

§ 49:9

I vko för bansträckan Sjö—Lammhult skall för tåg med udda nummer tagas med även uppgifter, som gäller vid gång på högerspår.

§ 59:5

I stället för föreskrifterna om ut-anmälan vid enkelspårsdrif gäller följande. För tåg 8031 lämnas ut-anmälan. Denna skall kompletteras med uppgift om det spår, på vilket tåget går.

§ 81:1

Order enl S7 om tågs 8031 gång på högerspår behöver ej utfärdas.

§ 81:6

Om tåg 8031 tillfälligtvis skall gå på vänsterspår, utfärdar tl följande order: »Tåg

8031 den skall gå Sävsjö—Lammhult på nedspåret». Vad i § 81:6 sagts om order att dubbelspårsdrift skall återupptagas gäller även denna order. Tps skall ej ges någon order.

§ 81:10

Tps på tåg 8031 ges ej order om enkelspårsdrift (S7).

Tåg 8031 bör ej flyttas över till vänsterspår utan att order härom kan ges i så god tid, att personal på linjen normalt kan underrättas om överflyttningen. Anmälan om arbete resp. C-fordonsfärd som kan beröras av tåg 8031 skall tidigast göras en timme före tågets tdt-enliga avgångstid från Sävsjö.