

Växlingsrörelser

A. Växlingsrörelser över vissa vägkorsningar (såo § 35: 2)

A. Vid växlingsrörelse, som berör vägkorsning utan vägskyddsanordning, § 35: 2 (första gruppen i Säk) skall växlingsledaren ombesörja, att 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. Är vägtrafiken stark, skall vakt finnas på båda sidor om järnvägen. (Flaggan/lyktan får ej sättas upp på bomstativ e. d.)

Skjutsning får endast ske under förutsättning att vägfärande från båda hållen i tid kan varskos.

Ovanstående bestämmelser skall tillämpas vid följande vägkorsningar.

Tureberg

Vägkorsning Almvägen.

Rotebro

Vägkorsningen Antunavägen/grusgropsspåret.

Uppsala C

Vägkorsning Kungsgatan, Dragarbrunnsgatan/Strandbodgatan, Kungsängsgatan, sidoväg till BP, Industrigatan, Islandsgatan, Östra Ågatan, tre korsningar hamnspåret, Sägargatan, Ångkvarnsgatan, Kungsängsesplanaden, Stallängsgatan, Sofielundsgatan/Säbygatan, Danmarksgatan (tre vägkorsningar), Bolandsgatan och väg till kaj.

Ekebybruk

Vägkorsning Uppsala—Ekebyvägen.

Sala

Vägkorsning Bangårdsgatan.

Enköping—Enköpings hamn

Vägkorsning Ågatan (två vägkorsningar), Västra Ringgatan, Kyrkogatan, Kungsgatan, Eriksgatan, Kryddgårdsgatan, Sveavägen, hamnområdet (en vägkorsning), Lillängsgatan (två vägkorsningar), Östra Ringgatan, Gjutaregatan (två vägkorsningar) och väg till Nordströms linbanor.

Anm. »Tåg kommer» skall ges vid Kungsgatan.

Tillberga—Hedensberg

Vägkorsning mellan bygdeväg och stickspår till omformarestationen.

Västerås C och Västerås västra

Samtliga vägkorsningar utan vägskyddsanordningar.

Anm. Vägkorsningarna Södra Esplanaden/industrispår till ASEA gjuterier och till Mimerverkstaden bevakas av ASEA:s växlingspersonal; »Tåg kommer» skall i Västerås västra ges vid Järnmalmsgatan, vägen till soptippen, Slakterigatans södra och norra förlängning, gatan vid Bränslebolagets kolgård samt gatan vid Kolimportens kolgård och dessutom vid följande korsningar med Saltängsvägen: spåren Västerås västra—Västerås djuphamn, västra förbindelsen, och Västerås västra—Hammarkvists verkstad.

Kolbäck—Sörstafors

Väggorsningen Bergsvägen, länshuvudvägen nr 252 samt två st väggorsningar inom Sörstafors lastplats.

Anm. För rörelse över vägen nr E 18 gälla för väggorsningen, vägbommarna fällas, och trafiken får växlingssättet passera vägkör. Samtliga i växlingssättet medförda fordon marna får öppnas.

lingsrörelsen skall stoppa fram-
t sedan bommarna spärrat väg-
en. Signal till rörelse skall ges.
lämna vägbanan innan vägbom-

Köping

Väggorsning mellan Järnväggsgatan och i rispår till KF:s lagerbyggnad.

Köpings hamn

Väggorsning Nya Hamnvägen, Övre Djuphamnsvägen, körvägen till Cementa, Malmönvägen och Kungsängsvägen.

Anm. För väggorsningarna Halmkajsvägen, väg till djuphamnens snedkaj, väg till kaj nr 1 i övre hamnen, Bellevuevägen och Nedre Djuphamnsvägen gäller: Sth får ej överstiga 10 km/tim. Främsta fordonet i rörelseriktningen skall vara bemannat.

Plats	Belägen	
	Vid km	På sträcka På station
Infart till Baltics fabr.område		Södertälje Uthamn
»		» »
Södra hamnplanerna vid AB		» »
Kolimports koksgård		» »
Södra hamnplanerna vid		
BMC ändkaj		» »
Norra hamnplanet, AB Kolimport		» »
Hansavägen		» »
Skepparvägen över Industrispåret		» »
Infart till Blomqvists Verkstad		» »
Infart till Siporex AB		» »
Uthamnsvägen, Metallförädlingen		» »
» KF:s Centrallager		» »
Verkstadsvägen		Södertälje Uthamn—W-Centrum
Väg 225		Sparreholm
Väg 647		Sköldinge
Fredsgatan, Träförädlingen		Katrineholm
Mejerigatan, MC		»
Väg 225, Värmbolspåret		Katrineholm—Baggetorp (Stettin—Värmbol)

Plats	Belägen	
	Vid km	På sträcka På station
Väg 558, Värmbolspåret		Katrineholm—Baggetorp (Stettin—Värmbol)
Restaurangvägen		Mariefred
Munkhagsgatan		»
Väg till statens järnvägars frilastplan		Åkers styckebruk
Väg till Styckebruket		» »
» » Valsberga 1		» »
» » Valsberga 2		» »
» 915		» »
Eskilstunavägen		Strängnäs
Norrstacksvägen		»
Ruddammsgatan	0+144	Eskilstuna S—Eskilstuna N
Djurgårdsvägen	0+587	» »
Klostergatan	1+042	» »
Kjulavägen	1+178	» »
Sundbyvägen	1+506	» »
Eleonoragatan	1+999	» »
Bryggargatan	2+121	» »
Munktellsgatan	2+352	» »
Storgatan	2+434	» »
Infart till Munktellsfabriksomr.	2+506	Eskilstuna S—Eskilstuna N
Storgatan	2+684	» »
Hedlundsgatan	82+211	Eskilstuna C—Nybybruk
Verkstadvägen	82+602	» »
Väg till OK oljeupplag	82+870	» »
Gredbyvägen 1		Eskilstuna C—Nybybruk
Stålbergsvägen		» »
Gredbyvägen 2		» »
Gredbyvägen 3		» »
Gredbyvägen 4		» »
Renhållningsvägen	84+322	» »
Stationsvägen (vid Hällbybrunn)	86+202	» »
Hällbygård	86+564	» »
Landsvägen	87+463	» »
Torshällavägen	90+212	» »
Väg 73, Nynäsvägen		Jordbro

B. I Avd. A lämnade föreskrifter för växlingsrörelse in på vägkorsning utan vägskyddsanordning skall tillämpas även vid följande vägkorsningar, tillhörande tredje gruppen i Sök § 35: 2:

Plats	Belägen	
	Vid km	På sträcka På station
Väg inom AB Nyby Bruks område	90+833	Nybybruk
» » » » » »	90+922	»
» » » » » »	91+054	»
» » » » » »	91+171	»
Väg till tegelbruket 1		Sköldinge—Kantorps gruvor
» » » 2		» » »
» » » , Lervägen		» » »

C. Följande förenklade föreskrifter gäller för växlingsrörelse vid nedanstående vägkorsningar, tillhörande första gruppen i säok, § 35: 2.

Växlingsrörelse över korsningen får icke framföras med större hastighet än 10 km/tim. Det främsta fordonet skall vara bemannat. Tillfredsställande sikt och i mörker belysning skall finnas vid korsningen.

Plats	Belägen	
	Vid km	På sträckan På station
Verkstadsvägen		Södertälje S—Södertälje Uthamn

Värtan och Frihamnen

Vid växling över väg(gatu)korsningar vid Värtan och Frihamnen med tillhörande spårområden gäller:

- Rörelserna får utföras med en hastighet av högst 5 km/tim.
- Signal med lokets ringklocka skall ges, innan växlingssättet passerar korsningen.
- Såväl när loket drager som skjuter vagnarna, skall en man ur växlingslaget åka på främsta fordonet i farriktningen för att strax före gatukorsningen skynda före växlingssättet fram till korsningen för att bevaka denna och därifrån varna vägtrafikanterna på båda sidor om spåret genom rörlig signal med utvecklad signalflagga resp rött sken. Flaggan (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ e d, och ej heller får den, som utsetts att bevaka korsningen, utföra bevakningen genom att ge signal under det att han färdas på något av de fordon, som är på väg mot korsningen. Skjutsning får ske endast under förutsättning att vägtrafikanterna från båda hållen i tid kan varnas.

Hammarbyhamnarna, Stadsgårdshamnarna och Årstadalshamnen

Vid växling över väg(gatu)korsningar inom Norra och Södra Hammarbyhamnen, Stadsgårdshamnarna och Årstadalshamnen med tillhörande spårområden gäller:

- Rörelserna får utföras med en hastighet av högst 5 km/tim.
- Signal med lokets ringklocka skall ges, innan växlingssättet passerar korsningen.
- Såväl när loket drager som skjuter vagnarna, skall en man ur växlingslaget

åka på främsta fordonet i farriktningen för att strax före gatukorsningen skynda före växlingssättet fram till korsningen för att bevaka denna och därifrån varna vägtrafikanterna på båda sidor om spåret genom rörlig signal med utvecklad signalflagga resp rött sken. Flaggan (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ e d, och ej heller får den, som utsetts att bevaka korsningen, utföra bevakningen genom att ge signal under det att han färdas på något av de fordon, som är på väg mot korsningen. Skjutsning får ej äga rum.

Stockholm N

Vid växling över gatukorsning vid kajvaktsexpeditionen på spår 10 gäller:

Rörelserna skall utföras med stor försiktighet och god signalkontakt mellan växlings- och lokpersonal skall säkerställas.

En man skall bevaka korsningen och därifrån med utvecklad signalflagga resp rött sken varna vägtrafikanterna på båda sidor om spåret.

Skjutsning får ej äga rum.

Stockholm C

Vid växling över Vintervägen och på saluhallsspåret samt över gatukorsningen från Klara Strand till fruktspåren gäller:

Rörelserna skall utföras med stor försiktighet och god signalkontakt mellan växlings- och lokpersonalen skall säkerställas.

En man skall gå kort före växlingssättet vid sidan av spåret för att med utvecklad signalflagga resp rött sken varna vägtrafikanterna på båda sidor om spåret.

Skjutsning får ej äga rum.

Stockholm S

Vid växling över och på Folkungagatan från grindarna mot KF bangård och på spåren 35—37 vid Konsum gäller:

Rörelserna skall utföras med stor försiktighet och god signalkontakt mellan växlings- och lokpersonal skall säkerställas.

En man skall gå kort före växlingssättet vid sidan av spåret för att med utvecklad signalflagga resp rött sken varna vägtrafikanterna på båda sidor om spåret.

Skjutsning får ej äga rum.

Liljeholmen

Vid växling över Årstaängsvägen till Söderberg & Haak, Odelberg & Olson och Stockholms Galvaniseringsfabrik gäller:

Rörelserna skall utföras med stor försiktighet och god signalkontakt mellan växlings- och lokpersonal skall säkerställas.

En man skall gå kort före växlingssättet vid sidan av spåret för att med utvecklad signalflagga resp rött sken varna vägtrafikanterna på båda sidor om spåret.

Skjutsning får ej äga rum.

B. Växlingsrörelser på nedsänkt spår (såo § 35:3)

I avd A lämnade föreskrifter för växlingsrörelser in på vägkorsning utan vägskyddsanordning skall tillämpas där fordon av andra slag än järnvägsfordon obehindrat kan framföras över järnvägsspåret alltså där kringliggande mark är belägen i jämnhöjd med spårets överkant (s k nedsänkt spår).

Värtan och Frihamnen

Vid växling på i markplan nedsänkt spår vid Värtan och Frihamnen med tillhörande spårområden (utom gatukorsningar) gäller:

Rörelserna skall utföras med stor försiktighet och god signalkontakt mellan växlings- och lokpersonalen skall säkerställas.

En man skall gå kort före växlingssättet vid sidan av spåret för att med utvecklad signalflagga resp rött sken varna personer som uppehåller sig i eller är på väg mot spåret, om växlingsledaren anser detta förfaringsätt erforderligt. Om däremot växlingsledaren anser att tillräcklig uppsikt finnes över såväl det spår, som skall befaras som över områdena däromkring från vilka fordon eller gående kan komma in på spåret, må signalgivaren i stället åka på det främsta fordonet i farriktningen och därifrån varna allmänheten. Hastigheten skall därvid avpassas efter omständigheterna enligt signalgivarens bedömande. Skjutsning må äga rum när enligt växlingsledarens bedömande så anses kunna ske utan fara.

Vid växling över gatukorsningar gäller särskilda föreskrifter (se sid 82).

Hammarby- och Stadsgårdshamnarna

Vid växling på i markplan nedsänkt spår i Hammarby- och Stadsgårdshamnarna med tillhörande spårområden (utom gatukorsningar) gäller:

Rörelserna skall utföras med stor försiktighet och god signalkontakt mellan växlings- och lokpersonal skall säkerställas.

Med hänsyn till att fria sikten är tillfredsställande i Hammarby- och Stadsgårdshamnarna behöver någon av växlingspersonalen icke gå framför växlingssättet. En man skall åka på främsta fordonet i farriktningen och därifrån med utvecklad signalflagga resp rött sken varna vägtrafikanterna på båda sidor om spåret.

Skjutsning får ej äga rum på dylikt spår.

Vid växling över gatukorsningar gäller särskilda föreskrifter (se sid 82).

Årstadalshamnen och Liljeholmens hamnplan

Vid växling på i markplan nedsänkt spår i Årstadalshamnen och på Liljeholmens hamnplan med tillhörande spårområden (utom gatukorsningar) gäller:

Rörelserna skall utföras med stor försiktighet och god signalkontakt mellan växlings- och lokpersonal skall säkerställas.

En man skall gå kort före växlingssättet vid sidan av spåret för att med utvecklad signalflagga resp rött sken varna vägtrafikanterna på båda sidor om spåret.

Skjutsning får ej äga rum på dylikt spår.

Vid växling över gatukorsningar gäller särskilda föreskrifter (se sid 82).

C. Växlingsrörelser på lastplats i lutning (säok § 35:9)

Vid uppställning och växling med fordon på lastplats med lutning inne på platsen eller strax utanför denna skall särskild försiktighet iakttagas. Avställda fordon skall om möjligt sammankopplas och vara betryggande förstängda, varvid bromsskor eller andra säkra hinder skall användas. Plankor, vedträn eller dyl får ej användas.

Är lutningen så stark att det föreligger risk att vagnarna kan komma i drift, skall fastbromsning eller förstängning företagas av dessa även under pågående växling.

Tbhf och tsm vid vut skall noggrant iakttaga ovanstående.

Följande lastplatser beröres:

Lastplats	Lutning på lp i ‰	Lutning på spår omedel- bart utanför lp i ‰	Anm
Norrviken	—	1,4	Spåren utanför norra delen av bangården lutar mot Rotebro
Odensala	—	5,6	Spåren söder om dpl lutar mot Märsta
Hökåsen	15,0	10,0	Spåret utanför lp lutar mot Tb
Kalmarsand	9,0	8,0	Spåret utanför lp lutar mot Bro
Fjärdhundra	—	11,0 4,0	10 m utanför yttersta växeln mot Ep 185 m utanför yttersta växeln mot Hy
Hedensberg	—	10,0	20 m utanför yttersta växeln mot Tb
Tärna	—	3,3	50 m utanför yttersta växeln mot Sl
Härkeberga	—	11,0	5 m utanför yttersta växeln mot Öbr
Biskopskulla	—	13,5	100 m utanför yttersta växeln mot Öbr
Balingsta	—	11,2 9,2	Vid yttersta växeln mot Nab Vid yttersta växeln mot Öbr
Skärfelten	—	10,0	27 m utanför yttersta växeln mot Nab
Hedlandet	1,5	10,0	Spåret utanför lp lutar mot Taxinge—Näsby
Jordbro	10,0	—	Spåret utanför lp lutar mot Handen
Tullinge	10 ‰ börjar 124 m utanför yttersta växeln mot Tu. Bangården är alltså horisontell.		
Uttran	2 ‰ börjar 28 m innanför yttersta växeln mot Tu och övergår i 5 ‰ 161 m utanför yttersta växeln mot Tu.		
Stolpstugan	10,9 ‰ börjar utanför uppspårets yttersta växel mot K fortsätter genom växeln till en punkt 152 m innanför samma växel mot Valla.		
Stettin	4,7 ‰ börjar 73 m innanför växeln i nedspåret fortsätter genom växeln till 353 m utanför samma växel mot Baggetorp.		
Baggetorp	6,7 ‰ börjar 153 m innanför yttersta växeln mot Katrineholm.		
Högsjö	10,2 ‰ börjar 169 m innanför yttersta växeln mot Vingåker.		
Hedlandet	10 ‰ börjar 203 m innanför yttersta växeln mot Läggesta.		
Byringe	19 ‰ börjar 24 m utanför yttersta växeln mot Stålboga. Bangården är alltså horisontell.		
Högsten	15 ‰ börjar 30 m utanför yttersta växeln mot Stålboga.		
Dunker	15 ‰ börjar 156 m utanför yttersta växeln mot Malmköping.		
Jordbro	10 ‰ mot Handen.		

D. Undantagsföreskrifter för växlingsrörelser

Krylbo

Dragfordon får framföras över Krylbo bangård utan att vara åtföljt av växlingspersonal under nedan angivna villkor. Dessa föreskrifter får tillämpas även om dragfordon medför ett överksamt lok eller en överksam motorvagn litt Y eller högst fyra vagnar.

Fordonen skall alltid dragas.

1. Föraren skall finnas i det främsta fordonets främre förarhytt eller, när såväl förare som biträde finns, i den bakre förarhytten på det främsta fordonet om detta ej består av flera kortkopplade delar.

2. Signal till igångsättning och gång över bangården enl nedan ges med dvärgsignal; »kör» eller »kör varsamt» enl såo fig 5 b eller c. Signal enl såo fig 5 d får endast passeras efter det att växlingssignal erhållits från signalgivare.

3. Före utgång från lokbangården skall föraren från telefon vid skiljeväxeln mellan ut- och ingående stallspåren till ställverksvakten (telefonnr 310) anmäla fordonet. Fordonet skall efter medgivande från ställverket föras fram till dvärgsignal 134 v för att där invänta signal till igångsättning enl punkt 2.

4. Rörelse inom nedanstående bangårdsområden får ske sålunda:

a) Gång från lokbangården till avgående tåg:

Efter signal till igångsättning från dvärgsignal 134 v skall fordonet framföras till sitt tåg på södra bangården eller för tåg norrut till spårsträckan omedelbart norr om endera av dvärgsignalerna 110 h, 113 h eller 115 h, från vilken ny signal till igångsättning för gång till tåget avvaktas.

b) Gång från ankommande tåg till avgående tåg eller till lokbangården:

Sedan dragfordonet avkopplats skall det, efter signal till igångsättning från för spåret gällande dvärgsignal, föras

från tåg norrifrån:

direkt till lokbangården eller

till spårsträckan omedelbart söder om endera av dvärgsignalerna 133 v, 134 v eller 135 v, från vilken ny signal till igångsättning för gång norrut enl punkt 4 a avvaktas,

från tåg söderifrån:

till spårsträckan omedelbart norr om endera av dvärgsignalerna 110 h, 113 h eller 115 h, från vilken ny signal till igångsättning för gång söderut till lokbangården eller till tåget över dvärgsignalerna 133 v, 134 v eller 135 v avvaktas.

Dragfordon som går till sitt tåg, skall stanna 1 m från tåget tills kopplare utför hopkopplingen.

5. Vid gång på spåren 1—4 skall fordonet framföras med största försiktighet över plattformsovergången framför stationshuset. Klartsignal skall avvaktas från ordningsman eller tkl. Saknas vakt, vid tidpunkt då resandetrafik icke äger rum, får fordonet föras över övergången sedan föraren förvissat sig om, att så kan ske utan fara.

Uppsala C

Ensam lok, ävensom motorvagn litt Y med eller utan vagnar, får framföras över bangården utan att vara åtföljt av växlingspersonal på nedan angivna villkor under förutsättning att föraren finns i det främsta fordonets främre förarhytt. Dessa föreskrifter får tillämpas, även om dragfordon medför ett overksam lok eller en overksam motorvagn litt Y eller högst två vagnar.

Fordonen skall alltid dragas.

Vid rörelser av ifrågavarande slag gäller signalen »kör» eller »kör varsamt» enl såo fig 5 b eller c från dvärgsignal som signal till rörelse, varvid loket skall framföras till nästa dvärgsignal i farriktningen resp till det eller de fordon, som eventuellt är uppställda på den av dvärgsignalen skyddade signalsträckan.

Om flera dragfordon står efter varandra på samma spår utan att vara sinsemellan sammankopplade, gäller »växling tillåten» från närmaste dvärgsignal endast för det främsta dragfordonet. Först då dvärgsignalen återgått till »stopp» och därefter ånyo visar »växling tillåten», får ett efterföljande dragfordon framgå.

Lokpersonalen åligger

att icke igångsätta fordonet vid avgång från tågsätt, förrän besked erhållits, att avkoppling skett,

att aktgiva på signaler, växlers lägen och att fordon på angränsande spår står hinderfritt i förhållande till det eller de spår, på vilka fordonet skall framgå.

att vid övergången mellan plattformarna samt till magasinsplanen iakttaga särskild försiktighet till skydd för gående,

att när dvärgsignal visar stopp, omedelbart aktgiva på dvärgsignal för gång i motsatt riktning, för den händelse avsikten med stoppsignalen är att rörelseriktningen skall ändras, samt

att därest hinder av något slag skulle anses föreligga, inhämta tillstånd för fortsatt färd från ställverket.

Vid växlingsrörelse från godsbangården till magasins- och kajspåren skall dock växlingspersonal alltid medfölja.

Upplands Väsby

Vid rundgång med lok sp 4/5 gäller följande. Rundgången med ensam lok får ske utan att växlingspersonal medföljer. Efter växlingssignal från signalgivare framföres loket på spår 4 förbi dvärgsignal 108 hb, som visar sken enl såo fig 5 d, genom den uppkörbara växeln nr 54. Vid växeln placerad stopplykta visar rött sken tills växel 54 återtagit normalläge. Loket framföres därefter över spår 5 genom växel 51 b och 51 a, båda uppkörbara. Då skenet i den vid växel 51 a placerade stopplyktan slocknat får loket framföras över växeln in på spår 4.

Hagalunds driftbangård

Ankommande tåg till Hagalund intages i Solna antingen över spår 3 eller spår 5.

Tåg, som ankommer på spår 3, får efter körsignal i dvärgsignal 17 v framföras till dvärgsignal 11 v. Efter körsignal i dvärgsignal 11 v eller signal enligt såo fig 5 d jämte växlingssignal får tåget införas till mellanbangården, där föraren skall stanna tåget hinderfritt för bredvidliggande spår.

Tåg, som ankommer på spår 5, får efter körsignal i dvärgsignalerna 21 v och 19 v framföras till ett vid spårgrupp D placerat slutmärke. Härifrån får rörelsen fortsätta till något av spåren 14—18 på mellanbangården sedan växlingssignal erhållits. Denna växlingssignal gäller för rörelse till vid norra änden av spåren uppsatta skyltar med texten »Stoppgräns», vilka icke får passeras, förrän fönyad växlingssignal erhållits. Lots skall medfölja vid fortsatt färd mot övre bangården.

Vid lokens återgång gäller:

att största försiktighet måste iakttagas vid passerandet av övergångarna på övre bangården till skydd för personal.

att föraren — även på tvåbemannat lok — skall befinna sig i främre förarhytten i farriktningen.

att då transportlok medföres, föraren skall uppehålla sig i den i farriktningen främsta förarhytten, varvid signalgivare skall uppehålla sig i samma förarhytt och på den sida föraren icke kan överblicka. Noggrann uppsikt skall hållas framåt i farriktningen från lokets båda sidor via de öppna fönstren.

Hastigheten för ensamma lok får på Hagalunds bangård icke överstiga 30 km/tim.

Tomteboda N—Solna

a) Rörelser med fordon mellan *Tomteboda N* och *Solna* får — under förutsättning att säkerhetsanläggningen vid Solna är i bruk, — äga rum under form av växlingsrörelse utan att växlingspersonal medföljer.

Växlingsrörelserna skola äga rum på för tågrörelse i resp riktning använt spår, vid enkelspårsdrift alltså på det spår, som därvid användes för tågrörelse.

»Kör» eller »kör varsamt» enl såo fig 5 b eller 5 c från dvärgsignal gäller härvid som signal till rörelse,

i riktning Tomteboda N—Solna från spåren 42—45 vid Tomteboda N (fr o m dvärgsignalerna 33 vd, 33 vc, 33 yb och 33 va) till Solna (t o m dvärgsignalerna 19 v, 9 v och 11 v) samt

i riktning Solna—Tomteboda N från spårgrupp B samt från spåren 3—5 vid Solna (fr o m dvärgsignalerna 23 hb, 23 hc och 23 hd) till spåren 42—45 vid Tomteboda N fram till dvärgsignalerna D 42, D 43, D 44 och D 45, vilka sistnämnda signaler ej får passeras utan växlingssignal från växlingspersonal vid Tomteboda N.

Stockholm C Pbg

Ensamma tåglok får framföras till och från tågsätt (inbegripet rundgång) på Stockholm C bangård utan att växlingspersonal är tillstädes, under förutsättning, att föraren finns i fordonets främre förarhytt eller när såväl förare som biträde finns i den bakre förarhytten och fordonet *ej* är kortkopplat.

Vid rörelse av ifrågavarande slag gäller således signalen »kör» eller »kör varsam» enl såo fig 5 b eller 5 c från dvärgsignal som signal till rörelse, varvid loket skall framföras till nästa dvärgsignal i farriktningen resp till det eller de fordon, som eventuellt är uppställda på den av dvärgsignalen skyddade signalsträckan.

Om flera icke sammankopplade lok står efter varandra på samma spår, gäller signalen »kör» eller »kör varsam» från närmaste dvärgsignal endast för det främsta loket. Först då dvärgsignalen återgått till stopp och därefter ånyo visar »kör» eller »kör varsam» enl såo fig 5b eller 5c, får ett efterföljande lok framgå.

Lokpersonalen åligger

att icke igångsätta loket vid avgång från tågsätt förrän besked erhållits, att avkoppling skett,

att aktgiva på signaler, växlars lägen och huruvida fordon på angränsande spår står hinderfritt i förhållande till det eller de spår, på vilka loket skall framgå,

att vid övergången till ilgods- och bangårdspostmagasinen iakttaga särskild försiktighet till skydd för gående, samt

att, därest hinder av något slag skulle anses föreligga, inhämta tillstånd från ställverket för fortsatt färd.

Förestående bestämmelser gäller även ensam motorvagn.

Vid vagnväxling skall rörelserna utföras på signal från växlingspersonal.

Växlingsrörelser över planövergångarna vid Stockholm C Pbg

Vid växlingsrörelser får planövergången i norra änden av spåren 14—18 ej passeras, förrän den för resp spår gällande dvärgsignalen visar »kör» eller »kör varsam» enl såo fig 5b eller 5c. Det bör särskilt observeras, att dvärgsignalen (103 v) för spår 14 är placerad ca 25 m norr om övergången, medan dvärgsignalerna för spåren 15—18 är placerade omedelbart norr om övergången. Genom att varningsljusen ej fungerar, förrän nämnda signaler övergår från »stopp» till annan signalbild, kan riskmoment uppstå för foror, som passerar planövergången, därest inte växlingsrörelserna stoppas före övergången.

Föreskriften i föregående stycke här ovan gäller även för planövergången i södra änden av spåren 10—18, där dvärgsignalerna för spåren 12, 13 och 18 är placerade omedelbart söder om övergången.

Inskränkningar i användningen av Ö-lok

På *saluhallsspåret*, spåret intill saluhallens kaj, får loket *ej* framföras under Kungsbron, enär strömavtagaren *ej* klarar brobalkarna. Erfordras växling på detta spår söder om Kungsbron, skall skyddsvagnar i tillräckligt antal medföras.

Nordiska Röraktiebolaget vid Tomtebodan

Innan växlingssätt avgår till Nord Rörbolagets spår omvrides och urtages kontrollnyckel K1 i manöverskåpet framför expeditiönsbyggnaden. Nyckel K1 insättes därefter i kontrolllåset på tågexpeditionen och omvrides, varefter linjalen drages åt höger. Härvid frigöres två nycklar K3. Nycklarna K3 omvrides och urtages, varvid nyckeln K1 fastlåses i kontrolllåset. Därefter öppnas tågväglåset Å, varvid dvärgsignalen Å visar »kör varsamt» enl såo fig 5 d. De båda nycklarna K3 medtages av växlingsledaren.

Växlarna vid Nord Rörbolaget (nr 159 och nr 161) upplåses med nycklarna K3. Härvid frigöres vid växel 159 en nyckel K2 och vid växel 161 en nyckel K6. Med nyckeln K2 upplåses spårspärr VI och med nyckeln K6 upplåses spårspärr VII.

Efter avslutad växling låses spårspärrarna VI och VII och nyckel K2 insättes i låset vid växel 159 och omvrides samt nyckel K6 insättes i låset vid växel 161 och omvrides. Båda växlarna låses i normalläge med nycklarna K3, som urtages och av växlingsledaren återföres till tågexpeditionen. Där insätts de i kontrolllåset och omvrides, linjalen föres åt vänster och nyckeln K1 omvrides och urtages. Därefter återinsättes nyckel K1 i manöverskåpet.

Endast en nyckel K1, en nyckel K2 och en nyckel K6 samt två nycklar K3 får finnas i bruk.

Värtan

Oljehamnen vid Loudden

För in- och utfart vid oljehamnen vid Loudden finns varningssignaler på ömse sidor om grindarna på ett avstånd av ca 200 m från dessa.

Gult fast sken innebär att grindarna är öppna. Gult blinkande sken innebär att grindarna är stängda eller i rörelse.

Innan växlingsrörelse passerar skall lokföraren kontrollera att gult fast sken visas från signalen och strax före passage genom grindarna ge en kort signal.

Malmkajen

För in- och utfart vid malmkajen i Värtahamnen finns två dvärgsignaler, vilkas signalbilder regleras automatiskt medelst kontaktanordningar på portal- kranarna nr 106 och 107.

Då någondera kranen icke står hinderfritt, visar dvärgsignalerna »stopp», i annat fall »kör varsamt» enl såo fig 5 d. Den senare signalbilden får icke betraktas som växlingssignal, utan måste signal från växlingspersonalen dessutom avvaktas.

Därest den helengelska växeln i kajspåret ligger till detta spår, visar dvärgsignalen vid kajen alltid »kör varsamt» enl såo fig 5 d.

Köping—Köpings hamnbangård

Växlingssätt skall vara tryckluftbromsat och ha bromstal 8 vid gång till och från Köpings hamnbangård.

Lok litt B, L och S 2 får *icke* framföras på förbindelsespåret från anslutningsväxeln i TGOJ huvudlinje till »Cementas» uppställningsspår.

Kolbäck—Sörstafors

Växlingssätt skall vara tryckluftbromsat och ha bromstal 8 vid gång till och från Sörstafors. På grund av små kurvradier på bandelen får fordon *icke* framföras med hårt dragna koppel. Lok litt B får *icke* framföras på denna sträcka.

Hallstahammar

Växlingssätt skall vara tryckluftbromsat och ha bromstal 23 vid gång till och från Hallstahammars bruk, bromstal 9 vid gång till och från Bultfabriken och Kanthal.

På spåret till smältverk 2 vid Kanthal får samtliga lokomotorer framföras men av lok; *endast* litt N, T 2, V 3 och V 4.

Västerås C

Samtliga spår mellan stationen å ena sidan samt gamla och östra hamnen, ävensom industrier, kraftverk, magasin m m inom hamnområdena och industriområdena vid Viksäng å andra sidan.

Västerås V

Samtliga spår mellan djuphamnsspåret å ena sidan samt hamnen och industriområdena å andra sidan.

Allmänna föreskrifter:

Någon i växlingslaget skall antingen gående framför växlingssättet eller åkande på det främst gående fordonet förvissa sig om att hinder ej möter för växlingssättets framförande eller utförande av växlingsrörelse.¹ Därvid skall noga iakttagas

att fordon av andra slag än järnvägsfordon *icke* är uppställda i eller för nära spåret,

att invid spåret befintliga upplag ligger på tillräckligt avstånd från detta.

att rörelsen invid hamnkajer, magasin o d ej lägger hinder i vägen för växlingens utförande.

Växlingssättets hastighet får ej vara större än att uppsikt över spåret säkert kan hållas och föraren skall vara beredd att så gott som omedelbart stanna för eventuella hinder (se även såo § 14: 1 e).

Dragfordon får framföras på följande villkor vid Västerås C mellan Hamngatan och växel 4, utan att växlingsledare leder rörelsen:

Medgivandet gäller endast spåren 1, 2, 3 och 20.

Föraren skall befinna sig i främre förarhytten.

¹ Enligt av Magistraten i Västerås utfärdade ordningsföreskrifter för trafiken inom äldre hamnens och djuphamnens områden skall envar genast åtlyda av hamn-, järnvägs- eller polispersonal meddelad tillsägelse att lämna spåren fria för tåg eller vagnar.

Växlingssignal för rörelse mellan Hamngatan och plattform skall visas av bomvakten resp den i ställverket tjänstgörande och för rörelsen mellan plattform och växel 4 av den i ställverket tjänstgörande resp tågvägsinspektören i öster. Omedelbart innan signalen ges, skall samråd ha ägt rum mellan den i ställverket tjänstgörande å ena sidan och bomvakten resp tågvägsinspektören i öster å andra sidan.

Signalgivaren skall komplettera växlingssignalen med muntligt besked till lokpersonalen om vilket spår som skall användas och var fordonet skall stanna.

Vid färd som berör plattformsövergången skall särskild försiktighet iakttas och föraren skall vara beredd att stanna fordonet framför plattformsövergången.

Västerås C—Västerås V (djuphamnsspåret)

All förflyttning av fordon mellan Västerås C och Västerås V (såväl lokstationen som hamnen och industriområdena) skall ske på *djuphamnsspåret* och i form av *växlingsrörelse*.

Om djuphamnsspåret av någon anledning inte kan trafikeras, skall bandisposition begäras för gång på tågspåret mellan Västerås C och Västerås V (lokstationen).

För trafikering av djuphamnsspåret gäller följande föreskrifter.

I. Växlingssätt bestående av lok, som medför mer än två vagnar

Växlingssättet skall tryckluftbromsas. Jämför Vxi art 25.

1. Riktning Västerås C—Västerås V.

a) Vägkorsning Hamngatan (km 111.240):

Om bommarna icke är fällda när växlingssätt nalkas skall signalen »tåg kommer» ges.

b) Innan växlingsätt utföres från Västerås C på djuphamnsspåret, skall växlingspersonalen inhämta medgivande därtill av vägvakten vid Hamngatan.

c) Vägvakten vid Hamngatan skall, innan dylikt medgivande lämnas, kontrollera, att fordon, som anmälts från Västerås V, kommit in till Västerås C samt per telefon hos tågklararen i Västerås V förvissa sig om att annat fordon inte befinner sig på sträckan.

d) Vägkorsning Hyttvägen (km 112.256):

Sth 20 km/tim ca 200 m före vägkorsningen (spårledning för vägsignalanläggningen, utmärkt med tavlor vid ändpunkterna). Vägkorsningssignal.

e) Vid ankomsten till Västerås V skall växlingspersonalen, innan växeln till lokstationen passeras, förvissa sig om att växeln ligger rätt.

2. Riktning Västerås V—Västerås C.

a) Växlingssätt från hamnen och industriområdena får vid Västerås V inte passera växeln till lokstationen, förrän tågklararen lämnat medgivande därtill. Om sådant medgivande inte erhålles, skall växlingssättet stanna hinderfritt i förhållande till förbindelsespåret till lokstationen.

b) Växlingssätt från lokstationen får vid Västerås V inte föras genom växlarna över tågspåret, förrän tågklararen lämnat medgivande därtill. Om sådant medgivande inte erhålles, skall växlingssättet stanna hinderfritt i förhållande till lokankomstspåret (spåret närmast tågspåret).

c) Tågklararen i Västerås V skall, innan medgivande lämnas för gång på djuphamnsspåret till Västerås C, kontrollera, att fordon, som anmälts från Västerås C, kommit in till Västerås V samt per telefon hos vägvakten vid Hamngatan förvissa sig om att annat fordon inte befinner sig på sträckan.

d) *Vägkorsning Hyttvägen (km 112.235)* är försedd med vägkorsningssignal.

II. *Ensamt lok, lok medförande högst två vagnar samt ett eller flera motorvagnsfordon litt Y*

Ovannämnda fordon behöver inte åtföljas av växlingspersonal under förutsättning, att föraren finns i fordonets främre förarhytt.

Sth är 30 km/tim. Jfr dock punkt 1 d) nedan.

1. Riktning Västerås C—Västerås V.

a) Vid Västerås C skall växlingspersonal medfölja fordon över Hamngatan. Innan fordon får fortsätta på djuphamnsspåret mot Västerås V, skall vägvakten vid Hamngatan ge signal till växlingsrörelse och därefter signalen »klart».

b) Vägvakten vid Hamngatan skall, innan fordon avsändes mot Västerås V, kontrollera, att fordon, som anmälts från Västerås V, kommit in till Västerås C samt per telefon hos tågklareraren i Västerås V förvissa sig om att annat fordon inte befinner sig på sträckan.

c) *Växel 61* (belägen strax öster om Fridnäsvägen) är oförreglad och oläst. Föraren skall kontrollera, att den intar rätt läge, och om så inte är fallet lägga om den.

d) *Vägborsning Hyttvägen (km 112.256): Sth 20 km/tim ca 200 m före vägborsningen* (spårledning för vägsignalanläggningen, utmärkt med tavlor vid ändpunkterna). Vägsignalanläggningen är försedd med vägborsningssignal.

e) *Västerås V (lokstationen):* Fordon skall stanna framför växeln, såvida inte signal till växlingsrörelse ges av tågklareraren.

2. Riktning Västerås V—Västerås C.

a) Fordon från lokstationen får vid Västerås V inte föras genom växlarerna över tågspåret, förrän tågklareraren gett signal till växlingsrörelse. Om sådan signal inte erhålles, skall fordon stanna hinderfritt i förhållande till lokankomstspåret (spåret närmast tågspåret). Får fordonet fortsätta till Västerås C skall dessutom visas signalen »klart».

b) Fordon från hamnen och industriområdena skall stanna hinderfritt i förhållande till växeln till lokstationen, såvida inte signal till växlingsrörelse ges av tågklareraren.

c) Tågklareraren i Västerås V skall, innan fordon avsändes mot Västerås C, kontrollera, att fordon, som anmälts från Västerås C, kommit in till Västerås V samt per telefon hos vägvakten vid Hamngatan förvissa sig om att annat fordon inte befinner sig på sträckan.

d) *Vägborsning Hyttvägen (km 112.256)* är försedd med vägborsningssignal.

e) *Växel 61* (belägen strax öster om Fridnäsvägen) är oförreglad och oläst. Föraren skall kontrollera, att den intar rätt läge, och om så inte är fallet lägga om den.

f) *Västerås C.* Fordon skall stanna hinderfritt i förhållande till växelgruppen före passerandet av Hamngatan.

III. *Vissa särbestämmelser för loks framförande på sidospår*

Västerås C

Spåren till gamla och östra hamnen, ASEA och Metallverkens spår:

endast lok litt N, T 2, V 3 och V 4 får framföras.

Spåren till industrier eller magasin vid Viksängsområdet samt spåren till frilastområdet:

lok litt B får *icke* framföras.

Spåret till Arosbygdens magasin vid hamnen:

endast lok litt N, T 2, V 3 och V 4 får framföras.

Västerås V

Spåren till rbg vid djuphamnen samt spåret till Hakonbolaget:

endast lok litt N, S 1, T 2, V 3 och V 4 får ingå. Övriga lok får ingå genom växlarna 29, 232, 234 och 238 på de tre spår av rbg som ligger längst till vänster i farriktningen mot hamnen för att avställa eller avhämta vagnar på dessa spår. Loken får ej passera rbg nedre växelsystem.

Spåret till ASEA Örjansverkstäder:

endast lok litt T 2, V 3 och V 4 får ingå, *sth* 10 km/tim.

Tillberga

1. Dragfordon får framföras över bangården utan att växlingsledare leder rörelserna under nedan angivna villkor. Dessa föreskrifter får tillämpas även om overksamt lok eller högst två vagnar drages eller om motorvagn litt Y drager släpvagn eller overksam motorvagn litt Y. Förutsättningen är att förare finns i det främsta fordonets främre förarhytt.

Motorvagn litt Y får skjuta släpvagn eller overksam motorvagn litt Y om medföljande växlingskunnig personal inom hörhåll för föraren håller utkik i rörelseriktningen på båda sidor.

2. Före utgången från kolgårdsområdet skall växlingssignal därtill ges av ställverksvakten i ställverk II. Tills dylik signal erhållits, skall lok stanna vid spårspärr VI.

3. Efter erhållen signal till växlingsrörelse får lok framföras till eller från sitt tåg resp till motsatta bangårdsändan, *dock ej* med någon del förbi den punkt, vilken gäller som infartstågvägens slutpunkt för på samma spår och i samma riktning inkommande tåg, förrän ny växlingssignal erhållits från signalgivare i den bangårdsändan. Enbart signalen »kör» från spårspärrsignal gäller icke som signal för vidare färd. Lok får längst framgå till stationsgränsen.

4. Erhålles under gång över bangården stoppsignal, förfaller ovannämnt tillstånd och loket får icke föras vidare, förrän ny signal erhållits.

5. Vid färd på spår 2—5 skall lok framföras med största *försiktighet* över övergången framför stationshuset. Före färd över spårövergången skall klarsignal avvaktas från därstädes tjänstgörande vakt (bomvakt eller tkl). Saknas dylik vakt (vid tidpunkt då resandetrafik icke äger rum) får loket ändå föras över övergången, men först sedan föraren förvissat sig om, att så utan uppkommande fara kan ske. Om erforderligt skall loket stoppas.

6. Sedan föraren på ank tåglok erhållit besked om att loket avkopplats, skall han utan att särskild växlingssignal erhållits, framföra loket till den plats som gäller som infartstågvägens slutpunkt för det tåg med vilket han ankommit. Från denna plats avvaktas växlingssignal för fortsatt färd. Lokrörelserna ledes av ställverksvakterna. Innan lok tillåtes framgå mellan bangårdsändarna skall ställverksvakterna därom per telefon ha överenskommit sinsemellan för varje gång. Är under rörelsen något särskilt att iakttaga, som ej nämnts i dessa bestämmelser, skall föraren därom underrättas. Sjö § 35: 6 skall iakttagas.

Enköping

a) Dragfordon får framföras över bangården (t ex tågloks framförande till och från tågsätt, inbegripet rundgång) utan att växlingsledare leder rörelserna under nedan angivna villkor. Dessa föreskrifter får tillämpas även om overksamt lok eller högst två vagnar drages eller om motorvagn litt Y drager släpvagn eller overksam motorvagn litt Y. Förutsättningen är att förare finns i det främsta fordonets främre förarhytt.

Motorvagn litt Y får skjuta släpvagn eller överksam motorvagn litt Y, om medföljande växlingskunnig personal inom hörhåll för föraren håller utkik i rörelseriktningen.

Vid rörelser av ifrågavarande slag gäller signalen »kör» eller »kör varsamt» — enl såo fig 5 b eller c — från dvärgsignal som signal till rörelse, varvid loket skall framföras till nästa dvärgsignal i farriktningen eller till det eller de fordon, som eventuellt är uppställda på den av dvärgsignalen skyddade signalsträckan.

Om flera lok eller lokomotorer eller motorvagnar litt Y står efter varandra på samma spår utan att vara sinsemellan sammankopplade, gäller »kör» eller »kör varsamt» från närmaste dvärgsignal endast för det främsta loket, lokomotorn eller motorvagnen. Först då dvärgsignalen återgått till stopp och därefter ånyo visar »kör» eller »kör varsamt», får ett efterföljande lok eller en efterföljande lokomotor eller motorvagn framgå.

Föraren på här ifrågavarande fordon åligger

att före utgång från stallområdet från telefon vid brygga 2 till ställverket anmäla fordonet, varvid färdväg bestämmes. Fordonet får föras vidare först då signal »kör» eller »kör varsamt» erhållits från dvärgsignal 29 v,

att icke igångsätta fordonet vid avgång från tågsätt, förrän besked erhållits, att avkoppling skett,

att aktgiva på signaler, växlars lägen och att fordon på angränsande spår står hinderfritt i förhållande till det eller de spår, på vilka fordonet skall framgå,

att vid övergången mellan plattformarna iakttaga särskild försiktighet till skydd för gående,

att när dvärgsignal visar stopp, omedelbart aktgiva på dvärgsignal för gång i motsatt riktning, för den händelse avsikten med stoppsignalen är att rörelseriktningen skall ändras, samt

att därest hinder av något slag skulle anses föreligga, inhämta tillstånd för fortsatt färd från ställverket.

Vid växlingsrörelse från och till magasins- och kajspåren skall dock växlingspersonal alltid medfölja.

b) Vissa särbestämmelser för loks framförande:
Stickspåret till Nordströms linbanors verkstad:

endast lok litt N och S 10 får ingå.

Enköping—Enköpings hamn

a) *Allmänna föreskrifter:*

Växlingssätt skall tryckluftbromsas. Jämför Vxi art 25. Föreskrifterna i såo § 29: 1—13 gäller i tillämpliga delar.

Till förhindrande av att vagnar kommer i drift mot hamnen är ca 90 m nedanför växeln till Nordströms linbanor en skyddsväxel inlagd jämte ett kort skyddsspår. Växeln är försedd med spårspärrskärm, som visar vederbörliga signalbilder endast mot Enköpings station.

Vid gång i riktning Enköpings hamn—Enköpings station uppköres växeln. Backning får därför icke ske förrän samtliga fordon passerat växeln.

b) *Väggorsning Bergsgatan, Tullgatan, Galgveten och Vesterlundsgatan:*

Om bommarna icke är fällda skall signalen »tåg kommer» ges.

c) *För växlingsrörelse över Linbanegatan (km 0,514) gäller:*

1. Riktning Enköping—Enköpings hamn

Signalering skall ske enl föreskrifterna i avd A sid 235.

2. Riktning Enköpings hamn—Enköping

Växlingssätt får framföras över korsningen, efter signal med lokvissla, med en hastighet av högst 5 km/tim.

Om loket icke går först skall den främsta vagnen vara bemannad.

Enköpings hamn

Allmänna föreskrifter:

Någon i växlingslaget skall antingen gående framför växlingssättet eller åkande på det främst gående fordonet förvisa sig om att hinder ej möter för växlingssättets framförande eller utförande av växlingsrörelser. Därvid skall noga iakttagas

att fordon av andra slag än järnvägsfordon icke är uppställda i eller för nära spåret,

att invid spåret befintliga upplag ligger på tillräckligt avstånd från detta,

att rörelsen invid hamnkajer, magasin o d ej lägger hinder i vägen för växlingens utförande.

Växlingssättets hastighet får ej vara större än att uppsikt över spåret säkert kan hållas och föraren skall vara beredd att så gott som omedelbart stanna för eventuella hinder (se även såo § 14: 1 e).

Kungsängen, Bro och Bålsta

Ensamma dragfordon med eller utan släpvagn får vid rundgång framföras över bangårdarna i Kungsängen, Bro och Bålsta utan att växlingsledare leder rörelserna.

Härvid skall bl. a. iakttagas

att tkl i varje särskilt fall lämnar medgivande att rundgång får verkställas,

att erforderlig växlingssignal gives av den tjänsteman, som verkställer av- eller tillkoppling av dragfordonet,

att föraren vid erforderlig växelomläggning ger signalen »lägg om växeln» och får, sedan växeln omlagts, utan särskild växlingssignal, föra dragfordonet åt motsatt håll, samt

att föraren iakttaga särskild försiktighet till skydd för gående vid passerandet av övergången mellan plattformarna (bevakning åligger tkl).

Anm. Vid rundgång i Kungsängen från spår 1 eller 2 i riktning mot Bro gäller — sedan föraren erhållit besked att avkoppling skett — signalen »kör» eller »kör varsamt» enl såo fig 5 b eller c från dvärgsignal som signal till rörelse. Signalen »lägg om växeln» behöver ej ges.

Sundbyberg

Ensamma tåglok får framföras över bangården från tågsätt till uppställningsspår eller omvänt utan att växlingspersonal behöver vara tillstädes under förutsättning, att föraren finns i fordonets främre förarhytt.

Detta gäller även ensamma lok enl utfärdad tidtabell vid gång från ankomstspår till uppställningsspår resp från uppställningsspår till avgångsspår.

Vid rörelse av ifrågavarande slag gäller signalen »kör» eller »kör varsamt» enl såo fig 5 b eller c från dvärgsignal som signal till rörelse, varvid loket skall framföras till nästa dvärgsignal i farriktningen resp till det eller de fordon, som eventuellt är uppställda på den av dvärgsignalen skyddade signalsträckan.

Om flera icke sammankopplade lok står efter varandra på samma spår, gäller signalen »kör» eller »kör varsamt» från närmaste dvärgsignal endast för det främsta loket. Först då dvärgsignalen återgått till stopp och därefter ånyo visar »kör» eller »kör varsamt» får ett efterföljande lok framgå.

Lokpersonalen åligger

att icke igångsätta loket vid avgång från tågsätt förrän besked erhållits att avkoppling skett,

att aktgiva på signaler, växlers lägen och att fordon på angränsande spår står hinderfritt i förhållande till det eller de spår, på vilka loket skall framgå,

att vid gång förbi personplattformarna iakttaga särskild försiktighet till skydd för gående, samt

att därest hinder av något slag skulle anses föreligga, inhämta tillstånd för fortsatt färd från ställverket.

Vid vagnväxling skall rörelserna utföras på signal från växlingspersonal.

På dubbelspåret *Sundbyberg—Spånga* får rörelser med fordon mellan Sundbybergs station och växel 2 b äga rum på uppspåret under form av växlingsrörelse, när dubbelspårsdrift äger rum och säkerhetsanläggningen vid Sundbyberg är i bruk. Tågrörelse får samtidigt äga rum på nedspåret.

Växlingsrörelserna skall ske enligt uppgjord plan eller på order av tkl vid Sundbyberg. »Kör» eller »kör varsamt» från dvärgsignal får innebära medgivande till växlingsledaren att utföra en enligt ovan bestämd växlingsrörelse.

Föraren på lok, som utför extra växling, skall iaktta skärpt uppmärksamhet, och hastigheten får ej överstiga 30 km/tim.

När säkerhetsanläggningen ej är i bruk eller när enkelspårsdrift äger rum på uppspåret *Sundbyberg—Spånga*, skall rörelserna i fråga ske under form av bandisposition.

Stockholm S

Backning av tåg från utdragsspåret till godsbangården

Tåg med udda nummer skall när signalbild enl såo fig 5 b visas från dvärgsignalerna nr 275 och nr 247 utföras på utdragsspåret, som får utnyttjas i hela sin längd.

Backning mot godsbangården får igångsättas, när backsignal nr 236 och dess två repetersignaler visar en blinkande gul bokstav B. I signalerna kan även tändas ett fast rött sken. Backningen fortsätter tills första fordonet i rörelseriktningen uppnått slutmärket, placerat i norra ändan av spår 4 vid bron över Timmermangatan. Fortsatt rörelse in på godsbangården får endast äga rum efter signal från växlingsledare.

Då det för lokpersonal på tåg med ett stort antal vagnar kan vara svårt att iakttaga, när tåget enl ovan skall stanna, finns för orientering utmed utdragsspåret och på samma sida som backsignalerna två U-märken med talen 60 resp 80, där loket skall stanna, för att tåg med dessa axelantal med säkerhet icke skall gå förbi slutmärket.

Särskild personal behöver ej medfölja för utkik under backningen fram till slutmärket.

Backning av tåg från godsbangården till utdragsspåret

Till tåg med jämna nummer som från spår 2 på *godsbangården* skall backa mot utdragsspåret ges signal till backning från en dubbelsidig backsignal visande en blinkande gul bokstav B. I signalen kan även tändas ett fast rött sken. Backsignalen är placerad i en bryggstolpe mittför bron vid Björngårdsgatan.

När dragfordonet passerat växel nr 276 a och den invid denna befintliga dvärgsignalen nr 274 skall tåget stanna.

Särskild personal behöver ej medfölja för utkik under backningen.

För igångsättning i motsatt riktning gäller att tåg med *mer än 26 axlar* icke får föras förbi dvärgsignal nr 274, förrän denna visar signalbild (enl såo fig 5 f) med grönt *fast* sken. Då dvärgsignal 274 visar signalbild (enl såo fig 5f) med grönt *blinkande* sken, visar dvärgsignal 288 stopp, varvid spårspärr nr 292 a kan vara pålagd.

Eftersom utkik ej hålls av särskild personal vid backning av tåg på utdragsspåret och spår 4, får snöskottning och annat arbete i eller i farlig närhet av spåren ej göras utan att tillfredsställande bevakning ordnas.

Backning av *ens lok* får ske utan att signal till rörelse ges med Backsignalen. Detta gäller både till och från bangården.

Tunneln vid Fåfången under luftskyddstillstånd

Vid luftskyddstillstånd skall tunneln användas även som skyddsrum (bomb-skydd), varför vid varje tunnelmykning anordnats splitterskydd — timmerjalusi — upphängd i svängbar arm.

Jalusierna är försedda med kontrollås samt signal, som visar stopp mot växlings-sättet, då jalusien spärrar spåret.

Vid flyglarm skall all växling genom tunneln upphöra.

Om lok eller växlingssätt befinner sig i tunneln vid flyglarm, skall loket eller växlingssättet med största försiktighet utväxlas ur tunneln.

Manövreringen av timmerjalusierna verkställes av växlingspersonalen, då denna uppehåller sig vid tunneln, eljest av den vid flyglarm fungerande ordningsmannen i tunneln.

Nyckeln till kontrollås förvaras i skåp med glas; ett skåp placerat i vardera tunnelmykningen. Nyckeln åtkommes genom att krossa glaset och handhaves enligt vid kontrollåsen uppsatta anvisningar.

Efter event flyglarm skall växlingspersonalen, innan växling genom tunneln företages, förvissa sig om att timmerjalusierna är återförda i normalläge och att nycklarna till kontrollåsen är förvarade på vederbörliga platser.

Lokpersonalen skall sköta eldningen så att minsta möjliga rökutveckling uppstår vid gång genom tunneln.

Älvsjö

Ensamta tåglok får framföras till och från tågsätt (inbegr rundgång) på Älvsjö bangård utan att växlingspersonal är tillstädes, under förutsättning, att föraren finns i fordonets främre förarhytt eller när såväl förare som biträde finns i den bakre förarhytten och fordonet *ej* är kortkopplat.

Vid rörelse av ifrågavarande slag gäller således signalen »kör» eller »kör varsamt» enl såo fig 5b eller 5c från dvärgsignalen, varvid loket skall framföras till nästa dvärgsignal i farriktningen resp till det eller de fordon, som eventuellt är uppställda på den av dvärgsignalen skyddade signalsträckan.

Om flera icke sammankopplade lok står efter varandra på samma spår, gäller signalen »kör» eller »kör varsamt» från närmaste dvärgsignal endast för det främsta loket. Först då dvärgsignalen återgått till stopp och därefter ånyo visar »kör» eller »kör varsamt» enl såo fig 5b eller 5c, får ett efterföljande lok framgå.

Lokpersonalen åligger

att icke igångsätta loket vid gång från tågsätt, förrän besked erhållits, att avkoppling skett,

att aktgiva på signaler, växlers lägen och huruvida fordon på angränsande spår står hinderfritt i förhållande till det eller de spår, på vilka loket skall framgå, samt

att, därest hinder av något slag skulle anses föreligga, inhämta tillstånd från ställverket för fortsatt färd.

Vid vagnväxling skall rörelserna utföras på signal från växlingspersonal.

Kabelverket vid Älvsjö

Ifrågavarande spår, som förbinder Telefonaktiebolaget L. M. Ericssons Kabelverk med Älvsjö bangård och äges av L. M., benämnes här nedan »Kabelverkets spår».

På Kabelverkets spår får icke framföras dragfordon eller vagnar med större axeltryck än 20 ton.

Kabelverkets spår får icke trafikeras med större hastighet än 20 km/tim. Inom Kabelverkets område får hastigheten ej överstiga 10 km/tim.

Vid varje växlingsrörelse på Kabelverkets spår skall jämte växlingsledaren minst en man av växlingspersonalen medfölja.

Vid växlingsrörelse på Kabelverkets spår skall vagnarna vara anslutna till tryckluftledningen och bromsprov utföras före avgången från resp platser. Bromsvikt: bromstal 14.

Då loket (lokomotorn) skjuter vagnarna, skall en man av växlingspersonalen ha sin plats på någon av de främsta vagnarna i farriktningen för att hålla utkik och ge nödiga signaler till medföljande personal.

Vid växlingsrörelse, som berör vägkorsningarna Armborstvägen och Sjätte Novembervägen skall växlingsledaren ombesörja, att någon i växlingslaget eller särskild vakt bevakar korsningen, innan denna passeras, och därifrån varna vägtrafikanterna på båda sidor om spåret genom rörlig signal med utvecklad signalflagga resp rött sken. Flaggan (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ eller dylikt, och ej heller får den, som utsetts att bevaka korsningen, utföra bevakningen genom att ge signal under det han färdas på något av de fordon, som är på väg mot korsningen.

Katrineholm

Ens lok får framföras dels mellan bangården och lokstallet, dels på spåren I—VI utan att växlingspersonal behöver vara tillstädes.

Härvid skall iakttagas:

Vid gång från lokstallet. Loket framgår utan särskild signal till dvärgsignal 139 va, varifrån föraren per telefon anmäler till tåg^x att loket är färdigt att gå i tjänst. Loket får sedan föras vidare efter besked från tåg^x genom telefon eller högtalare eller efter vederbörlig signal till växlingsrörelse, varvid dvärgsignal 139 va skall visa »kör» eller »kör varsamt». Vid gång från lokstallet är växel 59 uppkörbar.

Vid gång till lokstallet. Vederbörlig signal till växlingsrörelse och om så erfordras muntligt besked, att vägen till lokstallet är klar, innebär att loket får framföras till lokstallet, om till spårsträckan hörande dvärgsignaler visa »kör» eller »kör varsamt» och stoppsignal ej visas från stopplyktan vid växel 59.

Vid gång på sp I—VI (ang. rundgång av lok på sp III o IV se nedan). Tillstånd till växlingsrörelsens påbörjande lämnas genom signal till växlingsrörelse. Gångbanan över bangården mitt för stationshuset får ej passeras på spåren 1 och 2, utan att tillstånd därtill genom vederbörlig signal till växlingsrörelse erhållits av signalgivare, placerad vid gångbanan för vederbörande spår. Särskild försiktighet skall iakttagas vid passerandet av densamma. Beträffande gång till lokstallet gäller dock vad ovan föreskrivits, såvida lokps. erhållit muntligt besked, att vägen till lokstallet är klar.

Rundgång av lok från tåg, som stannat på sp III a. Signalbild enl fig 5b el. 5c från dvärgsignal 125h gäller som signal till rörelse, varvid loket framföres så långt, att dvärgsignal 125v resp. 126v (vända i motsatt riktning) passeras, varefter signalbild enl fig 5b el. 5c från dvärgsignalerna 125v resp. 126v, 118v, 117h resp. 118h gäller som signal till rörelse för lokets fortsatta gång via sp IV till på spår IIIa stående vagnar.

Lokpersonalen åligger

att avvakta besked om att avkoppling skett, innan loket igångsättes för gång från tågsätt,

att aktgiva på signaler, växlars lägen, och om fordon på angränsande spår står hinderfritt i förhållande till spår, på vilka loket skall framgå,

att iakttaga särskild försiktighet och sth 5 km/tim vid passerandet av gångbanan mitt för stationshuset,

att därest hinder av något slag anses föreligga inhämta tillstånd från ställverket eller tkl för fortsatt färd.

I samtliga fall gäller, att föraren finns i fordonets främre förarhytt. Jmf Vxi art 27.

Hallsberg

Översikt över bangårdsförhållanden m m

Inom stationen finns två bangårdar, nämligen i öster Hallsbergs personbangård (Pbg) och i väster Hallsbergs rangerbangård (Rbg). Vilken av dessa bangårdar tågen normalt skall ankomma till eller avgå från framgår av tdtboken del B.

Rbg indelas, från väster räknat, i infartsgruppen (I-gruppen, slutpunkt för tågrörelse i fråga om godståg från Åsbro och Östansjö), de bredvid I-gruppen liggande avgångsspåren (A-spåren), riktningsgruppen (R-gruppen), stationsgruppen (S-gruppen, för rangering av lgt) och utfartsgruppen (U-gruppen, där avgående godståg sammansättes och broms provas).

Pbg och U-gruppen förbindes med I-gruppen och A-spåren genom ett spår, som benämnes södra passagespåret (s k uppdragsspåret).

I fråga om godståg mot och från Pålshoda börjar och slutar tågrörelsen vid Pbg. Mellan Pbg och U-gruppen (I-gruppen) framföres tågsätten som växlingsrörelser.

I tidtabellerna angiven tid vid Hallsberg avser tidpunkt vid plats inom Hallsberg, där *tågrörelse* börjar eller slutar.

Dragfordon får framföras över Hallsbergs bangårdar utan att vara åtföljt av växlingspersonal under nedan angivna villkor. Dessa föreskrifter får tillämpas även om dragfordon efterföljes av vagnar eller andra fordon, samt om ett överk-samt lok eller högst två st två- eller treaxliga vagnar eller en boggi evagn skjutes. På lokpassagespåret får vagnar skjutas endast om dragfordonet är tvåbemannat.

Växlingsrörelser, även ensamt dragfordon, får framföras med högst 30 km/tim på såväl Rbg som Pbg, där lägre hastighet inte är fastställd för viss spårsträcka.

1. Föraren skall finnas i det främsta dragfordonets främre förarhytt eller när såväl förare som biträde finns, i den bakre förarhytten på det främsta verk-samma dragfordonet, om detta *ej* består av flera kortkopplade delar.
2. När växlingssätt medför vagnar om högst 90 tons vikt erfordras endast lokets bromsvikt. Om växlingssättet består av vagnar med en sammanlagd vikt av över 90 ton, erfordras en bromsvikt motsvarande bromstal 12 samt att bromsen skall kunna manövreras från loket. Större vikt än 90 ton får icke medföras efter det sista bromsade fordonet.
3. Signal till igångsättning och gång över bangårdarna enligt nedan ges med dvärgsignal: »kör» enl såo fig 5 b  eller »kör varsamt», fig 5 c . Signal enl fig 5 d  får endast passeras efter det att signal till växlingsrörelse erhållits från signalgivare.

På I-gruppen ges annan signal än stoppsignal alltid på norra sidan av vagn-sättet. Stoppsignal kan ges på båda sidor av vagnsättet.

4. Rörelse får ske i följande spårbeskrivning upptagna bangårdsområden och på spår under i kolumnen »signalgivning» angivna förutsättningar.

Bangårds- område Spår	Signalmedel		Signalgivning m m
	beteckning	placering	
1	2	3	4
Personban- gården Spår 1—6	Dvärgsignal 6 v/h, 9 v/h, 11v, 11h, 13v/h, 15v/h 48v, 49v/h, 52v/h, 54v, 55v/h, 51v/h	västra änden östra änden	Signal till växlingsrörelse från signalgivare skall erhållas med följande undantag: när dvärgsignal vid infartstågvägens slut- punkt visar »kör» enl såo fig 5b,  , skall rörel- sen fortsätta som växlingsrörelse in på södra passagespåret.
Södra passage- spåret (Uppdrags- spåret) spår för godståg från Pbg till infarts- gruppen (I-gpn)	Dvärg G 1	omedelbart väster om lokstallet	Automatiska signalanläggningar är i bruk. Signalbild enl såo fig 5e i dvärgsignal G1, G 3 och G 5 och enl såo fig 5e och 5f i dvärgsignal G 9 gäller för växling. Grönt fast sken inne- bär, att nästa dvärgsignal (betr G 9 nästa huvudsignal) visar »kör», och grönt blinkande sken att nästa dvärgsignal (betr G 9 nästa huvudsignal) visar »stopp». (Undantag av cfv).
från U-grup- pen (U- gpn) till I-gpn	Dvärg G 2	västra änden av U-gpn	Backning, som kan innebära fara för efterföl- jande rörelse, får endast ske efter medgivande från tkl.
	Dvärg G 5	80 m öster om växel 100 (förbindel- sespåret till U-gpn)	Om dvärg G 5 visar stopp för lok till avgående tåg på U-gpn , uppringes stlv Pbg omedel- bart genom tfn vid dvärg G 5.
	Hsi B-F	västra ändan av U-gpn	Sp U 1 U 2 U 3 <u>U 4, U 5</u> U 6 
	Dvärg G 7	vid förbin- delspåret	Gäller endast för tågsätt, som skall framföras till A-spåren och därifrån fortsätta som tåg.
	Dvärg G 9	för infart till I-gpn och spår A1 samt A2	För gång till I-gpn visar G 9 »kör varsamt» enl såo fig 5d och tillhörande rangersignal visar bokstaven F. För gång till spår A1 visar G 9 »kör varsamt» enl såo fig 5f och rangersignalen är släckt. För gång till spår A 2 visar G 9 »kör» enligt såo fig 5e och rangersig- nalen är släckt. Då rörelsen införts på I-gruppen, ges stopp- signal, när rörelsen inkommit till avsedd plats. Om sådan signal uteblir, skall rörelsen likväl stoppas hinderfritt framför i västra änden av spårgruppen befintliga dvärgsignaler, stopp- lyktor eller på motsvarande plats.

1	2	3	4
från I-gpn eller sp A1 el A2 till Pbg eller U-gpn över södra passagespår- ret.			
från sp A1	Dvärg G26	80 m väster växel 106 i sp A1	
från sp A2	Dvärg G24	80 m väster växel 106 i sp A2	
från I-gpn	Dvärg G22	framför växel 104 b	Signal till växlingsrörelse skall erhållas från ps på I-gpn.
	Dvärg G32	framför växel 101 (förbin- delspåret till U-gpn)	Kan visa endast »stopp» eller »kör» enligt säo fig 5 b. »Kör» innebär att växlarna ligger för gång antingen till U-gpn eller Pbg.
till U-gpn	Dvärg DO1	framför växel 330	Kan visa endast »kör varsamt» enl säo fig 5 d. Signal till växlingsrörelse skall avvaktas.
till Pbg	Dvärg 2h/5v/h	omedelbart väster om loktallet	Visas signal enligt säo fig. 5 b,  får växlings- rörelsen gå in på pbg utan ytterligare signale- ring. Eljest skall signal till växlingsrörelse från ps på pbg avvaktas.
Nedfarts- spåret U-gpn— Pbg Lokbg	Signallykta	vid växel 112 (till säkerhets- spåret)	Signal till växlingsrörelse skall erhållas på U-gpn. Gult fast sken innebär att tryckknapp- pen för automatisk omläggning av växel 112 är intryckt och att sträckan från växel 112 fram till dvärg 1h/1v/2vb är hinderfri.
	Spårspärr- lykta	vid växel 112	visar stopp då växeln leder till säkerhetsspåret. Växeln ligger normalt till säk-spåret, men omlagges automatiskt, när fordon kommer in på intilliggande spårledningssträcka och med- givandeknapp är intryckt. Rörelsen skall stanna framför växel 112, om dvärg M 2 fort- far att visa »stopp».
	Dvärg M 2	framför växel 112	 = växel 112 ligger för gång till Pbg.
	Växellykta	vid växel 114	 = växel 114 ligger för gång till lokbang.
	Dvärg 1h/ 1v/2vb	för infart till Pgb	

1	2	3	4
Nedfartsspåret forts Lokbg—U-gpn över växel 114. Pbg—U-gpn	Dvärg M 3 Dvärg M 6 Växellykta Spårspärr- lykta	vid förbindelsespåret Lokbg-Nedfartsspåret mittför lokstationen vid växel 114 vid växel 112	Signal till växlingsrörelse skall erhållas från Lokbg resp Pbg. Om särskild lots icke medföljer, skall även uppgift meddelas lokpersonalen vilket spår på U-gpn, som loket skall växlas in på. Visar »stopp», då växeln leder till säkspåret. Växel 112 omlägges automatiskt, då fordon passerat dvärgsignalen M 3 resp M 6 i körställning, fig 5c. Då fordonet passerat en kontakt ca 150 m bortom växel 112 återgår växel 112 för läge till säkerhetsspåret. Växel 112 kan även omläggas lokalt medelst en vid växeln placerad lokalställare. Om lots icke medföljer loket till U-gpn, skall lokpersonalen växla in loket på det spår, som meddelats före avg från Lokbg resp Pbg, och härvid skall lokps själv lägga växlarna rätt till avsett spår. Då lok införts på U-gruppen, skall det, om icke annat besked erhållits stanna hinderklart vid rakspårsträckans början på resp spår, om icke dessförinnan hinder uppstår. Är tågsättet nedtaget till U-gruppen får loket föras till detsamma. Är ingen tjänstehavare, som kan utföra koppling, tillstådes, skall sådan enligt SJF 400 Kap II mom 12:1 utföras av lokps.
Stationsgruppen S-gpn			Sth 20 km/tim
Norra passagespåret (Lokpassagespåret) Riktning österut •	(nordligaste spåret på I-gpn samt sträckan till Lokbg. Huvudsakligen använt för lokgång I-gpn-lokstallet).		
I-gpn—Lokbg	Stopplykta Dvärg D 2 Spårspärr- lykta Dvärg D 4	vid vägporten 200 m öster vägporten framför D 4 framför växlarna till vagn- verkstaden	Signal till växlingsrörelse skall erhållas på I-gpn. Sth 10 km/tim vid passerandet av personalhusen. Då signalinrättningen för norra passagespåret visar stopp eller växel i spåret ligger fel och lokps ej kan utröna orsaken genom att se pågående växlingsrörelse, som hindrar passage, eller genom upplysning av ansvarig ta personal i närheten skall uppringning ske på närbelägen telefon enligt anvisning på denna. Telefonerna är utmärkta med skyten »Tfn». repeterar »stopp» från dvärg D2 med rött sken. Sth 15 km/tim från stopplyktan vid vägporten till dvärg D 6. Visar »stopp», då växel 149 ligger i minus.  = växel- och hinderfrihetskontroll  = växel- men ej  = växel ligger fel. Hinderfriheten ej kontrollerad.

1	2	3	4
Norra passagespåret, forts	Spårspärr lykta Dvärg M 13 Dvärg (repe- terar dvärg D 6). Dvärg D 6 Dvärg D 8 Dvärg M 10 Signallykta	framför växel 152 framför växel 154 vid växel 362 östra änden av R-gpn västra än- den av U-gpn framför växel 308 framför växel 106	Visar »stopp» då växel 159 ligger i minus. Visar »stopp», då växel 154 eller 282 är lagda för gång mot lokpassagespåret. visar samma signaler som dvärg D 6.  = växlarna ligger för gång mot lokbg. visar stoppsignal på samma sätt som spår- spärrlykta, då rörelse ej får ske genom växeln, eljest samma signalbilder, som förekommer på växellykta vid gång mot växel. Telefon- apparat för direkt förbindelse med lokstallet finnes vid växel 106. På lokpassagespåret nedre del från hastighets- tavlan framför växel 102 över lobbängården skall hastigheten nedbringas till högst 10 km/tim och framförandet ske med största för- siktighet. Rörelsen får icke utan särskild väx- lingssignal föras förbi medväxel i lokban- gårdens östra ände.
Till ned- fartsspåret växel 106 i minus	Dvärg M 1	på s k sned- vägen	 visas först då fordon kommer in på spår- ledningssträckan framför signalen. Växel 173 är uppkörbar.
Riktning västerut Lokbg—I-gpn från Lokbg över växel 106 från Lokbg resp ned- fartsspåret över växel 112	Dvärg M 11 Dvärg M 3 Dvärg M 6 Spårspärr- lykta Dvärg D 1 Dvärg D 3 Dvärg D 5	vid växel 106 vid förbin- delspåret Lokbg— Nedfarts- spåret mittför lok- stationen vid växel 112 östra änden av U-gpn västra än- den av U-gpn mittför S-gpn	se uppgifterna för nedfartsspåret  = växel- och hinderfrihetskontroll  = växel- men ej  = växel ligger fel. Hinderfriheten ej kon- trollerad.

1	2	3	4
Norra passagespåret, forts	Dvärg M 12	50 m öster växel 157	visar stopp, då växeln ligger för gång till om- lastningsbangården. Sth 15 km/tim till I-gruppen.
Infarts- gruppen	Dvärg D 7	östra änden av R-gpn	Signal till växlingsrörelse skall avvaktas fram- för första motväxeln. Sth 10 km/tim vid passerandet av personal- husen.

Åkers styckebruk

För rundgång med lok, som ankommit på spår 1 eller 2 med tåg från Valsberga eller Byringe, skall följande föreskrifter gälla.

Gång från tåget

Sedan loket avkopplats, giver växlingsledaren växlingssignal. Lok, som ankommit med tåg på spår 1, framföres över växlarna 14, 18 samt 1. Har loket ankommit med tåg på spår 2, framföres det över växlarna 3 och 1.

När loket kommit över växel 1, stoppas det utan signal från växlingsledaren. Växel 1 omlägges därefter från ställverket.

Gång från östra till västra änden av bangården

När lokföraren genom att iakttaga till växel 1 hörande växelskärm sett att denna växel omlagts, framföres loket utan växlingssignal till andra änden. Lok till tåg, som ankommit på spår 1, framföres över spår 2 genom växlarna 1, 3, 17 och 8. Har lok ankommit med tåg på spår 2, framföres det över spår 1 genom växlarna 1, 18, 14, 15, 19 samt 8. I båda fallen stannar loket utan signal från växlingspersonal, när det kommit över växel 8.

Innan loket passerar gångbanan över spåren 1 och 2 vid ställverket, vilket skall ske med särskild försiktighet, skall signalgivare ha givit signal till fortsatt gång.

Gång till tåget

När föraren iakttagit att växel 8 omlagts, framföres loket till tågsättet där växlingspersonal tager emot loket för tillkoppling. Gäller det gång till spår 1, framföres loket genom växlarna 8, 19 och 15. Skall loket gå till spår 2, passeras växlarna 8 och 17.

Innan loket passerar gångbanan över spåren 1 och 2 vid ställverket, vilket skall ske med särskild försiktighet, skall signalgivare ha givit signal till fortsatt gång.

Gnesta, Vingåker, Läggesta, Strängnäs, Tumba och Tungalsta

Dragfordon får vid rundgång på ovannämnda bangårdar framföras utan växlingspersonal, under förutsättning, att föraren finns i fordonets främre förarhytt eller när såväl förare som biträde finns i den bakre förarhytten och fordonet *ej* är kortkopplat.

Härvid skall iakttagas

att tågklararen i varje särskilt fall lämnar medgivande att rundgång får verkställas,

att erforderlig växlingssignal gives av den tjänsteman, som verkställer av- eller tillkoppling av dragfordonet,

att föraren vid erforderlig växelomläggning giver signalen »lägg om växeln», och äger han, sedan yttersta växeln omlagts, utan särskild växlingssignal föra dragfordonet åt motsatt håll.

Eskilstuna C

Dragfordon får framföras till och från tågsätt (inbegripet rundgång) på Eskilstuna C bangård utan att växlingsledare leder rörelserna under förutsättning att föraren finns i främsta fordonets främre förarhytt eller när såväl förare som biträde finns i den bakre förarhytten på det främsta fordonet och detta *ej* är kortkopplat.

Tillstånd till växlingsrörelsens igångsättning lämnas genom signal till växlingsrörelse från ställverksvakterna eller växlingspersonalen. Gångbanan över bangården mitt för stationshuset får *ej* passeras på spår 1—4, utan att tillstånd härtill genom vederbörlig signal till växlingsrörelse eller signalen »klart» erhållits av signalgivare placerad vid eller i närheten av gångbanan. Särskild försiktighet skall iakttagas vid passerandet av densamma.

Lokpersonalen åligger

att avvakta besked om att avkoppling skett, innan fordonet igångsättes för gång från tågsättet,

att aktgiva på signaler, växlers lägen och om fordon på angränsande spår står hinderfritt i förhållande till spår på vilka fordonet skall framgå,

att vid gång på spår 1 iakttaga särskild försiktighet och sth 5 km/tim förbi ilgodsmagasinet,

att därest hinder av något slag anses föreligga, inhämta tillstånd från signalgivaren för fortsatt färd.

Nynäshamn

1. Dragfordons framförande mellan Nynäshamns station och lokstallet Lövlund

Dragfordon får framföras utan att växlingsledare leder rörelserna under förut-sättning, att föraren finns i fordonets främre förarhytt eller när såväl förare som biträde finns i den bakre förarhytten och fordonet ej är kortkopplat.

Härvid skall iakttagas

att tillstånd till växlingsrörelsens igångsättning lämnas av den tjänsteman, som verkställer avkoppling av loket,

att aktgiva på växlars lägen och huruvida fordon på angränsande spår står hinderfritt i förhållande till det eller de spår, på vilka loket skall framgå,

att vid passerandet av vägkorsningarna vid hamnen iakttaga särskild försiktighet i enlighet med härför gällande bestämmelser,

att vid gång från Lövlund till Nynäshamns station icke framföra loket längre än till växeln mitt för godsmagasinet.

2. Nynäshamns stations- och hamnområden

a) Dragfordon med eller utan vagnar får ej framföras med större hastighet än att det omedelbart kan stanna. Det åligger resp växlingsledare tillse och ansvara för att vägbommarna vid Nynäshamns station och Nynäshamns hamn är nedfällda innan tågrörelse tillåtes äga rum över vägkorsningarna och att bommarna omedelbart reses efter avslutad växling. Lokpersonalen skall tillse, att fordon icke förs över nämnda vägkorsningar utan att bommarna är fällda. Om så ej skulle vara fallet skall fordonen stanna framför vägkorsningen och först sedan bommarna blivit fällda eller också föraren förvissat sig om att vägkorsningen är fri och intet hinder för överfart finns, får fordonen framföras över densamma.

b) För tåg, som utgår från Nynäshamns hamn, åligger det växlingsledaren att ombesörja och ansvara för att bommarna vid vägkorsningen vid Nynäshamns hamn blir fällda innan fordon tillåts framgå över densamma. Sedan tåget passerat över vägkorsningen reses bommarna av den biljettör, som tjänstgör vid Nynäshamns hamn.

För tåg, som ankommer till Nynäshamns hamn, ombesörjes bevakning av ovan-nämnda bommar av växlingspersonalen.

c) Före växling på hamnspåren skall hamnbefälet underrättas, så att eventuellt utlagda provisoriska spårövergångar eller andra anordningar som hindrar växlingen blir borttagna. Växlingsledaren skall, innan växling företages på kajspåren, förvissa sig om att växlarerna intar rätta lägen och att uppställda vagnar efter avslutad växling står hinderfritt och sinsemellan är sammankopplade samt förstängda, så att de icke kan komma i drift vid stark blåst. Vid uppställning av vagnar på yttre spåret skall försiktighet iakttagas, så att skyddsanordningen framför lyftkranen icke rubbas genom backning mot denna. Under växling inom hamnområdet får hastigheten icke överskrida 10 km/tim. Skjutsning till och inom kajen är strängeligen förbjudet.

d) Då lok skjuter vagnar, skall en man antingen placerad på den främsta vagnen i tågsättet eller också gående framför tågsättet tillse, att spår och spårövergångar är fria. Vid s k skjuts skall vederbörande växlingsledare tillse, att det spår, på vilket vagn eller vagnar skall framgå, är klart förskjuts innan signal till sådan gives. Om handbromsad vagn finns bör denna bemannas.

3. Oljeraffinaderiets anläggningar, Televerkets verkstad samt de spår, som leder till nämnda spårområden

a) Vid växling på industrispåren får järnvägsfordon icke passera vägkorsningarna med större hastighet än att fordonen omedelbart kan stanna. Personalen skall tillse, att passagen är fri. Vid passerandet av vägkorsningarna skall dessa vara bevakade av medföljande växlingspersonal, som i dagsljus med utvecklad signalflagga samt under mörker med rött sken från handsignallykta varskor de vägfärande. Den, som utsetts att bevaka korsningen, får ej utföra bevakningen genom att ge signal under det han färdas på något av de fordon, som är på väg mot korsningen. Bevakning skall *alltid* äga rum vid passerandet av vägkorsningen med Hämingatans förlängning till s k bensinviken. Växlingsledaren årläggas tillse att dylik bevakning icke försummas. Vägkorsningen vid Industrivägen skyddas av elektriska fällbommar. Särskild instruktion för dessas skötsel finns. Signalen »Tåg kommer» skall *alltid* ges innan järnvägsfordon framförs över vägkorsning.

b) På grund av eldfara inom områdena vid nedre och övre raffinaderiet får ånglok endast framföras till av Oljeraffinaderiet uppsatta stopptavlor. Även i övrigt bör vid växling inom industriområdena största försiktighet iakttagas med hänsyn till eldfaran. Sotning eller slaggning av ånglok får under inga förhållanden förekomma.

c) Vid växling inom industriområdet får vagnar icke »släppas» utan skall vara kopplade till loket. Växlingsledaren är ansvarig för att tillräcklig bromsvikt finns och skall meddela föraren uppgift på vagnvikt och bromsvikt, som finns i växlingssättet. Han skall dessutom ansvara för, att vagnar, som uppställs på industrispåren, blir förstängda.

Vid såväl utsättning som avhämtning av vagnar skall växlingssättet vara tryckluftbromsat.

d) Då vagnar skjutes av lok skall växlingsledaren ha sin plats på den främst gående vagnen eller om detta ej låter sig göra på någon av de främsta. Han skall därifrån hålla utkik framåt och ge erforderliga signaler till medföljande personal som skall vara så placerade, att signalerna lätt kan uppfattas och repeteras till lokpersonalen. Vid dagsljus skall stoppsignalering ske med signalflagga.

Då lok skjuter vagnar till och från Oljeraffinaderiets anläggningar, skall växlingsledaren under mörker uppmärksamma eventuella vägfärande eller gående på, att växlingssätt nalkas genom att visa ofärgat sken framåt från handsignallyktan.

För att tillkännage för den på de olika industriområdena tjänstgörande vakten att växlingssätt är på uppgång mot resp områden, skall ljudsignaler ges enligt följande.

För övre oljeraffinaderiet ges två långa signaler, innan tåget på uppgång passerar vägkorsningen vid Industrivägen. Dessutom meddelar växlingsledaren per telefon till portvakten avgångstiden från stationen resp vägen.

För nedre oljeraffinaderiet ges en lång signal, innan tåget på uppgång passerar bergskärningen vid Glasullsfabriken. Dessutom meddelar växlingsledaren per telefon till portvakten avgångstiden från stationen resp vägen.

För Televerkets verkstad ges tre långa signaler, då tåget på uppgång passerar bergskärningen vid Stathmos.

Vid Stathmos uppställs och förstängs vagnarna så, att första vagnen i sättet kommer att stå vid där uppsatt stopptavla.

Växlingsrörelser på industrispåren vid Västerhaninge och Jordbro

Beträffande bevakning vid växlingsrörelse över vägkorsning, se särskilda bestämmelser härom på sid 242—244.

A. På industriområdet till Nedersta.

- 1) Endast vissa dragfordonstyper får framföras på industrispåren p g a 120 m kurvradie.
- 2) Då vagnar skjutes skall en man åka på främsta fordonet, eller om detta ej låter sig göra, på något av de främsta, och därifrån utföra erforderlig signalering till lokps samt med utvecklad signalflagga resp rött sken varna vägtrafikanter och gående.
- 3) Skjutsning av vagnar får icke äga rum.
- 4) Uppställda vagnar skall väl förstängas eller fastbromsas.

B. På industriområdet till Bröderna Hedlund och Åhlén o Holm AB.

- 1) Endast vissa dragfordonstyper får framföras på industrispåren p g a 140 m kurvradie.
- 2) Vid växling till
 - A. AB Bröderna Hedlunds fabriksområde (tre spår korsas)
 - B. till Åhlén o Holms centrallager jämte grustag (ett spår korsas)
 - C. till nämnda centrallager (två spår korsas)
 skall vakt gå kort före tåget för att varsko vägtrafikanter genom signaler i dagsljus med utvecklad flagga och då mörker råder med rött sken från signallykta.
- 3) Skjutsning av vagnar får icke äga rum.
- 4) Uppställda vagnar skall väl förstängas eller fastbromsas.