

Telefonering från linjen

1. ANORDNINGAR

Längs alla järnvägslinjer kan man telefonera från fasta telefonapparater eller från telefonposter med avslutningslåda eller dosa, i allmänhet utvändigt märkt "TFN". Vid telefonposter måste transportabel apparat medföras. I såväl fasta telefonapparater som telefonpostlådor och -dosor finns vissa telefonnummer angivna i locket. Vid telefonposter är även km-talet inskrivet. Telefonställena längs linjen är utmärkta med en skylt försedd med ett vitt T på blå botten och placerad på närmaste kontaktledningsstolpe eller på telefonposten. Framför signal på sträcka med fjärrblockering finns T-skylden på signaltelefonapparaten. Vid signaltelefon på sträcka med linjeblockering (utan fjb) finns T-skylden i allmänhet ej.

Riktningen mot närmaste telefonställe anges på elektrifierade sträckor med pilar på kontaktledningsstolparna. På vissa sträckor finns två typer av pilar, varvid fyllda pilar anger telefonställe med apparat och ofyllda pilar telefonpost utan apparat. Numera anbringas endast fylld pil, som anger närmaste telefonställe med eller utan apparat. På en del icke elektrifierade sträckor finns dylika pilar på telefonstolparna.

Telefoneringsmöjligheter finns dessutom inom fjb-område i de relä- och stationshus där fjärrställverk är placerade. Tillträde till husen erhålles med "fjb-nyckel".

I husen finns följande telefonutrustning:

Ett s k underställ med drift-, ban- och linjetelefon, en signaltelefon samt en fristående rikstelefon. Drift-, ban-, linje- och signaltelefon har samma uppringningsrutiner som motsvarar telefoner på linjen.

På rikstelefonen finns, förutom nummer till SJ växel anknytningsnummer till tåg- och lokledare, ett direkt rikstelefonnummer till trafikledningscentralen angivet.

Hur rikstelefonen kan göras åtkomlig för användning framgår av "Instruktion för rikstelefon" som finns vid apparaten.

2. TELEFONERING

2.1 SIGNALTELEFON

2.1.1 Sträcka med fjärrblockering Jn-Nr

Signaltelefon finns vid infarts-, utfarts- och block-signaler. Telefonapparaten har ofta fingerskiva och är kombinerad med klocka eller siren. Signaltelefon är avsedd att användas av i första hand lokps, tbfh, tsm samt A-fordonsförare för samtal med fjtkl.

Om upptagetton höres när telefonluren lyftes så gör nytt anrop efter 10-20 sekunder.

Fjtkl anropas med siffran 0. När fjtkl svarar uppges:

Station eller blocksträcka, signalnummer och tågnummer, vut, A-fordon e d.

Order erhålles direkt utan motringning.

2.1.1.1 Sträcka med fjärrblockering H-My, F-Jö-N

Fjtkl anropas med siffran 0. När fjtkl svarar uppges station eller blocksträcka, signalnummer och tågnummer, vut, A-fordon e d. Order erhålles direkt utan motringning.

2.1.2 Sträckor med linjeblockering (utan fjb)

Signaltelefon finns vid infarts- och blocksignaler. Den är avsedd att användas för samtal till närmaste bevakade station.

Telefonapparaten har induktor samt tryckknappar märkta N och S, för uppringning i resp riktning. Apparaten kan ej uppringas.

2.1.3 Sträckor utan linjeblockering

I vissa fall finns signaltelefon vid infartssignaler för samtal med tåg.

Telefonapparaten har induktor och kan ej uppringas.

2.2 Drifttelefon (ersätter tidigare krafttelefon)

Drifttelefon är avsedd för samtal till trafikplatser samt på elektrifierade linjer till driftvakt. På sträckor med fjb, är drifttelefon avsedd att användas av bl a arbetslag och C-fordonsförare för samtal med fjtkl. Vid telefonposterna inkopplas transportabel apparat till kontakt märkt med "Drtn" och röd ring. Tillsvärdare finns även märkningen "Ktn", "Kt" eller "K".

Om ledningen är upptagen, och det egna samtalet är brådsande, bör de talande uppmanas avbryta pågående samtal. För att summerton skall erhållas, måste efter samtalet först handmikrotelefonen läggas på resp anslutningsproppar uttagas vid telefonposterna.

2.3 Bantelefon

Bantelefon finns på en del sträckor som komplement till drifttelefon. Ledningen är i första hand avsedd för samtal över relativt korta avstånd. Vid telefonposterna inkopplas transportabel apparat till kontakt märkt "Btfn", "Bt" eller "B",

3. TRANSPORTABLA TELEFONAPPARATER

3.1 Telefonapparat bestående av handmikrotelefon med fingerskiva

Apparaten användes för drifttelefon och bantelefon. Sedan apparaten anslutits vid telefonposten, erhålles summerton, då mikrotelefonens tangent intryckes, om ledningen ej är upptagen. Tangenten måste därefter hållas intryckt hela tiden tills samtalet är slut. Efter avslutat samtal skall anslutningsproppen genast uttagas ur kontakten.

3.2 Telefonapparat med vevinduktor och fingerskiva

Apparaten användes för drifttelefon och bantelefon. Sedan apparaten anslutits vid telefonposten, erhålles summerton, då en knapp på apparaten trycks in och vrids om. Under samtalet måste handmikrotelefonens tangent hållas intryckt.

Efter avslutat samtal skall anslutningsproppen genast tagas ut ur kontakten.

I denna apparat finns torrbatterier, vilkas funktionsduglighet bör kontrolleras med jämna mellanrum.

3.3 Fullständig selektortelefonapparat

Denna apparat finns i mindre antal och är avsedd för arbetslag, där uppringning till arbetsplatsen är erforderlig. För apparaten finns särskild instruktion.

3.4 Selektorradioutrustning

I utrustningen ingår en bärbar radioapparat, från vilken förbindelse kan etableras över telefonnätet via en transportabel radioapparat, som ställs upp och kopplas in vid telefonpost. För utrustningen finns särskild instruktion.

Lutningsförhållanden

Uppgifterna användes i första hand i samband med bromsberäkning för vut.

Sträcka	Största lutnings- förhållande o/oo	Sträcka	Största lutnings- förhållande o/oo
<u>Jn - Åby</u>		<u>Åby - Jn</u>	
Jn - Jår	10 (regl)	Åby - Gtå	8
Jår - Åba	0	Gtå - Kon	4
Åba - Åby	10	Kon - Jår	10
		Jår - Ebg	4
		Ebg - Jn	10 (regl)
<u>K - Av</u>		<u>Av - K</u>	
K - Lp	10	Av - Lh	7
Lp - Msä	0	Lh - Sy	10
Mt - Sns	10	Sy - Gt	5
Sns - Bx	2	Gt - Frd	10
Bx - Frd	10	Frd - Gp	6
Frd - Any	6	Gp - Vsd	10
Any - Gt	10	Vsd - Msä	6
Gt - Bdf	7	Msä - Lp	10
Bdf - Sä	10	Lp - Lgm	2
Sä - Sy	5	Lgm - Nr	10
Sy - Av	10	Nr - Smt	6
		Smt - K	10
<u>N - Nyb</u>		<u>Nyb - N</u>	
N - Esn	16	Nyb - Mås	0
Esn - Säj	16	Mås - Säj	10
Säj - Nyb	10	Säj - Vta	16
		Vta - Esn	5
		Esn - N	13

Sträcka	Största lutnings- förhållande o/oo	Sträcka	Största lutnings- förhållande o/oo
<u>N - Hd</u>		<u>Hd - N</u>	
N - Fdl	10	Hd - Sdr	7
Fdl - Hok	16	Sdr - Bdy	12
Hok - Vgd	12	Bdy - V	7
Vgd - V	5	V - Hok	4
V - Fod	14	Hok - N	16
Fod - Bdy	4		
Bdy - Rft	12		
Rft - Sdr	16		
Sdr - Sph	0		
Sph - Kid	14		
Kid - Tou	4		
Tou - Hd	13		
<u>H - My</u>		<u>My - H</u>	
H - D	6	My - Skn	10
D - Mot	10	Skn - Fgl	4
Mot - Fgl	4	Fgl - Kly	10
Fgl - My	10	Kly - Mdm	6
		Mdm - H	10
<u>F - N</u>		<u>N - F</u>	
F - Vf	8	N - Bry	10
Vf - Jö	10	Bry - Ho	6
Jö - Th	2	Ho - F	10
Th - Äng	4		
Äng - N	10		

Sträcka	Största lutnings- förhållande o/oo	Sträcka	Största lutnings- förhållande o/oo
<u>N - Oh</u>		<u>Oh - N</u>	
N - Hvd	17	Oh - Bg	7
Hvd - Mnd	10	Bg - Möa	16
Mnd - Sid	14	Möa - Hf	5
Sid - Hf	10	Hf - Hvd	8
Hf - Möa	4	Hvd - Ek	15
Möa - Oh	13	Ek - Ory	3
		Ory - N	9
<u>Lp - Hf</u>		<u>Hf - Lp</u>	
Lp - Hj	2	Hf - Vib	8
Hj - Bsä	6	Vib - Gng	4
Bsä - Kisa	16	Gng - Bsä	16
Kisa - Gng	8	Bsä - Lp	10
Gng - Vib	16		
Vib - Hf	8		
<u>Bsä - Vk</u>		<u>Vk - Bsä</u>	
Bsä - Vk	17	Vk - Gal	12
		Gal - Bsä	17
<u>Hyb - Tou</u>		<u>Tou - Hyb</u>	
Hyb - Tou	12	Tou - Hyb	4

Sträcka	Största lutnings- förhållande o/oo	Sträcka	Största lutnings- förhållande o/oo
<u>Jö - Vgd</u>		<u>Vgd - Jö</u>	
Jö pbg - Jö gbg	10	Vgd - Jö gbg	17
Jö gbg - Nhr	7	Jö gbg - Jö pbg	14
Nhr - Måp	0		
Måp - Vgd	7		
<u>V - L</u>		<u>L - V</u>	
V - Lag	12	L - Vit	6
Lag - L	2	Vit - V	11
<u>Kas - Mss</u>		<u>Mss - Kas</u>	
Kas - Sbh	10 (regl)	Mss - Sbh	9
Sbh - Mss	9	Sbh - Kas	10 (regl)
<u>Vö - Vk</u>		<u>Vk - Vö</u>	
Vö - Rot	13	Vk - Jy	10
Rot - Bås	15	Jy - Akm	17
Bås - Ksm	8	Akm - Tob	8
Ksm - Nhu	0	Tob - Tna	0
Nhu - Åa	12	Tna - Hf	17
Åa - Vsm	17	Hf - Åa	12
Vsm - Hf	12	Åa - Nhu	17 (regl)
Hf - Gbk	16	Nhu - Ksm	7
Gbk - Jy	10	Ksm - Bås	10
Jy - Vk	8	Rot - Vö	17 (regl)

HastighetsuppgifterSth för dragfordon och banans sth

För överksamt dragfordon angivna uppgifter är sådana som avses i Sáo bilaga 1 moment 1 första stycket.

För drag- fordon litt	är sth på sträckan (i båda riktningarna)			
	K- Av	Jn- Åby	H- My	F- N
Bt,Da,Du,Ma	100	100	100	100
F, Ra, Rc	130	120	120	130
Hg, Mg, Öd	80	80	80	80
Dm	75	75	75	75
Ub, Uc	45	45	45	45
Ub, Uc överk- samt	60	60	60	60
Ud	60	60	60	60
Rm	100	100	100	100
Tb	100	100	100	100
Tc	90	90	90	90
T21	80	80	80	80
T43	100	100	100	100
T44	100	100	100	100
V3	50	50	50	50
V3 överksamt	60	60	60	60
V4, V5	70	70	70	70
V4,överksamt	90	80	90	90

För överksamt dragfordon angivna uppgifter är sådana som avses i São bilaga 1 moment 1 första stycket.

För drag- fordon litt	är sth på sträckan (i båda riktningarna)			
	K- Av	Jn- Åby	H- My	F- N
X1	120	120	120	120
X9	115	115	115	115
X16, X17	110	110	110	110
X 20, X21	105	105	105	105
Y1	130	120	120	130
Y6, Y7, Y8	115	115	115	115
Z43	55	55	55	55
Z43 a)	70	70	70	70
Z43 b)	60	60	60	60
Z49	45	45	45	45
Z49 a)	70	70	70	70
Z49 b)	60	60	60	60
Z65	60	60	60	60
Z65 a)	70	70	70	70
Z65 b)	60	60	60	60
Z66	70	70	70	70
Z66 a)	90	80	90	90
Z66 b)	60	60	60	60
Z67	70	70	70	70
Z	18	18	18	18
Z3	55	55	55	55
Banans sth	130	120	120	130

a) överksamt och ej placerat sist i tåg

b) överksamt och placerat sist i tåg

HastighetsuppgifterSth för dragfordon och banans sth

För överksamt dragfordon angivna uppgifter är sådana som avses i Säs bilaga 1 moment 1 första stycket.

För dragfordon litt	är sth på sträckan (i båda riktningarna)									
	Lp-Vk	Bsäs-Hf	N-Oh	N-Nyb	N-Hd	Jös-Vgd	Hyb-Tou	V-L	Kas-Mss	Vös-Vk
Tb	40 ¹⁾	40	40 ³⁾	40 ⁴⁾	65	50 ⁵⁾	-	40	-	-
Tc	60 ¹⁾	50 ²⁾	40 ³⁾	40	90	45	45	60	-	-
Tp	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50
T21	60 ¹⁾	50 ²⁾	40 ³⁾	40 ⁴⁾	80	50	60	60	70	-
T23	-	-	-	-	-	-	-	-	70	-
T43	60 ¹⁾	50 ²⁾	40 ³⁾	40 ⁴⁾	100	35	60	60	70	-
T44	60 ¹⁾	40	40 ³⁾	-	80	50 ⁵⁾	50	60	70	-
V4	60	50	-	-	-	-	-	60	70	-
V5	60	30	-	-	-	-	-	50	70	-
V4 överksamt	60	50 ²⁾	-	-	-	-	-	60	70	-
Y1	90	75	95	85	110	80	60	-	-	-
Yp	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70
Y6,Y7,Y8	90	75	95	85	110	80	60	-	-	-
Z	18	18	18	18	18	18	-	-	-	-
Z3	55	50 ²⁾	40 ³⁾	40 ⁴⁾	55	40	-	-	-	-

Anm: se nästa sida

För overksamt dragfordon angivna uppgifter är sådana som avses i Säs bilaga 1 moment 1 första stycket.

För drag- fordon litt	är sth på sträckan (i båda riktningarna)									
	Lp- Vk	Bsä- Hf	N- Oh	N- Nyb	N- Hd	Jö- Vgd	Hyb- Tou	V- L	Kas- Mss	Vö- Vk
Z4p	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35
Z43	50	40	40 ³⁾	40 ⁴⁾	55	50	55	55	55	-
Z43 a)	50	40	40 ³⁾	40 ⁴⁾	70	50	55	60	55	-
Z43 b)	50	40	40	40	60	50	55	60	55	-
Z49	40	40	40	40	-	-	-	45	-	-
Z49 a)	50	40	40	40	-	-	-	60	-	-
Z49 b)	50	40	40	40	-	-	-	60	-	-
Z65	60	40	40 ³⁾	40 ⁴⁾	60	50	60	60	60	-
Z65 a)	60	40	40 ³⁾	40 ⁴⁾	60	50	60	60	60	-
Z65 b)	60	40	40 ³⁾	40 ⁴⁾	60	50	60	60	60	-
Z66	60	40	-	-	-	-	-	60	30	-
Z66 a)	60	40	-	-	-	-	-	60	30	-
Z66 b)	60	40	-	-	-	-	-	60	30	-
Z67	60 ¹⁾	40 ²⁾	40 ³⁾	40 ⁴⁾	70	30 ⁵⁾	-	-	40	-
Banans sth	90	75	95	85	110	80	60	60	70	70

- 1) Lp-Bsä Tb sth 60, T21 sth 80, Z67 sth 70, övriga lok sth 90
- 2) Bsä-Opphem sth 40
- 3) N- km 132.6 Z43 sth 55, Tb, Z65 sth 60, Z67 sth 70, T43 sth 80, övriga lok sth 75.
- 4) T21, Z43, Z3, Z65 och Z67 sth 50 N-Vta och Kba-Nyb, T43 sth 70 N-Vta och Säj-Nyb, Tb sth 40 N-Vta och Säj-Nyb
- 5) Jö-Måp sth 25 T44, Tb, sth 40 Z67
 - a) overksamt och ej placerat sist i tåg
 - b) overksamt och placerat sist i tåg

Sth m h t tillgängligt bromstal

I uppgifterna har hänsyn även tagits till banans sth, tillåten hastighet i lutning och sth för resp bromsgrupp.

Tillgängligt bromstal	medger sth på sträckan (i båda riktningarna)					
	K-Av	H-My	F-N	Jn-Åby	V-L	Kas-Mss
<u>Brgr R</u>						
130-	130	120	120	120		
122-129	125	120	120	120		
110-121	120	120	120	120		
99-109	115	115	115	115		
87-98	110	110	110	110		
84-86	105	105	105	105		
<u>Brgr P och R</u>						
80-	100	100	100	100	60	70
73-79	90	90	90	90	60	70
63-72	80	80	80	80	60	70
47-62	70	70	70	70	60	70
36-46	60	60	60	60	60	60
<u>Brgr G</u>						
89-	80	80	80	80	60	70
60-88	70	70	70	70	60	70
43-59	60	60	60	60	60	60
27-42	50	50	50	50	50	50
17-26	40	40	40	40	40	40
<u>Brgr M</u>						
43-	60	60	60	60	50	60
27-42	50	50	50	50	50	50
17-26	40	40	40	40	40	40

Återfinns ej det tillgängliga bromstalet ovan fastställes sth m h t detta tal med hjälp av bromstals Tabellen i SJF 312 (Bromsföreskrifter) och utifrån följande lutningsförhållanden (o/oo).

Sträcka (i båda riktn)	K-Av	H-My	F-N	Jn-Åby	V-L	Kas-Mss
o/oo	10	10	10	10 1)	10 1)	10 1)

1) Reglerat

Sth m h t tillgängligt bromstal

I uppgifterna har hänsyn även tagits till banans sth, tillåten hastighet i lutning och sth för resp bromsgrupp.

Tillgängligt bromstal	medger sth på sträckan (i båda riktningarna)							
	Lp-Vk	Bsä-Hf	N-Oh	N-Nyb	N-Hd	Jö-Vgd	Hyb-Tou	Vö-Vk
<u>Brgr R</u>								
105-	90	75	95	85	110	70	60	70
100-104	90	75	95	85	100	70	60	70
<u>Brgr P och R</u>								
84-	90	75	95	85	95	70	60	70
81-83	90	75	90	85	90	70	60	70
78-80	85	75	85	85	85	70	60	70
64-77	75	75	75	75	75	70	60	70
44-63	60	60	60	60	60	60	60	60
31-43	50	50	50	50	50	50	50	50
<u>Brgr G</u>								
97-	80	50	80	75	80	50	60	50
68-96	70	50	70	70	70	50	60	50
50-67	60	50	60	60	60	50	60	50
34-49	50	50	50	50	50	50	50	50
23-33	40	40	40	40	40	40	40	40
17-22	30	30	30	30	30	30	30	30
<u>Brgr M</u>								
50-	60	50	60	60	60	50	60	50
34-49	50	50	50	50	50	50	50	50
23-33	40	40	40	40	40	40	40	40

Återfinns ej det tillgängliga bromstalet ovan fastställes sth m h t detta tal med hjälp av bromstalstabellen i SJF 312 (Bromsföreskrifter) och utifrån följande lutningsförhållanden (o/oo).

Sträcka (i båda riktn)	Lp-Vk	Bsä-Hf	N-Oh	N-Nyb	N-Hd	Jö-Vgd	Hyb-Tou	Vö-Vk
o/oo	17	17 ¹⁾	17	17 ¹⁾	17 ¹⁾	17	17 ¹⁾	17

1) Reglerat

Lokaxlar i följd

På nedan angivna sträckor gäller begränsning av antalet lokaxlar i följd. a)

Sträcka	Tillåtet antal lokaxlar i följd
Norrköping C-Kimstad	14 ^{a)}

a) Begränsningen av antal lokaxlar i följd gäller endast lok Dm, Dm 3 och F (Cba skr Ba 75-1376/060)

Vagnviktstabeller

Allmänna föreskrifter

I tabellerna intagna tontal anger den maximala vagnvikt dragfordonen får framföra.

När tåg eller vut framföres av flera verksamma dragfordon får den totala vagnvikten uppgå till

- den sammanlagda vagnvikten för dragfordonen om dessa är multipelkopplade a)
- 80 % av den sammanlagda vagnvikten för dragfordonen om dessa ej är multipelkopplade. a)

Vid lokkoppling i godståg eller vut på sträckor där Dm-lok får framföras får - om cma ej beslutat annat - den maximala vagnvikten m h t draginrättningarna dock inte överskrida vad som tillåtes för nämnt lok på resp sträcka.

Under förutsättning att ellokdragna resandetåg ej medför godsvagnar får loket framföra nedanstående axelantal även om den tillåtna vagnvikten skulle överskridas. Tågets verkliga vikt måste givetvis räknas ut och delges föraren.

Vagnvikt enl vagnvikts- tabellen ton	Tillåtet antal axlar (även om vagnvikten skulle över- skridas)
750	68
700	64
650	60
625	56
600	54
575	52
550	50
525	48
500	46

a) Vagnvikten beräknas för endast ett RC-lok

(forts)

Vagnvikt enl vagnvikts- tabellen ton	Tillåtet antal axlar (även om vagnvikten skulle över- skridas)
475	44
450	40
400	36
350	32
300	28

När traktionsmotorer på ellok eller dieselelektriska lok måste kopplas ur skall vagnvikten minskas med

- 30 % per urkopplad motor för lok med 4 motorer
- 20 % per urkopplad motor för lok med 6 motorer

Begränsning av vagnvikter enligt ovan eller enligt tabellerna kan av kraftförsörjningstekniska skäl förekomma på vissa sträckor t ex för Rc-, Rm-, 3 Du- eller 3 Da-lok. Detta framgår i så fall nedan.

Tillfällig begränsning av vagnvikten m h t väderleksförhållandena beordras av tdc.

Vagnviktstabell för ellok i resandetåg

Sträcka	Sth	Ton vagnvikt med lok littera		
		Bt Da	Du Du ²	F
Jn-Åby-Jn	-90	700	650	650
K-Nr-K	100	650	600	650
Nr-My-N	120	-	-	650
Av-N	130	-	-	650
H-My				
N-My-Nr	-90	700	650	650
N-Av	100	700	650	650
My-H	120	-	-	650
	130	-	-	650
F-Jö	90	700 ^{a)}	650	650
N-Jö	100	700 ^{a)}	650	650
	120	-	-	650
Jö-N	90	650 ^{a)}	600	650
Jö-F	100	650 ^{a)}	600	650
	120	-	-	650

a) Gäller endast Da

forts

Sträcka	Sth	Ton vagnvikt med lok littera			
		Hg ₂ Hg	Ma	Ra	Rc
Jn-Åby-Jn	-90	600	1000	550	1000
K-Nr-K	100	-	1000	550	1000
Av-N	120	-	-	500	750
Nr-My-N	130	-	-	500	750
H-My					
N-My-Nr	-90	600	1000	550	1000
N-Av	100	-	1000	550	1000
My-H	120	-	-	500	750
	130	-	-	500	750
F-Jö	90	600	1000	550	800
N-Jö	100	-	1000	500	800
	120	-	-	500	750
Jö-N	90	600	1000	500	800
Jö-F	100	-	1000	500	800
	120	-	-	500	750

Anm. Under förutsättning att elloksdragna resandetåg ej medför godsvagnar, får loket framföra omständiga axelantal, även om den tillåtna vagnvikten skulle överskridas.

Forts

Vagnviktstabell för ellok i godståg, tjänstetåg och vut

Vid lokkoppling i godståg får den maximala vagnvikten icke i något fall överskrida:

Jö-N } 2 400 ton
Jö-F }

Övriga sträckor - 2 500 ton

Sträcka	Sth	Ton vagnvikt med lok litt		
		Bt a Da	Du	F
Jn-Åby-Jn	70	900	900	750
K-Nr-K	80	825	775	750
Nr-My-N	90	750	650	750
Av-N	100	650	600	750
H-My				
N-My-Nr	70	1000	1000	800
N-Av	80	900	850	800
My-H	90	800	700	800
	100	700	650	800
F-Jö	70	1000 ^{b)}	1000	800
N-Jö	80	900 ^{b)}	850	800
	90	800 ^{b)}	700	800
	100	700 ^{b)}	650	800
Jö-N	70	800 ^{b)}	800	700
Jö-F	80	800 ^{b)}	725	700
	90	750 ^{b)}	650	700
	100	650 ^{b)}	600	700

a) Vid sth 60 får Bt-lok framföra 1 200 ton.

b) Gäller endast Da.

(Forts)

Sträcka	Sth	Ton vagnvikt med lok litt				
		Hg Hg2	Ma	Ra	Rc	Ub Ud
Jn-Åby-Jn	-70	850 ^{a)}	1600	600	1400	600
K-Nr-K	80	700	1450	600	1400	-
Nr-My-N	90	-	1300	600	1300	-
Av-N	100	-	1200	600	1200	-
H-My						
N-My-Nr	-70	850	1600	600	1400	700
N-Av	80	700	1500	600	1400	-
My-H	90	-	1400	600	1400	-
	100	-	1300	600	1300	-
F-Jö	-70	850	1600	600	1400	600
N-Jö	80	700	1500	600	1400	-
	90	-	1400	600	1400	-
	100	-	1300	600	1300	-
Jö-N	-70	800	1400	550	1300	500
Jö-F	80	700	1350	550	1300	-
	90	-	1300	550	1300	-
	100	-	1200	550	1200	-

a) H-Å max 800 ton.

Vagnviktstabell för diesellok och lokomotorer

Järna-Åby-Järna, Katrineholm-Nässjö-Katrineholm
Hallsberg-Mjölby-Hallsberg, Linköping C-Hultsfred-
Linköping C, Bjärka-Säby-Västervik-Bjärka-Säby,
Västervik-Hultsfred-Västervik

Sträcka	Ton vagnvikt med lok litt							
	Tc	T21 T23	T43	T44 Tb	V4	Z43 Z49D	Z65 Z66	Z4p
Jn-Åby-Jn } K-Nr-K } Nr-N } H-My }	450	700	900	1000	550	175	1) 350	-
N-Nr } My-H }	550	800	1000	1000	600	200	400	-
Lp-Vib-Lp } Lp-Vk-Lp }	450	550	750	800	450	150	300	-
Vib-Hf-Vib	450	700	900	1000	-	175	350	-
Vk-Hf-Vk	-	-	-	-	-	-	-	130

1) Go-Mot 400 ton vid gynnsamma betingelser. Föraren avgör.

Nässjö-Alvesta-Nässjö

Sträcka	Ton vagnvikt med lok litt					
	T21	T23	T43 T44	Z43	Z49	Tc Z65
N-Gt	500	450	900	150	150	400
Gt-Sy	700	650	1000	200 ^{a)}	200 ^{b)}	500
Sy-Lh	600	550	900	200	200	400
Lh-Lns	700	650	1000	200	200	500
Lns-Av	600	550	1000	200	200	425
Av-Mo	600	550	900	200	200	400
Mo-Lns	500	450	900	150	150	400
Lns-Lh	500	450	900	200	200	400
Lh-Sy	500	450	900	150	150	400
Sy-Sä	700	650	900	270 ^{c)}	225	500
Sä-Bdf	500	450	900	150	150	400
Bdf-Gt	600	550	900	200	200	425
Gt-N	500	450	900	150	150	400

a) 270 ton Sä-Sy, 325 ton vid sth. 20.

b) 225 ton Sä-Sy.

c) 300 ton vid sth 20.

(forts)

(forts)

Falköping C-Nässjö-Falköping CJönköping-Vaggeryd-JönköpingNässjö-Halmstad C-Nässjö

Sträcka	Ton vagnvikt med lok litt						
	T21	T23	T43 T44 Tb	Tc	V3	Z43	Z65
F-Jö	700	700	900	350		150	350
Jö-Äng	600	600	800	325		150	325
Äng-N	700	700	900	350		150	350
N-Äng	700	700	900	350		150	350
Äng-Jö	700	700	900	500		250	500
Jö-Mu	600	600	800	325		150	325
Mu-Vf	700	700	900	350		150	350
Vf-F	800	800	900	350		150	350
Jö-Vgd	450	450	600	200		100	200
Vgd-Måp	900	800	1000	450		200	450
Måp-Jö	1000	1000	1000	500		200	500
N-Mbä	500	450	650	200		100	200
Mbä-Hok	600	550	700	200		100	200
Hok-Vgd	800	750	800	500		300	500
Vgd-V	1000	1000	1300	500		300	500
V-Rft	800	700	1000	300		150	300
Rft-Lrd	700	650	900	300		150	300
Lrd-Hd	1000	1000	1000	500		300	500
Hd-Kid	700	650	850	300		125	300
Kid-Lrd	600	550	750	250		100	250
Lrd-Rft	550	500	700	1		100	
Rft-V	600	550	800	250		125	300 ^{a)}
V-Vgd	1000	1000	1200	500		200	500
Vgd-Hok	650	600	900	300		125	300
Hok-N	500	450	650	200		100	200

a) Vagnvikten begränsas till 250 ton vid ogynnsamma betingelser. Föraren avgör.

forts

(forts)

Hyltebruk-Torup-Hyltebruk

Sträcka	Ton vagnvikt med lok litt					
	T21	T23	Tc	Z43	Z65	T43
Hyb-Ryk	1000	1000	450	150	450	1100
Ryk-Tou	900	800	450	150	450	1000
Tou-Hyb	800	750	375	125	375	900

Värnamo-Ljungby-Värnamo

Sträcka	Ton vagnvikt med lok litt				
	T23	T43	T44	Z43	Z64/65/66
V-L-V	600	900	1000	125	300

Kalmar S-Mönsterås-Kalmar S

Sträcka	Ton vagnvikt med lok litt					
	T23	T21	Z65	Z43	T43	T44
Kas-Bma	650	650	325	150	800	900
Bma-Mss	700	700	350	175	900	1000
Mss-Bma	650	650	325	150	800	900
Bma-Rby	700	700	350	175	1000	1000
Rby-Kas	550	550	300	125	750	800

(forts)

Nässjö-Oskarshamn-Nässjö

Sträcka	Ton vagnvikt med lok litt						
	T21	T23	T43 T44	Z43	Z49	Tc Z65	
N -Ek	600	550	850	150	150	400	
Ek -Hf	600	550	850	150	150	270	
Hf -Måa	650	600	1000	270	225	450	
Måa-Möa	650	600	1000	200	200	450	
Möa-Bg	650	600	800	150	150	320	
Bg -Oh	700	650	1000	200	200	450	
Oh -Bg	650	600	850	150	150	250	
Bg -Möa	700	650	900	150	150	250	
Möa-Måa	700	650	1000	275	200	450	
Måa-Hf	700	650	1000	275	225	450	
Hf -Sid	600	550	900	200	200	400	
Sid-Ek	530	480	750	150	150	200	
Ek -N	480	480	750	150	150	200	

Forts

(forts)

Nässjö-Nybro-Nässjö

Del- sträcka	Ton vagnvikt med lok litt						
	T21	T23	T43 T44	Z43	Z49	Tc Z65	
N -Esn	600	525	850	200	200	350	
Esn-Vta	700	650	1000	300	300	450	
Vta-Kba	600	525	750	175	175	250	
Kba-Åa	600	525	700	150	150	250	
Åa -Säj	600	575	800	150	150	300	
Säj-Mås	700	650	1000	200	200	400	
Mås-Nyb	600	550	1000	400	400	450	
Nyb-Ofs	530	480	900	200	200	350	
Ofs-Mås	530	480	900	200	200	400	
Mås-Säj	550	500	900	225	225	450	
Säj-Åa	600	500	750	150	150	250	
Åa -Kba	600	525	750	150	150	300	
Kba-Vta	600	550	900	175	175	300	
Vta-Esn	600	625	700	175	175	300	
Esn-N	600	500	750	150	150	250	

Forts

(forts)

Hultsfred-Växjö-Hultsfred

Del- sträcka	Ton vagnvikt med lok litt					
	Tp	Z4p				
Hf -Vsm	540	150				
Vsm-Åa	430	110				
Åa -Nhu	540	150				
Nhu-Ksm	750	220				
Ksm-Bås	635	180				
Bås-Rot	475	130				
Rot-Vö	530	145				
Vö -Rot	400	105				
Rot-Bås	475	130				
Bås-Ksm	590	165				
Ksm-Nhu	680	190				
Nhu-Åa	360	85				
Åa -Vsm	570	160				
Vsm-Hf	540	150				

Bromsprov i tåg med tbfh

Vid nedanstående stationer utför särskild bromsprovare
- i stället för tbfh - bromsprov.

Station	Tåg
Norrköping C	Alla tåg utom 219 S
Linköping C	Alla tåg
Mjölby	"-
Nässjö	"-
Alvesta	"-
Hallsberg	"-
Falköping C	"-
Jönköping	"-
Kalmar C	"-
Växjö	Alla tåg utom 26 M, 386 S
Värnamo	Alla tåg
Halmstad	"-

Växling mellan olika bangårdsområden

A. Följande föreskrifter skall gälla. Trafikplats med x) se kompletterande och särskilda föreskrifter efter tabblån.

Trafikplats	Sträcka/Område	Bromstal	Sth
Anderstorp x)	Anderstorp-Ind spåren	15	
Finspång	STAL	19	
	Metallverken		
Hallsberg ^{x)}	Personbg-Skallerud	17	
Jönköping ^{x)}	1) Huskvarnaspåret (bortom växel 45 på pbg)	23	
	2) Huskvarnaverken	-	
	3) Slakterispåret (= förbindelsespåret gbg-Munksjö)	13	
	4) Förbindelsespåret gbg-industrispåren vid Västerbrunn	13	
	5) Förbindelsespåret gbg-ÖEF	17	
	6) Ljungarumspåret	13	
Kalmar C/S ^{x)}	Kalmar C-Kalmar S eller omvänt	9	
Kisa	Kisa-Kindasågen	19	
	Kisa-Långasjönäs	11	
Linköping C	Tannefors	9	
	Tullhuset/Värmeverket	18	
Motala C ^{x)}	Motala Electrolux	17	
	Motala Slakthus	11	
	Motala Verkstad	6	
Mönsterås ^{x)}	Mönsterås-Mönsterås Bruk	14	

forts

(forts)

Trafikplats	Sträcka/Område	Bromstal	Sth
Norrköping C	Godsbangården-Kråkvileban- gården	16	20
	-Händelö (Pampushamnen)	16	
Nässjö ^x)	Pbg-Gbg	-	
Oskarshamn	Bangården-Hamnen	23	
Skärblacka	Ljusfors Bruk	11	
Sävsjöström ^x)	Sävsjöström-Lenhovda	18	
Tranås	Industrispåret	30	
	Industrispåret vid Noshörningen	20	
Västervik	Stationsgatan- Stegholmsbangården	17	
	Electrolux	19	
	Pappersbruket	23	
	Lucerna	16	
	Hamnen	14	
	Karstorp	23	
Åtvidaberg	Åssa	19	20
	Industrierna	16	
	Viresjö såg	23	
Överum	Centrallagret	23	20
	Bruket	11	

Växlingssätten skall tryckluftsbromsas. Huvudledningen skall kopplas på samtliga fordon i växlingssättet. Bromsviktberäkning sker enligt SJF 010.8. Se dock under punkt B nedan. Växlingsledaren ansvarar för att bromsprov (genomslagsprov) utförs.

B. Kompletterande och särskilda föreskrifter vid vissa trafikplatser

Nässjö

Backning pbg/gbg

Sth 15 km/h

Kalmar C/S

Kalmar C-Kalmar S

Instruktionen gäller för i tidtabellen ej upptagna rörelser, som avser förflyttning av dragfordon med eller utan tillkopplade vagnar mellan Kalmar C och Kalmar S eller omvänt.

1. Växlingssätt, som medför vagnar, åtföljs i regel av växlingspersonal. Om växlingspersonal medföljer, framgår av den IF som reglerar växlingssättens gång Kalmar C-Kalmar S och omvänt.
2. Växlingssätt med fordon, som ej är anslutet till bromsledning, skall åtföljas av växlingspersonal.
3. Tryckluftsbroms skall användas och huvudledningen skall kopplas till samtliga fordon i växlingssättet, om så är möjligt. Bromsvikten beräknas enl vxi art 25. Bromstal 9. Sth 30. (Ens lok sth 40)
Som bromsprov får genomslagsprov göras (SJF 312 art 29).
4. Uppgift om bromsvikt behöver ej lämnas till föraren. Vederbörande växlingsledare är ansvarig för att bromsvikten är tillräcklig och att bromsprov utförts enligt gällande föreskrifter.
5. I växlingssätt skall kopplen mellan samtliga fordon vara åtdragna.
6. Fordon i växlingssätt får skjutas endast då växlingspersonal färdas på främsta fordonet för signalering.

7. Signalering för växlingssätten sker sålunda:

Signalering med befintliga huvud- och dvärgsignaler som för tåg (hsi F och A² vid gång mot Kac; dvsi D, hsi E och B 1/2 vid gång mot Kas. Se även linjebeskrivningen).

Kan körsignal för infart på trafikplats ej ges från huvudsignal får växlingssätt införas på platsen med växlingssignal ("framåt") från signalgivare utan att förare dessförinnan gett signalen "beredd". I dylikt fall skall hastigheten nedbringas så att växlingssättet hastigt kan stanna om stoppsignal ges eller hinder finns. Har körsignal från infartssignal eller växlingssignal enligt ovan ej erhållits efter högst två minuters väntan framför infartssignal, skall föraren medelst signaltelefon sätta sig i förbindelse med vederbörande tågklarare. Denne får lämna muntligt medgivande till föraren att föra växlingssättet förbi infartssignalen i stoppställning.

Vid infart på Kalmar C skall växlingssättet stanna, när främsta fordonet i rörelseriktningen passerat vägkorsningen vid Slottsvägen, såvida signal till fortsatt rörelse ej ges.

8. Tillstånd att avgå från tpl ges av tkl genom avgångssignal.

Hallsberg

1. Personbangården-I-gruppen

Bromsviktsberäkning utföres ej. Bromsprov utföres. Växlingsledaren personbangården svarar för att så sker. För växlingssätt, som utgörs av till personbangården ankommande tåg, behöver dock särskilt bromsprov icke ske.

2. Omlastningsbangården-I-gruppen

På växlingssätt från omlastningsbangården till I-gruppen skall sista vagnen försedd med brukbar handbroms bemannas.

3. I-gruppen, R-gruppen, S-gruppen-U-gruppen

På växlingssätt som dras med lok från I-gruppen, R-gruppen eller S-gruppen till U-gruppen skall tryckluftbromsen på vagnarna användas och huvudledningen kopplas på samtliga fordon i växlings-sättet.

Bromsviktsberäkning och bromsprov utförs ej.

Innan växlingssättet neddrages till U-gruppen skall kontrolleras att inga bromsar satts ur funktion genom att lossningsventiler står öppna (lossnings-ventilernas armar är upphakade).

Vid neddragning av växlingssätt med växellok till U-gruppen får under inga omständigheter högre huvudledningstryck än 4,5 atö hållas.

4. I-gruppen, R-gruppen, U-gruppen-personbangården

Samma föreskrifter som under 3 gäller.

Motala C

Motala C-Motala Electrolux

Sth 30 km/h även för ensamt dragfordon. Sth 20 km/h på broarna över Motala ström och Göta kanal. Vagnvikten får icke överskridas enl följande:

Dragkraft	Ton
1 lmot Z65	300
2 " Z65, multipelkopplade	600
1 " Z43	140
2 " Z43, multipelkopplade	280
2 " Z43, icke multipelkopplade	225

Jönköping

Vid växling på

Huskvarnaspåret (= bortom växel 45 på pbg) och vid
Huskvarnaverken

Slakterispåret (= förbindelsespåret gbg-Munksjö)
förbindelsespåret gbg - industrispåren vid Västerbrunn
förbindelsespåret gbg - ÖEF

Ljungarumspåret

gäller följande utöver föreskrifterna i såo och vxi i till-
lämpliga delar:

1. Vid gång på Huskvarnaspåret och upp- eller nerför Järn-
backen inom Huskvarnaverken och på spåret gbg-ÖEF skall
alla vagnar vara anslutna till tryckluftledningen.
Normalt gäller detta även vid växling på övriga spår
vid Huskvarnaverken.

I övrigt behöver tryckluftledningen kopplas endast på
så många fordon närmast dragfordonet, att tillräcklig
bromsvikt erhålls enligt föreskrivet bromstal.

2. Bromsvikten skall minst motsvara följande bromstal:

Huskvarnaspåret	23
Slakterispåret, spåret gbg-Västerbrunn och	
Ljungarumspåret	13
Spåret gbg-ÖEF	17

Växlingsledaren kontrollerar att bromsvikten är till-
räcklig och lämnar föraren muntlig uppgift om vagn-
vikt, bromsvikt och axelantal. Växlingsledaren ombe-
sörjer bromsprov enligt föreskrifterna för genomslags-
prov.

3. Vid på sid 281-283 nämnda vägkorsningar gäller där angivna föreskrifter.
4. Sth är 30 km/h utom över vägkorsningarna samt på Huskvarnaspåret, där sth är 20 km/h.
5. På Huskvarnaspåret får på delsträckan växel 45-Huskvarna norra-växel 45 medföras högst 50 axlar (verksamt loks axlar ej inräknade). Härav får högst 30 axlar skjutas men över vägkorsningen Huskvarnavägen endast högst 20 ax om växlingslaget består av 2 man som också själva helt svarar för bevakningen av korsningen. På delsträckan Huskvarna norra-Huskvarnaverken får i riktning mot Huskvarnaverken medföras högst 30 axlar, i riktning mot Huskvarna norra högst 50.

Vid gång från Huskvarna norra till Huskvarnaverken skall samtliga vagnar skjutas. Vid gång i motsatt riktning skall samtliga vagnar dras.

6. Med lok litt T21 och lokomotor Z65 får i angiven riktning medföras högst följande vagnvikter:

	T21 T23	Z 65
Huskvarnaspåret, växel 45-Huskvarna norra	500 ton	275
" , Huskvarna norra-Huskvarnaverken	350 "	200
" , Huskvarnaverken-växel 45	500 "	275
Spåret gbg-ÖEF, bägge riktningar	500 "	275

7. Med undantag av spåret gbg-Västerbrunn och Ljungarumspåret skall då loket skjuter vagnarna den främsta vagnen vara försedd med kombinerad signal- och bromsapparat, som är ansluten till bromsledningen. När uppsikt framåt ej hålls enligt föreskrifterna i vxi art 17:3 a) (och kontakt med föraren ej hålls på vanligt sätt) skall minst en man i växlingslaget åka på den främsta vagnen i färdriktningen för uttik och signalering till föraren. Denna vagn skall också ha fullt användbar handbroms.

8. För växling i lutning gäller säpl föreskrifter härom.

Sävsjöström

Sävsjöström-Lenhovda

Vagnvikt: Z4p Säj-Leh 85 ton, Leh-Säj 220 ton.

Axeltryck: 4-axlig öfv 9,5 ton vid sth 20 km/h,
 "- 9,0 "- 30 "-

Under förutsättning att dragfordon går främst, får vxl-sätt framföras Säj-Leh-Säj utan att åtföljas av växlingsledare. Vid passerande av växlar skall föraren kontrollera, att dessa ligger rätt. Hastigheten får inte vara större, än att växlingssättet vid behov kan stanna före hinder.

Mönsterås

Mönsterås-Mönsterås Bruk

Lutning:	Mönsterås-Mönsterås Bruk	12 o/oo
	Mönsterås Bruk-Mönsterås	13 o/oo

Sth: Sth 30 km/h (ens lok 40 km/h)

Vagnvikt:	Z65	Mss-Msb	325 ton
		Msb-Mss	380 ton
	T21	Mss-Msb	650 ton
		Msb-Mss	700 ton
	T43	Mss-Msb	800 ton
		Msb-Mss	900 ton
	T44	Mss-Msb	900 ton
		Msb-Mss	1 000 ton

forts

forts Mönsterås
Väggkorsningar

Vid följande nämnda väggkorsningar med säkerhetsanordning skall denna spärra vägtrafiken, när vut förs över korsningen.

Plats	Km	Korsningens namn	Åtgärd	Vidtages av	Antal vakter när säkerhetsanordning ej fungerar (såo § 26:3) eller vid bevakning enl alt 1
Mönsterås- Nygård	0.140	Hamngatan	Alt 3 ^x) och ljussign	Föraren	1
Mönsterås- Nygård	0.641	Kråkerum	Alt 3 ^x) och ljussign	Föraren	1
Mönsterås- Nygård	3.597	Hammarglo- vägen	Alt 3 ^x) ljussign	Föraren	1
Nygård	0.441	Väg till Bruket	Alt 3 ^x) och ljussign	Föraren	1
Nygård	0.580	Bruks- grinden	Alt 3 ^x) och ljussign	Föraren	1
Nygård	0.632	Ved- gården	Alt 3 ^x) och ljussign	Föraren	1

x) Se sidan 275

Anderstorp

Växling på förbindelsespåret Art-ind spåren Giv

Växling utan växlingsledare se sid 253.

Vagnvikt

	T21	Z65
Art-indsp Giv	1000	500
Indsp Giv-Art	900	400

Väggkorsningar

Korsningens namn	åtgärd	vidtages av
Vsi Ågatan	helbommar	tkl
Vsi Hult	ljus- o ljudsinaler	autom
Vsi Odengatan	helbommar	autom
Vsi Henjavägen	helbommar	vxllcd

Växling på trafikplatser i lutning

Vid nedannämnda lastplatser och stationer (fjst och stationer där växling får ske medan stationen är obevakad) förekommer lutning inne på platsen eller strax utanför denna. Skylt om bangårdens lutning är uppsatt. Vid växling skall stor försiktighet iakttagas, så att vagnar inte rullar ut på linjen.

Bankeryd	Kvarnagården
Blomstermåla	Lerbäck
Bredaryd	Läckeby
Brännögård	Mullsjö
Flisby	Ormaryd
Forserum	Orrefors
Forsheda	Rockneby
Fällinge	Rydöbruk
Gripenberg	Sennan
Habo	Skeppshult
Haga industriområde	Spenshult
Havrida	Stödstorp
Hok	Taberg
Huskvarna	Tenhult
Hörle	Torsvik
Klevshult	Äng

Växling på vissa sidospår på lastplats

Spår med lägre axellast (axeltryck) än vad som tillåtes i SJF 657 på bandelen i övrigt.

Lastplats	spår	stax 2-axl godsv	sth
Lagan	spår 1 söder stationshuset	16	20

Växling på nedsänkt spår

Vid växling på spår som är nedsänkt till markplanet på område, upplåtet för allmänheten (t ex hamnspår eller spår i gata eller väg) skall föreskrifterna i såo § 37:2 gälla.

Följande lokala föreskrifter vid Halmstad C, Jönköping, Norrköping C och Kalmar hamn skall dessutom gälla:

Halmstad C

1. Skjutsning av vagnar är förbjuden.

2. Ensam lok eller loket främst i rörelseriktningen

Vakt som bär uniformsmössa eller SJ tjänstetecken skall åka på lokets främsta fotsteg och därvid kunna ge signal med lokets sirén. Hastigheten får ej överstiga 10 km/h.

Kan vakten ej ge signal med sirénen, får hastigheten ej överstiga 5 km/h.

Vakten skall i sin hand ha signalflagga resp lykta med rött sken för att vid behov snabbt kunna varna vägtrafikanterna.

3. Loket skjuter vagnar

Vakt som bär uniformsmössa eller SJ tjänstetecken skall gå kort före och vid sidan om främsta vagnen i rörelseriktningen och varna vägtrafikanterna med utvecklad signalflagga resp rött sken i lykta.

Hastigheten skall därvid motsvara vanlig gångtakt, högst 5 km/h.

Jönköping

Vakt skall gå kort före fordonen och varna vägtrafikanterna genom rörlig signal med utvecklad signalflagga resp rött sken.

forts

Jönköping (forts)

För berörda spår vid containerterminalen i Jönköping gäller föreskriften bara om vägfordon finns uppställda i närheten av spåren eller är i rörelse mot dessa.

Norrköping C

1. Hastigheten får vara högst 15 km/h.

Anm: På följande sträckor får hastigheten höjas till 30 km/h, dock ej vid gång i växelkurvor, under förutsättning att sikten är god och inga vägkorsningar finns: Röda stugans gata-Lindö, Godsbangården-Pampushamnen.

2. Händelöbron får passeras, då signalbild enligt såo fig 6 d visas i dvärgsignalerna. Stopplyktorna är då släckta.

Ånglok får ej framföras på de kommunala/privata terminalspåren utan särskilt medgivande av cto (cpg).

Kalmar hamn

1. Skjutsning av vagnar är förbjuden.
2. Ensam lok eller loket främst i rörelseriktningen

Hastigheten får ej överstiga 10 km/h

3. Loket skjuter vagnar

Vakt skall gå kort före fordonen för att med utvecklad signalflagga resp rött sken från signallykta varna trafikanter.

Växling utan växlingsledare

Kalmar C/S

Kalmar C-Kalmar S

Se instruktion "Växling mellan olika bangårdar".

Förbindelsespåret Kalmar S-Kalmar lokstation

Lok, lokomotor med eller utan vagnar och motorvagn med eller utan släpvagnar på Kalmar S bangård spår 13, d v s på förbindelsespåret mellan Kalmar S och lokstationen.

För reglering av samtliga rörelser, även av A- och B-fordon på förbindelsespåret gäller följande föreskrifter:

Föraren skall iakttaga skärpt uppmärksamhet med hänsyn till växlars lägen, eventuell växlingsrörelse ut i förbindelsespåret (sådan växlingsrörelse får enl säpl ske utan medgivande av tkl) samt växlingspersonal i farlig närhet av spåret. Hastigheten får på en sträcka avgränsad med hastighetstavlor icke överstiga 10 km och på övrig sträcka 30 km. När vagn skjutes skall signalgivare färdas på främsta fordonet.

I förbindelsespåret ingående växlar skall normalt ligga för genomfart Kalmar S station-Kalmar S lokstation. Det åligger växlingspersonalen och ma personal att återlägga växlar i normalläge sedan växlingsrörelse företagits i eller över förbindelsespåret. Växel 66 är eldriven och manövreras medelst tryckknappar uppsatta invid ställverket på Kalmar S station, i stolpe vid växel 66 samt vid växellagets uppehållsplats. Öster om växeln finns en ca 10 m lång spårsträcka, som måste vara fri från vagnar, för att växeln skall kunna läggas om.

Vid färd från Kalmar S till rangerbangården eller lokstationen

Rörelse förbi S-tavlan får icke igångsättas förrän framåtsignal, oavsett hur fordonet är vänt, givits av tkl vid Kalmar S.

Vid färd från lokstationen till rangerbangården/
Kalmar S eller från rangerbangården till Kalmar S/
lokstationen

Rörelse får icke igångsättas förrän föraren (växlingsledaren när sådan medföljer), när han är klar att avgå med fordonet, per telefon inhämtat medgivande här till från tkl Kalmar S. Telefonapparater finns vid de spår, som ansluter till förbindelsespåret. Medgivandet gäller fram till S-tavlan vid Kalmar S.

Anm: Nattetid, då Kalmar S är obemannat må dock ev rörelse på spår 13 ske utan tkl Kalmar S medgivande.

Katrineholm

Fordon

Dragfordon utan vagnar

Område

Mellan bangården och lokstallet.

På spåren 1-6.

Signalgivning m m

Vid gång från lokstallet. Dragfordonet framgår utan särskild signal till dvärgsignal 139va, varifrån föraren per telefon anmäler till tåg x att det är färdigt att gå i tjänst. Det får sedan föras vidare efter besked från tåg x genom telefon eller högtalare eller efter signal till växlingsrörelse, varvid dvärgsignal 139va skall visa signal till rörelse enligt såo fig 6b eller 6c. Vid gång från lokstallet är växel 59 uppkörbar.

Vid gång till lokstallet. Signal till växlingsrörelse och om så erfordras muntligt besked, att vägen till lokstallet är klar, innebär att dragfordon får framföras till lokstallet, om dvärgsignalerna visar signal till rörelse enligt såo fig 6b eller 6c och stoppsignal inte visas från stopplyktan vid växel 59.

Vid gång på sp 1-6. Tillstånd till växling lämnas genom dvärgsignal enligt Söo fig 6b, 6c eller växlingssignal. Gångbanan över bangården mitt för stationshuset får passeras på spåren 1 och 2 när bommarna är fällda eller tillstånd erhållits av signalgivare placerad vid gångbanan för resp spår. Särskild försiktighet skall iakttas. Beträffande gång till lokstallet gäller dock vad som föreskrivits ovan om föraren fått muntligt besked att vägen till lokstallet är klar.

Lokstallområdet

Över vändskivan och vissa delar av anslutande spår är kontaktledningen fränkopplad.

Nyckel till fränskiljare förvaras på tågexpeditionen.

Anderstorp

Vid Anderstorp får lok och vagnar i angiven utsträckning framföras utan att växlingsledare leder rörelsen. Undantag: Då växling skall ske vid Gunbo industrispår.

Medgivandet får tillämpas endast

när föraren finns i det främsta fordonets främre förarhytt eller fordonet är enhyttslok

när såväl förare som annan signalkunnig finns i den bakre förarhytten på det främsta fordonet och detta ej är kortkopplat.

Rörelsen får ske på Gislavedsspåret från växel 1 till km 17.450 och begränsas av tavlor med texten "Gräns för växling utan växlingsledare.

Växlingsledaren Art (vid rörelse mot Giv indomr) och växlingsledaren Giv (vid rörelse mot Art) skall informera föraren om den planerade rörelsen samt ge signal eller muntligt till igångsättning.

Kimstad

Fordon

Dragfordon utan vagnar vid rundgång efter av tkl i varje särskilt fall lämnat medgivande.

Område

På hela bangården.

Signalgivning m m

Erforderlig växlingssignal skall ges av den tjänsteman, som utför av- och tillkoppling av dragfordonet.

Föraren ger vid central växelomläggning signalen "lägg om växeln" och får sedan växeln lagts om utan särskild växlingssignal föra fordonet i motsatt riktning.

Linköping C

Fordon

Dragfordon utan vagnar.

Område

På bangården till och från tåg, uppställningsplats eller lokbangård.

Signalgivning m m

Växlingen regleras genom dvärgsignaler. Dragfordon skall utan växlingssignal gå till närmaste dvärgsignal och där invänta signalbild enl Säs fig 6b eller 6c, som gäller för gång till nästa dvärgsignal. Föraren skall kontrollera växel 29:s läge och vid behov lägga om denna.

Om signalbild enligt ovan inte erhålles, skall dragfordonet stanna minst 5 m framför dvärgsignalen. Vid rundgång med dragfordon skall rörelsen fortgå så långt förbi resp växel att denna kan läggas om (ca 5 m förbi gällande dvärgsignal)

Om signal uteblir skall föraren alltid stanna vid stoppskylten ca 20 m framför dvärgsignal A och omedelbart ringa ställverket från signaltelefon, som är uppsatt intill stoppskylten.

Då övergången vid stationshuset passeras skall skärpt uppmärksamhet iakttas. Vid behov skall dragfordonet stanna och avvakta signal från signalgivare.

Mjölby

Fordon

Dragfordon utan vagnar.

Område

Vid gång från lokbangården.

Signalgivning m m

Dragfordonet 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.

Norrköping C

Fordon

Dragfordon - ensamt eller dragande andra fordon.

Område

På person- och godsbangårdarna.

Signalgivning m m

- a) När större vagnvikt än 90 ton medföres, erfordras lägst en bromsvikt motsvarande bromstal 20.

Ansvarig härför är den växlingsledare (motsvarande) som ordnar för växlingsrörelsen.

- b) Signal till igångsättning och fortsatt gång över bangårdarna ges med dvärgsignal som visar antingen "rörelse tillåten" (såo fig 6b) eller "rörelse tillåten - fordon finns dock på signalsträckan" enl såo fig 6c (A). Signalbild enl såo fig 6d (A) får ej passeras, förrän signal till växlingsrörelse erhållits från signalgivare. Kan dvärgsignal inte iakttas från förarens plats, skall signalgivare ge muntligt besked eller signal till rörelsens igångsättande.
- c) Enligt punkt b) påbörjad rörelse får fortsätta fram till signalinrättning som visar "stopp" för växling (inkl signalbild enl såo fig 6d).
- d) Föraren skall underrättas om tillämnad rörelse, som inte är planenlig och regelbundet förekommande.
- e) Vid gång från lokbangården erfordras signalering enl punkt b) ovan. Visas "stopp" i dvti 306 resp 308 anmäler föraren utan dröjsmål vid vilken signal loket står. Loket framföres där- efter förbi dvtitavlorna vid sp 36, 37, så att signal kan iakttas i dvti 305, 303. Tåglok till uppgående tåg på gbg framföres dock till märktavla "Stoppgräns för ens lok från stall".
- f) Vid gång med dragfordon till avgående tåg från godsbangården söderut resp från ankommande tåg till godsbangården norrifrån skall fordon framföras till spårsträckan omedelbart söder om dvärgsignal 158 resp 156 där signalering enligt punkt b) avvaktas.

- g) Fordon får ej framföras över plattformsovergången på pbg förrän bommarna fällts eller eljest klarsignal givits till fordonet från den som bevakar övergången.
- h) Fordon, som framföres mot stillastående fordon - t ex tåg-sätt - för tillkoppling, skall stanna ca en meter framför dessa fordon, om personal för koppling ej finns tillstädes.
- i) Vid gång inom lokbangårdens område svarar föraren för hinderfriheten och att växlarna är rätt lagda.

Nässjö

När lok litt T41, T43, T44, T45, V1, V3 och ånglok (ifråga om tenderlok även backgående) framföres rättvänt och bemannat med enbart förare, skall föraren före igångsättningen gå över till hyttens andra sida och kontrollera, att inget hindrar igångsättningen.

Rörelserna får ske på följande områden och spår under iakttagande av nedan angivna föreskrifter.

Område/spår där växling utan växlingsledare får ske	Omfattning
Pbg (utom lokalbangården och industrispåren)	Området <u>mellan</u> utfartssignal 102 (mot Hultsfred); blocksignaler- na N2 (106) och U2 (108) (mot Mjölby), dvärgsignalerna 117, 119, 121 och 123 (mot lokstallet), en tänkt linje genom dvärgsignal 141 (mot Jönköping), 148, spår- spärrarna 479, 481, 477 och 475 (mot gbg) <u>och</u> yttre utfartsig- nal 283 (mot Kalmar), blocksig- nalerna N1 (291) och U1 (293) (mot Alvesta) samt utfartssignal 297 (mot Värnamo).

Område/spår där växling utan växlingsledare får ske	Omfattning
Gbg 62-64	spåren 62, 63 och 64 mellan dvärgsignal 136 (mot Jönköping), växel 435 (mot ryggen) och dvärgsignal 148 och växel 441 (mot pbg) och växel 445 mot övriga gbg.
Huvudspåret mot Jönköping	spåret mellan utfartssignal 132 (mot Jönköping), dvärgsignal 136 (mot gbg) och dvärgsignal 141 mot pbg.

A. Gemensamma föreskrifter för alla rörelser

Utöver såo och vxi föreskrifter gäller följande:

1. Signal till igångsättning och för fortsatt gång över och mellan områdena ges med dvärgsignal som visar signalbild antingen enligt såo fig 6b eller enl såo fig 6 c. Signalbild enl såo fig 6d får ej passeras, förrän signal till växlingsrörelse erhållits från signalgivare. Kan dvärgsignal ej iakttagas från förarens plats, skall signalgivare ge muntligt besked eller signal till rörelsens igångsättande.
2. Enligt punkt 1 påbörjad rörelse får fortsätta fram till närmaste dvärgsignal där signalbild enligt såo fig 6b eller såo fig 6 c inväntas eller förbi dvärgsignal, som skall gälla för färd i motsatt rörelseriktning.
3. Växlingsrörelse anmäles, om möjligt i god tid, av växlingspersonalen eller föraren till ställverket. Föraren skall underrättas om tillämpad rörelse, som ej är planerlig och regelbundet förekommande.
4. Fordon, som framföres mot stillastående fordon - t ex tågsätt - för tillkoppling, får med försiktighet framgå till detta och stanna utan signal från växlingspersonal.

5. Godståg i riktning från Värnamo, Alvesta och Kalmar C framföres som växlingsrörelse direkt till gbg sp 62-64 om dvärgsignalerna visar signalbild enligt såo fig 6 b eller 6 c. I båda fallen gäller för den fortsatta rörelsen föreskrifterna under A, B, C och D i tillämpliga delar. Signal till växlingsrörelse från signalgivare erfordras alltså inte.

6. Tvåbemannat lok får framföras med högst 15 km/h, då lokps färdas i bakre manöverhytten.

B. Särskilda föreskrifter för rörelser på Pbg

1. Fordon får ej föras förbi huvudsignal 102 (mot Hultsfred), 106 och 108 (mot Mjölby), 283 (mot Kalmar), 291 och 293 (mot Alvesta) samt 297 (mot Värnamo).
2. Fordon får ej föras över plattformsövergången på tunneltaket, förrän signalen "klart" erhållits från den som bevakar övergången.
3. Vid gång mot den del av gbg som ligger utanför Gbg 62-64 eller omvänt, erfordras alltid signal till växlingsrörelse från signalgivare, som vid gång från gbg skall ha tillstånd från ställverket.
4. Vid gång till pbg från lokbangården erfordras signal från dvärgsignal enligt A ovan. Dessutom skall anmälan göras per telefon till ställverket.

C. Särskilda föreskrifter för rörelser på Gbg sp 62-64

Vid gång mot den del av Gbg, som ligger utanför gbg sp 62-64 erfordras alltid signal till växlingsrörelse från signalgivare.

D. Särskilda föreskrifter för rörelser på huvudspåret mot Jönköping (spår 61)

Fordon får ej föras förbi huvudsignal 132 (mot Jönköping).

E. Backning av tågsätt mellan bangårdarna i Nässjö.

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

HallsbergFordon

Dragfordon.

Anm: Föreskrifterna får tillämpas även om dragfordon drar vagnar eller andra fordon.

Signalgivning m m

1. Dragfordons igångsättning och framförande regleras genom dvärgsignal enl såo fig 6a-c. Signal enl fig 6d får endast passeras efter det att signal till växlingsrörelse erhållits från signalgivare.
2. Två icke sammankopplade dragfordon får ej gå på samma signalbild i dvärgsignal; det bakre fordonet skall alltså avvakta ny signal.
3. Dragfordon får utan signal till växlingsrörelse framgå till närmaste dvärgsignal och där invänta signalbild enl fig 6b eller c (således icke signalbild enl fig 6d), vilka signalbilder gäller för gång till nästa dvärgsignal. Om signalbild enl ovan ej erhålles, skall dragfordonet stanna minst 5 m framför dvärgsignalen.
4. Vid ändrad rörelseriktning (rundgång) skall rörelsen fortgå så långt, att växelomläggning kan ske. d v s så långt att dvärgsignal, som gäller för gång i motsatt riktning tydligt kan iakttas.
5. Föraren skall med skärpt uppmärksamhet ge akt på signalers och växlars lägen samt, om signalbild enl fig 6c visas, förvissa sig om att spår, som skall befaras, är fritt från hinder. Anser föraren hinder föreligga, skall tillstånd till fortsatt färd inhämtas från ställverket eller stationspersonalen.

Hastighet m m

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

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.

Område

Rörelse får ske på i följande spårbeskrivning upptagna bangårdsområden under angivna förutsättningar.

Hallsberg (H)Spår 1-6

Signal till växlingsrörelse skall erhållas, om dvsi vid infartstågvägens slutpunkt ej visar signalbild enl fig 6 b.

Södra passagespåretSpår för godståg från H till I-gruppen

Backning får endast ske efter medgivande från tkl.

Från U-gruppen till I-gruppen

Hsi B-F i västra änden av U-gruppen: Sp U1-U6 = två sken. Gäller endast för tågsätt, som skall framföras till A-spåren och därifrån fortsätta som tåg.

Dvsi G9 för infart till I-gruppen samt sp A1 och A2. Tåg mot Å och Öj framförs under form av växlingsrörelser till utfartssignalerna på sp A1 och A2.

Från I-gruppen eller sp A1 eller A2 till H eller U-gruppen över södra passagespåretFrån A1 och A2

Dvsi G26 och G24

Visas signal enl S&O fig 6b, 6c, får växlingsrörelsen (tåget) fortsätta in på södra passagespåret.

Från I-gruppen

Dvsi 301/6-306/6

Signal till växlingsrörelse skall erhållas från ps på I-gruppen.

Till H

Dvsi 2h/5v/h vid nedre delen av U-gruppen

Visas signal enl fig 6b, 6c, får växlingsrörelsen gå in i H utan ytterligare signalering. I annat fall skall tåg uppringas.

Nedfartsspåret

U-gruppen - H/lokg

Signal till växlingsrörelse skall erhållas på U-gruppen.

H - U-gruppen

Signal till växlingsrörelse skall erhållas på pbg. Om särskild lots inte medföljer, skall uppgift även lämnas föraren om vilket spår på U-gruppen, som loket skall växlas till.

Om lots inte medföljer loket till U-gruppen, skall föraren växla in loket på det spår, som meddelats före avg från H, och härvid lägga växlarna rätt till avsett spår. Då lok införts på U-gruppen, skall det stanna hinderklart vid rakspårssträckans början på resp spår, om inte annat besked erhållits och om hinder inte uppstår dessförinnan. Är tågsättet nedtaget till U-gruppen, får loket föras till detsamma.

Stationsgruppen

Sth 20 km/h

Norra passagespåret

Spår, som huvudsakligen används för lokgångar.

Riktning Österut

I-gruppen - lokbg

Om omväxling måste ske för att få dragande fordon främst skall detta göras på "gropsspåret" i I-gruppens östra ände.

På spår 309 (den del av norra passagespåret som ligger på I-gruppen) får backning ske till "gropsspåret" utan omväxling. Rörelsen skall mötas av växlingspersonal i spår 309 östra del.

Sth 10 km/h vid passerandet av vagnvågen och I-gruppens personalhus. Sth 15 km/h från växel 302 till dvsi D6. Dvsi M1 framför växel 104 visar signalbild enl fig 6 d, när växel 106 ligger för gång mot lokbg, och signalbild enl fig 6 c, när växel 106 ligger för gång till nedfartsspåret "snedvägen". När vagnar medförs, skall i största möjliga utsträckning "snedvägen" användas.

Växel 106 läggs om av föraren, vilket kan ske, när lampan "Omläggning tillåten" lyser. När fordon passerat dvsi M1, återgår växeln automatiskt till normalläge.

Dvärgsignaltavla efter växel 106. Över lokbg sth 10 km/h. Framförandet skall ske med största försiktighet. Rörelsen får inte utan särskild växlingssignal föras förbi medväxel i lokbg östra ände.

Till nedfartsspåret genom växel 106 i minusläge

Dvsi M1 på "snedvägen" visar signalbild enl fig 6 b först då fordon kommer in på spårledningssträckan framför signalen. Växel 173 är uppkörbar. Sedan rörelse med växeln i uppkört läge påbörjats, kan ändring av rörelseriktning orsaka urspåring.

Riktning västerut

Lokbg - I-gruppen från lokbg över växel 106 och från nedfartsspåret över växel 112

Sth 15 km/h från dvsi D5 till växel 302.

I-gruppen

Sth 10 km/h vid passerandet av vagnvågen och I-gruppens personalhus.

Alvesta

Rättvänt lok litt V1, V3, T41, T42, T43 och ånglok (ifråga om tenderlok även backgående) samt backgående Tb och Tc får framföras enbemannat. Föraren skall före igångsättningen gå över till hyttens andra sida och kontrollera, att intet hindrar igångsättningen.

Rörelserna regleras med dvärgsignaler uppställda invid och till vänster om det spår, för vilket de gäller.

Två spårspärrlyktor finns. Den ena är placerad söder om dvärgsignal 9hb, omedelbart norr om viadukten, väster om lokstallspåret och den andra omedelbart söder om dvärgsignal 39hb på södra bangården, ca 30 m norr om växel 46b, väster om spårspärr 46a.

Fordon får utan signal till växlingsrörelse gå fram till närmaste dvärgsignal. Där inväntas "kör" enligt S40 fig 6b (90°) eller "rörelse tillåten" enl S40 fig 6c (45° vänster), som gäller för gång till nästa dvärgsignal. "Rörelse tillåten" enligt S40 fig 6d (45° höger) i dvärgsignal får - såväl vid igångsättning som under rörelsen i övrigt - passeras endast efter signal eller muntligt besked från signalgivare.

Om ej signalbild resp signal eller muntligt besked från signalgivare enligt ovan erhålles, skall fordonet stanna minst 5 m framför dvärgsignalen.

På lokbangården skall fordon framföras med särskilt försiktighet. Erforderlig växelomläggning ombesörjes av föraren. Från lokbangården får fordon gå fram till

dvärghsignal 9hb ca 20 m norr om viadukten. Erhålles ej signal till igångsättning genom signalbild enligt såo fig 6b eller 6c (90° resp 45° vänster), avvaktas växlingssignal från signalgivare eller upprings tågexpeditionen i signaltelefon, placerad vid dvärghsignalen.

Efter erhållen signal enligt ovan skall fordon framgå till tåg, uppställningsplats eller lokbangården.

Vid rundgång skall rörelsen fortgå så långt, att erforderlig växelomläggning kan ske (minst 5 m förbi dvärghsignal - som gäller för gång i motsatt riktning).

Lokpersonalen skall kontrollera signalers och växlars lägen samt att spåret är hinderfritt. Hastigheten får inte vara större än att fordon vid behov kan stanna framför signalinrättning, signalredskap eller hinder. Anses hinder föreligga, skall tillstånd till fortsatt färd inhämtas från tågexpeditionen, ställbocksvakt eller växlingspersonal.

Skärpt uppmärksamhet skall iakttagas, när resgodsöverfarterna passeras.

Är flera åtskilda dragfordon/motorvagnsätt uppställda efter varandra, gäller signal till igångsättning endast det främsta. Först efter det att dvärghsignal återgått till "stopp" och ny signal till igångsättning erhållits, får efterföljande fordon sättas i rörelse.

Jönköping, Falköping C, Halmstad C

Gemensamma bestämmelser

På rubricerade trafikplatser får lok och motorvagn med eller utan släpvagn i angiven utsträckning framföras utan att växlingsledare leder rörelserna.

Medgivandet får tillämpas endast när föraren finns i det främsta fordonets främre förarhytt eller fordonet är enhyttslok när såväl förare som annan signalkunnig finns i den bakre förarhytten på det främsta fordonet och detta ej är kortkopplat. Om förarhytten har spegel, som ger föraren möjlighet att överblicka området framför loket på båda sidor om motorhuven får uppsikt hållas av enbart föraren. Rättvänt lok litt V3, T43 och T44 samt backgående Tb och Tc får framföras enbemannat. Föraren skall före igångsättningen gå över till hyttens andra sida och kontrollera, att intet hindrar igångsättningen.

Rörelserna regleras med dvärg- eller spårspärrsignaler, uppställda invid och till vänster om det spår, för vilket de gäller, Fordon får utan signal till växlingsrörelse gå fram till närmaste dvärg- eller spårspärrsignal. Där inväntas signalbild enligt såo fig 6b eller c som gäller för gång till nästa dvärg- eller spårspärrsignal; signalbild enligt såo fig 6d har i detta fall betydelsen "stopp".

Erhålles ej signal enligt såo fig 6b eller c skall dragfordonet stanna minst 5 m framför signalinrättningen. Vid rundgång skall rörelsen fortgå så långt att erforderlig växelomläggning kan ske d v s så långt att dvärgsignal, som gäller för gång i motsatt riktning kan iakttagas tydligt.

Föraren skall kontrollera signaler, växlers lägen och att spåret är hinderfritt, varför hastigheten ej får vara större, än att dragfordonet vid behov kan stanna framför signalinrättning (hinder). Anses hinder föreligga, skall ställverk eller växlingspersonal kontaktas.

Är flera åtskilda dragfordon uppställda efter varandra gäller signal till igångsättning endast det främsta. Först efter "stopp" och ny signal får efterföljande dragfordon sättas i rörelse.

De delar av spår, som allmänheten måste passera för att komma till eller från tåg, skall vara avspärrade eller bevakade (sao § 37:3)

Vid vissa trafikplatser kan föreskrifter utöver ovan nämnda gälla. Detta anges särskilt under resp rubrik.

Särskilda bestämmelserJönköping

Rörelser får ske på pbg (inom pbg och till och från stallområdet pbg) och på gbg (inom gbg och till och från stallområdet gbg).

1. Personbangården

A. Rörelser inom pbg

Gång får ske på spår för vilket dvärgsignal gäller samt från uppställningsspår öster om stationshuset.

Stationsps skall informera föraren om den planerade rörelsen.

I förekommande fall skall föraren kontrollera att dragfordonet är avkopplat innan rörelse sätts igång.

När motorvagn litt Y1 framföres skall dörrarna vara stängda vid passage över Kanalbron. Vagnar litt A7/B7 samt S1 nr 5248 får ej framföras till/från Kanalbron på spåren P1-P3 p g a trång passage på bron.

Vid gång till och från uppställningsspår öster om stationshuset skall stationsps ge signal till igångsättning, vilket i förstnämnda fall också innebär att dvärgsignal 35h får passeras, trots att signalbild enligt såo fig 6d visas.

Rörelse får inte ske förbi tavla med texten "Gräns för växling", placerad öster om bron över hamnkanalen.

I de fall rörelse skall avslutas på annan plats än framför dvärgsignal i stoppställning skall den stoppas utan stoppsignal - vid gång mot vagnar 5 m framför dessa - om inte signal till fortsatt rörelse erhålls.

B. Rörelser till och från stallområdet pbg

Gång får ske på spår för vilket dvärgsignal gäller och dessutom på närmast stallområdet liggande spår-område, där dvärgsignaler saknas.

Vid behov får vagnar medföras. Hastigheten anpassas därvid med hänsyn till om vagnarna har verksam broms eller ej.

Innan rörelse sätts igång skall föraren ha fått tillstånd av tk1

vid gång till stallområdet genom signalbild enligt såo fig 6 b eller c i närmaste dvärgsignal

vid gång från stallområdet efter begäran i telefon vid östra gränsen för stallområdet (utmärkt med tavla med texten "Stallområdet slutar" på ena sidan och "Stallområdet börjar" på den andra). Tkl skall samtidigt informera föraren om den planerade rörelsen.

I förekommande fall skall föraren kontrollera att dragfordonet är avkopplat innan rörelse sätts igång.

Rörelse sätts igång utan signal. På området närmast stallområdet där dvärgsignaler saknas måste särskild försiktighet iakttagas. Vid behov skall lokps lägga om lokalt omläggbara växlar.

Rörelse får ej föras förbi tavla med texten "Gräns för växling", placerad öster om bron över hamnkanalen.

I de fall rörelse skall avslutas på annan plats än framför dvärgsignal i stoppställning skall den stoppas utan stoppsignal - vid gång mot vagnar 5 m framför dessa - om inte signal till fortsatt rörelse erhålls. Vid gång till stallområdet gäller föreskrifterna för detta sedan området uppnåtts.

2. Godsbangården

A. Rörelser inom gbg

Gång får ske på spåren G1-G5 dock ej utanför tavla med texten "Gräns för växling" i öster och "Gräns för växling utan växlingsledare" i väster. Dessutom får efter medgivande i varje särskilt fall och på de villkor som då anges, gång ske i öster in på spåren G6-G8 som saknar spårledning.

Vid behov får vagnar medföras. Hastigheten anpassas därvid med hänsyn till om vagnarna har verksam broms eller ej.

Stationspps skall informera föraren om den planerade rörelsen utom när det gäller ensamt dragfordon som sedan skall framföras till pbg som V-tåg. Erhålles inget besked avses sålunda rörelse av sistnämmt slag.

Innan rörelse sätts igång skall signal till växlingsrörelse - även muntlig sådan kan förekomma - ha erhållits och föraren i förekommande fall ha kontrollerat att dragfordonet är avkopplat. Vid gång västerut från spåren G2-G5 kan sådan signal ges med ett "F" i resp A-signal placerad i bangårdens västra ände.

I de fall rörelse skall avslutas på annan plats än framför dvärgsignal i stoppställning skall den stoppas utan stoppsignal - vid gång mot vagnar 5 m framför dessa - om inte signal till fortsatt rörelse erhålls.

B. Rörelser till och från stallområdet gbg

Gång får ske på spår för vilket dvärgsignal gäller och dessutom på närmast lokstallet liggande spår-område, där dvärgsignal saknas.

Innan rörelse sätts igång skall föraren ha fått tillstånd av tk1/fjtk1

- vid gång från stllområdet efter begäran i telefon. Tk1/fjtk1 skall samtidigt informera föraren om den planerade rörelsen samt ge signalbild enl såo fig 6 b eller 6 c i närmaste dvärgsignal.
- vid gång till stalloområdet genom signalbild enl såo fig 6 b eller 6 c i närmaste dvärgsignal.

Förelse sätts igång utan signal. På området närmast lokstallet där dvärgsignal saknas måste särskild försiktighet iakttagas.

Vid behov skall lokps lägga om lokalt omläggbara växlar.

Falköping C

Medgivandet gäller lokspåren och sp 1-6 mellan dvärgsignalerna 21h, 23h eller 9ha i norr och dvärgsignalerna 47v, 49v, 59v, 55v eller 57v i söder.

Från stall utgående dragfordon går på östra lokspåret till hinderpålen för växel 100. Växeln ligger normalt till västra lokspåret och är uppkörbar. Sth 10 km/tim. Från hinderpålen gäller dvärgsignal 9hd.

Till stall ingående dragfordon framförs till växel 100. Vid växeln finns en stopplykta. Visas rött sken i stopplyktan, skall föraren undersöka växeln och se till att den sluter ordentligt, varvid lyktan släcks. Sth 10 km/h genom växel 100. Från växeln går dragfordon på västra lokspåret.

Halmstad C

Gång söder om dvärgsignalerna 34, 37-40 på spår 1-5, östra och västra passagespåret, spår R1-R6 fram till huvudsignal 45 h och på förbindelsespår mellan dessa spår.

Vid gång mellan personbangården och rangerbangården eller omvänt får vagnar medföras. Bromsvikten skall härvid motsvara minst bromstal 6. Antingen östra eller västra passagespåret får användas.

Vid dragfordons gång till och från motorvagns- eller ångloksstallet gäller dessutom följande:

1. Från personbangården till motorvagnsstallet: Växel 101 och den växel, som är belägen ca 5 m norr om dvärgsignal 15hc, skall vid behov läggas om av föraren till anvisat spår inom stallområdet.
2. Från motorvagnsstallet till personbangården: Strax före dispositionstidens början för dragfordon till tåg skall stallpersonalen eller förare kontrollera, att växeln, som är belägen ca 5 m norr om dvärgsignal 15hc och växel 101 intar rätt läge i förhållande till det spår, varifrån dragfordonet skall utgå. Växlarna skall vid behov läggas om av stallpersonalen eller föraren.
3. Från personbangården till ångloksstallet: Läget på växeln, som är belägen ca 13 m norr om dvärgsignal 15 hd, kontrolleras och växeln läggs vid behov om av föraren. Vid dvärgsignal 15hd övertas dragfordonet av stallpersonal och växlas till avsedd plats i ångloksstallet av föraren eller stallpersonalen.

4. Från ånglokstallet till personbangården: Föraren eller stallpersonalen växlar fram dragfordonet till dvärgsignal 15hd, där signalbild från dvärgsignalen avvaktas. Innan fordonet får gå förbi dvärgsignal 15hd skall läget på växeln, som är belägen ca 13 m norr om dvärgsignalen, kontrolleras och växeln vid behov läggas om av föraren eller stallpersonalen.

Växling vid motorvagnsstallet förbi dvärgsignalerna 15hb, 15hc och 15hd får utföras enligt bestämmelserna i såo, vxi och säpl, då nämnda dvärgsignaler visar signalbild enligt såo fig 6d (45° höger). Innan växlingsrörelsen sätts igång skall dock kontrolleras, att växel 20a/b ligger i plusläge.

Växjö

1. Motorvagnar får framföras utan växlingsledare på motorvagnsspåret mellan "891 lokstall" och gränstavla (stopp för motorvagn utan lots) vid växel 222 under följande villkor:
 - a) Föraren skall finnas i det främsta fordonets främre förarhytt. Igångsättning får ske utan särskilt medgivande.
 - b) Föraren skall förvissa sig om att spår, som skall befaras är fritt från hinder och ombesörjer själv omläggning av växlar.
2. Motorvagn får framföras utan växlingsledare på spårvidd 891 mellan Liedbergsgatan och tågspåret vid plattform 2 under följande villkor:

- a) Föraren skall finnas i det främsta fordonets främre förarhytt.
- b) Föraren skall förvissa sig om att spåret är fritt från hinder.
- c) Rörelsen får ske efter medgivande från tågvägsinspektören vid Liedbergsgatan. Vid gång från stationen inhämtas medgivande per telefon på plattform 2.
- d) Hastigheten får ej vara större än att fordonet vid behov kan stanna framför signalinrättning, signalredskap eller hinder.

Västervik

Växling utan växlingsledare genom yttersta växeln (växel nr 1)

När växling sker genom yttersta växeln i Västervik i riktning Jenny, skall föraren framföra sista fordonet ca 30 m bortom dvärgsignal C, dock inte utanför infartssignal B, så att växeln blir centralt omläggbar.

Växlingsrörelsen i motsatt riktning får påbörjas utan särskild signal sedan föraren förvissat sig om att växeln lagts om och sluter väl. Vid den återgående rörelsen skall föraren finnas i främsta förarhytten och iaktta skärpt uppmärksamhet med hänsyn till personer i farlig härhet av spåret.

Växling över vägkorsningar

Vid växling över nedannämnda vägkorsningar skall föraren vidtaga åtgärder enligt något av följande alternativ:

Alt 2: Växlingssättet skall stanna omedelbart framför korsningen. Det får fortsätta när personalen förvissat sig om att det inte finns något hinder. Det främsta fordonet skall vara bemannat.

Alt 3: Växlingsrörelsen får icke ha högre hastighet än 10 km/h över korsningen. Det främsta fordonet skall vara bemannat.

Alt 5: Växlingssättet skall stanna omedelbart framför korsningen. Därefter skall två vakter (får tagas ur växlingslaget), en på vardera sidan om spåret, varna vägtrafikanterna genom rörlig signal med utvecklad signalflagga resp rött sken.

Sedan bevakning anordnats och hinder ej finns, får växlingssättet köras över korsningen.

Anm: Alt 1 och 4 återfinns i SJF 580.0 punkt 11.

Trafikplats och vägkorsning	Alternativ
<u>Boxholm</u> (vid Bruket)	3 ^a)
Storgatan	
<u>Jönköping</u>	
Industrispår till Huskvarnaverken och Huskvarnavägen	5
Industrispår vid gbg (slakterispåret) och väg vid Skånska Cement	3

a) Förstärkt med ljus- och ljudsignaler

forts

Trafikplats och vägkorsning	Alternativ
<u>Kalmar-Volvo</u>	
Trångsundsvägen	3 ^{b)}
<u>Kisa</u>	
Tolvmannavägen	3
<u>Motala</u>	
Djurgårdsvägen	3 ^{b)}
Charlottenbergsleden	3 ^{b)}
<u>Norrköping C</u>	
Bangårdsgatan	3 ^{b)}
Gata till Sjöfartsverkets tomt på Händelö	3
Hanholmsvägen (2 korsningar till Dow Chemical resp Örebro Ind verk)	3 ^{b)}
Kommendantvägen	3 ^{b)}
Bravikenvägen vid Dow Chemical	3 ^{b)}
Kromgatan	3 ^{b)}
Malmgatan sth 5 km/h 60 m före och efter korsningen	3 ^{b)}
Gata till T-kranen från Hanholmsvägen	3 ^{b)}
Röda Stugans gata, Lindöspåret	3 ^{b)}
<u>Nyköping C</u>	
Magnibergsvägen	3
Sunlight, industrispåret (2 korsningar)	3 ^{b)}
Sunlight, väg till parkeringsplatsen	3

b) Förstärkt med ljussignaler

forts

Trafikplats och vägkorsning	Alternativ
<u>Skänninge</u>	3 ^{b)}
Verkstadsvägen	3 ^{b)}
<u>Taberg</u>	
Spåren på bangården och enskild väg Taberg norr (km 16.573)	3
<u>Torsvik</u>	
Stamspår och	
väg vid Granarp västra km 5.950	3
väg vid Granarp östra km 7.225	3
<u>Vimmerby</u>	
Södra Ringleden	3 ^{a)}
<u>Överum</u>	
F d väg 882	2

a) Förstärkt med ljus- och ljudsignaler

b) Förstärkt med ljussignaler

Sträckor som trafikeras med vutMjölby-ÖdeshögKimstad-FinspångFinspång-HjortkvarnBerga-BlomstermålaVetlanda-JärnforsenReftele-AnderstorpTrafikplatser

Vid sträckorna finns följande tpl:

My-Öhg

Mjölby st

Väderstad lp

Rök lp

Hedaslätt lp

Hästholmen lp

Ödeshög lp

Fg-Hjk

Finspång st

Ljusfallshammar lp

Björnhammar lp

Hjortkvarn lp

Vta-Jäf

Vetlanda st

Holsbybrunn lp

Kvillsfors lp

Nyboholmsväxeln

Järnforsens lp

Kms-Fg

Kimstad st

Skärblacka st

Finspång st

Bg-Bma

Berga st

Högsby lp

Ruda lp

Blomstermåla st

Rft-Art

Reftele st

Anderstorp st

Trafikeringsform m m

Rörelser med tågfordon sker i form av vut, vars hastighet ej får vara större än 15 km/h på sträckan My-Öhg och Fg-Hjk^{x)}, 40 km/h på sträckorna Bg-Bma och Kms-Fg samt 30 km/h på övriga sträckor.

Såo föreskrifter gäller med de undantag som framgår av denna instruktion.

x) sth 30 km/h vid spårrensning

Bromsvikt

Sträcka	Bromsvikten skall minst motsvara bromstal
Mjölby-Ödeshög	17
Kimstad-Finspång	20
Finspång-Hjortkvarn	13
Berga-Blomstermåla	23
Vetlanda-Järnforsen	18
Reftele-Anderstorp	15

Vagnviktstabell

Sträcka	Ton vagnvikt med lok/lmot litt						
	Z43	Z65	T21	T23	Z4p/Z4t	T44	T43
My-Öhg-My	175	350	-	-	-	-	-
Fg-Hjk-Fg	-	-	-	-	130	-	-
Bg-Bma	175	350	700	-	-	900	800
Bma-Bg	125	250	500	-	-	650	600
Vta-Hbr	-	-	-	-	190	-	-
Hbr-Kvf	-	-	-	-	220	-	-
Kvf-Jäf	-	-	-	-	200	-	-
Jäf-Kvf	-	-	-	-	120	-	-
Kvf-Hbr	-	-	-	-	175	-	-
Hbr-Vta	-	-	-	-	140	-	-
Kms-Fg-Kms	-	-	-	-	-	1000	-
Rft-Art	200	450	900	800	-	-	-
Art-Rft	250	500	1000	1000	-	-	-

Väggkorsningar

Vid följande nämnda väggkorsningar med säkerhetsanordning skall denna spärra vägtrafiken, när vut förs över korsningen.

Vid följande nämnda väggkorsningar utan säkerhetsanordningar skall -- enligt cba beslut -- angivna åtgärder vidtagas när vut förs över korsningen.

Det finns fyra olika bevakningsalternativ:

Alt 1. Korsningen bevakas av vakt. Vakten skall varna vägtrafikanter genom utsträckt arm med en röd flagga eller lykta med rött ljus.

Bdc kan efter samråd med berörd vägförvaltning föreskriva att det skall finnas vakt på båda sidor om järnvägen (t ex vid stark fordonstrafik, mer än två körfält eller flera spår).

Alt 2. Vut skall stanna omedelbart framför korsningen. Den får fortsätta, när personalen förvissat sig om att det inte finns något hinder. Främsta fordonet skall vara bemannat.

Alt 3. Vut får inte ha högre hastighet än 10 km/h över korsningen. Främsta fordonet skall vara bemannat.

Alt 4. Vakt skall gå kort före vut och varna vägtrafikanter genom utsträckt arm med en röd flagga eller lykta med rött ljus.

A. Mjölby-Ödeshög

Plats	Km	Korsningens namn	Åtgärd	Vidtages av	Antal vakter när säkerhetsanordning ej fungerar (så § 26:3) eller vid bevakning enl alt 1
Mjölby-Väderstad	0.735	Mjölby ¹⁾ bangård	Alt 2	Tsm	-
Mjölby-Väderstad	1.190	Ringvägen	Alt 3 och ljussign	Tsm	1
Mjölby Väderstad	3.295	Sågverksvägen	Alt 3 och ljussign	Tsm	1
Mjölby-Väderstad	3.857	Skrukeby	Ljus- och ljudsignaler med halvbommar	Autom	1
Mjölby-Väderstad	7.258	Hogstad	Alt 3	Tsm	-
Mjölby-Väderstad	8.294	Rinna	Ljus- och ljudsignaler	Autom	1
Mjölby-Väderstad	13.080	Väderstad bv	Bomfällning	Tsm	1
Väderstad	13.730	Väderstad	Bomfällning	Tsm	1

1) Tillfällig vägkorsning

(forts)

(forts)

Plats	Km	Korsningens namn	Åtgärd	Vidtages av	Antal vakter när säkerhetsanordning ej fungerar (såo § 26:3) eller vid bevakning enl alt 1
Väderstad-Hästholmen	18.493	Svanshals	Alt 2	Tsm	-
Väderstad-Hästholmen	22.044	Rök	Bomfällning 1)	Autom 1)	1
Väderstad-Hästholmen	23.860	Hillingstad	Alt 2	Tsm	-
Väderstad-Hästholmen	27.436	Hedaslätt	Alt 2	Tsm	-
Väderstad-Hästholmen	30.596	Väg 50	Ljus- och ljudsignaler med halvbommar	Autom	2
Hästholmen	Hamnspår	Viksvägen	Alt 3	Tsm	-
Hästholmen	Hamnspår	Väg vid Södergården	Alt 3	Tsm	-
Hästholmen	31.679	L 923	Bomfällning	Tsm	1

1) Vid gång mot Ödeshög fälls bommarna automatiskt, eljest fälls de manuellt med tryckknapp. Bommarna lyfts automatiskt efter vut.

B. Finspång-Hjortkvarn

Plats	Km	Korsningens namn	Åtgärd	Vidtages av	Antal vakter när säkerhetsanordning ej fungerar (så § 26:3) eller vid bevakning enl alt 1
Finspång	57.355	Sundsvägen	Bomfällning 1)	Tsm ¹⁾	2
Finspång-Ljusfallshammar	56.272	Lillsjön	Ljus- och ljudsignaler	Autom	1
Finspång-Ljusfallshammar	52.897	Olstorp	Ljus- och ljudsignaler	Autom	1
Finspång-Ljusfallshammar	48.794	Sonstorps grusgrop	Alt 3	Tsm	-
Finspång-Ljusfallshammar	47.917	Sonstorp	Alt 2	Tsm	-
Finspång-Ljusfallshammar	44.325	Hällestad	Bomfällning	Tsm	1
Finspång-Ljusfallshammar	43.815	Borggårdsvägen	Alt 2	Tsm	-
Finspång-Ljusfallshammar	39.686	Prästköp	Bomfällning 2)	Tsm ²⁾	1
Finspång-Ljusfallshammar	39.507	Prästköp	Alt 2	Tsm	-

(forts)

(forts)

Plats	Km	Korsningens namn	Åtgärd	Vidtages av	Antal vakter när säkerhetsanordning ej fungerar (såo § 26:3) eller vid bevakning enl alt 1
Ljusfallshammar-Hjortkvarn	34.928	Ljusfall	Bomfällning	Tsm	2
Ljusfallshammar-Hjortkvarn	26.784	Trolleflod	Bomfällning	Tsm	2
Ljusfallshammar-Hjortkvarn	20.465	Grytsväg	Ljus- och ljudsignaler	Autom	1
Hjortkvarn	20.175	Hjortkvarn	Bomfällning	Tsm	2

- 1) Tsm faller bommarna med knr-nyckel från en ställare vid vägkorsningen. Bommarna lyfts automatiskt efter vut.
- 2) Vid gång mot Hjortkvarn fälls bommarna automatiskt. Vid gång mot Finspång fälls bommarna av tsm med knr-nyckel från en ställare på plattformen. Bommarna lyfts automatiskt efter vut.

C. Berga-Blomstermåla

Plats	Km	Korsningens namn	Åtgärd	Vidtages av	Antal vakter när säkerhetsanordning ej fungerar (såo § 26:3) eller vid bevakning enl alt 1
Berga-Högsby	73.380	Ytterby	Alt 3	Föraren	1
Berga-Högsby	71.100	Frövivägen	Alt 3 och ljussignaler	Föraren	1
Högsby	70.395	Skolgatan	Alt 3 och ljussignaler	Föraren	2
Högsby	70.000	Karlagatan	Alt 3	Föraren	1
Högsby	69.276	Husebyvägen	Alt 3	Föraren	1
Ruda	61.404	Ruda	Alt 3 och ljussignaler	Föraren	1
Ruda-Blomstermåla	58.723	Böterumsvägen	Alt 3	Föraren	1
Ruda-Blomstermåla	56.538	Långemåla	Alt 3 och ljussignaler	Föraren	1
Ruda-Blomstermåla	53.109	Värlebo	Alt 3	Föraren	1

D. Vetlanda-Järnforsen

Plats	Km	Korsningens namn	Åtgärd	Vidtages av	Antal vakter när säkerhetsanordning ej fungerar (såo § 26:3) eller vid bevakning enl alt 1
Vetlanda	29.178	Borgmästaregatan	Bomfällning	Tkl Vetlanda	1
Vetlanda	29.481	Kullgatan	Bomfällning	Tkl Vetlanda	1
Vetlanda	29.961	Magasinsgatan	Bomfällning	Tkl Vetlanda	1
Vetlanda	30.116	Industriegatan	Bomfällning	Tkl Vetlanda	1
Vetlanda-Holsbybrunn	30.478	Lasarettsg	Bomfällning	Tkl Vetlanda	2
Vetlanda-Holsbybrunn	31.110	Mad	Alt 4	Tsm	1
Vetlanda-Holsbybrunn	32.409	Upplandsvägen	Alt 3	Föraren	1
Vetlanda-Holsbybrunn	37.649	Brunnsvägen	Alt 1	Tsm	1
Holsbybrunn-Kvillsfors	38.538	Holsby by	Alt 1	Tsm	1
Holsbybrunn-Kvillsfors	38.608	Oskarshamnsvägen	Alt 1 o tändn av vägskyddssignal	Tsm	2 ^a)

a) En vakt då vägskyddssignalen är i funktion.

(forts)

(forts)

Plats	Km	Korsningens namn	Åtgärd	Vidtages av	Antal vakter när säkerhets- anordning ej fungerar (såo § 26:3) eller vid bevakning enl alt 1
Holsbybrunn- Kvillsfors	41.287	Aspö	Alt 1	Tsm	1
Holsbybrunn- Kvillsfors	42.567	Alseda västra	Alt 3	Föraren	1
Holsbybrunn- Kvillsfors	43.154	Alseda östra	Alt 3	Föraren	1
Holsbybrunn- Kvillsfors	46.612	Ädelfors	Alt 1	Tsm	1
Holsbybrunn- Kvillsfors	51.988	Gamla väg Tälläng	Alt 3	Föraren	1
Holsbybrunn- Kvillsfors	53.090	Tälläng	Alt 3	Föraren	1
Holsbybrunn- Kvillsfors	57.186	Gamla väg t Ökna	Alt 3	Föraren	1
Kvillsfors	58.179	Kvillsfors västra	Alt 1	Tsm	1
Kvillsfors	58.439	Kvillsfors östra	Alt 1	Tsm	1
Kvillsfors- Järnforsen	59.156	Videbro	Alt 1	Tsm	1

(forts)

(forts)

Plats	Km	Korsningens namn	Åtgärd	Vidtages av	Antal vakter när säkerhets- anordning ej fungerar (såo § 26:3) eller vid bevakning enl alt 1
Kvillsfors- Järnforsen	61.401	Gränövägen	Alt 3	Föraren	1
Kvillsfors- Järnforsen	65.683	Järeda kyrka	Alt 3	Föraren	1
Järnforsen	66.683	Järnforsen	Alt 1	Tsm	1
Järnforsen- (Gårdveda)	67.042	Järnforsens industriväg	Alt 3	Föraren	1

E. Kimstad-Finspång

Plats	Km	Korsningens namn	Åtgärd	Vidtages av	Antal vakter när säkerhetsanordning ej fungerar (sö § 26:3) eller vid bevakning enl alt 1
Kimstad	0.215	Mejerivägen (gångväg)	Ljudsign	Autom	1
Kimstad-Skärblacka	0.539	SMP-vägen	Alt 3 och ljussign	Föraren	1
Kimstad-Skärblacka	0.907	Kimstad	Ljus- och ljudsign	Autom	1
Kimstad-Skärblacka	1.589	Nygårdsvägen	Ljus- och ljudsign	Autom	1
Skärblacka	5.123	Hasselvägen	Helbommar	Autom	1
Skärblacka	6.031	Haget	Helbommar	Autom	1
Skärblacka-Finspång	7.164	Granhagen	Ljus- och ljudsign	Autom	1
Skärblacka-Finspång	7.860 20 km över kors- ningen	Mårängsbadet	Ljus- och ljudsign	Autom	1
Skärblacka-	8.104 20 km över kors- ningen	Ljusfors	Helbommar	Autom	1
Skärblacka-Finspång	15.974	Doverstorp	Ljus- och ljudsign	Autom	1

F. Reftele-Anderstorp

Plats	Km	Korsningens namn	Åtgärd	Vidtages av	Antal vakter när säkerhets- anordning ej fungerar (såo § 26:3) eller vid bevakning enl alt 1
Reftele- Anderstorp	30.475	Äpplövägen	Ljus- o ljudsigen	Autom	1
Reftele- Anderstorp	23.291	Riksväg 27	Ljus- o ljudsigen med halv- bommar	Autom	2
Reftele- Anderstorp	22.843	Töråsvägen	Alt 3 och ljussigen	Autom	1
Anderstorp	22.405	Götgatan	Bomfälln	Tkl	1
Anderstorp	21.941	Industri- gatan	Bomfälln	Tkl	1

Stationsgräns =====

Stationsgränsen vid Mjölby, Finspång (riktning Hjortkvarn), och Vetlanda markeras med en gränstavla. Denna har texten "Gräns för växling" mot stationsområdet och texten "Stopp för vut och A-fordon" mot linjen. Vut (A-fordon) skall vid ankomst till stationen stanna vid gränstavlan. 

För vut införande på stationen kräves medgivande av tkl eller annan därtill utsedd tjänstehavare. Medgivandet lämnas muntligt eller genom att tkl visar signalen "framåt". Vid Mjölby får medgivandet lämnas genom att i dvärgsignal visa signalbild enl fig 6b-c. 

Stationsgränsen vid Kimstad, Skärblacka och Finspång (riktning Kimstad) markeras med infartssignaler.

För vut införande på stationen gäller följande:

Vid Kimstad: "Kör" från infartssignalen.

Vid Skärblacka: "Kör" från infartssignalen.

Vid Finspång: Medgivande ("framåt"-signal) från växlingsledare. Är växlingsledaren ej inom synhåll
- ring tel nr 13.

För A-fordons införande på stationerna gäller föreskrifterna i såo/säok § 32:8.

Vid växling utanför stationsgränsen gäller såo § 37:6. 

Gräns för vut (A-fordon) resp växling vid Ödeshög =====

Vid Ödeshög finns en gränstavla med texten "Gräns för växling" mot bangården och texten "Stopp för vut och A-fordon" mot linjen. 

Vut (A-fordon) skall vid ankomsten till Ödeshög stanna vid gränstavlan. Vut (A-fordon) får därefter, såvida inget hinder är synligt, föras vidare med särskild försiktighet och med sth 10 km/h över platsen. (forts)

Växling får ske utanför gränstavlan, endast om tkl i Mjölby medgett detta till växlingsledaren i varje särskilt fall. När växlingen utanför gränstavlan avslutats, skall växlingsledaren meddela detta till tkl.

Gräns för vut (A-fordon) resp växling vid Ruda =====

Vid Ruda i riktning Blomstermåla finns en gränstavla med texten "Gräns för växling" mot bangården och texten "Stopp för vut och A-fordon" mot linjen.

Vut (A-fordon) skall vid ankomsten till Ruda stanna vid gränstavlan. Vut (A-fordon) får därefter, såvida inget hinder är synligt, föras vidare med särskild försiktighet och med sth 10 km/h in på platsen.

Växling får ske utanför gränstavlan enbart om tkl i Berga medgett detta till växlingsledaren i varje särskilt fall. När växlingen utanför gränstavlan avslutats, skall växlingsledaren meddela detta till tkl i Berga.

Undantag från såo §§ 32 och 36

Sl skall ej skrivas ut. I stället skall tsm anteckna beviljad vut jämte ev underrättelser i anteckningsbok eller i färd- och arbetsbok och muntligen delge föraren dessa anteckningar. 

Vid passerande av växel som ej är förreglad eller låst genom dvärgsignal skall föraren (tsm när föraren ej finns på det främsta fordonet) under gången kontrollera, att växeln ligger rätt. Hastigheten får därför inte vara större, än att vut vid behov kan stanna. 

Vut (A-fordonfärd) för sträckan Berga-Blomstermåla skall beviljas av tkl Berga. Om två vut samtidigt skall äga rum på samma stationssträcka gäller såo § 36:14.

När vut (A-fordonsfärd) avslutats, skall tsm (småfordonsföraren) genast anmäla detta till tkl i Berga.

Undantag från såo § 60

Gränsstation för sträcka med hinder behöver inte utföra stoppsignalering.

Tkl Berga behöver ej utväxla hinderanmälan. 


Anteckningar på station

Anordningar på sträckan skall antecknas i tklboken. Där antecknas även anmälan om avslutad anordning, utlämnad/återlämnad Kl6 etc. Tam-bok behöver ej föras.

Slutsignaler

Vut på vilken föraren även är tsm skall föras med en slutsignal på vänster sida i färdriktningen.

Övrigt

Trafikering av industrispår vid Nyboholmsväxeln

S k slängskjuts ("ryck") SJF 010.3, art 23:3 är förbjuden till och från spåret.

Sth för fordon på spåret är 10 km/h.

Växling på obemannad trafikplats

K-nycklar för växling på obemannade trafikplatser utlämnas till tsm mot kvitto vid varje särskilt tillfälle av Mjölby, Finsspång, Berga, Blomstermåla, Vetlanda resp Kimstad. Vid vut återkomst skall tsm återlämna utlämnade K-nycklar till resp stationer.

Växling på platser med lutning

Vid nedan nämnda platser förekommer lutning inne på platsen eller strax utanför denna. Skylt om bangårdens lutning är uppsatt. Vid växling skall stor försiktighet iakttas så att vagnar inte rullar ut mot linjen.

Holsbybrunn	Nyboholmsväxeln
Högsby	Tornfors
Järnforsen	Vetlanda
Kvillsfors	

Uppställning av vagnar

Vagnar får endast ställas upp på spår, som är försett med skyddsväxel eller spårspärr så att fordon hindras att komma i rullning mot linjen. Skyddsväxlar och spårspärrar skall vara låsta genom K16-lås.

Fjärrblockering

Fjb-sträcka: Järna-(Norrköping C)
 (Hallsberg)-(Mjölby)
 (Falköping C)-(Jönköping)-(Nässjö)

Undantag och kompletterande föreskrifter till säo/säok.

Säo/säok

§ 13 Lyktor för hinderfrihetskontroll på fjst

En lykta finns vid yttersta växeln (vanligtvis på en kontaktledningsstolpe) som lyser med vitt fast sken, tills tåg (vut) inkommit hinderfritt på stationen, varefter den slocknar.

Anm. Angivna lyktor finns ej i Åby.

Infartssignal visar ej "kör"

- § 32:8b Tåg (A-fordon, C-fordon, vut) får ej i något
- § 34:2 fall utan fjtkl medgivande passera infarts-
- § 36:11 signal som ej visar "kör" vid
- § 70:2

Vagnhärad (gäller alla tåg, A-fordon, C for-
don och vut)

Enstaberga (gäller endast tåg med jämna num-
mer och A-fordon, C-fordon och
vut, som ankommer söderifrån)

Orsak: Spårspärrar innanför infartssignalerna
som kan ligga i upplagt läge, när in-
fartssignalen visar "stopp".

§ 48:3 Gränsstation till fjb-sträcka

Vid Åby skall, trots att stationen är gränsstation till fjb-sträcka, tkl ej tjänstgöra. Tkl funktioner är övertagna av fjtkl Nr. Stationen skall betraktas som fjst (bevakad). Se även under "Särskilda föreskrifter för säkerhetstjänsten vid Åby".

Bilaga 3 BESKRIVNING AV VISSA ANORDNINGAR

Instruktioner

För manövrering av ställverk på fjst gäller instruktion, som finns tillgänglig på fjst.

Lokalomläggning av växel

Växel, som är såväl centralt som lokalt om-läggbar, kan läggas om lokalt med ställare, som är placerad invid växeln. Omläggning kräver medgivande av fjtkl eller från det lokala ställverket.

När medgivande lämnas, tänds ett vitt ljus på lokalställaren.

Växeln läggs om lokalt genom att plus- eller minusknappen på lokalställaren hålls intryckt, tills växeln börjat röra sig. Under den tid växeln ej intar ändläge, är ljuset på ställaren släckt, varigenom man kan kontrollera, om växeln sluter eller ej.

Växel som är endast lokalt omläggbar, är låst i normalläge antingen genom elektrisk låsanordning eller med en K-nyckel, som normalt sitter fastlåst i ett magnetlås. Omläggning kräver medgivande av fjtkl eller från det lokala ställverket.

Om växel är låst med K-nyckel, gäller följande. När medgivande lämnas, blir markeringsfönstret vid låset vitt, och nyckeln kan då tagas ur. Efter avslutad växling skall nyckeln sättas in i magnetlåset och vridas om. När detta gjorts och medgivandet till omläggning av växeln återtages, blir markeringsfönstret rött.

Omläggning av växel med handvev

Om växel på grund av något fel ej kan läggas om med lokalställare, skall växeln vevas om med en handvev, som förvaras i närheten av de yttersta växlarna. När veven tages ur sin hållare, bryts motorströmmen till växlarna. På växel-drivet finns en lucka över ett hål, i vilket veven skall sättas in. Veven skall vridas om, tills en knäppning hörs i växeldrivets (ungefär 10 varv efter det att den anliggande tungan slutit).

När handveven ej längre behövs för växelomläggning, skall den åter sättas in i sin hållare och vridas ett kvarts varv. Detta måste göras ordentligt, ty eljest sluter ej kontaktarna, och då kan växeln ej läggas om centralt och huvudsignalerna ej visa "kör"

"Stopp" från huvudsignal i nödfall

Infarts- och utfartssignaler på fjst och blocksignaler till angränsande blocksträckor kan ställas till "stopp" med en strömbrytare, som finns på stationshusets eller ställverkets yttervägg.

Ps-Nycklar

För tillträde till fjst finns "ps-nycklar" på samtliga dragfordon, som framgår på fjb-sträcka samt på gränsstationer till fjb-sträcka och bemannade stationer på fjb-sträcka.

Skredvarningsanordningar Kolmården-Getå

Allmänt

De skredfarliga områdena, som sträcker sig dels mellan km 100.040 och 101.620 (1 580 m) och dels mellan km 102.940 och 103.036 (96 m) övervakas genom i marken nedgrävda kablar. Vid skred eller sättning i banvallen förutsättes att kablarna slits av varvid nedan angivna signalinrättningar påverkas.

Indikeringslampor

Kolmården, manöverapparat:

"Skredvarning skred", (1 st) röd indikering, normalt släckt.

"Skredvarning lampkontroll ÖA", (1 st) ofärgad indikering, normalt tänd.

Getå, manöverpapparat:

"Skredvarning skred", (1 st) röd indikering, normalt släckt.

"Skredvarning lampkontroll ÖC, ÖD och ÖB" (3 st), ofärgad indikering, normalt tänd.

Signalinrättningar

Stopplykter enl såo § 3:8a är uppsatta ca 200 m framför de skredfarliga områdena i resp tågriktning.

Varningssignaler till stopplykter enl såo § 3:8a är uppsatta på försignalavstånd framför stopplykterna.

Blocksignalerna Kon L1, km 97.745, och Gtå L2, km 102.505 visar "stopp" vid indikering enl ovan ("skred eller sättning i banvallen kan ha inträffat") för området km 100.040-101.620. De av blocksignalerna beroende utfartssignalerna 3/5 och 2/5 i Kolmården, resp 1/6 och 2/6 i Getå visar samtidigt "stopp".

Infartssignalerna 1/1 och 1/2 i Getå visar "stopp" vid indikering enl ovan för området km 102.940-103.036.

Signalmärken

Samtliga stopplyktor enl såo § 3:8a och dess varningssignaler är försedda med fyrkantiga märktavlor.

Förutom respektive signals benämning är tavlorna försedda med texten "Skredvarning" med svart text på gul botten.

Signaltelefoner

Signaltelefoner är uppsatta framför respektive stopplyktor, infarts- och utfartssignaler.

Åtgärder vid "stopp" i signalinrättningarna

Föraren skall omedelbart ringa fjtkl (tkl).

Oaktat föreskrifterna i såo § 10 och § 70 får signalinrättning inte passeras i "stopp" utan att muntligt medgivande av fjtkl (tkl) erhållits. Erhålles inte svar i signaltelefon utnyttjas transportabel telefonapparat. (Telefonpostdosa för kraft- och bantelefon finns vid km 96.766, 98.100, 99.785, 101.705 och 103.114.)

Linjetelefoner och ban- och krafttelefon finns på tåg (relähus) i Kolmården och Getå. På tåg finns även rikstelefon. Nyckel till rikstelefonlås (apparatlåda på väggen) förvaras plomberad på manöverapparaten.

Ytterdörren till tåg (relähus) är låst med fjb-nyckel.

Undantag: Tåg (vut) har på tidigare station fått order att stopplykta för skredvarning på sträckan Kolmården-Getå får passeras trots att "stopp" visas.

Särskilda föreskrifter för växlingståg (vxt) i Jönköping

Med växlingståg (vxt) avses dragfordon med eller utan vagnar som framföres under form av tågrörelse.

Samma föreskrifter som för tåg gäller med nedanstående undantag.

1. Trafikeringsområde

Vxt får framföras dels mellan pbg och gbg, dels inom pbg till/från "Huskvarnaspåret". Gränsen mellan pbg och gbg går vid växel 43 (hsi 47 h/47 va). Vid gång till/från "Huskvarnaspåret" slutar resp börjar vxt-rörelsen omedelbart innanför växel 45 b (hsi 29 va).

2. Tdt m m

2.1 Nummer som får användas för vxt framgår av SJF 613.

2.2 Vxt skall redovisas i särskild förteckning - i en IF - som görs upp av cto Jönköping. I förteckningen anges utöver vxt nummer

- gångdagar med tidsperiod (placeras först) i förekommande fall
- bromsgrupp
- avgångs- och ankomsttid vid resp bangårdsområde.

3. Bromstal, bromsvikt m m

3.1 Vxt bromstal skall vara minst 19 vid bromsgrupp P och 20 vid bromsgrupp G.

3.2 Fordons vikt och bromsvikt får beräknas enl föreskrifterna i vxi art 25.

Huvudledningen skall kopplas på samtliga fordon

Uppgift enl bl 67 017 får lämnas muntligt. forts

(forts)

4. Vxt sammansättning

Dragfordon får skjuta vxt. En signalgivare skall då åka på främsta fordonet och ha tillgång till antingen signal- och bromsapparat eller ha radioförbindelse med föraren.

5. Slutsignaler

Slutsignaler behöver ej finnas. Saknas sådana skall kopplet hängas upp i dragkroken på den sista vagnen.

6. Ordergivning

Vko gäller även för vxt. Övrig ordergivning får ske muntligt varvid ordern alltid skall repeteras av föraren.

7. Anordnade och inställda vxt m m

Tkl Jö anordnar och inställer vxt. Anteckningar behöver ej föras.

8. Avgångssignal, avgångstid

Vxt får avgå utan avgångssignal, när "kör" visas i för vxt gällande dvti med grönt sken resp hsi 31 h (spår P 4 pbg) och 29 va (Huskvarnaspåret). Saknas sådan signalinrättning eller befinner sig dragfordonet bortom signalen, skall avgångssignal ges av tkl eller annan tjänsteman enl säpl. När vxt som framföres av dragande lok även har "påskjutningslok" pbg-gbg skall avgångssignal ges. Signalen ges först till "påloket" och från detta svaras med "uppfattat", varefter avgång ges till det dragande loket. När vxt skall börja backa vid växel 43, skall växlingsledare ge avgångssignal, när föraren inte kan se signalbilden i hsi 47 h. Vid dagsljus får

forts

(forts)

"avgång" ges med armen förd i cirkel. När vxt skall börja backa från plattformsspår på pbg skall tkl ge avgångssignal (med signalstav el handsignallykta) när föraren inte kan se signalbilden i dvt 35 h, 33 hb, 33 ha resp hsi 31 h.

Vxt får avgå högst 15 min före i förteckningen angiven avgångstid.

Vxt, som från pbg skall fortsätta som tåg mot Bankeryd, får - efter avgångssignal från tkl - göra detta utan att ha stannat.

9. Sth

Sth för vxt är 40 km/h.

10. Vagnvikten för vxt med lok/lokom litt

	T21/23	Z65
Pbg-gbg	800 ton	400 ton
Gbg-pbg	700 ton	350 ton

Särskilda föreskrifter för säkerhetstjänsten vid vissa trafikplatser

Hallsbergs ställverksområde

1. Trafikplatser, signalmedel, tkl m m

Ställverksområdet omfattar Hallsberg, Hallsberg rbg, Tälle och Skymossen, vilka anses vara stationer, alltid bevakade för tåg (vut); se även linjebeskrivningen.

I ttdsammanhang anses mellan stationerna finnas (stationerna gränsar mot varandra utan mellanliggande "linje"):

Skymossen-Hallsberg/Hallsberg rbg enkelspårig sträcka försedd med linjeblockering,
Tälle-Hallsberg/Hallsberg rbg dubbelspårig sträcka försedd med linjeblockering,
Hallsberg-Hallsberg rbg dubbelspårig sträcka på vilken rörelserna sker i form av växling; se även punkt 4.
Stationerna har gemensam tkl (=tkl Hallsberg) och signalsäkerhetsanläggning (till vissa delar dock separat anläggning för Hallsberg rbg) som manövreras från Hallsberg resp Hallsberg rbg.

Huvudsignalerna benämnes ej infarts- eller utfartssignaler utan endast huvudsignal (hsi). De har fyrkantig märktavla (såo fig 58 a) med Hallsbergs (H) signatur.

Hsi G 27 och G 33 (Skms) fungerar även som blocksignaler för blocksträckan Skymossen-Åsbro. Särskild blsi för infart på blocksträckan finns ej.

Huvudsignalerna B, C, D, E och F vid Hallberg rbg (U-gruppen) gäller även för växlingsrörelser som från hsi G 15/G 17 a skall fortsätta som tåg mot Åsbro/Östansjö.

Vissa dvärgsignaler kan visa signalbild enl såo fig 6 c utan att fordon finns på signalsträckan.

2. Arbete enl säo § 31, framförande av småfordon

För rubr anordningar

- på spårdelarna mellan hsi 3/2, 2/2 (Täl)/G 4 (Skms) och 107 h, 108 h/111 h, 69 v/70 v (H)/G 14, G 16, G 12 (Hrbg),
- på södra passagespåret samt spåren A 1 och A2,
- på spåren 301-309 på Hallsberg rbg

skall tillstånd begäras hos tkl.

Tkl skall i tklboken anteckna lämnat medgivande, samt uppsätta stoppskylt på berörd signalställare.

3. Växling

För växlingsrörelse

- på spårdelarna mellan hsi 3/2, 2/2 (Täl)/G 4 (Skms) och 107 h, 108 h/111 h, 69 v/70 v (H)/G 14, G 16, G 12 (Hrbg),
- på södra passagespåret samt spåren A 1 och A 2

skall tillstånd begäras hos tkl.

Tkl skall i tklboken anteckna lämnat medgivande samt uppsätta stoppskylt på berörd signalställare.

4. Tågs utgångs- och slutstation m m

För godståg mot/från Kumla och Pålshoda börjar och slutar tågrörelsen vid Hallsberg. Rörelse mellan Hallsberg och Hallsberg rbg - växling - som

- föregår tågrörelse,
- utgör fortsättning på tågrörelse,
- är insprängd i tågrörelse

anges dock i tdt som om den vore tågrörelse men med tillägget "Växling -".

Tkl får besluta ändring av i tdt angiven utgångs- eller slutstation inom ställverksområdet liksom att tåg skall framföras annan väg inom området än vad som framgår av tdt. Förare orderges härom antingen på en tidigare station (utanför ställverksområdet) (S 11) eller muntligt i signaltelefon.

5. Tågordning

Lokalt utarbetad tågordning med till de lokala förhållandena anpassat innehåll/utförande och uppgjord på basis av centralt framställda sådana för berörda stationer får finnas.

6. Tambok

Tambok behöver finnas endast för från ställverksområdet utgående linjer.

7. Tklbok, S-pärm och säpl

För stationerna gemensam tklbok, S-pärm och säpl får finnas.

8. Tåganmälan och hinderanmälan

Inom ställverksområdet utväxlas ej tåganmälan och hinderanmälan.

9. Avgångssignal

Vid Tälle och Skymossen ges ej "avgång". Tågen får avgå när villkoren i övrigt är fyllda.

Vid Hallsberg rbg får "avgång", ges med A-signal till tåg i rörelse på spåren A 1 och A 2.

Har tåg efter avgången stannat p g a stoppsignal från A-signal eller med signalredskap skall tbfh ge (ny) avgångssignal sedan han förvissat sig om att hinder härför ej finns. Medföljer ingen tbfh får föraren avgå när han förvissat sig om att hinder härför ej finns.

10. Huvudsignal visar ej "kör"

Sedan tåg stannat framför huvudsignal som ej visar "kör", skall föraren i signaltelefon (radio) anmäla detta till tkl. Om tkl inte känner till hinder, får han medge att tåget passerar signalen. Sådant tillstånd får lämnas för endast en signal i taget.

Utan tillstånd får tåget ej passera signalen.

Innan tkl lämnar medgivande att passera hsi G27 och G33 (Skms) skall han ha samrått med fjtkl.

Föraren får av tkl åläggas kontroll av växelläge och hinderfrihet. Har förare ålagts kontroll av växel-läge, får hastigheten fram till nästa huvudsignal vara högst 10 km/h. Tåget skall dock vid behov kunna stanna framför växeln. I övriga fall när tkl medgivit tåg att passera huvudsignal som ej visar "kör", får hastigheten fram till nästa huvudsignal vara högst 40 km/h. Har förare ålagts kontroll av hinderfrihet, skall tåget dock vid behov kunna stanna framför hinder.

Föreskrifterna gäller även för vut.

11. Missöden m m

För bredvidliggande tågspår skall föraren tilllämpa föreskrifterna i såo § 85:2 avseende linjen.

Behövs påskjutning av tåg som efter avgången stannat mellan Hallsberg/Hallsberg rbg och Skymossen, skall föraren anmäla detta till tkl, varvid den plats, där tåget stannat med sin bakre del, anges så noggrant som möjligt. Tkl skall ge order (S 11) till föraren på det lok som skall påskjuta. Lokets hastighet vid gången ut till tåget får ej överstiga 10 km/h, vilket skall anges i ordern.

Halmstad C

Stationsgränser

Gränserna för Halmstad C är belägna vid följande punkter:

1. Från Söndrum vid yttre infartssignal E/45h.
2. Från Åled vid infartssignal A.
3. Från Trönninge vid yttre infartssignal 45v.

Översikt över bangårdsförhållanden m m

Inom stationen finns två bangårdar, nämligen i norr Halmstads personbangård (pbg, spår 1-5) och i söder Halmstads rangerbangård (rbg, spår R1-R6).

Pbg förbinds med rbg genom två spår, som benämns Östra och västra passagespåret.

Rörelse mellan pbg och rbg

För tåg till och från Söndrum och Åled börjar resp slutar tågrörelsen vid pbg. Mellan pbg och rbg framförs godståg enligt bestämmelserna för växling utan växlingsledare.

Ankommande tåg skall efter framåtsignal från tk1 börja växlingsrörelsen utan att stanna vid pbg. Vid rörelse till rbg över Östra passagespåret skall hsi I resp H visa två gröna fasta sken med betydelsen "rörelse tillåten".

Framåtsignal ges ej till avgående tåg vid rbg utan växlingsrörelsen får sättas igång, då gällande dvisi visar signalbild enligt såo fig 6 b eller 6 c och allt i övrigt är klart för igångsättning.

I tidtabellerna angiven tid vid Halmstad C avser pbg.

forts

(forts)

Undantag från säo

- § 3:1 Huvudsignalerna H och I på pbg får gälla för växlingsrörelser till rbg varvid två gröna fasta sken har betydelsen "rörelse tillåten".
- § 49:2 Order på S-blankett, som tillkommit kort tid innan tåg (vut) skall avgå från Halmstad rbg, får av tkl per telefon delges tågvägsinspektören på rbg. Denne skall underteckna ordern med tkl namn och sitt eget.
- § 72 Från Söndrum eller Åled ankommande godståg med fast uppehåll som skall fortsätta direkt under form av växling från pbg till rbg får - efter framåtsignal från tkl - göra detta utan att stanna.

Jönköping

Stationsgränser

Gränserna för Jönköping är belägna vid följande punkter

1. Från Huskvarna vid yttre infartssignal 29v.
2. Från Bankeryd vid yttre infartssignal 1h.
3. Från Norrahammar vid yttre infartssignal 1/1.

Översikt över bangårdsförhållanden m m

Inom stationen finns två bangårdar, nämligen i norr personbangården (pbg) spår P1-P4, P10, P11 och tågspåret till stationsgränsen mot Huskvarna samt i söder godsbangården (gbg), spåren G1-G5 och tågspåret söder om växel 43 (hsi 47h/47va).

För tåg till och från Bankeryd och Huskvarna samt för persontåg till och från Norrahammar börjar resp slutar tågrörelsen på pbg. För godståg till och från Norrahammar börjar resp slutar tågrörelsen på gbg.

Mellan pbg och gbg framförs fordon, med undantag enligt föregående stycke, som växlingståg (vxt).

I tdt angiven tid vid Jönköping avser plats där tågrörelsen börjar resp slutar.

Föreskrifter för växling vid Öef m h t anläggningens speciella karaktär

1. Fordon med påfyrad eldstad får ej införas i anläggningen.
2. Rökning är förbjuden inom anläggningen.
3. Lok får införas i anläggningens tunnel först sedan växlingsps fått medgivande härtill av ps vid anläggningen.

forts

(forts)

4. Loks driftmotor får inte startas i anläggningens tunnel och skall därför hållas i gång under hela växlingsarbetet där.
5. Växlingsrörelserna i anläggningens tunnel skall ske med lägsta möjliga hastighet. Häftiga inbromsningar och igångsättningar får inte förekomma.
6. Strömbrytare på fordon får ej till- eller frånkopplas inom området.

Norrköping C

1. Stationsgränser och bangårdar

Norrköping C stationsgräns utgörs av

mot Åby huvudsignalerna 101 och 103

mot Fiskeby huvudsignalerna 270 och 272

Stationsgräns vid växling och för fjb utgörs dock av

mot Åby huvudsignalerna 132 och 134

och vid växling

mot Fiskeby blocksignalerna N1 och U1

Vid dessa gränser för växling är tavlor med texten
"Gräns för växling" uppsatta.

Stationen består av godsbangården (gbg) och personbangården (pbg). Gräns mellan bangårdarna är en linje dragen genom dvärgsignalerna 181-156-158. Spåren på pbg (utom magasinsspåren) är numrerade 1-12. Spåren på gbg är numrerade 21-37 - södra delen - och 43-45, 49-57, 38-40 - norra delen.

2:1 Signaler

Huvudsignalerna 155 och 157 betraktas som inre infartssignaler till pbg.

Nedgående tåg, som utgörs av ens lok, får föras förbi hsi 155/157 i stoppställning, om dvärgsignalen visar signal "Rörelse tillåten" (såo fig 6b eller 6c).

Huvudsignalerna 112 och 114 - den senare placerad till höger om spåret (spår 22) - är att betrakta som yttre utfartssignaler från pbg.

2:2 Tavlor

På gbg är uppsatt U-tavlor med metertavla 400 för nedgående godståg till sp 23-27.

3. Personal för tågexpediering

Tkl är placerad i ställverket (tåg_x) vid gbg och vistas således ej på plattform vid tågs ankomst eller avgång.

På pbg tjänstgör dygnet runt trafikövervakare (töv), som kontaktman till tkl och för tillsyn av tågexpedieringen. Töv har även vissa uppgifter ifråga om säkerhetstjänsten, se nedan.

På gbg fungerar tjänstgörande trafikmästare (tkm) som tkl kontaktman med vissa säkerhetsuppgifter, se nedan.

Anm: Töv och tkm har även uppgifter i säkerhetshänseende enligt säpl.

4. Order på S-blankett

Normalt utskrivs order på tåg_x, undertecknas av tkl personligen och sänds till töv och tkm, som överlämnar ordena till tps.

Kan den normala gången för ordergivning ej tillämpas, skall tkl i telefon uppläsa ordern för töv resp tkm, som skriver ned densamma på vederbörlig S-blankett och undertecknar med såväl tkl som eget namn.

Sedan tps kvitterat order, underrättar töv/tkm tkl härom, varvid det väsentliga innehållet i ordern anges.

5. Skydd för allmänheten

Tkl åliggande enligt § 36:7 och 58 åvilar töv betr pbg. Plattformsovergång skall vid tåg- och växlingsrörelse normalt spärras med hjälp av plattformsbommar. Anvisningsskåp utvisande till vilka spår på pbg, som körsignal är ställd, finns i och utanför töv rum.

6. Tågs avgång

6.0 Ställverk och linjeblockering i bruk

6.00 Allmänt

Kort före tågs avgångstid (beräknad avgångstid) och sedan töv/tkm meddelat, att order (i förekommande fall) kvitterats av tps, ställs utfartssignalen till "kör".

För tåg utan tbfh med uppehåll vid pbg får utfartssignalen dock ej ställas till "kör" förrän töv underrättat tkl att trafikutbytet är avslutat.

Vid vissa, för varje tdtperiod bestämda tåg, visas ej körsignal, förrän töv kontrollerat, att post-/godsutväxlingen är klar och meddelat detta till tkl.

Om töv/tkm förutser försening (merförsening) eller hinder för tågs rättidiga (beräknade) avgång, skall tkl snarast underrättas och meddelas beräknad avgångstid. Beräknar tbfh att tåg blir försenat (merförsenat), skall han snarast antingen ta kontakt med töv/tkm eller ringa upp tkl.

Visar utfartssignalen ej "kör", ehuru allt synes vara klart för tågs avgång skall

töv/tkm genast kontakta tkl,

tbfh ringa upp tkl (om tbfh ej underrättas om anledningen till dröjsmålet)

Anm: 1. Då tåg skall avgå från spåren 28-37 vid gbg, sker rörelsen som växling fram till dvärgsignal 126 (norrut), placerad till höger om spåret, resp dvärgsignalerna 171 och 179 (söderut). Växlingsrörelsen igångsättes på "framåt"-signal av tkm (växlingsledare) sedan hdvsi ställts till "kör" med fast grönt sken.

6.01 Tåg utan tbfh

"Avgång" ges ej.

Tåg skall avgå, när

- a) den tid, då tåget tidigast får avgå, är inne
- b) för tåget gällande utfartssignal visar "kör"
- c) allt i övrigt för förarens vidkommande är klart för tågets avgång.

6.02 Tåg med tbfh

"Avgång" till utgångståg, tåg med fast uppehåll och tåg med behovsuppehåll (med trafikutbyte) skall ges av tbfh normalt med A-signal när

- a) den tid, då tåget tidigast får avgå, är inne
- b) allt i övrigt för tbfh vidkommande är klart för tågets avgång.

"Avgång" ges ej till genomfartståg.

Anm: 2. Alla stolpar med knappar för manövrering av A-signal är målade runt om med ett 6 cm brett, gult band 2 m över markplanet.

6.1 Ställverk eller linjeblockering ur bruk

Om säkerhetsanläggningen vid Norrköping C är ur bruk på så sätt, att utfartssignal ej kan visa "kör", skall "avgång" ges till alla tåg med signalstav/handsignallykta av tk1 (gbg) eller på dennes order av töv (pbg) eller tkm (gbg).

Detsamma gäller, om linjeblockeringen på den stationssträcka, på vilken tåg skall gå in, är ur bruk.

7. Tågs ankomst

"Stopp" resp "framåt" till tåg enl säo §§ 72:3-4 och 74:3-4 ges av töv resp tkm på order av tkl i varje särskilt fall.

8. Undantag från säo (medgivna av cta)Vut vid plattformsövergång (säo § 36:7)

Tkl åligganden överflyttas på trafikövervakaren.

Påskjutning i tågs tidtabell (säo § 39)

Påskjutning till stationsgränsen får vara angiven i tågs tdt.

Skydd för allmänheten (säo § 58)

Tkl åligganden överflyttas på trafikövervakaren.

Åtgärder av tbfh före tågs avgång (säo § 63:2)

Tbfh skall ge "klart för avgång", endast när han erhållit order att "avgång" skall ges av tkl.

Avgång (säo § 65)

"Avgång" ges ej till tåg utan tbfh. Tåg skall avgå när

- a) den tid, då tåget tidigast får avgå, är inne
- b) för tåget gällande utfartssignal visar "kör"
- c) allt i övrigt för förarens vidkommande är klart för tågets avgång.

"Avgång" ges av tbfh, normalt med A-signal, till tåg som antingen är utgångståg eller stannat för trafikutbyte när

- a) den tid, då tåget tidigast får avgå, är inne
- b) allt i övrigt för tbfh vidkommande är klart för tågets avgång.

"Avgång" skall dock ges till tåg som påskjutes.

forts

(forts)

Klarering av tåg (sao § 72:1 och 3, § 74:3 och 4)

Signalerna "stopp" vid tillämpning av sao § 72:1 och § 74:3 och 4, samt "framåt" vid tillämpning av § 72:3 får ges av trafikövervakare/trafikmästare i stället för av tk1.

Norrahammar

Lok får inte föras innanför portarna på spåren till Parca-Norrahammars magasin.

Vagnar med högre höjd än 2 200 mm över räls överkant får inte växlas in i Gamla magasinet vid Parca-Norrahammar.

Nässjö: se sid 325

Reftele

För lok T43 gäller sth 30 på sidospåret mot Anderstorp.

TorsvikTrafikeringsföreskrifter för stamspåret inom lastplatsen

1. ALLMÄNT

Föreskrifterna gäller för spåren inom Torsviks lp utanför uppsatt gränstavla vid Torsviksverken (Electrolux AB centrallager) enligt punkt 8 nedan d v s för stamspåret inom nämnda lp.

Anm. Rörelser med tågfordon på spårområdet vid Torsviksverken (= innanför ovannämnda gränstavla) sker i form av växling. Vad som gäller härför utöver föreskrifterna i såo, säok och vxi framgår av Månsarps och Norrahammars säpl liksom vad som är att iaktta om sådan rörelse undantagsvis måste ske utanför gränstavlan.

För anordningar på tågspåret Jönköping-Vaggeryd gäller såo/säok föreskrifter (vut, A-arbete, småfordonsfärd m m) i vanlig ordning.

2. TRAFIKPLATSER

En trafikplats finns, nämligen Torsviks lp belägen vid km 21.074 på linjen/tågspåret (Jönköping-)Månsarp-Vaggeryd. Alla spår innanför växeln i tågspåret tillhör lastplatsen och är sidospår där.

3. TRAFIKERINGSFORM M M

Rörelser med tågfordon sker i form av vut, vars hastighet ej får vara större än 30 km/h. Under förutsättning att villkoren i säok till § 36:9 för framförande av vut med sth 70 km/h är uppfyllda får dock vut för ta räkning bestående av dragfordon och trafikvagnar framföras med sth

40 km/h mellan km 0.000 och 0.860 och omvänt

50 " " " 0.860 " 7.545 " "

Småfordon framföres som A-, B- eller C-fordon med indelning enligt säo.

Säo/säok föreskrifter gäller med de undantag som framgår av denna instruktion.

4. AXELLAST

Stax är 20 ton (obs dock att på linjen Jönköping-Vaggeryd gäller inskränkningar - se SJF 657).

5. BROMSVIKT OCH BROMSGRUPP

För vut med sth 30 km/h skall bromsvikten minst motsvara bromstal 19 och för vut med högre sth minst bromstal 36. Sistnämnda vut skall dessutom hänföras till bromsgrupp P.

6. VAGNVIKT

Vagnvikten med lok T21 är 375 ton.

Vagnvikten med lok Z65 är 175 ton.

7. VÄGKORSNINGAR

Vid vägkorsningarna Granarp västra km 5.950 (ca) och Granarp östra km 7.225 (ca) utan säkerhetsanordning gäller följande:

Rörelsen får icke framföras över korsningen med högre hastighet än 10 km/h. Det främsta fordonet skall vara bemannat.

8. GRÄNS FÖR VUT/VÄXLING VID TORSVIKSVERKEN

Gränstavla med texten "Gräns för växling" mot spårområdet vid Torsvikverken och texten "Gräns för vut" åt motsatt håll finns uppsatt ca 200 m utanför yttersta växeln där.

9. MEDGIVANDE/ANMÄLAN/TILLSTÅND I FRÅGA OM A-ARBETE, SMÅFORDONSFÄRD OCH VUT

Medgivande för A-arbete och A-fordonsfärd, anmälan om B- och C-fordonsfärd samt tillstånd för vut skall inhämtas, göras resp begäras hos tkl Norrahammar.

10. UNDANTAG FRÅN SÄO/SÄOK § 36

Sl skall ej skrivas ut. I stället skall tsm anteckna beviljad vut jämte ev underrättelser i anteckningsbok eller i färd- och arbetsbok och muntligen delge föraren dessa anteckningar.

Vut får ej ske samtidigt med A-arbete, A-fordonsfärd eller annan vut.

Vid passeradet av växel, som ej är förreglad eller låst genom dvärgsignal skall föraren (tsm när föraren ej finns på det främsta fordonet) under gången kontrollera, att växeln ligger rätt. Hastigheten får därför ej vara större, än att vut vid behov kan stanna.

11. UNDANTAG FRÅN SÄO/SÄOK § 60

Stoppsignalering behöver ej utföras.

12. ANTECKNINGAR PÅ STATION

Anordningar på stamspåret skall antecknas i tklboken vid Norrahammar. Där antecknas även anmälan om avslutad anordning etc. Tambok behöver ej föras.

Torup

Särskilda föreskrifter för rörelser (utom med C-fordon) på spår 30

A. För tåg som framförs över spår 30 gäller följande:

1. Körsignal får ej visas med infartssignal D 1/2 (tåg från Kinnared) resp E 1/2 (tåg från Hyltebruk) förrän klart-anmälan erhållits för ifrågavarande tåg från närmast framförliggande bevakade station.
2. När tåg kommit helt innanför stationsgränsen (i Torup) skall föraren meddela detta till tkl i signaltelefon vid den motsatta stationsgränsen. Först därefter får tkl lämna "Ol in i Torup" för tåget.
3. Avgångssignal får ges muntligt i signaltelefon.
4. Förarens kontroll av att mötande tåg kommit in skall ske genom att föraren frågar tkl i signaltelefon.
5. Tkl får delge föraren order i signaltelefon. Föraren skall skriva ner ordern på fastställd blankett (finns i skåp vid telefonen).

B. B-fordon får inte föras in på spåret utan medgivande av tkl Torup.

C. Vid vagnuttagning, A-fordonsfärd eller A-arbete på spår 30 får tåg, vut eller A-fordon inte samtidigt framföras på str Torup-Kinnared och Torup-Hyltebruk. Hinderanmälan skall utväxlas mellan Torup, Kinnared och Hyltebruk.

Torup-(Halmstad C)

Lok T43 får inte framföras på sidospåren till Skandinaviska Jute i Oskarström.

På övriga sidospår Torup-(Halmstad C) gäller för lok T43 sth 30 km/h.

ÅbySärskilda föreskrifter för säkerhetstjänsten

Åby är fjärrmanövrerad station.

För den anslutande sträckan Åby-Katrineholm är Åby dock att betrakta som gränsstation till fjbsträcka. Tkl funktioner övertagas av fjtkl Norrköping, dock endast under förutsättning, att linjeblockeringen på stationssträckan närmast Åby på sträckan Åby-Katrineholm är i bruk.

Detta innebär bl a

- att stationsgränsen mot sträckan Åby-Katrineholm är gräns för fjbsträckan.
- att Åby är kontrollstation i fråga om order, som gäller på den angränsande fjbsträckan.

Undantag från SJF 010 (são) och 010.1 (sök)1. Order till tåg och vut (são § 49:1)

Fjtkl får delge föraren order, som gäller sträckan Åby-Katrineholm, i telefon. Föraren skall skriva ned ordern på fastställd blankett.

2. Stoppsignalering vid hinderanmälan (sök till § 60:3)

Vid hinderanmälan mot Simonstorp skall fjtkl spärra utfartssignalen.

3. Avgångssignal (são § 65:1)

"Avgång" ges av tbfh till tåg mot Simonstorp, som antingen är utgångståg eller stannat för trafikutbyte.

Till annat tåg ges ej "avgång".

Nässjö

Rangersignaler (undantag från säo § 3:13).

Rangersignaler på gamla rangeringsryggen i Nässjö

På gamla rangeringsryggen i Nässjö finns två ranger-signaler vid spår 14 på personbangården, en i kontakt-ledningsbrygga mitt för stationshuset och en i kontakt-ledningsbrygga ca 250 m norr därom.

Rangersignalerna visar vitt, fast respektive blinkande sken enligt följande:

Signalbild	Betydelse
Vitt, fast sken: 	"stopp"
	"back"
	"back; öka hastigheten"
Vitt, blinkande sken: 	"framåt"

Rangersignaler på västra rangeringsryggen i Nässjö

Rangersignalerna på västra rangeringsryggen på godsban-gården i Nässjö visar vitt, fast respektive blinkande sken enligt följande:

Signalbild	Betydelse
Vitt, fast sken: 	"stopp"
	"back"
	"back; öka hastigheten"
Vitt, blinkande sken: 	"framåt"

Förenklad ordergivning i samband med överskriden lastprofil

1. Transport av billådor från Göteborg-Torslandaverken till Kalmar och åter.

G to Ö 82-03/6128

Transporter sker via Sär-Bs-Av-Em på oms-vagnar

Allmänna transportvillkor:

Lasterna skall framföras på tågspår, som är ö-väg.

Lasterna får inte framföras på spår intill lastkaj, lastbrygga, godsmagasin eller under hamnkranar.

Lasterna får inte framföras sist i tåg.

Möte med eller förbigång av annan bred ö-last eller brett fordon, får endast ske på parallella spår, alltså inte vid hinderpåles plats eller i dess närhet i sammanlöpande spår.

Särskilda villkor:

Följande spår skall användas:

Mölnlycke spår 2

Transportplan

Transporterna skall under T 82 framföras

i tåg 4345 resp 4344 Sär-Kas-Sär Ti-F och

i tåg 4347 resp 4346 Sär-Kas-Sär L

Vid omledning eller ändring av transportplan skall t1 utfärda tptgm.

2. Transport av papper från Hyltebruk till Halmstad samt återgång som tomvagnar.

Ö td Nr 165/73

Transporten sker i specialvagnar (breddade) litt T.

Allmänna transportvillkor:

Vagnarna skall framföras på tågspår som är ö-väg.

Vagnarna får inte framföras på spår intill lastkaj, lastbrygga eller godsmagasin.

Sth 90 km/h

Möte med eller förbigång av annan vagn, vars last överskrider lastprofilen i sidled, får endast ske på parallella spår, alltså inte vid hinderpåles plats eller i dess närhet i sammanlöpande spår.

Transportplan för T 82

Sträcka	Tåg	Veckodag	Anm
Hd -Hyb	8390	M-F	
Hyb-Hd	8393	M-F	
Hd -Hyb	8392	M-F	
Hyb-Tou	8395	M-F	
Tou-Hd	8383	M-F	
Hd -Hyb	8394	M-F	
Hyb-Hd	8397	M-F	

3. Transport av PLM-container från Fosieby fram och åter till Solna och Årsta-T.

Ö st 82 075

Transporten kan utföras över K/Nk på lgjs-vagnar.

Allmänna transportvillkor:

Lasterna skall framföras med sth 100 km/h i ordinarie godståg på tågspår som är ö-väg, dock inte på spår intill lastkaj, lastbrygga eller godsmagasin.

Transportplan för T 82

Sträcka	Tåg	Veckodagar
Mgb-Tm	41460	M-F
Tm -Mgb	41821	Ti-L

Vid omledning eller ändring av transportplan skall tl utfärda tptgm.

Övriga undantag från säo/säok

§ 3:2 Försignaler

Infartsförsignal får saknas vid

Ekenässjön (för tåg med jämna nr)
 Haga industriområde
 Jönköping infsi 1/1 (för tåg med jämna nr)
 Målerås
 Sävsjöström (för tåg med jämna nr)
 Vaggeryd
 Vetlanda
 Åseda (för tåg med udda nr)

§ 3:3 Vid Jönköping gbg, får utfartssignal 47h I utgöras av dvärgsignal försedd med grönt sken med betydelse enligt säo fig 2 b och 2 c.

Utöver ovanstående får vid Jönköping dvärgsignal

- 1) vara försedd med grönt sken med betydelse enligt säo fig 2 b och 2 c.
- 2) visa signalbild enligt säo fig 6 c utan att fordon finns på signalsträckan.

På signalsträcka som avslutas med dvärgsignal försedd med grönt sken, får sth ej överstiga 40 km/h.

Dvärgsignal får vid Linköping C visa signalbild enligt säo fig 6 c utan att fordon finns på signalsträckan.

§ 3:24 Växeltavlor, Jenny, Västervik

Vid växel i treskenigt spår får lyktor med två signalbilder användas. Den övre avser normalspåret och den undre smalspåret.

Växellyktor, Hultsfred

På smalspårsbangården i Hultsfred får växellykta t v på prov visa följande signalbilder som dag- och nattsignal

o
o
o
o
o
o

= motväxel, som leder till spår 1

o
o
o
o
o
o

= motväxel, som leder till spår 2,
gällande tåg Vk-Vö

o
o
o
o
o
o

= motväxel, som leder till spår 2,
gällande tåg Vö-Vk

Rött sken = Stopp, växeln ej farbar.

§ 3:28 Vid Skeppshult får t v användas lykta, som visar gult fast sken, istället för påstigningstavla.

§ 3:30 Utflyttning av orienteringstavla enligt fig 54 c till 1 000 m framför hastighetstavla får anstå längst t o m 1982-06-30.

§ 12 Även vid kortslutning av spårledning enl § 85:2 på fjst får rälerna förbindas vid varandra på endast ett ställe.

§ 24:1 Lastplatser där K 16-lås får användas

Vid nedannämnda lastplatser medges t v följande undantag:

Braås industrispår, Hackefors, Kalmar-Volvo, Kvarnagården, Mormorsgruvan, Vena, Vimmerby-Hamra, Viresjö, Värnforsen, Siab.

Växlarna i tågspåret och skyddsväxlarna i sidospåren behöver ej vara förreglade utan endast låsta med K 16-lås.

S k inlåsning på lastplatsen i samband med anmälan enligt såo § 47:5 "Jag har K 16" får ej förekomma, när det är fråga om vut, A-fodonsfärd eller A-arbete.

§ 25 Upplag av lösa föremål

Vid Huskvarna AB:s spårrområde (Huskvarnaverken lp) gäller följande undantag:

1. Intill spåret "nya sidan" får upplag på ena sidan finnas 2.20 m från spårmitt.
2. Intill spåret "cyklar" får upplag på ena sidan finnas 2.20 m från spårmitt.
3. Intill spåret "backen" får upplag finnas på ena sidan 2.20 m från spårmitt.

Utfärdade skyddsanvisningar av YIL skall iakttagas.

Vid Parca-Norra Hammars frilastspår i Norra hammar gäller följande undantag:

1. Vid "korta frilastspåret" får på verkstads-sidan finnas upplag intill 2.20 m från spårmitt.
2. Vid "långa frilastspåret" får på östra sidan mellan skärmtakets södra pelare och betongsockelns norra kant finnas upplag intill 2,12 m från spårmitt.

Sök § 26:5 Skylt som anger vägkorsningsnamn kan vara placerade upp till 60 m före spårledningens början.

Uppsättning av skylt vid vägkorsnings yttre spårledning får anstå längst t o m 1982-06-30.

§ 29:1, Vut, A-arbete, A-fordon

32:1: "Vut, A-arbete, A-fordon efter tåg" får ej
36:1 börja förrän stationssträckan är fri från gods-
tåg på följande sträckor:

Högsjö-Kilsmo (när linjeblockeringen är ur
bruk)

Norrahammar-Månsarp

Nässjö-Vaggeryd

Kinnared-Reftele

Åseda-Norrhult

Braås-Växjö

§ 33:5 Katrineholm, Norrköping C, Linköping C, Mjölby,
stationer inom Kalmar C to, Alvesta

B-fordon får ej framföras på tågspår utan med-
givande av tkl eller ställverksvakt.

§ 36:1 Vut efter tåg med resande Nybro-Åseda (Sävsjöström)

Sök

§ 36:1 Föraren tåg 2050 Ti, To anmäler "tåg in" från
Orrefors till tkl Nybro.

Vut efter tåg med resande Vimmerby-Kisa

Föraren tåg 2110 M-F anmäler "tåg in" från
Gullringen till tkl Vimmerby.

Tåganmälan Norrahammar-Torsvik

Föraren i tåg 2023 får vid Torsvik lp lämna
"in-anmälan" till tkl Norrahammar.

Orsak: Vut börjar innan tåget lämnat stations-
sträckan.

§ 37:1 Sth vid växling

Vid Värnamo och Norrahammar är sth för ensamt
dragfordon 30 km/h.

Vid Nässjö gäller sth 15 km/h vid backning av tågsätt mellan bangårdarna. Härvid skall växlingsrörelserna alltid ledas av växlingsledare.

Vid Smålandsstenar gäller sth 20 km/h på sågspåret.

Inom Hylte Bruks AB område gäller 10 km/h.

§ 37:5 Annan ps än tbfh (tsm vid vut) tjänstgör växlingsledare på fjst och tpl på linjen:

Bankeryd Forsheda Havrida Sandhem
Forserum Habo Mullsjö Tenhult
Åsbro

§ 37:7 Växling på bevakad station vid tågrörelse

Vid Jönköping pbg finns uppsatt tavla märkt "Gräns för växling" ca 100 m bortom bron över hamnkanalen. Vid Jönköping gbg finns motsvarande tavla i höjd med dvärgsignal 1/2.

§ 37:9 Vid växling på fjst, obevakad station (där växling är medgiven) och lastplats med lutning på stationen/lastplatsen eller strax utanför denna skall stor försiktighet iakttas så att vagnar inte rullar ut på linjen. Skylt om stationens/lastplatsens lutning är uppsatt.
37:10 Se även sidan 248.

§ 37:10 Växling på obevakad station

47:5,
48:5

Vid nedannämnda stationer får tbfh på lokalgodståg (växlingsbiträde) och tsm vid vut utföra växling och därvid lägga om växlar och spårspärrar, trots att stationen är obevakad.

forts

(forts)

Blomstermåla	Kinnared	Orreförs
Bredaryd	Lidnäs	Rottne
Ekenässjön	Malmbäck	Silverdalen
Forsheda	Målilla	Solberga
Gamleby	Månsarp	Tuna
Grimstorp	Mörlunda	Virserum
Hjulsbro	Norrhult	Åled
Hok	Ormaryd	

Utlämning m m av K 16. "Inlåsning"

För K 16-nyckelns handhavande gäller föreskrifterna i såo § 47:5c. På sträcka där utanmälan ej utväxlas skall tkl dock underätta tkl på stationssträckans andra gränstation, när K 16-nyckel lämnats ut till tåg.

Vid vut och A-fordonsfärd får "inlåsning" (Jag har K 16) ske endast under förutsättning att sidotågväg närmast huvudtågvägen har spårspärrar eller skyddsväxlar, som är förreglade.

K-16-nyckel till tåg utan tbfh

När tåg utan tbfh skall växla på obebakad station enl ovanstående (växlingsledare medföljer eller möter upp på tpl), skall K 16-nyckeln mot kvitto lämnas ut till föraren eller växlingsledare. Denne skall svara för att nyckeln återlämnas till tkl. I övrigt gäller föreskrifterna i § 47:5c.

För växling vid följande stationer och last-
platser får växlingsbiträde kvittera ut
K 16-nyckel

Braås industrispår	Havrida
Bredaryd	Kinnared
Brännögård	Rottne
Forsheda	Sennan
Fållinge	Spenshult
	Åled

Åtgärder efter avslutad växling

Efter avslutad växling skall växlingsledaren vidtaga åtgärder enl såo § 37:10 och ställa huvudsignalerna till "kör" enl såo § 48:5, punkt 3.

Vid Solberga, Grimstorp och Lidnäs gäller dessutom:

Vid växling skall manövrering av säkerhetsanläggningen ske på sådant sätt att infartssignalen till stationen från det spår, som trafikeras av det växlande tåget, intar stoppställning under hela uppehållstiden.

§ 45:4, 45:5 Uppgift om tågvikt, bromsvikt m m

Tbfh och växlingsbiträdes uppgift om tågvikt, bromsvikt m m får lämnas muntligt till förare på lokalgodståg och sådana lokaltåg, vars sammansättning ej ändras.

§ 48:5 Låsning med K 16

Vid Baggetorp, Högsjö och Gripenberg får uttagen K 16-nyckel ej innebära att växlar och spårspärrar intar rätta lägen för "fri genomfart".

§ 48 Virserum obebakad (§§ 48, 49 och 59)

49

59

Tågen 2150-2151 M-F får framföras Hultsfred-Virserum-Hultsfred, trots att Virserum är obebakad.

Tam utväxlas på följande sätt:

- a) tkl Åseda till tkl Hultsfred "klart 2150-2151 till Åseda",
- b) tkl Hultsfred till tkl Åseda "2150-2151 ut",
- c) tkl Hultsfred till tkl Åseda "2150-2151 in i Hultsfred".

Tkl Hultsfred skall ge föraren i tåg 2150 de order som eventuellt finns till tåg 2151.

Möte anges i tdt och Virserums tågordning som om stationen var bevakad.

Vut, A-fordonsfärd eller A-arbete får inte finnas på sträckan Hultsfred-Åseda samtidigt med de aktuella tågen. (Vut med hjälpfordon får dock anordnas.)

Extratåg får inte anordnas på sådant sätt att det uppstår möte i Virserum, när stationen är obebakad.

§ 48 Oskarshamn obebakad (§§ 48, 49 och 59)

49

59

Oskarshamn får vara obebakad för följande tåg:

2107 820523-820627 LR
820809-830528 LR

2109 M-FS

2110 M-L

forts

(forts)

Tågen skall använda spår 1. Uppställda fordon skall genom skyddsväxel eller spårspärr förhindras komma in i tågvägen. Växlar i tågvägen samt skyddsväxlar och spårspärrar skall vara förreglade.

Innan bevakningen får upphöra, skall tkl utföra de åtgärder som anges i § 48:5. Anmälan enligt punkt 5) skall dock lyda: "Fri in- och utfart på spår 1 i Oskarhamn". Detta antecknas i tamboken på samma sätt som vid "fri genomfart".

Tam utväxlas inte. Tkl Hultsfred skall dock i tambokens kol 1, 5, 7 och 8 anteckna tågens avgång och ankomst.

Ev order till tåg 2110 ges av tkl Hultsfred till föraren på tåg 2109 dagen före.

När tåg 2107 kommit till Oskarhamn, skall föraren underrätta tkl Hultsfred. När tåg 2109 kommit till Oskarhamn skall föraren underrätta tkl Nässjö. Innan tåg 2110 avgår från Oskarhamn, skall föraren höra efter hos tkl Hultsfred att det inte finns något hinder. Tkl antecknar utväxlade meddelanden i tambokens kol 10, och föraren noterar motsvarande i sin anteckningsbok.

När Oskarhamn är obebakad får extratåg, vut, A-fordonsfärd eller A-arbete inte anordnas på den aktuella stationssträckan. (Vut med hjälpfordon får dock anordnas.)

När Oskarhamn åter tar upp bevakningen tilllämpas § 48:6. Tkl anmälan skall dock lyda: "Fri in- och utfart på spår 1 i Oskarhamn återkallas".

§ 48:5 Obevakad station. TåganmälanJenny

Anmälan "Fri genomfart Jenny" skall kompletteras med "på normalspåret" eller "på smalspåret".

§ 49:2 Kalmar S. S-order till Lokps på godståg

S-order till förare på godståg, som utgår från Kalmar S, får t v ges på följande sätt.

Ordern skall i vanlig ordning skrivas ut av tkl men får tillställas föraren per telefon. Föraren skall härvid skriva ned ordern på blankett, som tkl anger samt repetera hela ordern, och därefter uppge sitt namn, vilket skall antecknas av tkl.

Denna metod får endast tillämpas ifråga om sidana order, som tillkommit kort före tågets avgångstid. Normalt skall order ges enligt föreskrifterna i § 49.

§ 65:3 Avgångssignal med A-signal till tåg i rörelse

Vid Nässjö får "avgång" ges med A-signal till tåg som avgår från spår 4, 5, 8, 9, även när tåget är i rörelse omedelbart efter avslutad rullande vagnsyning.

§ 77:1
Anm

Mötesändring

Tkl vid	Får ändra möten på str	Anm
Jönköping- Vaggeryd	Jönköping-Vaggeryd	
Hyltebruk- Torup	Hyltebruk-Torup	
Nässjö-Nybro	Nässjö-Nybro	
Linköping C- Hultsfred	Linköping C-Hultsfred	
Hultsfred- Oskarshamn	Hultsfred-Oskarshamn	
Linköping C- Västervik	Linköping C-Västervik	
Kalmar S- Mönsterås	Kalmar S-Mönsterås	
Växjö- Västervik	Växjö-Västervik	

§ 78:1

Anm

Tågföljdsändring

Tkl vid	Får ändra tågföljden på str	Anm
Jönköping- Vaggeryd	Jönköping-Vaggeryd- Jönköping	
Hyltebruk- Torup	Hyltebruk-Torup- Hyltebruk	
Nässjö- Nybro	Nässjö-Nybro-Nässjö	
Hultsfred- Oskarshamn	Hultsfred-Oskarshamn- Hultsfred	
Norrköping C- Fiskeby	Norrköping C-Fiskeby- Norrköping C	
Linköping C- Hultsfred	Linköping C-Hultsfred- Linköping C	
Linköping C- Västervik	Linköping C-Västervik- Linköping C	
Växjö- Västervik	Växjö-Västervik-Växjö	