

TELEFONERING FRÅN LINJEN

1. ANORDNINGAR

Längs alla järnvägslinjer kan man telefonera från fasta telefonapparater eller från telefonposter med anslutningslåda eller dosa, i allmänhet utvändigt märkta "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, telefonstolpe 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.

2. TELEFONERING

2.1 Signaltelefon

2.1.1 Sträckor med fjärrblockering

Signaltelefon finns vid infarts-, utfarts- och blocksignaler. Telefonapparaten har ofta fingerskiva och är kombinerad med klocka eller siren.

Signaltelefon är avsedd att användas av i första hand lokps, tbfh, tsm och A-fordonsförare för samtal med fjtkl.

Fjtkl rings upp, genom att man lyfter handmikrotelefonen och vid apparater med fingerskiva slår 0. När fjtkl svarar uppges omedelbart:

telefonapparatens nummer
tågnummer (vut, A-fordon e d).

2.1.2 Sträckor med linjeblockering (utan fj)

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 (kan vara obemannad).

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 fjfb, 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. Tills vidare finns även märkningen "Ktn", "Kt" eller "K".

Om ledningen är upptagen, och det egna samtalet är brådskande, 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 ban-telefon. 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 telefontätet 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>H-G</u>		<u>G-H</u>	
H-Öj	0	G-Lr	8
Öj-Ti	10	Lr-Sn	0
Ti-Sk	4	Sn-Ns	6
Sk-Su	0	Ns-Kä	10
Su-Vlp	10	Kä-Og	6
Vlp-F	0	Og-Ukr	10
F-Ns	10	Ukr-Mh	6
Ns-Sn	6	Mh-T	10
Sn-Or	10	T-Sle	0
Or-G	2	Sle-H	10
 <u>Gdö-Håp</u>		 <u>Håp-Gdö</u>	
Gdö-Lyd	14	Håp-Lkp	8
Lyd-Hsr	6	Lkp-Kll	0
Hsr-Mst	12	Kll-Mst	12
Mst-Fhm	8	Mst-Lyd	8
Fhm-Håp	12	Lyd-Gdö	14
 <u>Kbg-Sk</u>	10	 <u>Sk-Kbg</u>	10
 <u>F-Lrd</u>		 <u>Lrd-F</u>	
F-Uh	10	Lrd-Tmo	10
Uh-Vgb	8	Tmo-Lme	6
Vgb-Lme	4	Lme-Vgb	4
Lme-Tmo	8	Vgb-Bbg	8
Tmo-Byd	10	Bbg-Årp	6
Byd-Lrd	8	Årp-F	10

Sträcka	Största lutnings- förhållande o/oo'	Sträcka	Största lutnings- förhållande o/oo
<u>Gh-Uh</u>	14	<u>Uh-Gh</u>	17
<u>Uv-Hr</u>		<u>Hr-Uv</u>	
Uv-Ägb	4	Hr-Vaa	12
Ägb-Vg	10	Vaa-Håp	2
Vg-Lsk	4	Håp-Gop	8
Lsk-Sad	12	Gop-Lsk	4
Sad-Gop	0	Lsk-Vg	12
Gop-Håp	10	Vg-Öx	2
Håp-Ved	4	Öx-Ägb	10
Ved-Hr	8	Ägb-Uv	17
<u>Hr-Vb</u>		<u>Vb-Hr</u>	
Hr-Lju	10	Vb-Vdi	4
Lju-Kin	12,5	Vdi-Kin	10
Kin-Vb	10	Kin-Hr	12,5
<u>Ål-G</u>		<u>G-Ål</u>	
Ål-Ml	10	G-Pb	2
Ml-Erk	0	Pb-Thn	10
Erk-Thn	10	Thn-Öx	4
Thn-Vea	2	Öx-Fdf	10
Vea-Alh	10	Fdf-Ml	6
Alh-G	4	Ml-Ål	10
<u>Ar-Ml</u>		<u>Ml-Ar</u>	
Ar-Åj	16	Ml-Bfo	14
Åj-Bef	20	Bfo-Bef	2
Bef-Ml	17	Bef-Ar	20
<u>Ko-Ml</u>	10	<u>Ml-Ko</u>	10

Sträcka	Största lutnings- förhållande o/oo	Sträcka	Största lutnings- förhållande o/oo
<u>Smd-G</u>		<u>G-Smd</u>	
Smd-Tnu	10	G-Sve	4
Tnu-Rbh	4	Sve-Hlv	10 ¹⁾
Rbh-G	10	Hlv-Smd	10 ¹⁾
<u>Lys-Mkl</u>		<u>Mkl-Lys</u>	
Lys-Lye	17 ¹⁾	Mkl-Hal	12
Lye-Bsa	12 ¹⁾	Hal-Bod	6
Bsa-Bod	17 ¹⁾	Bod-Bsa	0
Bod-Mkl	17 ¹⁾	Bsa-Lys	17 ¹⁾
<u>Am-Av</u>		<u>Av-Am</u>	
Am-Mdö	0	Av-Het	10
Mdö-Myk	10	Het-Grm	0
Myk-Lv	0	Grm-Rd	10
Lv-Häy	6	Rd-Hås	0
Häy-Hås	0	Hås-Lv	10
Hås-Bs	10	Lv-Myk	4
Bs-Gh	0	Myk-Mdö	10 ¹⁾
Gh-Av	10	Mdö-Am	10 ¹⁾
<u>G/Or-Hd</u>		<u>Hd-G/Or</u>	
G/Or-Am	10	Hd-Ha	6
Am-Krd	4	Ha-Fab	10
Krd-Ldo	10	Fab-Lgs	4
Ldo-Frs	4	Lgs-Tåe	10
Frs-Få	10	Tåe-Åsa	8
Få-Vb	8	Åsa-Frs	10
Vb-Tvk	10	Frs-Kb	6
Tvk-Lgs	6	Kb-Ldo	4
Lgs-He	10	Ldo-Krd	10
He-Ha	6	Krd-Am	4
Ha-Hd	10	Am-G/Or	10

1) Reglerat

Ätr 1 800303

FÖRENKLAD ORDERGIVNING I SAMBAND MED ÖVERSKRIDEN LASTPROFIL

1. Transport av karosser i containers från Trollhättan till Arlöv samt tomma containers från Arlöv till Trollhättan.

Ö td G 74-1670/6128.

Vid TIPS-rapportering skrivs detta nummer som 1670 + bestst, exvis 1670-HBBG, vilket då även anges på tågordning o dyl.

Transporten sker via Öx-Sär-Ä-Tp-E-M resp Tp-Hb-Bib-Åp-Sär-Öx på Lgjs-vagnar.

Allmänna transportvillkor:

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

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

Lasten får inte framföras sist i tåg utan att åtföljas av minst en vagn (= skyddsvagn).

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.

Särskilda transportvillkor:

Vid ev omledning annan väg gäller speciella villkor.

För sådan sträcka skall tl utfärda tptgm.

Transportplan för tdt 180.

Sträcka	Tåg	Veckodagar	Anm
Thn - Öx	5382	M - F	
Öx - Hd	4141	M - F	
Hd - Mgb	4175	Ti- L	
Mgb - Al	7524	M - F	
Al - Hb	4162	M - F	
Hb - Thn	41612	M - To	
Hb - Or	41612	F	
Or - Öx	41614	L	
Öx - Thn	Vut 70501	M	

Vid avvikelse skall tl utfärda tptgm.

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

G to skrivelse Ö 80-009/6128 tillämpas.

Transporten sker via Sär-Bs-Av-Em på O-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.

Sth 90 km/h.

Lasterna skall framföras så nära lok som möjligt med hänsyn tagen till Gtpl.

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.

Särskilda transportvillkor:

Följande platser skall passeras med sth 10 km/h:

Göteborg-Tingstad - Olskroken km 3.455 bron över Göta älv.

Transporterna skall under tdt 180 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 tl utfärda tptgm.

3. Transport av påhängsvagnar, container och container-flak Stockholm-Göteborg och åter.

Skrivelse Ö ST 79 300 tillämpas.

Allmänna transportvillkor:

Transporterna får ske via Tm-K-F-Sär i godståg med sth enligt märkning på Slps-vagnen.

Lasterna skall framföras på tågspår, som är ö-väg (huvudtågväg om ej annat sägs).

Lasterna får inte framföras på spår intill gods-magasin.

Särskilda transportvillkor

Följande spår får inte användas:

Norsesund spår 2

Transporterna sker under tdt 180

i tåg 4900 Or-Tm M-F

i tåg 4902 Or-Tm M-F

i tåg 4906 Or-Äs L

i tåg 4901 Äs-Or M-F

i tåg 4903 Tm-Or M-F

i tåg 4905 Tm-Or M-F

När transporterna framföres i ej planenliga tåg
(t ex vid omledning) orderges i vanlig ordning.

Hastighetsuppgifter
Sth för dragfordon och banans sth

För drag- fordon litt	är sth på sträckan (i båda riktningarna)										
	H-G G-Hd	Ko/Äl G	G- Av	Uv- Hr-Vb	Smd- G	Lys- Mkl	Kbg- Sk	Gdö- Håp	F- Lrd	Gh- Uh	Ar- Ml
Da,Du,Ma	100	100	70 ¹⁾	90 ²⁾	90 ³⁾	-	60	-	-	-	-
NSB El 11	105	105	-	90 ²⁾	90 ³⁾	-	-	-	-	-	-
El 13	115	115	-	90 ²⁾	90 ³⁾	-	-	-	-	-	-
El 16	130	120	-	90 ²⁾	90 ³⁾	-	-	-	-	-	-
F,Ra,Rc	130	120	100 ⁸⁾	90 ²⁾	90 ³⁾	-	60	-	-	-	-
Hg,Öd	80	80	70 ⁸⁾	80	80	-	70	-	-	-	-
Dm	75	75	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ub	45	45	45	45	45	-	45	-	-	-	-
Ub överksam	60	60	60	60	60	-	45	-	-	-	-
Ud	60	60	60	60	60	-	60	-	-	-	-
Rm	100	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tb	100	90	80	80	70	-	60	75	-	-	-
Tc	90	90	90	90	80	55	60	75	45	30	25 ⁵⁾
T21	80	80	80 ⁹⁾	80	80	70	80	80	60	40	25 ⁶⁾
T43	100	100	90 ⁹⁾	100	90 ¹²⁾	-	80	90	35	-	-11)
T44	100	100	90	90	90	-	-	75	-	-	-
V4, V5	70	70	70	70	70	-	60	70	-	-	-7)
X1	120	120	100	110 ²⁾	110 ³⁾	70	80	-	-	-	-
X6	100	100	100	90 ²⁾	90 ³⁾	-	80	-	-	-	-
X5,X8	130	120	100	110	110	70	80	-	-	-	-
X7	90	90	90	90	90	70	80	-	-	-	-
X9	115	115	100	110	110	70	80	-	-	-	-
X16,X17	110	110	100	110	110	70	80	-	-	-	-
Y1	130	120	100	110	110	70	80	90	70	70	80
Y6,Y7,Y8	115	115	100	110	110	70	80	90	70	70	80
Z	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
Z43,Z3	55	55	55	55	55	40	55	55	50	55	50
Z43 överksam	70	70	70	70	55	40	55	70	50	60	50
Z49	45	45	45	45	45	-	45	45	45	45	-
Z49 överksam	70	70	70	70	70	-	60	70	70	60	-
Z65	60	60	60	60	60	40	60	60	50	60	50
Z65 överksam	70	70	70	70	60	40	60	70	50	60	50
Z66	70	70	70	70	70	-	70	70	-	-	-10)
Z67	80	80	80	80	80	55	60	80	40	-	-11)
Banans sth	130	120	100	110	110	70	80	90	70	70	80

- 1) G-Bs sth 100, Bs-Av sth 90 i resandetåg, ensl och i godstågen 4344-4345-4346-4347-4348-4349.
- 2) Uv-Vag och Vaa-Hr sth 100; Hr-Khl, F,Ra,Rc sth 110 Övriga dragfordon sth 100. 3) Kde-G sth 100. 4) Hg sth 40.
- 5) Btd-Höi sth 35, Ar-Btd och Dld-Ml sth 50.
- 6) Ml-Dld sth 80, km 104-119 sth 40, i övrigt sth 50.
- 7) Får ej framföras Ar-Dld, km 14.737-14.663 sth 20, bg Tsl och Htm sth 30, i övrigt sth 55. 8) G-Bs sth 80, Bs-Av sth 80 i resandetåg och ensl. 9) G-Hra sth 100.
- 10) Ml-Dld sth 55, på bron över Strömmen och Dalslands Kanal vid Håverud sth 40, får ej framföras Dld-Btd. Btd-Ar sth 35.
- 11) Ml-Dld sth 80, får ej framföras Dld-Ar. 12) G-Uv sth 100.

HastighetsuppgifterSth för dragfordon och banans sth

För drag- fordon litt	är sth på sträckan (i båda riktningarna)						
	H-G	Gdö- Håp	Kbg- Sk	F- Lrd	Gh- Uh	Uv-Hr- Vb	Ko/Ål- G
Da,Du,Ma	100	-	60	-	-	90 ¹⁾	100
NSB El 11	105	-	-	-	-	90 ¹⁾	105
El 13	115	-	-	-	-	90 ¹⁾	115
El 16	130	-	-	-	-	90 ¹⁾	120
F,Ra,Rc	130	-	60	-	-	90 ¹⁾	120
Hg,Mg,Öd	80	-	60 ²⁾	-	-	80	80
Dm	75	-	-	-	-	-	75
Ub	45	-	45	-	-	45	45
Ub,overksamt	60	-	45	-	-	60	60
Ud	60	-	60	-	-	60	60
Rm	100	-	-	-	-	-	100
Tb	100	75	60	-	-	80	90
Tc	90	75	60	45	30	90	90
T 21	80	75	60	70	50	80	80
T 43	95	75	60	35	-	90	95
T 44	100	75	-	-	-	90	100
V 5	70	70	60	-	-	70	70
X1	120	-	80	-	-	110	120
X6	100	-	80	-	-	90 ³⁾	100
X5, X8	130	-	80	-	-	110	120
X7	90	-	80	-	-	90	90
X9	115	-	80	-	-	110	115
X16, X17	110	-	80	-	-	110	110

forts

forts

För drag- fordon litt	är sth på sträckan (i båda riktningarna)						
	H-G	Gdö- Håp	Kbg- Sk	F- Lrd	Gh- Uh	Uv-Hr- Vb	Ko-Ål- G
Y1	130	90	80	70	70	110	120
Y6,Y7,Y8	115	90	80	70	70	110	115
Z, Z3	40	40	40	40	40	40	40
Z43	55	55	55	50	55	55	55
Z43,overksamt	70	70	55	50	60	70	70
Z49	45	45	45	45	45	45	45
Z49,overksamt	70	70	60	70	70	70	70
Z65	60	60	60	50	60	60	60
Z65,overksamt	70	70	60	50	60	70	70
Banans sth	130	90	80	70	70	110	120

1) Uv-Vag och Vaa-Hr sth 100; Hr-Boa och Bs-Khl:
F, Ra, Rc sth 110, övriga dragfordon sth 100.

2) Hg sth 70.

3) Uv-Hr-Boa och Bs-Khl sth 100.

Hastighetsuppgifter

Sth för dragfordon och banans sth

För drag- fordon litt	är sth på sträckan (i båda riktningarna)				
	Ar-Ml	Smd-G	Lys- Mkl	G-Av	G-Hd
Da,Du,Ma	-	90 ⁵⁾	-	70 ²⁾	100
NSB El 11	-	90 ⁵⁾	-	-	-
El 13	-	90 ⁵⁾	-	-	-
El 16	-	90 ⁵⁾	-	-	-
F,Ra,Rc	-	90 ⁵⁾	-	90 ²⁾	130
Hg,Mg,Öd	-	80	- ³⁾	80	80
Dm	-	-	-	-	75
Ub	-	45	-	45	45
Ub, overksam	-	60	-	60	60
Ud	-	60	-	60	60
Rm	-	-	-	-	100
Tb	-	70	-	80	100
Tc	25 ⁶⁾	80	40	90	90
T21	- ⁷⁾	80	40	80	80
T43	-	90	-	90 ²⁾	95
T44	-	90	-	90 ²⁾	100
V5	- ⁸⁾	70	-	70	70
X1	-	110	70	100	120
X6	-	90 ⁵⁾	-	90 ²⁾	100
X5, X8	-	110	70	100	130
X7	-	90	70	90	90
X9	-	110	70	100	115
X16, X17	-	110	70	100	110

forts

forts

För drag- fordon litt	är sth på sträckan (i båda riktningarna)				
	Ar-Ml	Smd-G	Lys- Mkl	G-Av	G-Hd
Y1	80	110	70	100	130
Y6, Y7, Y8	80	110	70	100	115
Z, Z3	40	40	40	40	40
Z43	50	55	40	55	55
Z43, overksamt	50	55	40	70	70
Z49	-	45	-	45	45
Z49, overksamt	-	70	-	70	70
Z65	50	60	40	60	60
Z65, overksamt	50	60	40	70	70
Banans sth	80	110	70	100	130

2) G-Bs sth 100; Bs-Av sth 90 i resandetåg, ensl och godstågen 4344-4345-4346-4347-4348-4349

3) Hg sth 40

5) G-Kde sth 100

6) Btd-Höi sth 35, Ar-Btd och Dld-Ml sth 50

7) km 104-119 sth 49, i övrigt sth 50

8) km 14.737 - 14.663 sth 20, bg Tsl och Htm sth 30, i övrigt sth 55. Fårej framförs Ar-Dld.

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)						
	H-G	Gdö- Håp	Kbg- Sk	F- Lrd	Gh- Uh	Uv-Hr- Vb	Ko/Ål- G
<u>Brgr R</u>							
130-	130	90	80	70	70	110	120
122-129	125	90	80	70	70	110	120
110-121	120	90	80	70	70	110	120
99-109	115	90	80	70	70	100	115
87-98	110	90	80	70	70	90	110
84-86	105	90	80	70	70	90	105
<u>Brgr P och R</u>							
80-	100	80	80	70	70	80	100
73-79	90	80	80	70	70	80	90
63-72	80	70	80	70	70	70	80
47-62	70	60	70	70	60	60	70
<u>Brgr G</u>							
89-	80	70	80	70	70	70	80
60-88	70	60	70	70	60	60	70
43-59	60	50	60	60	50	50	60
27-42	50	40	50	50	40	40	50
17-26	40	30	40	40	30	30	40
<u>Brgr M</u>							
43-	60	50	60	60	50	50	60
27-42	50	40	50	50	40	40	50
17-26	40	30	40	40	30	30	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)	H-G	Gdö- Håp	Kbg- Sk	F- Lrd	Gh- Uh	Uv-Hr- Vb	Ko/Ål- G
o/oo	10	17	10	10	17	17	10

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)				
	Ar-Ml	Smd-G	Lys-Mkl	G-Av	G-Hd
<u>Brgr R</u>					
130-	80	110	70	100	130
122-129	80	110	70	100	125
110-121	80	110	70	100	120
99-109	80	110	70	100	115
87- 98	80	110	70	100	110
84- 86	80	105	70	100	105
<u>Brgr P och R</u>					
80-	80	100	70	100	100
73-79	80	90	70	90	90
63-72	70	80	70	80	80
47-62	60	70	60	70	70
<u>Brgr G</u>					
89-	50	80	40	80	80
60-88	50	70	40	70	70
43-59	50	60	40	60	60
27-42	40	50	40	50	50
17-26	30	40	30	40	40
<u>Brgr M</u>					
43-	50	60	40	60	60
27-42	40	50	40	50	50
17-26	30	40	30	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)	Ar-Ml	Smd-G	Lys-Mkl	G-Av	G-Hd
o/oo	17	10	17	10	10

LOKAXLAR I FÖLJD

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

Sträcka	Tillåtet antal lokaxlar i följd
Uv-Hr	14 ¹⁾
Ml-G	14 ¹⁾
Ar-Ml	12
Smd-G	14
Am-Hd	14
Hvg-Sär-Or-G	14
Pöb-(Kvbg)-Or/Sär	14
Lrbg-Or-Gbbg/Skbg	14

- 1) Lokkombinationerna Du+Du+Mag och Du+Du+Hg+Hg får framföras på sträckorna Uddevalla C - Öxnared och Mellerud - Göteborg C.

Anm. Tre lok litt Da eller Du får framföras kopplade intill varandra på de sträckor, där tillåtet antal lokaxlar i följd är 14.

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

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 överskridas)
750	68
700	64
650	60
625	56
600	54
575	52
550	50
525	48
500	46
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.

Särskilda föreskrifter för Göteborgs td

Vagnvikten för multipelkopplade Rc-lok får ej överskrida vad ett Rc-lok får framföra.

Vagnviktstabell för ellok i resandetåg

292

Sträcka	Sth	Ton vagnvikt för lok										
		Da	Du	El 11	El 13	El 16	F	Hg ¹⁾	Ma	Mg ¹⁾	Ra	Rc
H-G-H	-90	700	650	600	700	1000	650	600	1000	1000	550	1000
Kbg-Sk-Kbg	100	650	600	600	700	900	650		1000		550	900
Ål-G-Ål	120					750	650				500	750
Ko-Ml-Ko	130						650				500	750
Smd-G-Smd												
Hd-G-Hd												
Av-G	-90	650	600				650	600	750	750	550	750
Bs-Av	100	650	600				650		750		550	750
Ägb-Vb	-90	650	600	600	700		550	550	750	750	450	750
Vb-Uv	100	650	600	600	700		550		750		450	750
G-Bs												
Uv-Ägb	-90	550	500	400	500		500	400	900	900	400	750
Mkl-Lys-Mkl	40							400				

1) Uppgifterna för Hg och Mg gäller vid lokets sth.

)

)

)

)

Vagnviktstabell för ellok i godståg, tjänstetåg och vutLitt Da-F

Sträcka	Sth	Ton vagnvikt för lok					
		Da	Dm	Du	El 13	El 16	F
Hr-Uv	-70	1000	2500	1000	1000	1400	800
Ägb-Hr	80	900		850	900	1400	800
Ål-G-Ål 1)	90	800		700	800	1400	800
Uv-G-Uv	100	700		650	700	1300	800
Hd-G/Sär-Hd							
H-G-H 2)	-70 ³⁾	900	2500	900	1000	1400	750
Sk-Kbg-Sk	80	825		775	900	1400	750
Ko-Ml	90	750		650	800	1300	750
Uv-Smd-Uv	100	650		600	700	1200	750
V-Av							
Av-Bs							
Bs-Vb	-70	850	2500	850	1000	1300	700
Ml-Ko	80	800		750	900	1300	700
Bs-G	90	750		650	800	1300	700
Bs-V 4)	-70	800	2400	800			700
	80	800		725			700
	90	750		650			700
Hr-Bs	-70	800	2200	750			600
Vb-Hr 5)	80	750		700			600
	90	750		650			600
G-Bs	-70	750	2200	700			600
	80	750		650			600
	90	750		650			600
Uv-Ägb	70-90	650	1800	600			500
Mkl-Lys-Mkl	40	-	-	-	-	-	-

- 1) Lägre vagnvikter Ål-Kil.
- 2) På sträckan F-G får uppgifterna för G-Ål tillämpas.
- 3) I direktgående tåg Sk-H får litt Da och Du medföra ytterligare 100 ton.
- 4) I tåg med sth 70 och 80 får uppgifterna för V-Av tillämpas om påskjutning anordnas Bs-km 81.000.
- 5) I tåg med sth 70 och 80 får uppgifterna för V-Av tillämpas om påskjutning anordnas Bs-km 130.000.

Vagnviktstabell för ellok i godståg, tjänstetåg och vutLitt Hg-Öd

Sträcka	Sth	Ton vagnvikt för lok						
		Hg	Ma	Mg	Rc 1,2,4	Rc3	Ub Ud	Öd
Hr-Uv	70	850	1600	1400	1400	1300	600	250
Ägb-Hr	80	700	1450	1200	1400	1300		250
Äl-G-Äl 1)	90		1300		1400	1300		
Uv-G-Uv	100		1200		1300	1200		
Hd-G/Sär-Hd								
H-G-H 2)	70 ³⁾	850	1600	1400	1400	1300	600	250
Sk-Kbg-Sk	80	700	1450	1200	1400	1300		250
Ko-Ml	90		1300		1300	1300		
Uv-Smd-Uv	100		1200		1200	1200		
V-Av								
Av-Bs								
Bs-Vb	70	800	1500	1400	1300	1300	600	200
Ml-Ko	80	700	1400	1200	1300	1300		200
Bs-G	90		1300		1300	1300		
Bs-V 4)	70	800	1400	1300	1300	1300	500	200
	80	700	1350	1200	1300	1300		200
	90		1300		1300	1300		
Hr-Bs	70	700	1300	1200	1100	1100	500	200
Vb-Hr 5)	80		1300		1100	1100		200
	90		1300		1100	1100		
G-Bs	70	700	1300	1200	1000	1000	450	200
	80		1300		1000	1000		200
	90		1300		1000	1000		
Uv-Ägb	70-90	500	1100	1000	1000	1000	400	100
Mkl-Lys-Mkl	40	400	-	-	-	-	-	

1) Lägre vagnvikter Äl-Kil.

2) På sträckan F-G får uppgifterna för G-Äl tillämpas.

3) I direktgående tåg Sk-H får lok litt Ma, Mg och Rc medföra ytterligare 100 ton.

4) I tåg med sth 70 och 80 får uppgifterna för V-Av tillämpas, om påskjutning anordnas Bs-km 81.000.

5) I tåg med sth 70 och 80 får uppgifterna för V-Av tillämpas, om påskjutning anordnas Bs-km 130.000.

Vagnviktstabell för diesellok och lokomotorer

Sträcka	Ton vagnvikt för lok/lokomotor						
	Tc	T21	T43	T44 Tb	V5	Z43 Z49	Z65
H-Lå-H F-Or Mst-Fhm-Mst Lkp-Håp-Lkp Lkp-Fhm F-Lrd-F Ägb-Uv Sad-Hr-Sad Ål-Or-Ål Rån-Ml-Htm Snu-Or-Snu Hd-Or-Hd	400	750 ¹⁾	1000	1200	600 ²⁾	125	350 ³⁾
Lå-F-Lå Or-F Gdö-Mst-Gdö Fhm-Lkp Uh-Df Ägb-Sad-Ägb Hr-Vb-Hr Ko-Ml-Ko Mdö-Av-Or	350	650	850	1000	500	100	300 ⁴⁾
Gh-Uh Df-Gh Uv-Ägb Htm-Ar-Rån Mkl-Uv-Mkl Or-Mdö	250	500	700	800	400	80	200

1) Efter samråd med fjtkl 1200 ton i lgt Bhs-Or, varvid sth 40 och brtal 12 gäller.

2) Efter samråd med fjtkl 900 ton i lgt Bhs-Or, varvid sth 40 och brtal 12 gäller.

3) F-lme-F 400 ton; lme-Tmo-lme och Vbk-Vb 500 ton.

4) lme-Hil-lme 400 ton.

BROMSPROV I TÅG MED TBFH

Vid nedanstående stationer utför särskild bromsprovare - i stället för tbfh - bromsprov i samtliga tåg utom motorvagnståg:

Alvesta	Hallsberg	Skövde
Borås C	Halmstad C	Uddevalla C
Falköping C	Herrljunga	Varberg
Göteborg C	Laxå	Värnamo

VAGNSYNING PÅ MELLANSTATION

Vagnsyning på godsexpress-, normalgods- eller tjänstetåg på mellanstation förekommer ej.

VÄXLING MELLAN OLIKA BANGÅRDSOMRADEN

Växling mellan de olika bangårdarna i Hallsberg

1. Personbangården - I-gruppen
Bromsviktsberäkning utförs ej. Bromsprov utförs. Växlingsledaren pbg svarar för att så sker. För växlingssätt, som utgörs av till pbg ankommande tåg, behöver dock särskilt bromsprov icke ske.
2. Omlastningsbangården - I-gruppen
Sista vagnen som är försedd med brukbar handbroms skall bemannas.
3. I-gruppen/R-gruppen/S-gruppen - U-gruppen
I-gruppen/R-gruppen/U-gruppen - personbangården
Tryckluftbromsen skall användas och huvudledningen kopplas på samtliga fordon i växlingssättet. Bromsviktsberäkning och bromsprov utförs ej. Innan växlingssätt framgår till U-gruppen skall kontrolleras, att inga bromsar satts ur funktion genom att lossningsventiler står öppna (lossningsventilernas armar är upphakade). Vid neddragning av växlingssätt med växellok till U-gruppen får under inga omständigheter högre huvudledningstryck än 4,5 atö hållas.

Växling mellan Skövde och Rockwool resp Gullhögen

1. Sth 30. Bromstal 23.
2. Växlingssätten skall tryckluftbromsas.
Huvudledningen skall kopplas på samtliga fordon.
Bromsviktsberäkning sker enl SJF 010.3 (vxi),
art 25.
3. Som bromsprov får genomslagsprov göras, varvid
bromsprovaren skall kontrollera, att bromsen
går till och lossar på det sista fordonet med
inkopplad tryckluftbroms.
4. Uppgift om bromsvikt behöver ej lämnas till föra-
ren om vagnarnas vikt är högst 200 ton. I annat
fall lämnas muntlig uppgift om vagnvikt, broms-
vikt och axelantal.
5. Då loket skjuter mer än 15 vagnar, skall främsta
vagnen vara försedd med kombinerad broms- och
signalapparat, ansluten till bromsledningen om
nedbromsning ej på annat sätt kan ske från främsta
vagnen. Med hänsyn till bl a siktförhållande,
signalrepetering och vagntyp, skall vid behov
apparaten användas även när loket skjuter mindre
än 15 vagnar.
6. För växlingen skall följande signaler och signal-
bilder gälla.

Vid gång från Skövde: dvsi 103 v fig 6 b eller
6 c
hsi 101 v1 ett sken
hsi 101 v2 ett sken
dvsi D 101 v fig 6 c

Vid gång till Skövde: dvsi D 101 ha/hb fig 6 b
 eller 6 c eller 6 d
 hsi 101 h ett sken
 hsi 103 h två sken
 dvsi 103 h/t fig 6 b
 dvsi 9 hb fig 6 c

Då växlingsrörelse stoppats vid hsi eller dvsi
 p g a utebliven körsignal, skall växlingsledaren
 omedelbart ringa tkl.

Växling mellan Falköping C och Uddagården

1. Sth 30. Bromstal 23.
2. Växlingssätten skall tryckluftbromsas.
 Huvudledningen skall kopplas på samtliga fordon.
 Bromsviktsberäkning sker enl SJF 010.3 (vxi),
 art 25.
3. Som bromsprov får genomslagsprov göras, varvid
 bromsprovaren skall kontrollera, att bromsen går
 till och lossar på det sista fordonet med inkopp-
 lad tryckluftbroms.
4. Uppgift om bromsvikt behöver ej lämnas till
 föraren om vagnarnas vikt är högst 200 ton.
 I annat fall lämnas muntlig uppgift om vagn-
 vikt, bromsvikt och axelantal.
5. Då loket skjuter vagnarna skall minst en man åka
 på det främsta fordonet i färdriktningen för ut-
 kik och signalering till lokps.
6. Vid nedan nämnda vägkorsningar med vägskyddsan-
 ordningar skall denna spärra vägtrafiken, när
 växlingsrörelse förs över korsningen.

Vid nedan nämnda vägkorsningar utan säkerhetsanordning skall - enligt cba beslut - angivna åtgärder vidtas, när växlingsrörelse förs över korsningen.

Korsningens namn	Åtgärd	Vidtas av	Antal vakter, när säkerhetsanordning ej fungerar (Säo § 26:3) eller vid bevakning enligt alt 1
Väg till Celltong	Alt 1	Vxled	2
Villa Göta	Alt 3	-	
Gotthard Nilsson	Alt 3	-	
Brogärdet	Alt 3	-	
Brogärdesgatan	Ljussignaler	-	2
	Alt 3		
Gång- och cykelväg	Ljus- o ljudsign. Alt 3	-	2
Marjarp	Alt 3		
Norra Tvärvägen	Ljussignaler	-	2
	Alt 3		
Lilla Dotorp	Alt 3	-	
Sikagården	Ljus- och ljudsignaler	-	2
Flogen	Alt 3	-	
Uddagården västra	Alt 3	-	
Leabyvägen	Ljussignaler		
	Alt 3	-	2

Alt 1. När tågfordon nalkas korsningen, skall vägtrafikanterna varskos därom av vakt, placerad vid korsningen, genom signaler i dagsljus med utvecklad röd flagga och då mörker råder med rött sken från signallykta. Är vägtrafiken stark, skall vakt finnas på båda sidor om järnvägen.

Alt 3. Om föraren finns på det främsta fordonet, får han köra växlingssättet över korsningen med högst 10 km/h; vid behov skall "tåg kommer" ges.

Om loket skjuter vagnarna tillämpas säo § 26:3.

7. Innan industrispåret upplåtes till flera växlingsrörelser samtidigt, skall tkl lämna erforderliga föreskrifter till resp växlingsledare för att trygga de olika rörelserna.

Växling mellan Forshem och AB Cementa, Vänern

1. Sth 20 på industrispåren. Bromstal 19.
2. Växlingssätten skall tryckluftbromsas.
Huvudledningen skall kopplas på samtliga fordon.
Bromsviktsberäkning sker enl SJF 010.3 (vxi),
art 25.
3. Som bromsprov får genomslagsprov göras, varvid bromsprovaren skall kontrollera, att bromsen går till och lossar på det sista fordonet med inkopplad tryckluftbroms.
4. Uppgift om bromsvikt behöver ej lämnas till föraren om vagnarnas vikt är högst 200 ton.
I annat fall lämnas muntlig uppgift om vagnvikt, bromsvikt och axelantal.
5. Då loket skjuter högst 15 vagnar skall en man åka på det främsta fordonet i färdriktningen för utkik och signalering till lokps. Då loket skjuter fler än 15 vagnar skall antingen flera signalgivare medfölja eller främsta fordonet vara försett med kombinerad broms- och signalapparat ansluten till bromsledningen.
6. Vid vägkorsningarna Stakes väg och Forshemsvägen med ljus- och ljudsignaler skall dessa spärra vägtrafiken, när växlingsrörelse förs över korsningarna. Före avgången från AB Cementa skall automatiken kopplas in av växlingsledaren genom intryckning av någon därför avsedd tryckknapp.

Vid växling över Stenbacksvägen får hastigheten ej överstiga 10 km/h. Det främsta fordonet skall vara bemannat.

7. Innan industrispåret upplåtes till flera växlingsrörelser samtidigt, skall tkl lämna erforderliga föreskrifter till resp växlingsledare för att trygga de olika rörelserna.
8. För signalering till lokpersonal finns en ranger-signal uppsatt mot Forshem, 590 m från växeln och till vänster om spåret.

Rangersignalen manövreras från en manöverapparat vid växeln.

Växling mellan Uddevalla C och Uddevalla Hamn

1. Sth 20. Bromstal 8.
2. Växlingssätten skall tryckluftbromsas. Huvudledningen behöver kopplas endast på så många fordon närmast dragfordonet, att tillräcklig bromskraft erhålles enligt föreskrivet bromstal. Bromsviktsberäkning sker enligt SJF 010.3 (vxi), art 25.
3. Som bromsprov får genomslagsprov göras, varvid bromsprovaren skall kontrollera, att bromsen går till och lossar på det sista fordonet med inkopplad tryckluftbroms.
4. Uppgift om bromsvikt behöver ej lämnas till föraren.
5. Vid växling över "Väg till SJ omformarestation" och "Väg till elavdelningens förråd" får hastigheten ej överstiga 10 km/h.
Det främsta fordonet skall vara bemannat.

Växling mellan Uddevalla C och Stena AB Kuröd - Björbäck

1. Sth 10 km mellan rälskontakterna på ömse sidor om Kurödsvägen, i övrigt sth 30 (sth 40 för ensamt dragfordon). Bromstal 19.
2. Växlingssätten skall tryckluftbromsas. Huvudledningen skall kopplas på samtliga fordon. Bromsviktsberäkning sker enligt SJF 010.3 (vxi) art 25.
3. Som bromsprov får genomslagsprov göras, varvid bromsprovaren skall kontrollera att bromsen går till och lossar på det sista fordonet med inkopplad tryckluftbroms.
4. Uppgift om bromsvikt behöver ej lämnas till föraren om vagnarnas vikt är högst 200 ton. I annat fall lämnas muntlig uppgift om vagnvikt, bromsvikt och axelantal.
5. Vid Kurödsvägen som skyddas av vägskyddsanordning (ljussignaler) skall denna spärra vägtrafiken när växlingsrörelse förs över korsningen. "V-signal" finns.
6. Stenas område är inhägnat och försett med grindar för spåren (två ställen).
Stena ansvarar för att grindarna regleras fast i öppet läge under tid växling pågår.

Växling mellan följande bangårdsområden i Göteborg:

Pölsebo-Skandiahamnen/Arendalsvarvet/Torslandaverken
Almedal-Mölndals övre/Mölndals nedre

1. Sth Pöb - skiljeväxeln mot Skandiahamnen/Arendalsvarvet/Torslandaverken: 30. Brtal 11.
Sth skiljeväxeln - Skandiahamnen/Arendalsvarvet/Torslandaverken: 30. Brtal 11.
Sth 10 vid gång genom kurvor med 60 m radie och flänsbärande räler till/från OK m fl vid Rya.
Sth Am-Mdö/Mdn: 30. Brtal 12.
2. Tavor med texten "Gräns för växling" finns vid Almedal, Mölndals övre och Mölndals nedre.
Växling får ej ske på tågspår utanför gränstavlorna utan att tkl lämnat växlingsledaren medgivande.
Växlingsledaren skall underrätta föraren här om.
3. Växlingssätten skall tryckluftbromsas.
Huvudledningen skall kopplas på samtliga fordon.
Bromsviktsberäkning sker som för V-tåg enligt tabellen på sid 371, p 3.2.
4. Som bromsprov får genomslagsprov göras, varvid bromsprovaren skall kontrollera, att bromsen går till och lossar på det sista fordonet med inkopplad tryckluftbroms.
5. Uppgift om bromsvikt behöver ej lämnas föraren.
6. Följande begränsningar betr vagnvikt och framförande gäller för dragfordon litt T21, T44 och V5.

Sträcka	Högsta vagnvikt för lok litt (Högsta antalet ax under lastade oljevagnar)		
	T21	T44	V5
Torslandaverken/ Arendal/Gsh/ Skarvik/Rya-Pöb och åter	900 (53)	1) 1300 (76)	750 (45)

1) Pöb-Gsh 1500 ton.

Ätr 2 800616

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.

Ambjörnarp	Hällevadsholm	Slätte
Anneberg	Hökedalen	Slöinge
Aplared	Järpås	Stenkullen
Blidsberg	Jörlanda	Stenstorp
Bokedalen	Jössefors	Stora Höga
Bollebygd	Karlsnäs	Stora Lëvene
Borgens grusgrop	Kode	Svaneholm 1)
Borgstena	Kungsbacka	Svenshögen
Bäckefors	Kållered	Säve
Dalsjöfors	Källby	Söndrum
Dals Rostock	Källeryd	Tidan
Erikstad	Lagmansholm	Timmele
Falkenberg	Lilleskog	Tisselskog
Frillesås	Lindome	Träullsfabriken
Generator AB	Lugnås	Tvååker
Grimsås	Långås	Tångaberg
Grunnebo	Mon	Ulvåker
Gustavsfors	Mölltorp	Varnumskulle
Haghult	Nissafors	Vartofta
Hallinden	Norsesund	Veddige
Harplinge	Odensberg	Vedum
Hasslerör	Prässebo	Velanda
Herting	Rabbalshede	Viskafors
Hjärphults grp	Ryr	Väring
Hogstorp	Rångedala	Väröbacka
Horda	Råsjön	Änimskog
Horred	Salatkällan	Åsa
Hova	Sjötofta	Åsarp
Håkantorp	Slutarp	Älgarås

- 1) På linjen kvarstående vagnar bromsas fast genom att bromsledningen töms. Huvudledningen skall vara kopplad mellan samtliga fordon. När vagnar hämtas vid magasinet skall genomslagsprov utföras. Mellan växeln och magasinsplanen får inga fordon ställas upp.

VÄXLING PÅ NEDSÄNKT SPÅR

Följande föreskrifter gäller vid växling på hamnspår, spår i gata eller väg etc på område, som är upplåtet för allmänheten.

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/tim.

Kan vakten ej ge signal med siréner, får hastigheten ej överstiga 5 km/tim.

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/tim.

Nedsänkt spår finns vid

Billingsfors	Lysekil
Borås C	Mariestad
Bäckefors	Mellerud
Dals Långed	Mölndal N
Falkenberg	Mölndal Ö
Fristad	Stenungsund
Grästorp	Trollhättan
Göteborgsstationerna	Töreboda
Halmstad C	Uddevalle H
Herting	Vara
Håvrestrom	Varberg
Karlsborg	Vänersborg
Kungsbacka	Väröbacka
Lidköping	Åmål

VÄXLING UTAN VÄXLINGSLEDARE

Växling utan växlingsledare enligt SJF 010.3 (vxi), art 27, medges vid nedanstående stationer. Medgivandet gäller dragfordon utan vagnar; betr motorvagn dock även med släpvagn.

Alvesta	Halmstad C	Skövde
Borås C	Herrljunga	Sävenäs rbg
Falköping C	Laxå	Töreboda
Floda	Mellerud	Uddevalla C
Göteborg C	Munkedal	Vänersborg
Göteborg N	Olskroken	Öxnered
Hallsberg		

Gemensamma bestämmelser

1. Medgivandet får tillämpas endast när föraren finns i det främsta fordonets främre förarhytt eller när såväl förare som förarbiträde finns i den bakre förarhytten på det främsta fordonet och detta ej är kortkopplat.

När dragfordon litt V5, T43-44, Tb och Tc framföres rättvänt med enbart förare och förarhytten saknar spegel enligt vxi art 17:3, anm 3, skall föraren omedelbart före igångsättning gå över till andra sidan och kontrollera, att hinder för igångsättningen inte finns.

2. Före igångsättning skall växlingsledaren vid behov lämna föraren uppgift, på vilket/vilka spår rörelsen skall ske.
3. Rörelserna regleras med dvsi, som skall visa signalbild enligt såo fig 6b eller 6c. Signalbild enligt fig 6d får - såväl vid igångsättning som under rörelsen i övrigt - passeras endast efter signal eller muntligt besked från signalgivare.

4. Fordon får utan signal till växlingsrörelse gå fram till närmaste dvsi. Visas ej signal enligt fig 6b eller 6c, skall fordonet stanna minst 5 m framför dvsi. Vid rundgång skall rörelsen fortsätta så långt, att dvsi som gäller för gång i motsatt riktning tydligt kan iakttas.
5. Föraren skall kontrollera signaler, växlars lägen och att spåret är hinderfritt. Hastigheten får därför ej vara högre, än att dragfordonet vid behov kan stanna framför hinder.
6. Är flera åtskilda dragfordon uppställda efter varandra, gäller signal till igångsättning endast det främsta. Först efter "stopp" och ny signal får ett efterföljande dragfordon sättas i rörelse.
7. Passage av plattformsövergång med bommar får ej ske förrän dessa är fällda. Plattformsövergång utan bommar skall vara bevakad, då dragfordonet passerar. Den som bevakar skall visa signalen "klart" åt föraren.
8. Särskilda kompletterande bestämmelser gäller för de olika stationerna, se under resp rubrik.

Särskilda bestämmelser

Alvesta

Medgivandet gäller de spår som har dvsi.

Växelomläggning på lokbangården ombesörjs av föraren.

Då resgodsövergångarna passerar, skall skärpt uppmärksamhet iakttas.

Borås_C

Medgivandet gäller de spår som har dvsi.

Vid gång från "Sjöspåren" till personbangården och omvänt skall föraren lägga klotväxlarna (även klotväxeln omedelbart bortom dvärgsignal 19ha resp 19hb).

Vid gång från personbangården till "Kolgården" eller lokstallet skall föraren stanna, när resp dvärgsignaltavla helt passerats.

Falköping_C

Medgivandet gäller lokspåren och sp 1-6 mellan dvsi 21 h, 23 h eller 9 ha i norr och dvsi 47 v, 49 v, 59 v, 55 v eller 57 v 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/h. Från hinderpålen gäller dvsi 9 hd.

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.

Floda

Medgivandet gäller sp 2-3 genom växlarna 2 b och 2 a i öster samt växel 6 i väster. Signalgivare skall ge signal eller muntligt besked för igångsättning. När växel 2 a resp 6 passerats skall föraren stanna ca 150 m bortom växlarna (spärrsträcka) och ge signalen "lägg om växeln".

Dvsi 2/4 vid växel 2 b skall visa signalbild enligt såo fig 6 d.

Göteborg_C

Medgivandet gäller de spår som har dvti.

Göteborg_N

Medgivandet gäller R-gruppens spår. Sth 10. Dragfordon skall stanna hinderfritt i förhållande till övriga spår i avvaktan på ny signal från signalgivare. Vid gång från väster mot öster skall signalgivare ge signal eller muntligt besked för igångsättning. Samråd skall äga rum mellan signalgivare och ställverk om vilket spår som skall användas.

Signalgivare/ställverkssvakt är ansvarig för

att det spår, som skall användas, är fritt från hinder såsom fordon, bromsskor, bromsslädar
m m

att tåg eller växlingsrörelse, som kan utgöra fara för dragfordonet, ej samtidigt sker från bangårdens andra ände.

HallsbergFordon

Dragfordon.

Anm: Föreskrifterna får tillämpas även om dragfordon efterföljes av vagnar eller andra fordon. Om dragfordonet är tvåbemannat, får ett overksamt lok eller högst två stycken två- eller treaxliga vagnar eller en boggievagn skjutas.

På norra passagespåret får vagnar och overksamma lok dock endast dragas.

Hastighet m m

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

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.

Personbangården (Pbg)

Spår 1-6

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

Södra passagespåret

Spår för godståg från Pbg 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 Pbg eller U-gruppen över södra passagespåretFrån A1 och A2

Dvsi G 26 och G 24

Visas signal enligt fig 6b, 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 Pbg

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

Visas signal enligt fig 6b, får växlingsrörelsen gå in på Pbg utan ytterligare signalering. I annat fall skall tåg uppringas.

NedfartsspåretU-gruppen - Pbg/Lokbg

Signal till växlingsrörelse skall erhållas på U-gruppen.

Pbg - 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 Pbg, 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

Sth 10 km/h förbi I-gruppens personalhus.

Sth 15 km/h från växel 302 till dvsi D6.

Dvsi M1_I framför växel 104 visar signalbild enligt fig 6 d, när växel 106 ligger för gång mot Lokbg, och signalbild enligt 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 normal-läge.

Dvärgsignaltafva 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 enligt 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 urspårning.

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 förbi I-gruppens personalhus.

Halmstad C

Medgivandet gäller sp 1-5 söder om dvsi 34, 37-40, östra och västra passagespåret, sp R1-R6 fram till hsi 45 h och förbindelsespåret 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 gång från personbangården till motorvagnsstallet och omvänt skall föraren (stallps) vid behov lägga om växel 101 och växeln ca 5 m norr om dvsi 15 hc.

Vid gång från personbangården till ånglokstallet eller omvänt skall föraren (stallps) vid behov lägga om växeln ca 13 m norr om dvsi 15 hd.

Växling vid motorvagnsstallet förbi dvsi 15 hb, 15 hc och 15 hd får utföras enligt bestämmelserna i säo, vxi och säpl, då nämnda dvärghälsignaler visar signalbild enligt säo fig 6d. Innan växlingsrörelsen sätts igång skall dock kontrolleras, att växel 20a/b ligger i plusläge.

Herrljunga

Medgivandet gäller de spår som har dvsi.

Mellerud

Medgivandet gäller spår 1 genom växlarna 14 och 15 till och från stallområdet.

Tkl/Fjtkl lämnar muntligt besked för växlingen. När berörda växlar passerats, skall föraren stanna och lägga växlarna i normalläge samt meddela tkl/fjtkl, att växlingen är avslutad.

Munkedal

Medgivandet gäller sp 1-3 genom växlarna 1 och 3 i norr samt 2 och 4 i söder. Signalgivare skall ge signal eller muntligt besked för igångsättning. När berörda växlar passerats skall föraren stanna och ge signalen "lägg om växeln". Sth 20 vid plattformsovergången (även sp 3).

Olskroken

Medgivandet gäller de spår som har dvsi.

Skövde

Medgivandet gäller sp 1-5 genom växlarna i norr och söder. Signalgivare skall ge signal eller muntligt besked för igångsättning.

Sävenäs_rbg

Medgivandet gäller de spår på rbg samt mellan rbg och lokstationen som har dvsi.

Vid gång från lokstationen skall föraren anmäla dragfordonet per telefon, som finns väster om dvsi 53/6.

I undantagsfall kan förare beordras lägga om växlar till berört spår och koppla av dragfordonet. Sådan order skall repeteras av föraren.

Samråd skall äga rum mellan signalvakten i väster och rangerledaren om vilket spår på R-gruppen som skall användas.

Signalgivare/ställverksvakt är ansvarig för

att det spår, som skall användas, är fritt från hinder såsom fordon, bromsskor, bromsslädar m m

att tåg- eller växlingsrörelse, som kan utgöra fara för dragfordonet, ej samtidigt sker från bangårdens andra ände

att växlarna intar rätta lägen.

Töreboda

Medgivandet gäller sp 1-2 genom växel 3 i norr samt 12 och 13 i söder. Signalgivare skall ge signal eller muntligt besked för igångsättning. När växlarna 12 och 13 passerats skall föraren stanna och ge signalen "lägg om växeln".

Uddevalla C

Medgivandet gäller de spår som har dvsi samt sp 13 mellan lokskötselhallen och stationshusets mitt. Signalgivare skall ge signal eller muntligt besked för igångsättning.

Vänersborg

Medgivandet gäller sp 1-2 genom växel 2 i norr och 7 i söder. Signalgivare skall ge signal eller muntligt besked för igångsättning. När berörd växel passerats skall föraren stanna och ge signalen "lägg om växeln".

Öxnered

Medgivandet gäller de spår som har dvsi. Signalgivare skall ge signal eller muntligt besked för igångsättning.

VÄXLING ÖVER VÄGKORSNINGAR

Vid växling över de uppräknade vägkorsningarna får hastigheten ej överstiga 10 km/h.

Det främsta fordonet skall vara bemannat.

Trafikplats	Väggkorsning
Fagerlid Grunnebo Göteborg	Väg vid km 12.124 Enskild väg till lastkajen, km 18.148 Bergslagsgatan 1) Broströms P-plats 3) Carl IX väg 3) Exportgatan 3) Frihamnen, Bilutlastning 3) Färdig Betong 1) Infart till SJ Skötselhall 3) Kajplats 123 2) Kruthusgatan väster 2) Lundbyhamnen N - Lokal gata 1) Lundbyhamnen S - Lokal gata 3) Lundby Hamngata 2) Nils Ericsonsgatans förlängning 1) Nordatlanten-Indiska Oceanen 3) Nordatlanten-Skagerack 1) Oljevägen-Volvoväxeln 1) Parkeringsplats Skagerack 1) Ringögatan 2) Scanfreigt 1) SJ Skötselhall 2) Skarviksporten-Bentylgatan 2) Slakthusgatan 1) Smörjoljegatan 2) Stadstjänaregatan 1) Sydatlanten-Skagerack 1) Sörredsvägen 1) Truckvägen västra 2) Truckvägen östra 2) Älvsborgshamnen-Nordatlanten 2) Älvsborgshamnen-Lokal gata och truckväg 2)
Halmstad C Håkantorp Hökerum Järpås	Tegelladan Enskild väg vid km 63.692 Väg vid km 25.900 Väg vid km 112.450

Trafikplats	Väggkorsning
Jössfors	Enskild väg utanför Brukets portar
Koppom	Vägar på Brukets område
Lysekil	Enskilda vägar vid km 133.597, 133.693 och 133.831
Mariestad	Infartsväg till småbåtshamnen
Mellerud	Fridhemsvägen
Mölndal N	Vid spår över Tidan 2)
Nygård	Kyrkogårdsvägen
Odensberg	Kärragatan
Ryr	Nämndemansgatan 2)
Skövde	Väg till Snickerifabriken, km 134.205
	Väg vid km 350.807
	Kyrkvägen, km 13.542
	Mariestadsvägen 3)
	Nolhaga I
	Nolhaga II
	Grubbavägen
Stenungsund	Havdenvägen 1)
Trollhättan	Fabriksvägen 3)
	Nejmans väg 3)
Töreboda	Skövdevägen 2)
Uddevalla C	Bastionsgatan 2)
	Gamla Port 3) (Varvet) 2)
	Kampenhofsgatan 2)
	Vändplanet Björback
	Väg till omformarstation Södra
	Väg till elavdelningens förråd
Väröbacka	Lahallsvägen
Ånimskog	Ånimskog, km 334.673

- 1) Dessutom försedd med automatiska Ljus-/ljudsignaler.
- 2) Dessutom försedd med manuella ljus-/ljudsignaler.
- 3) Dessutom försedd med manuella och automatiska ljus-/ljudsignaler.

Vid växling över följande vägkorsningar skall föraren stoppa rörelsen omedelbart framför korsningen och får fortsätta först sedan växlingsledaren förvissat sig om att hinder inte finns. Det främsta fordonet skall vara bemannat.

Vretstorp	Furugatan, spår till Vretstorpsverken Magasinsgatan Rabogatan
-----------	---

3. Instruktion för växling över växlingsryggen,
Sävenäs rbg

För signalering till lokps vid tryckning av vagnsätt över växlingsryggen finns 14 rangersignaler uppsatta på följande platser:

- a) brygga 7 vid sp 101
- b) brygga 11 vid sp 101
- c) brygga 15 vid sp 101
- d) brygga 17 vid stolpe 21 a
- e) brygga 7 vid sp 106
- f) brygga 11 vid sp 106
- g) brygga 14 mellan sp 109-110
- h) brygga 15 mellan sp 108-109
- i) brygga 16 mellan sp 107-108
- k) stolpe 22 d vid sp 106
- l) 2 st i stolpe 25 vid brygga 21
- m) 2 st dvärgsignaler på växlingsryggen.

Rangersignalerna a-d gäller för tryckning från sp 101-105 och signalerna e-k för tryckning från sp 106-110.

Då rangersignalerna är ställda för tryckning från sp 101-105, är samtidigt signalerna för tryckning från sp 106-110 släckta, med undantag av orienteringsskenet i mitten, och vice versa. De södra signalerna l och m gäller för tryckning från samtliga spår över södra ryggspåret och de norra signalerna för tryckning över norra ryggspåret.

Signalerna manövreras från rangertornet. Dessutom finns stopphandtag, med vilka signalerna kan ställas till stopp, uppsatta på följande platser:

- a) i rangertornet
- b) vid brytningspunkten på växlingsryggen
- c) på stolpe 34 a vid sp 51
- d) " " 35 c mellan sp 16 och 17
- e) " " 36 a " " 6 " 7
- f) " " 36 c " " 18 " 19
- g) " " 38 c " " 11 " 12
- h) " " 38 d " " 18 " 19
- i) " " 38 e " " 23 " 24

Rangersignalerna ställs till stopp genom att handtaget förs nedåt (läge 0) och återgår till tidigare signal, då handtaget förs uppåt (läge I).

Följande signalbilder ges från rangersignalerna:



framåt (rörelse från ryggen) = tre gula blinkande sken i vågrät linje



stopp = tre gula fasta sken i vågrät linje



tryck långsamt = tre gula fasta sken i linje 45° åt vänster



tryck fortare = tre gula fasta sken i lodrät linje

Dvärgsignalerna på växlingsryggen visar följande signalbilder:



framåt (rörelse från ryggen) = två ofärgade blinkande sken i vågrät linje



stopp = två ofärgade fasta sken i vågrät linje



tryck långsamt = två ofärgade fasta sken i linje 45° åt vänster



tryck fortare = två ofärgade fasta sken i lodrät linje

Signalen "tryck långsamt" betyder 4 km/tim, d v s sådan hastighet, att 5 å 6 vagnar i minuten trycks över vallen.

Då signalerna ställts till stopp med stopphandtagen skall rangerledaren omedelbart underrättas om anledningen. Signal till rörelse får därefter ej ges, förrän rangerledaren förvissat sig om, att hinder ej finns för fortsatt växling. Då växling ej pågår skall signalerna hållas släckta.

VÄXLING VID AMBJÖRNARP

Särskild försiktighet skall iakttas vid växling på sidospåret förbi lastanordningen. Båda pelarstöden är placerade 2,4 m från spårmitte.

VÄXLING VID SALTKÄLLAN

1. Medgivande lämnas av tkl Munkedal.
2. Sth 10 km/h.
3. För akustisk signalrepetering finns högtalare med mikrofonplatser vid bergsporten och inne i anläggningen. Då signaler repeteras via högtalare skall tidsintervallen mellan order om rörelse och stopp fyllas ut med räkneord (ett-två-tre o s v).
Utebliven räkning skall anses som stopp.
4. Lokbiträdet deltar i växlingsarbetet.
5. Anläggningens personal skall uppmanas att ej uppehålla sig i spåret under den tid växlingen pågår.
6. Växlingsrörelse får ej påbörjas innanför bergsporten förrän bromsen är lossad på samtliga vagnar.
7. Erforderligt antal skiljevagnar medföres från Uddevalla C. Antalet avpassas med hänsyn till att det behövs 7 vagnar mellan dragfordon och de vagnar, som hämtas eller lämnas inne i anläggningen.
8. För att föraren vid rörelse på tågspåret skall kunna stanna på lämplig plats med hänsyn till vagnantalet i växlingsrörelsen finns söder om växeln två tavlor med texten "30 vagnar" resp "15 vagnar" och norr om växeln en tavla med texten "30 vagnar".
9. Särskild försiktighet skall iakttas vid växlingen, eftersom platsen ligger i lutning. Betyggande förstängning skall ske med bromsskor, så att vagnar inte rullar ut på linjen.
10. Efter avslutad växling skall utgångsprov göras, bromsskor placeras i "säkerhetsskåpet" och säkerhetsanläggningen återställas i normalläge.

VÄXLING PÅ LASTPLATS VID FJBSTRÄCKA

1. Tåget (vut) finns på tågspåret

1.1 Framför växeln i tågspåret finns en ca 40 m lång spårledning och en rälskontakt. Tåg (vut) skall stanna efter det att något hjulpar passerat rälskontakten och befinner sig på spårledningen. Växlingsledaren begär därefter medgivande till växling hos fjtkl.

1.2 Lådan, märkt "Lastplatsförregling", på reläskåpet intill tågspårsväxeln öppnas med fjb-nyckel och strömbrytaren för frigivning ställs i "Omställt läge". Växlar och spårspärrar blir därmed fria att läggas om.

1.3 Efter avslutad växling läggs växlar och spårspärrar i normalläge och strömbrytaren återställs till "Normalläge". Härvid tändes en grön kontrollampa. Locket till lådan stängs. Växlingsledaren skall därefter snarast per telefon anmäla till fjtkl, att växlar och spårspärrar lagts i normalläge.

2. Tåget (vut) finns på sidospåret

2.1 Växlingsledaren begär medgivande till växling hos fjtkl.

2.2 Lådan, märkt "Lastplatsförregling", på reläskåpet intill tågspårsväxeln öppnas med fjbnyckel. Om den ofärgade kontrollampan, märkt "Linjen fri", lyser, ställs strömbrytaren för frigivning i "Omställt läge". Växlar och spårspärrar blir därmed fria att läggas om.

2.3 Efter avslutad växling förfäres enligt punkt 1.3.

3. Manövrering av vägskyddsanläggningar

3.1 Anordningar för automatisk varningssignalering kopplas från då den strömbrytare för frigivning som finns i ovan nämnda låda, ställs i "Omställt läge".

3.2 Vid växling över vägkorsning skall varningssignaleringen sättas igång med en strömbrytare för berörd korsning. Detta skall ske minst 20 sek innan växlingsrörelse över vägkorsning påbörjas. Varningssignaleringen stängs av genom att strömbrytaren återställs. Onödig varningssignalering skall undvikas.

3.3 När tåg (vut) efter avslutad växling skall avgå och därvid passera vägkorsning skall varningssignaleringen sättas igång minst 20 sek innan vägkorsningen uppnås. Detta sker genom att i ca 3 sek trycka in en tryckknapp för berörd korsning.

Föreskrifter för trafikering av MUNKEDALS JÄRNVÄG

Trafikeringsform m m

Rörelser med tågfordon sker i form av växlingsrörelse, vars hastighet ej får vara större än 20 km/h.

Såo föreskrifter gäller med följande tillämpningsföreskrifter.

Bromsvikt

Bromsvikten skall minst motsvara bromstal 23. Alla fordon skall vara anslutna till tryckluftledningen. Största lutningsförhållandet är 17 o/oo vid gång mot Munkedals Hamn och 15 o/oo vid gång mot Munkedals Bruk. Växlingsledaren svarar för att bromsvikten är tillräcklig.

Väggkorsningar

Vid väggkorsningen Kvistrumsvägen finns ljus- och ljudsignaler, som skall spärra vägtrafiken när växlingsrörelse förs över korsningen. Fungerar ej säkerhetsanordningen skall bevakning ordnas enl alt 1.

Vid nedan nämnda vägkorsningar utan säkerhetsanordning skall - enligt cba beslut - bevakning ordnas enl alt 1, när växlingsrörelse förs över korsningen.

Trafikplats Bansträcka	Korsning med
Munkedals Bruk	samtliga vägar inom bruksområdet
Munkedals Bruk- Munkedals nedre	väg till Kavarne väg till Hedeholm väg till Hagrane väg till Idrottsplatsen väg till Bajjan väg till Vadholmen Gatesandvägen
Munkedals nedre	väg till expeditionen
Munkedals nedre- Munkedals Hamn	Åtorpsvägen Frötorpsvägen väg ca 25 m norr om växeln
Munkedals Hamn	samtliga vägar inom hamnområdet

Alt 1. När tågfordon nalkas korsningen, skall vägtrafikanterna varskos därom av vakt, placerad vid korsningen, genom signaler i dagsljus med utvecklad röd flagga och då mörker råder med rött sken från signallykta. Är vägtrafiken stark, skall vakt finnas på båda sidor om järnvägen.

Föreskrifter för trafikering av sidospåret VARTOFTA - TIDAHOLM

Trafikplatser

På sträckan finns följande tpl: Vartofta station,
Tidaholm station.

Trafikeringsform m m

Rörelser med tågfordon sker i form av vut, vars
hastighet ej får vara större än 40 km/h.

Såo föreskrifter gäller med de undantag som fram-
går av denna instruktion.

Bromsvikt

Bromsvikten skall minst motsvara bromstal 22.

Vagnviktstabell

Ton vagnvikt med dragfordon litt						
T 21	Z 43 Z 49	Z 65	vid avgång från	T 21	Z 43 Z 49	Z 65
550	100	300	Vartofta Tidaholm	450	75	200

Väggkorsningar

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

Vid nedan nämnda väggkorsningar utan säkerhetsanordning skall - enligt cba beslut - angivna åtgärder vidtas, när vut förs över korsningen.

Plats	Km	Kors- ningens namn	Åtgärd	Vid- tas av	Antal vakter när sä- kerhets- anordn ej funge- rar (såo § 26:3) eller vid bevakning enl alt 1
Vartofta	0.392	Vartofta Östra	Ljus-o ljudsigen	-	1
Vartofta- Tidaholm	1.002	Gropen	Ljus- o ljudsigen	-	1
	4.641	Kälvene	Ljus- o	-	1
		Västra	ljudsigen	-	1
	9.803	Hångsdala	Ljus- o ljudsigen	-	1
	11.644	Folkabo	Alt 3	-	
	11.850	Valstads kyrka	Ljus- o ljudsigen	-	1
	11.950	Kvarnvägen	Alt 3	-	
	12.609	Sandliden	Ljus- o ljudsigen	-	1
	15.365	Suntak	Ljus- o ljudsigen	-	1
	17.124	Suntakstan	Ljus- o	-	2
	17.324	Västra Suntakstan Östra	ljudsigen Ljus- o ljudsigen	-	1

Vartofta- Tidaholm	19.201	Madängsholm	Ljus- o ljudsign	-	1
	19.638	Sätesgården	Ljus- o ljudsign	-	2
Tidaholm	22.465	Marbodal V	Alt 3 +)	-	
	22.680	Marbodal Ö	Alt 3 +)	-	
	22.955	Södra Ring- vägen	Ljus- o ljudsign	-	1
	23.591	Hägnevägen	Ljus- o ljudsign	-	1
<u>Industrispår till</u>					
<u>AB Bofors Plast och</u>					
		Villagatan	Alt 1	Ps i Td	2
		Ö Drottningvägen	Alt 1	Ps i Td	2
		Infart parkering	Alt 4	Ps i Td	
		Stallängsvägen	Alt 1	Ps i Td	2
		Von Essens plats	Alt 4	Ps i Td	
		Smedjegatan	Alt 1	Ps i Td	2
		Karlavägen	Alt 1	Ps i Td	2
		Von Essens väg	Alt 1	Ps i Td	2
		Broholmsgatan	Alt 1	Ps i Td	2
		Infart industriområde	Alt 1	Ps i Td	2
		Vägar inom ind.område	Alt 4	Ps i Td	
<u>Industrispår till</u>					
<u>Vulcans Tändsticks- fabrik och</u>					
		Garageinfart	Alt 4	Ps i Td	
		Bolagsgatan	Alt 4	Ps i Td	
		Solkullegatan	Alt 1	Ps i Td	2
		V. Drottningvägen	Alt 1	Ps i Td	2
		Plan inom ind.område	Alt 4	Ps i Td	
<u>Industrispår till</u>					
<u>F:a Metallvaror och</u>					
		Lokstallsvägen	Alt 4	Ps i Td	

Alt 1. När tågfordon nalkas korsningen, skall vägtrafikanterna varskos därom av vakt, placerad vid korsningen, genom signaler i dagsljus med utvecklad röd flagga och då mörker råder med rött sken från signallykta. Är vägtrafiken stark, skall vakt finnas på båda sidor om järnvägen.

+) Dessutom försedd med automatiska ljus- och ljudsignaler.

Alt 3. Hastigheten får ej överstiga 10 km/h.
Det främsta fordonet skall vara bemannat.

Alt 4. Vakt skall gå kort före tågfordonen för att varsko vägtrafikanter genom signaler i dagsljus med utvecklad röd flagga och då mörker råder med rött sken från signallykta.

Stationsgräns

Stationsgränsen vid Tidaholm markeras med gränstavla. Denna har texten "Gräns för växling" mot stationsområdet och texten "Stopp för vut och A-fordon" mot linjen.

Vut (A-fordon) skall vid ankomsten stanna vid gränstavlans. För vut (A-fordons) införande på stationen krävs medgivande av tkl. Medgivandet lämnas muntligt eller genom signalen "klart". Vid växling utanför stationsgränsen gäller såo § 37:6.

Undantag från såo § 36

S 1 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. För ord vut skall föraren även vara tsm.

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.

Undantag från såo § 60

Gränsstation för sträcka med hinder behöver inte utföra stoppsignalering. Hinderammälan för vut 70631 får göras dagen före.

Anteckningar på station

Anordningar på sidospåret skall antecknas i tklboken.
 Där antecknas även anmälan om avslutad anordning, utlämnad/återlämnad K 16 etc. Tambok behöver ej föras.

Planenliga (numrerade) vut

Se tdtboken.

Övrigt

På nedanstående spår vid Tidaholm får vissa vagnar med mer än två axlar (SJF 636.1) ej framföras p g a för liten kurvradie:

Industrispåret till AB Bofors Plast

Smedjegatan - Karlavägen 150 m radie

Spåret till Bruuns m fl industrier,
 efter växel 102

150 " "

Spåret till Vulcans Tändsticksfabrik,
 framför växel 114

120 " "

Växling på nedsänkt spår

Följande föreskrifter gäller vid växling på hamnspår, spår i gata eller väg etc på område, som är upplåtet för allmänheten.

1. Skjutsning av vagnar är förbjuden.
2. Ensam lok eller loket främst i rörelseriktningen
Vakt som bär uniformsmössa eller SJ tjänstetecken skall färdas 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 varsko vägtrafikanter.

3. Loket skjuter vagnar

Vakt som bär uniformsmössa eller SJ tjänstetecken skall gå kort före och vid sidan om främsta vagnen i rörelseriktningen och varsko vägtrafikanter med utvecklad signalflagga resp rött sken i lykta. Hastigheten skall därvid motsvara vanlig gångtakt, högst 5 km/h.

Föreskrifter för trafikering av sidospåret ÅMAL - SVANSKOG

Trafikplatser

På sträckan finns följande tpl: Åmål station,
Svanskog lp.

Trafikeringsform m m

Rörelser med tågfordon sker i form av vut, vars
hastighet ej får vara större än

20 km/h	vid	stax	16	för	vagnar	enligt	tabell	A
"	"	"	12	"	"	"	"	B
"	"	"	14	"	"	"	"	D-H, K

30 km/h vid lägre stax än ovan angivits för resp tabell.

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

Bromsvikt

Bromsvikten skall minst motsvara bromstal 11.

Vagnviktstabell för T21

Med	hastighetsområdesväxeln	i	50 km/h	500 ton
"	"	"	80	350 "

Vid dåliga adhesionsförhållanden får föraren besluta
om minskning av ovanstående vagnvikter med upp till
20 %.

Vätkorsningar

Vid nedan nämnda vätkorsningar med säkerhetsanordning
skall denna spärra vägtrafiken, när vut förs över
korsningen.

Vid nedan nämnda vägkorsningar utan säkerhetsanordning skall - enligt cba beslut - angivna åtgärder vidtas, när vut förs över korsningen.

Plats	Km	Korsningens namn	Åtgärd	Vid- tas av	Antal vakter när sä- kerhets- anordn- ej funge- rar (såo § 26:3) eller vid bevakning enl alt 1
Åmål- Svanskog	2.910	Säter	Halvbommar	-	2
	4.637	Slommerud	Ljus- o ljudsign	-	1
	6.201	Jakobsbyn S	Ljus- o ljudsign	-	1
	23.748	Långviks- vägen	Alt 3	-	-
Svanskog	25.010	Svanskog N	Alt 3 jämte manuella ljussign	Tsm	1
	Industri- spåret	Svanskog S	Alt 3 jämte autom ljussign	-	1
		Bruks- vägen N Bruks- vägen S	Alt 3 jämte manuella ljussign	Tsm	1
		Vägar och planer inom Brukets om- råde	Alt 4	Tsm	

- Alt 3. Hastigheten får ej överstiga 10 km/h.
Det främsta fordonet skall vara bemannat.
- Alt 4. Vakt skall gå kort före tågfordonen för att varsko vägtrafikanter genom signaler i dagsljus med utvecklad röd flagga och då mörker råder med rött sken från signallykta.

Stationsgräns

Stationsgränsen vid Åmål 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 Åmål stanna vid gränstavlan.

För vut (A-fordons) införande på stationen krävs medgivande av fjtkl. Medgivandet lämnas muntligt per telefon.

Känner fjtkl ej till hinder, får han medge att vut (A-fordonet) förs in med sth 10 km/h. Föraren skall därvid under gången kontrollera att växlarna ligger rätt och att spåret är hinderfritt.

Vid växling utanför stationsgränsen gäller såo § 37:6.

Undantag från säo § 36

S 1 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.

Undantag från säo § 60

Gränsstation för sträcka med hinder behöver inte utföra stoppsignalering.

Anteckningar på station

Anordningar på sidospåret skall antecknas i tklboken. Där antecknas även anmälan om avslutad anordning, utlämnad/återlämnad K 16 etc. Tambok behöver ej föras.

Planenliga (numrerade) vut

Se tdtboken.

Föreskrifter för trafikering av sidospåret ALVHEM - LILLA EDET

Trafikplatser

På sträckan finns följande tpl: Alvhem station,
Göta lp, Lilla Edet lp.

Trafikeringsform m m

Rörelser med tågfordon sker i form av vut, vars
hastighet ej får vara större än 40 km/h.

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

Bromsvikt

Bromsvikten skall minst motsvara bromstal 17 i rikt-
ning Alvhem och bromstal 13 i riktning Lilla Edet.

Vagnviktstabell

Ton vagnvikt med dragfordon litt					
T 21	T 44	V 5	Z 43	Z 64	Z 65
750	1200	600	225	300	500

Vägmorsningar

Vid nedan nämnda vägmorsningar utan säkerhetsanordning skall - enligt cba beslut - angivna åtgärder vidtas, när vut förs över korsningen.

Plats	Km	Korsningens namn	Åtgärder	Vidtas av
Alvhem-Göta	3.297	Lödöse	Alt 4	Tsm
	3.590	Lödöse Varv	Alt 1	Tsm
	7.859	Tunge Bygdegård	Alt 4	Tsm
Göta	11.678	Göta S	Alt 4	Tsm
	11.827	Göta N I	Alt 4	Tsm
	11.852	Göta N II	Alt 4	Tsm
		Josuadalsvägen	Alt 4	Tsm
		Plan vid Göta Cellulosa AB	Alt 4	Tsm
Göta Lilla-Edet	12.001	Göta Sulfitfabrik	Alt 4	Tsm
	14.180	Kyrkvägen	Alt 1	Tsm
Lilla Edet	14.600	Gångväg Lilla Edet	Alt 4	Tsm
	14.962	Turistvägen	Alt 4	Tsm

Alt 1. När tågfordon nalkas korsningen, skall vägtrafikanterna varskos därom av vakt, placerad vid korsningen, genom signaler i dagsljus med utvecklad röd flagga och då mörker råder med rött sken från signallykta. Är vägtrafiken stark, skall vakt finnas på båda sidor om järnvägen.

Alt 3. Hastigheten får ej överstiga 10 km/h.
Det främsta fordonet skall vara bemannat.

Alt 4. Vakt skall gå kort före tågfordonen för att varsko vägtrafikanter genom signaler i dagsljus med utvecklad röd flagga och då mörker råder med rött sken från signallykta.

Stationsgräns

Stationsgränsen vid Alvhem markeras med dvärgsignal.

För vut (A-fordons) införande på stationen krävs medgivande av fjtkl. Medgivandet lämnas genom att i dvärgsignalen visa signalbild enl fig 6 b-c.

Vid växling utanför stationsgränsen gäller såo § 37:6.

Undantag från såo § 36

S 1 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.

Undantag från säo § 60

Gränsstation för sträcka med hinder behöver inte utföra stoppsignalering.

Anteckningar på station

Anordningar på sidospåret skall antecknas i tklboken. Där antecknas även anmälan om avslutad anordning, utlämnad/återlämnad K 16 etc. Tambok behöver ej föras.

Planenliga (numrerade) vut

Se tdtboken.

Övrigt

På nedanstående spår får vissa vagnar med mer än två axlar (SJF 636.1) ej framföras p g a för liten kurvradie:

Förbindelsespåret till Göta Bruk,

närmast kontorsbyggnaden

150 m radie

Stamspåret till Lilla Edet Pappersbruk,

gamla fabriken

60- 90 " "

Föreskrifter för trafikering av sidospåret
HILLARED - SVENLJUNGA

Trafikplatser

På sträckan finns följande tpl: Hillared station,
Tjuvakulle lp, Ringestena lp, Svenljunga lp.

Trafikeringsform m m

Rörelser med tågfordon sker i form av vut, vars
hastighet ej får vara större än 40 km/h.

Såo föreskrifter gäller med de undantag som fram-
går av denna instruktion.

Bromsvikt

Bromsvikten skall minst motsvara bromstal 17.

Vagnviktstabell

Ton vagnvikt med dragfordon litt			
T 21	V 5	Z 43	Z 65
800	500	200	400

Väggkorsningar

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

Vid nedan nämnda väggkorsningar utan säkerhetsanordning skall - enligt cba beslut - angivna åtgärder vidtas när vut förs över korsningen.

Plats	Km	Kors- ningens namn	Åtgärd	Vid- tas av	Antal vakter när sä- kerhets- anord- ning ej fungerar (såo § 26:3) eller vid bevakning enl alt 1)
Hillared	0.190	Hillared västra	Bom- fälln	Ps i Hil	2
Hillared- Svenljunga	0.670	Hillareds kyrka	Alt 1	Tsm	1
	1.560	Haldarps- vägen	Alt 1	Tsm	1
	2.848	Riksväg 27	Alt 3 1)	-	1
	3.437	Bränninge	Alt 1	Tsm	1
	5.860	Sexdrega norra	Alt 1	Tsm	1
	6.485	Sexdrega bangård	Alt 1	Tsm	1
	6.820	Sexdrega södra	Alt 1	Tsm	1
	13.760	Ringestena	Alt 1	Tsm	1
	16.889	Karlsberg	Alt 1	Tsm	1
	17.552	Svenljunga norra	Alt 1 jämte manuella ljussign	Tsm	1
	17.940	Svenljunga södra	Bom- fälln	Ps i Svj	1

1) Dessutom försedd med automatiska ljussignaler.

Alt 1. När tågfordon nalkas korsningen, skall vägtrafikanterna varskos därom av vakt, placerad vid korsningen, genom signaler i dagsljus med utvecklad röd flagga och då mörker råder med rött sken från signallykta. Är vägtrafiken stark, skall vakt finnas på båda sidor om järnvägen.

Alt 3. Hastigheten får ej överstiga 10 km/h.
Det främsta fordonet skall vara bemannat.

Stationsgräns

Stationsgränsen vid Hillared markeras med dvärgsignal.

För vut (A-fordons) införande på stationen krävs medgivande av tkl. Medgivandet lämnas genom att i dvärgsignalen visa signalbild enl fig 6 b-c.

Vid växling utanför stationsgränsen gäller såo § 37:6.

Undantag från såo § 36

S 1 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.

Undantag från såo § 60

Gränsstation för sträcka med hinder behöver inte utföra stoppsignalering.

Anteckningar på station

Anordningar på sidospåret skall antecknas i tklboken. Där antecknas även anmälan om avslutad anordning, utlämnad/återlämnad K 16 etc. Tambok behöver ej föras.

Planenliga (numrerade) vut

Se tdtboken.

SÄRSKILDA TRAFIKERINGSFÖRESKRIFTER M M FÖR GÖTEBORG C OCH OLSKROKENS STÄLLVERKSOMRÅDEN

1. Trafikplatser, signalmedel, tkl m m

1.1 Göteborg C ställverksområde

Ställverksområdet - gränserna markeras med gränstavlor - omfattar

- Göteborg C
- Gubbero
- Almedal
- Mölndals övre
- Mölndals nedre

vilka anses vara stationer - alltid bevakade för tåg (vut); se även linjebeskrivningen.

Stationerna har gemensam tkl (= tkl Göteborg C) och signalsäkerhetsanläggning som manövreras från ställverket i samma byggnad som trafikledningscentralen.

Huvudsignalerna benämnes ej infarts- eller utfartssignaler utan endast huvudsignaler (hsi). De har fyrkantig märktavla (såo fig 58 a) med Göteborg C signatur (G).

Vid Mölndals övre finns M-signal som används i samband med möteskontroll av förare på genomfartståg med udda nummer.

1.2 Olskrokens ställverksområde

Ställverksområdet - gränserna markeras med gränstavlor - omfattar

- Olskroken
- Sävenäs rbg
- Sävedalen

- Lärje rbg
- Göteborg-Tingstad

vilka anses vara stationer - alltid bevakade för tåg (vut); se även linjebeskrivningen.

Inom stationen Sävedalens gränser finns hållplatsen Sävenäs.

Stationerna har gemensam tkl (= tkl Olskroken) och - med undantag av Sävenäs rbg - gemensam signal-säkerhetsanläggning som manövreras från ställverket vid Olskroken. Vid Sävenäs rbg finns särskild signalsäkerhetsanläggning som manövreras från ställverket där.

Huvudsignalerna benämnes ej infarts- eller utfarts-signaler utan endast huvudsignaler (hsi). De har fyrkantig märktavla (såo fig 58 a) med Olskrokens - vid Sävenäs rbg dock denna stations - signatur (Or resp Sär).

Vid Sävenäs rbg är vissa dvärgsignaler försedda med grönt sken med betydelse enl såo fig 2 b och 2 c.

Vid Göteborg-Tingstad finns M-signal som används i samband med möteskontroll av förare på genomfartståg med jämna nummer.

1.3 Mellan stationerna

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

- enkelspårig sträcka försedd med linjeblockering Almedal - Mölndals övre/Mölndals nedre och Olskroken - Gubbero/Lärje rbg/Göteborg-Tingstad
- dubbelspårig sträcka försedd med linjeblockering Göteborg C - Gubbero/Olskroken, Gubbero - Almedal, Olskroken - Sävenäs rbg/Sävedalen och Sävenäs rbg - Sävedalen; gäller även Sävedalen - Partille.

2. A-arbete och fränkoppling av kontaktledningen

Vid Sävenäs rbg får även ställverksvakten där lämna medgivande till A-arbete och bevilja fränkoppling av kontaktledningen.

Innan medgivande lämnas till sådant A-arbete eller innan sådan fränkoppling av kontaktledningen beviljas som innebär att spår 71, 72, 85 eller 86 helt eller delvis stängs av under tid med tågrörelse skall tk1 inhämta t1 tillstånd.

3. Växlingståg

För växlingståg (vxt) som förekommer vid vissa av Göteborgsstationerna (även Partille) gäller härför utfärdade föreskrifter utöver eller i stället för dessa särskilda trafikeringsföreskrifter.

4. Tågs utgångs- och slutstation m m - Olskrokens ställverksområde

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) (S11) eller muntligt i signaltelefon.

För godståg till och från Skansbangården/Göteborgs norra bangård slutar resp börjar tågrörelsen vid stationen Olskroken. Mellan nämnda bangårdar och station framföres tågsätten som vxt. Till stationen ankommande

- tåg skall fortsätta som vxt utan att stanna om hsi 2lh, 35h resp 5lh visar "kör 40" och dvti 6lhb resp 6lhc visar signalbild enligt såo fig 6 b
- vxt skall fortsätta som tåg utan att stanna om dvti 6lvb resp 6lva visar signalbild enligt såo fig 6 b och "avgång" ges.

5. Tågordning

Lokalt utarbetade tågordningar med till de lokala förhållandena anpassat utförande/innehåll och uppgjorda på basis av centralt framställda sådana för berörda stationer får finnas. Möten skall alltid anges i föreskriven omfattning.

6. Tambok

Tambok skall finnas för

- Mölndals övre riktning Mölnlycke
- Mölndals nedre " Källered
- Sävedalen " Partille
- Lärje rbg " Agnesberg
- Göteborg-Tingstad " Säve

och i övrigt enligt cto bestämmande - se dock även punkt 14.

7. Tklbok, S-pärm och säpl

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

8. Order till tåg och vut8.1 Göteborg C ställverksområde

8.1.1 Göteborg C

Sådan order till tåg (vut) som tillkommit kort tid före avgången får förmedlas av tjänstehavare enligt säpl varvid tkl lämnar ordern till denna antingen på telefon eller via telefaxutrustning (telekopior med tryck i en färg och i format A4).

Får tjänstehavaren ordern på telefon skall han underteckna utskriften med tkl namn jämte sitt eget. Får han ordern via telefax skall han förse order som utgöres av S8 eller S9 med en röd ring kring beteckningen "S8" resp "S9".

8.1.2 Gubbero, Almedal, Mölndals övre och Mölndals nedre

Sådan order till tåg (vut) som ej kunnat ges på tidigare station får av tkl delges föraren (tsm) i telefon.

Berör ordern sträckan Mölndals övre - Borås C skall föraren (tsm) skriva ner den på fastställd blankett (finns i skåp vid bangårdstelefonerna i östra änden av Mölndals övre). I övriga fall får förare använda bl 67 016 (Anteckningsbok för förare) även om S-blankett är föreskriven.

8.2 Olskrokens ställverksområde

Sådan order till tåg (vut) som tillkommit kort tid före avgången får förmedlas av tjänstehavare enligt Säpl. Denne skall underteckna ordern med tkl namn jämte sitt eget.

Sådan order till tåg (vut) som berör sträckan Göteborg-Tingstad - Uddevalla C och som ej kunnat ges på tidigare station får av tkl delges föraren (tsm) i telefon vid Göteborg-Tingstad. Denne skall skriva ner ordern på fastställd blankett (finns i skåp vid telefonerna i norra bangårdsändan).

9. Spåranvändning

Normalt användes spår

- 71 för tåg med udda nummer från Partille
- 72 " " " jämna " till "
- 73 " " " udda " från Agnesberg och

Säve och för vxt till Göteborg C

- 74 för tåg med jämna nummer till Agnesberg och

Säve och för vxt från Göteborg C.

När tåg skall gå på annat spår än det normala skall berörda tkl (inkl tkl Partille) samråda och anteckna det överenskomna spåret på sätt som cto föreskriver.

10. Tåganmälan och hinderanmälan

Mellan och inom ställverksområdena utväxlas ej tåganmälan och hinderanmälan och ej heller med Partille.

Om tåg

- vars ordningsföljd är ändrad
- som går på annat spår än det normala (jfr punkt 9)

skall tkL underrätta varandra på sätt som cto föreskriver.

Hur det kontrolleras att tåg kommit helt innanför stationsgränsen i Mölndals övre och Göteborg-Tingstad föreskrives också av cto.

11. Klart för avgång - tåg med tbfh

11.1 Göteborg C

I stället för att ge "klart för avgång" skall tbfh strax före tågets avgångstid begära utfartstågväg genom att trycka in härför avsedd knapp på plattformstablån för berört spår.

11.2 Mölndals övre

11.2.1 Tåg med udda nummer

När utgångståg och tåg som stannat för trafikutbyte är klart för avgång anmäler tbfh detta till tkL med hjälp av en särskild anordning på plattformen.

11.2.2 Tåg med jämna nummer

"Klart för avgång" ges ej.

11.3 Olaskroken

"Klart för avgång" ges ej.

12. Avgångssignal

12.1 Göteborg C

"Avgång" till

- tåg med tbfh ges av tbfh; tillstånd att visa "avgång" erhåller tbfh genom indikering i plattformstablå eller muntligt av tkl
- tåg utan tbfh ges ej; tåget får avgå när villkoren i övrigt är uppfyllda.

12.2 Gubbero, Almedal och Mölndals nedre

"Avgång" ges ej. Tåget får avgå när villkoren i övrigt är uppfyllda.

12.3 Mölndals övre

12.3.1 Tåg med udda nummer

"Avgång" ges av tkl med A-signal och även till tåg i rörelse. Är A-signalen felaktig får tkl ge "avgång" muntligt i signaltelefonen.

12.3.2 Tåg med jämna nummer

"Avgång" till utgångståg och tåg som stannat för trafikutbyte ges av tbfh om sådan medföljer. I annat fall ges ej "avgång" utan tåget får avgå när villkoren i övrigt är uppfyllda.

12.4 Olskroken

12.4.1 Genomfartståg

"Avgång" ges ej.

12.4.2 Andra avgående tåg än genomfartståg

"Avgång" till

- tåg med tbfh ges av tbfh
- tåg utan tbfh ges av tkl - normalt med A-signal och även till sådant tåg i rörelse.

12.5 Sävenäs rbg

"Avgång" ges av ställverksvakten när tågets avgångstid är inne och körsignal visas med den för tåget gällande huvudsignalen.

Innan tkl ställer huvudsignal till "kör" för tåg som utgår från Sävenäs rbg skall ställverksvakten där ha meddelat att ev order givits till tåget och att detta i övrigt är klart för avgång.

12.6 Sävedalen och Lärje rbg

"Avgång" ges ej. Tåget får avgå när villkoren i övrigt är uppfyllda.

(Vid Sävenäs hp tillämpas föreskrifterna i såo § 65).

12.7 Göteborg-Tingstad

12.7.1 Tåg med udda nummer

"Avgång" ges ej. Tåget får avgå när villkoren i övrigt är uppfyllda.

12.7.2 Tåg med jämna nummer

"Avgång" ges av tkl med A-signal och även till tåg i rörelse.

Är A-signalen felaktig får tkl ge "avgång" muntligt i signaltelefonen.

12.8 Gemensamt

För tåg på sträckan Göteborg C-Alingsås bestående av X6-sätt finns vissa tilläggsföreskrifter utfärdade.

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.

13. Möteskontroll - Mölndals övre och Göteborg-Tingstad

För genomfartståg med udda (Mölndals övre) resp jämna (Göteborg-Tingstad) nummer sker möteskontrollen på följande sätt.

Sedan föraren fått "avgång" med A-signal skall han mitt för tavla enligt såo fig 59 som är uppsatt ca 60 m öster om plattformsänden (Mölnåls övre) resp ca 100 m framför hsi 1/6 och 2/6 (Göteborg-Tingstad) ge signalen "har mötande tåg kommit in". Har mötande tåg kommit in meddelar tkl detta till föraren genom att tända befintlig M-signal.

14. Huvudsignal (dvärgsignal) visar ej "kör" (signalbild enligt såo fig 6 b)

Ersätter såo §§ 52:2 och 5 samt 70.

Vad som sägs nedan om huvudsignal gäller även dvärgsignaler med grönt sken vid Sävenäs rbg.

14.1 Signaltelefon fungerar

Muntligt medgivande till förare att passera huvudsignal (dvärgsignal) som ej kan visa "kör" (signalbild enligt såo fig 6 b) får av tkl lämnas endast för en huvudsignal (dvärgsignal) i taget. Förreglar huvudsignalen i körställning växlar m m och kan kontroll av dessas lägen ej erhållas i ställverket får tkl ålägga föraren lokal kontroll. Motsvarande gäller i fråga om dvärgsignal liksom om kontroll av hinderfriheten ej kan erhållas i ställverket.

Kan två eller flera huvudsignaler (dvärgsignaler) i följd ej visa "kör" (signalbild enligt såo fig 6 b) får vid behov föreskrifterna i punkt 14.2.3 tillämpas.

14.2 Signaltelefon fungerar ej

14.2.1 Allmänt

Fungerar ej signaltelefon vid huvudsignal (dvärgsignal) som ej kan visa "kör" (signalbild enligt såo fig 6 b) skall tkl beordra signalvakter enligt av cto utfärdade lokala planer.

Signalvakt skall

- via rikstelefon, fälttelefon eller radio stå i ständig kontakt med tkl
- medföra tambok och situationsplan över området.

14.2.2 Enstaka huvudsignal (dvärghsignal) visar ej "kör" (signalbild enligt såo fig 6 b)

När tåg på tkl order får passera signalen skall signalvakten lämna föraren muntligt medgivande därtill om växel- eller hinderfrihetskontroll samtidigt skall åläggas föraren. I annat fall ges signalen "framåt".

14.2.3 Två eller flera huvudsignaler (dvärghsignaler) i följd visar ej "kör" (signalbild enligt såo fig 6 b)

Tkl skall för berörd sträcka bestämma tågens ordningsföljd. Denna skall delges signalvakterna. Signalvakterna skall anteckna ordningsföljden i tamboken. Signalvakt får därefter ej släppa tåg förbi huvudsignal (dvärghsignal) förrän "klart 01" erhållits från nästa signalvakt i tågets farriktning vilket skall innebära att sträckan dit är fri. Nästa tåg (03) får släppas förbi signalen så snart "01 in" erhållits o s v. "01 in" innebär att tåget helt har passerat signalen. Omedelbart innan tåg släpps förbi signal skall dessutom "tåg ut" anmälas till nästa signalvakt.

Signalvakterna vid den första och den sista av de huvudsignaler (dvärghsignaler) som ej kan visa "kör" (signalbild enligt såo fig 6 b) skall till tkl lämna resp av tkl erhålla motsvarande anmälan. Måste tåg framföras i båda riktningarna på samma spår skall "klart 02" utväxlas för det första tåg som enligt den fastställda ordningsföljden skall framgå i motsatt riktning. Utväxlade meddelanden skall antecknas i tamboken.

14.3 Förarens åtgärder

14.3.1 Allmänt

När huvudsignal (dvärgsignal) tillhörande Göteborg C eller Olskrokens ställverksområde ej visar "kör" (signalbild enligt såo fig 6 b) gäller föreskrifterna i punkt 14.3.2 - 14.3.4.

14.3.2 Signalvakt postar vid signalen

Ger signalvakten signalen "framåt" får tåget framföras till nästa huvudsignal (dvärgsignal). I annat fall skall tåget stanna och det får fortsätta först efter muntligt besked eller signalen "framåt" från signalvakten.

14.3.3 Signalvakt postar ej vid signalen

Tåget skall stanna och föraren skall genast ringa tkl och inhämta dennes besked. Erhålls ej svar skall tåget stå kvar framför signalen tills muntligt besked eller signalen "framåt" erhålls från signalvakt. Föraren skall dock vid upprepade tillfällena - minst varannan minut - försöka få kontakt med tkl via signaltelefonen. Utan tillstånd får tåg ej passera huvudsignal (dvärgsignal) som ej visar "kör" (signalbild enligt såo fig 6b).

14.3.4 Hastighet

Har förare ålagts kontroll av växelläge, hinderfrihet m m får hastigheten fram till nästa huvudsignal (dvärgsignal) vara högst 10 km/h. Tåget skall dock vid behov kunna stanna framför växel, fordon etc. I övriga fall när tåg medges passera huvudsignal (dvärgsignal) som ej visar "kör" (signalbild enligt såo fig 6 b) får hastigheten vara högst 40 km/h fram till nästa huvudsignal (dvärgsignal).

15. Ankommande tåg - Lärje rbg och Göteborg-Tingstad

När tåg stannat på spår 90 vid Lärje rbg eller spår 93 vid Göteborg-Tingstad därför att hsi 215 ha, 213 va (Lärje rbg), 1/7 resp 1/6 (Göteborg-Tingstad) visar "stopp" skall föraren ringa tkl för att bekräfta att tåget stannat. Först därefter får huvudsignalen ställas för infart till spår 91 vid Lärje rbg resp spår 94/95 vid Göteborg-Tingstad.

16. Missöden

För bredvidliggande tågspår skall förare tilllämpa föreskrifterna i såo § 85:2 avseende linjen. Detta gäller även för Göteborgs Spårvägars spår Lärje rbg - Göteborg C.

Särskilda föreskrifter för Partille

1. Sträcka mellan stationer

Mellan stationerna Partille och Sävedalen (Olskrokens ställverksområde) anses i ttdsammanhang finnas dubbelspårig sträcka försedd med linjeblockering (Stationerna gränsar mot varandra utan mellanliggande "linje").

2. Växlingståg

För växlingståg (vxt) som förekommer från och till vissa av Göteborgsstationerna gäller härför utfärdade föreskrifter.

3. Spåranvändning

Inom Olskrokens ställverksområde användes normalt spår

- 71 för tåg med udda nummer
- 72 " " " jämna "

När tåg skall gå på annat spår än det normala skall tkl samråda och anteckna det överenskomna spåret på sätt som cto föreskriver.

4. Tåganmälan och hinderanmälan

Tåganmälan och hinderanmälan riktning Sävedalen (Olskrokens ställverksområde) utväxlas ej.

Om tåg

- vars ordningsföljd är ändrad
- som går på annat spår än det normala (jfr punkt 3)

skall tkl underrätta varandra på sätt som cto föreskriver.

5. Avgångssignal

"Avgång" ges ej till genomfartståg med udda nummer i annat fall än då tåget fått order (Sl0) om felaktig utfartssignal. (I övrigt tillämpas föreskrifterna i såo § 65.)

SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER FÖR SÄKERHETSTJÄNSTEN VID

Arvika - Mellerud. Huvudsignal vid rörlig bro på linjen, tåganmälan (und från § 59:1 och § 70:4)

Följande undantag medges t v under förutsättning

att medgivande till broöppning för varje särskild gång lämnas av tkl på den av stationssträckans gränsstationer varifrån tåg skall gå ut på stationssträckan eller - om tåget utgår från Årjäng eller Bengtsfors och denna station är obebakad för tåget - av tkl Dals Långed (tkl Mellerud/fjtkl Göteborg, när Dals Långed är obebakad)

att brovakten finns vid bro under hela tiden denna är öppen (huvudsignalen visar ej "kör")

att broöppning skall vara avslutad senast 15 min innan tåg tidigast kan väntas till bron.

Klart-anmälan - när sådan förekommer - får lämnas för tåg trots att bro över Dalslands Kanal vid 20:e slussen, vid Långbron eller vid Håverud förutses vara öppen för kanaltrafik samtidigt som tåget i fråga befinner sig på samma stationssträcka som den öppna bron. Föraren på sådant tåg skall orderges om förhållandet på bl S 10 punkt 8. Han skall - om den huvudsignal som skyddar bron ej visar "kör" - ringa brovakten vid bron. Utan tillstånd av denne får tåget ej passera signalen.

Bengtsfors obebakad station
(und från § 48:3, § 49 och § 59:1)

Tågen 1976 S och 1975 S får framföras på sträckan Mellerud-Bengtsfors-Mellerud utan att tkl är i tjänst i Bengtsfors.

I Bengtsfors skall "Fri genomfart" vara anmäld.

Tam skall ej utväxlas. Tkl Mellerud (fjtkl G) skall dock i tambokens kol 1, 5, 7 och 8 anteckna tågens avgång från och ankomst till Mellerud.

Order till tåg 1975 skall av fjtkl G (tkl Mellerud) delges föraren före tågs 1976 avgång från Mellerud.

Under tid Bengtsfors är obebakad i samband med ovan nämnda tåg får

- inga anordningar (tåg, vut, A-fordonsfärd, A-arbete) förekomma på sträckan Bengtsfors - Årjäng
- extratåg, vut, A-fordonsfärd eller A-arbete ej anordnas på sträckan Mellerud - Bengtsfors.

Undantaget skall tagas in i linjeboken.

Att Bengtsfors är obebakad skall sättas ut för tågen 1976 och 1975 i tdt, i tågordningen och i grafiska tdt.

Utfartssignal på gränsstation till sträcka med spårledning (ej linjeblockering)

Borås C - Gånghester

För sådan utfartssignal i Borås C mot Gånghester och i Gånghester mot Borås C som står i förbindelse med spårledning på sträckan mellan stationerna gäller följande med anledning härav.

Stationen bevakad

Medger tkl att tåg eller vut passerar utfartssignalen när körsignal med denna ej kan visas får - om orsaken härtill är okänd - hastigheten på sträckan till Gånghester resp Borås C ej vara större än att tåget (vut) kan stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas, dock högst 40 km/h. Föraren (tsm) orderges härom på bl S10 punkt 8.

Om orsaken till att utfartssignalen ej kan visa "kör" är känd gäller sträckans sth.

Stationen obevakad (Gånghester)

Passerar tåg/vut någon av utfartssignalerna i samband med tillämpning av föreskrifterna i såo § 70 får hastigheten på sträckan till Borås C ej vara större än att tåget (vut) kan stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas, dock högst 40 km/h.

Särskilda föreskrifter för växlingståg (vxt) vid Göteborgsstationerna

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

Samma föreskrifter som för tåg gäller med nedanstående undantag. Se även de särskilda trafikeringsföreskrifterna för Göteborg C och Olskrokens ställverksområden.

1. Trafikeringsområde

Vxt får framföras på följande sträckor

Fjällbo hvst - Sävenäs rbg - Olskroken - Göteborg C

Partille - Sävedalen - Sävenäs rbg - Olskroken - Göteborg-Tingstad - Pölsebo

Lärje rbg - Olskroken - Göteborgs norra bangård/
Skansbangården.

2. Tdt m m

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

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

- gångdagar med tidsperiod (placeras först) i förekommande fall

- bromsgrupp

- avgångs- och ankomsttid vid utgångs- och slutstation (avgångs- resp ankomstbangård), vid Olskroken och vid sådan mellanliggande plats där uppehåll för trafikutbyte skall göras.

3. Bromstal, bromsvikt, bromsprov

3.1 Då tågvikten är högst 120 ton erfordras ingen bromsvikt utöver dragfordonets; i övriga fall gäller bromstal 11 på samtliga sträckor.

3.2 Fordons vikt och bromsvikt beräknas enligt följande tabell

Vikt			Bromsvikt		
i ton per axel för vagn som är					
lastad med		tom	lastad med		tom
olja	övrigt		olja	övrigt	
17	10 ¹⁾	6	8	5 ¹⁾	3

1) Sär-(Pöb)-Gsh vikt 15 bromsvikt 8

Uppgift om bromsvikt lämnas ej föraren. I säpl angiven tur ansvarar för att bromsvikten är tillräcklig och att vxt är sammansatt enligt de föreskrifter som gäller för tåg med de undantag som framgår av dessa vxt-föreskrifter. Skulle bromsvikten ej vara tillräcklig skall föraren muntligt underrättas om det tillgängliga bromstalet.

Huvudledningen skall kopplas på samtliga fordon.

3.3 Som bromsprov får genomslagsprov göras varvid bromsprovaren skall kontrollera att bromsen går till och lossar på det sista fordonet med inkopplad tryckluftbroms.

4. Vissa laster

Föreskrifterna i säo § 43:15-17 för vagn med brandfarlig vara, gasvagn och vagn med långt gods av stor tyngd behöver ej tillämpas.

5. Slutsignaler

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

6. Bemanning

Växlingspersonal medföljer normalt ej vxt. Föraren skall underrättas när sådan personal tillfälligt medföljer.

7. Ordergivning

Vko gäller även för vxt. Övrig ordergivning får ske muntligt varvid ordern alltid skall repeteras av föraren. Vid telefonering skall föraren uppge namn, vxtnr, tågspår och nummer (beteckning) på den hsi eller dvti framför vilken vxt befinner sig.

8. Tåganmälan, tågledning m m

Innan vxt mot Olskroken avsändes skall besked inhämtas från tk1 Olskroken att hinder ej finns.

Innan vxt till Skansbangården avsändes skall besked inhämtas från tågvägsklargöraren Skansbangården att hinder ej finns.

"Ol ut" skall anmälas för vxt från

- Olskroken (även passerande)

- Sävenäs rbg till Fjällbo hvst och omvänt.

Ut-anmälan kompletteras med dragfordonets nummer enligt dragfordonsplanen.

Tambok skall föras vid samtliga trafikplatser utom Fjällbo hvst, Göteborg-Sannegården och Lärje rbg.

Ställverksvakten Sävenäs rbg leder vxt-rörelserna på sträckan Fjällbo hvst - Sävenäs rbg.

Tkl Olskroken leder vxt-rörelserna på övriga sträckor.

9. Avgångssignal, avgångstid

9.1 Vxt får avgå utan avgångssignal när körsignal visas från huvudsignal. Saknas huvudsignal eller befinner sig dragfordonet utanför signalen skall "avgång" ges av tkl eller av annan tjänsteman enligt säpl. Vid dagsljus får "avgång" ges med armen förd i cirkel.

9.2 Vxt får avgå högst 30 min före den avgångstid som finns angiven i förteckningen enligt punkt 2.2 ovan.

10. Sth

Sth för vxt med vagnar är 30 km/h; för ensamt dragfordon 40 km/h.

11. Infart på trafikplats

11.1 Saknas huvudsignal eller kan körsignal ej visas från befintlig huvudsignal får vxt tas in på trafikplats efter signal enligt såo fig 6 b eller 6 c från dvärgsignal och utan att föraren dessförinnan erhållit medgivande.

11.2 Vid infart på trafikplatsen

- Pölsebo från öster

skall föraren stanna vid en tavla med texten "Stopp för vxt" och avvakta framåtsignal.

Vid infart på trafikplatserna

- Fjällbo hvst

- Kvillebangården från öster

- Skansbangården från öster

skall föraren stanna vid en tavla med texten "Stopp för vxt" och avvakta framåtsignal. Erhålls ej sådan eller är trafikplatsen obemannad får vxt - såvida inget hinder kan iakttagas - efter 2 min föras vidare med sth 10 km/h. Föraren skall därvid under gången kontrollera att växlarna ligger rätt och att spåret är hinderfritt.

12. Axelantal, vagnvikt m m

12.1 Högsta antalet axlar i vxt får vara

till Kvillebangården och Göteborg-Sannegården 80

" Fjällbo hvst, Sävenäs rbg, Skansbangården och Göteborgs norra bangård 90

" Olskroken, Pölsebo och Lärje rbg 100

Anm. Vxt med endast tankvagnar till Sävenäs rbg högst 120 axlar. Efter medgivande från mottagande tpl i varje särskilt fall får angivet axelantal ökas.

12.2 Antalet lokaxlar i följd får vara högst 14.

12.3 I vxt får med angivna begränsningar användas dragfordonen Da, Du, Hg, T21, T44, Ub, Ud, V5 och Öd.

Begränsningar

Fbo hvst - Sär ej T44 och ellok

Gtd - Pöb ej ellok

Kvbg ej T44 på sp 13 - 16

Lrbg ej T44 på sp 10

- 12.4 I vxt med diesellok får högst nedanstående vagnvikter framföras -

Sträcka	Högsta vagnvikt för lok litt (Högsta antalet ax under lastade oljevagnar)		
	T21	T44	V5
Pöb-Sgn	1200 (76)	2000 (120)	1000 (60)
Sgn-Pöb	900 (56)	1500 (88)	750 (45)
Sgn-(Kvbg)- Or/Sär och åter	1200 (76)	2000 (120)	1000 (60)

- 12.5 Uppgift om tåglängd och tågvikt lämnas ej föraren.

13. Fjällbo hvst - Sävenäs rbg

Växlingsledaren Fjällbo hvst ansvarar för att växlarna där är rätt lagda till avsett spår och att hinder ej finns i infarts- resp utfartstågvägen.

Då Fjällbo hvst är obemannad skall föraren ombesörja att grindarna öppnas och stängs med fjb-nyckel som förvaras på dragfordonet.

Hallsbergs ställverksområde

1. Trafikplatser, signalmedel, tkl m m

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

I ttdtsammanhang 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 Hallsbergs rbg) som manövreras från Hallsberg resp Hallsbergs 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 Hallsberg 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 enligt såo fig 6 c utan att fordon finns på signalsträckan.

2. Arbete enligt såo § 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 A 2,
- 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 Pålsboda 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. Tåg-anmälan 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"
(Ers säo § 52:2 och 5 samt § 70)

Visar huvudsignal tillhörande Hallsbergs ställ-
verksområde ej "kör" skall föraren genast hos
tkl begära tillstånd att passera densamma. Utan
sådant tillstånd får signalen ej passeras. Innan
tkl lämnar medgivande att passera hsi G 27 och
G 33 (Skms) skall han inhämta fjtkl tillstånd.

Har förare fått medgivande att passera hsi G 23
eller G 33 (Skms) gäller på sträckan Skymossen-
Åsbro att hastigheten ej får vara större än att
tåget kan stanna på mindre än hälften av den
sträcka som kan överblickas, dock högst 40 km/h.

11. Missöden m m

För bredvidliggande tågspår skall föraren till-
lämpa föreskrifterna i säo § 85:2 avseende linjen.

Behövs påskjutning av tåg som efter avgången stan-
nat 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.

Cto medgivanden

§ 32:9 Ställverksvakten i rangercentralen Hrbg får
anm medge, att småfordon ställs upp på eller i
och farlig närhet av tågspår samt

§ 33:5 att A-fordon framförs på tågspår på I-gruppen.
anm.

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 godstågen enligt bestämmelserna för växling utan växlingsledare (sid 306 och 313).

Ankommande tåg skall efter framåtsignal från tkl 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.

Undantag från såo

§ 3:1 Huvudsignalerna H och I på pbg gäller 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.

Obevakad stationKarlsborg

Följande undantag från §§ 48:5, 48:6 och 59:1 medges t v under tdt 179.

Karlsborg får vara obevakad för tåg 1594 M-F, S.

Tåget skall använda spår 1. Fordon får vara uppställda endast på spår varifrån de genom skyddsväxel eller spårspärr förhindras komma in i tågvägen. Växlar i tågvägen samt skyddsväxlar och spårspärrar skall vara förreglade.

Innan bevakningen upphör skall tkl vidtaga de i § 48:5 föreskrivna åtgärderna. Anmälan enligt punkt 5 skall dock lyda "Då 1591 (1593) inkommit i Skövde fri infart på spår 1 i Karlsborg". Anteckning skall på båda stationerna göras i tamboken på samma sätt som vid "Fri genomfart".

Tam skall ej utväxlas. Tkl Skövde skall dock i tambokens kol 1 och 5 anteckna tågets avgång från Skövde.

När tåg 1594 M-F,S kommit till Karlsborg skall föraren underrätta tkl Skövde härom. Meddelandet antecknas av tkl i tambokens kol 10 och av föraren i hans anteckningsbok.

När bevakningen skall återupptagas i Karlsborg skall § 48:6 tillämpas varvid tkl skall anmäla "Fri infart på spår 1 i Karlsborg återkallas".

Extratåg, vut, A-fordonsfärd eller A-arbete får ej anordnas på sträckan Skövde - Karlsborg under tid då Karlsborg är obevakad.

Undantaget skall tagas in i linjeboken.

Att stationen är obevakad skall sättas ut för tåg 1594 i tdt, i tågordningen och i grafiska tdt.

Särskilda föreskrifter för bansträckan

Kornsjö gränsen - Kornsjö

enligt NSB Sikkerhetsreglement

Avståndsmärke



Svart rektangulär tavla med gula tvärstreck. Märke med e t t gult snedstreck sätts upp framför alla stationer och innebär, att avståndet från märket till stationsgränsen är 1000 meter. Uppsatt till höger om spåret.

Tågs ankomst till Kornsjö

När infartsförsignalen visar	 visar infartssignalen
ett gult, blinkande sken	ett rött, blinkande sken = "stopp"
ett grönt, blinkande sken	två gröna, fasta sken = "kör" till spår 1
ett gult och ett grönt, blinkande sken	ett grönt, fast sken = "kör" till spår 2

Körsignal med infartssignalen kan ej ges till sp 3-5. Då tåg skall tas in på dessa spår, ges föraren skriftlig order på annan station eller vid infartssignalen. Infartssignalen visar "stopp".

När tåg nalkas infartssignal, som visar "stopp", ges "tåg kommer" (—) och "beredd" (— • •). Sth 30 km/h från yttersta växeln.

Stoppsignal ges av tågexpeditören om tåget behöver stoppas på särskild plats, t ex för lastning eller lossning. Ges ej stoppsignal skall personförande tåg stanna vid plattformen, övriga tåg senast vid utfartssignalen för spår 1 eller S-tavlan för spår 2.

Vid växel 1 (bangårdsänden mot Oslo) finns en "middelkontrollampa" som visar vitt, blinkande sken, tills tåg kommit in hinderfritt, varefter den slocknar.

Felaktig infartssignal

Felaktig, otydlig eller utebliven signal från infartssignalen anses som "stopp".

Kan felaktig infartssignal ej visa tydlig stoppsignal, släcks signalen.

För att orientera lokps om infartssignalen i händelse den skulle vara släckt, markeras signalmasten med två gula ringar av reflekterande material.

Kan felaktig infartssignal ej visa tydlig körsignal, skall signalen visa "stopp" och tåg tagas in på följande sätt:

Föraren skall efter högst 2 min ringa tågexpeditören och därvid uppge titel och namn, tågets nummer och signalens beteckning.

Om hinder ej finns, lämnar tågexpeditören medgivande att passera infartssignalen i "stopp" genom formuleringen: "Klart for innkjøring av tog til spor .. i Kornsjø" NN (tågexpeditörens namn).
Sth 30 km/h.

Hastighetstavlor

Gula triangelformiga tavlor med svart kant och med svarta siffror, baksidan grå. Uppsätta till höger om spåret.



Fig 1.

Tavla med triangelspetsen nedåt fig 1, innebär hastighetsnedsättning till angiven hastighet, varvid den stora siffran anger tiotal och den lilla siffran vid sidan anger femtal (i exemplet alltså 35 km/h).

Om nedsättningen är högst 25 km/h i förhållande till gällande sth, skall signalen placeras minst 250 m framför den punkt, varifrån hastighetsnedsättningen skall gälla, och om nedsättningen är 30 km/h eller mera i förhållande till gällande sth, skall avståndet mellan signalen och gränsen för nedsättningen vara minst 500 m. Gränsen där hastighetsnedsättningen skall vara genomförd markeras med tavla enligt fig 3.



Fig 2.

Tavla med triangelspetsen uppåt fig 2, innebär att hastigheten kan ökas; dock skall hela tåget ha passerat signalen, innan hastigheten får ökas. På baksidan, fig 3, finns ett gult markeringsmärke i form av en mindre triangel med spetsen nedåt. Markeringen ses normalt till vänster i körriktningen och anger den punkt, varifrån tidigare angiven hastighetsnedsättning skall vara genomförd.



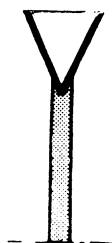
Fig 3.

Lystringsmärke vid km 63.571 för vägkorsning vid km
NSB 169.960



Gul kvadratisk tavla med svart ram och tvärstreck, baksidan grå.
Uppsatt till höger om spåret.

Väggkorsningsmärke och W-signal



Vit trekantig tavla med två svarta ramar, uppsatt till höger om spåret ca 620 m framför väggkorsning Kornsjö.

529 m framför väggkorsningen finns en för-signal (Wb) med följande signalbilder:

Violett, långsamt blinkande sken = W-signalen visar "stopp",

Vitt, hastigt blinkande sken = W-signalen visar "väggkorsningen kan passeras".

Väggkorsning Kornsjö vid km NSB 169.201 är försedd med automatisk helbomsanläggning. Tillhörande W-signal kan visa följande signalbilder:

Rött, långsamt blinkande sken = "stopp";

Vitt, hastigt blinkande sken = "väggkorsningen kan passeras".

Tågs avgång från Kornsjö

Avgångssignal ges av tågexpeditören på något av följande sätt:

1. A-signal med fast sken (sp 1-2)
Signalen besvaras med "Giv akt", varefter tåget sättes igång efter ca 1/2 min.
2. Grön signalflagga resp grönt sken i hand-signallykta, förd i cirkel utåt från tåget.

Växlingssignaler

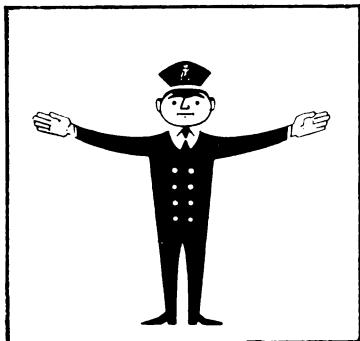
"Høyt skiftesignal", placerad vid växel 1, 2 och 4.

Signalbild: ofärgade fasta ljuspunkter på rad i 45° åt höger (växling tillåten).

Bromsprovssignaler placerade på kontaktledningsmast till vänster om spår 1 och till höger om spår 2 i riktning Ed.

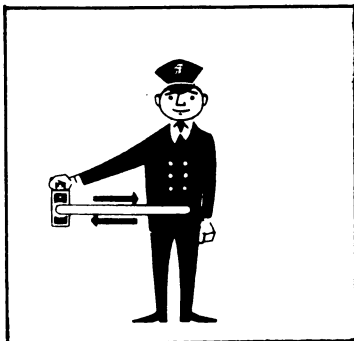
Signalbilder: bokstäverna T och L med fast sken.

"Stopp"



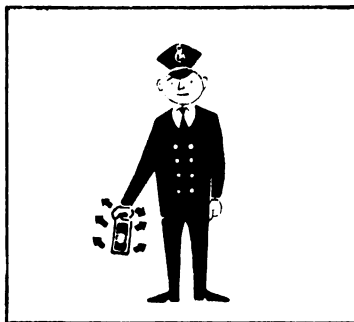
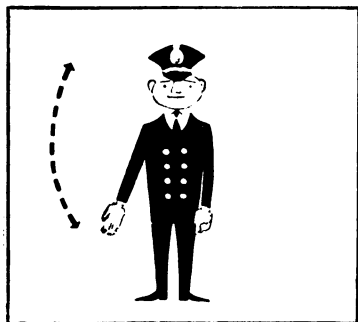
Båda armarna eller -
från fordon i rörelse
ena armen - hålls våg-
rätt.

"Stopp" ges även med röd signalflagga
med visselpipa, signalhorn eller
ljussignal: . . .



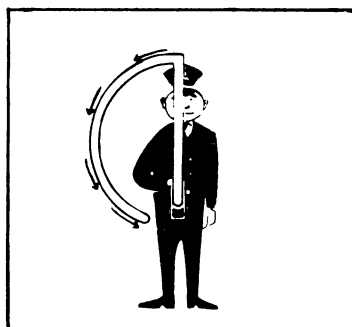
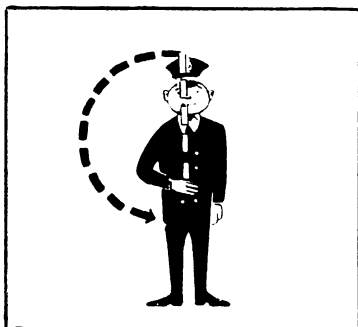
Lyktan förs hastigt
flera gånger fram och
åter i sidled.
Skenet kan ha vilken
färg som helst.

"Varsamhet" "Sakta"



Lyktan vrids hastigt åt
sidorna, så att ett blin-
kande sken framträder.
Obs! Signalen har också
betydelsen "lossa"
vid provning av
tryckluftbromsen.

"Framåt" ("Kjør fram")

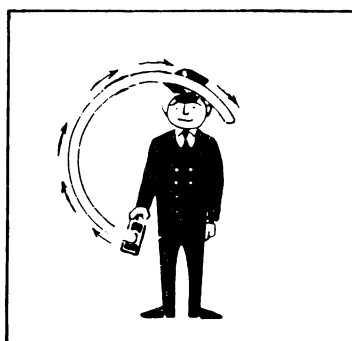
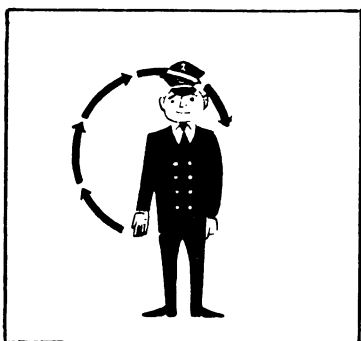


Armen och lyktan förs rakt upp och sedan i en båge utåt och nedåt vinkelrätt mot spåret i riktning från fordonen.

Rörelsen skall ske i riktning från signalgivarens plats.

"Framåt" ges även med visselpipa, signalhorn eller ljussignal: ● resp en lång blink.

"Back"

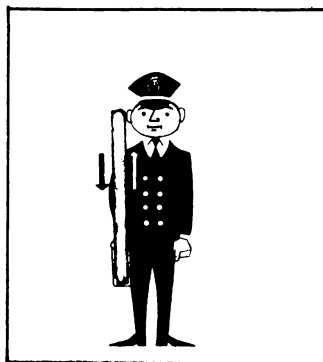
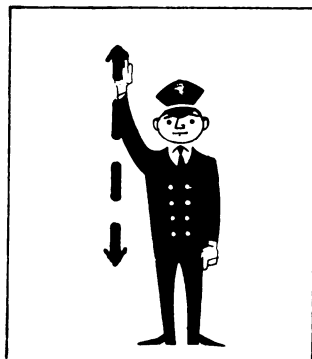


Armen och lyktan förs i en båge uppåt och inåt vinkelrätt mot spåret i riktning mot fordonen.

Rörelsen skall ske i riktning mot signalgivarens plats.

"Back" ges även med visselpipa, signalhorn eller ljussignal: ● ●

"Kjør fram forbi middel"



Armen och lyktan förs flera gånger upp och ned.

I stället för hinderpålar finns "middelmerken": en 5 dm lång rödmålning på rälsens yttersida i angränsande spår.

Om tåg måste framföras längre än till "middelmerket", får så ske efter muntlig order från tågexpeditören till föraren eller genom att tågexpeditören ger signalen "Kjør fram forbi middel". Signalen besvaras av föraren med "giv akt" och skall följas av stoppsignal.

Tåg på del av stationssträcka. Tåganmälan

1. Limmared - Landeryd

Följande undantag från §§ 1:38, 48:3, 49 och 59:3 medges t v under tdt 180.

Tågen 1869-1870 får 800825-810614 M-F framföras på delen Limmared - Sjötofta (obevakad) - Limmared av stationssträckan Limmared - Landeryd.

Tåganmälan utväxlas sålunda.

Tkl Landeryd anmäler till tkl Limmared "Klart 1869-1870 till Landeryd".

Tkl Limmared anmäler till tkl Landeryd "1869-1870 ut" och sedermera "1869-1870 in i Limmared".

Order till tåg 1870 skall av tkl Limmared delges föraren före tågs 1869 avgång från Limmared.

Möte skall anges - i tdt och i Sjötofta tågorbning - som om stationen vore bevakad och kontrolleras av föraren.

Extratåg, vut, A-fordonsfärd eller A-arbete får ej förekomma på sträckan Limmared - Landeryd när tågen 1869-1870 finns på denna stationssträcka.

Förutom vad som anges i SJF 613 avd C om S4-tåg i samband med tåg på del av stationssträcka gäller att extratåg ej får anordnas på någon del av sträckan Landeryd - Limmared i riktning Limmared med avgång från plats på sträckan under tiden kl 0655-0722 då detta undantag tillämpas.

Undantaget skall tagas in i linjebocken.

Att Sjötofta är obevakad skall sättas ut för tågen 1869 och 1870 i tdt, i tågorbningen och i grafiska tdt.

Ätr 2 800616

Tåg på del av stationssträcka. Tåganmälan2. Limmared - Landeryd

Följande undantag från §§ 1:38, 48:3, 49 och 59:3 medges t v under tdt 180.

Tågen 1879-1880 får 800616-800824 M-F framföras på delen Limmared-Tranemo (obevakad) Limmared av stationssträckan Limmared-Landeryd.

Tåganmälan utväxlas sålunda.

Tkl Landeryd anmäler till tkl Limmared "Klart 1879-1880 till Landeryd".

Tkl Limmared anmäler till tkl Landeryd "1879-1880 ut" och sedermera "1879-1880 in i Limmared".

Order till tåg 1880 skall av tkl Limmared delges föraren före tågs 1879 avgång från Limmared.

Möte skall anges - i tdt och i Tranemo tågordning - som om stationen vore bevakad och kontrolleras av föraren.

Extratåg, vut, A-fordonsfärd eller A-arbete får ej förekomma på sträckan Limmared-Landeryd när tågen 1879-1880 finns på denna stationssträcka.

Förutom vad som anges i SJF 613 avd C om S4-tåg i samband med tåg på del av stationssträcka gäller att extratåg ej får anordnas på någon del av sträckan Landeryd-Limmared i riktning Limmared med avgång från plats på sträckan under tiden kl 0755-0846 då detta undantag tillämpas.

Undantaget skall tagas in i linjeboken.

Att Tranemo är obevakad skall sättas ut för tågen 1879 och 1880 i tdt, i tågordningen och i grafiska tdt.

Tåg på del av stationssträcka. Tåganmälan

3. Limmared - Landeryd

Följande undantag från §§ 1:38, 48:3, 49 och 59:3 medges t v under tdt 180.

Tågen 1875-1876 får L framföras på delen Limmared - Smål Burseryd (obevakad) - Limmared av stationssträckan Limmared - Landeryd.

Tåganmälan utväxlas sålunda.

Tkl Landeryd anmäler till tkl Limmared "Klart 1875-1876 till Landeryd".

Tkl Limmared anmäler till tkl Landeryd "1875-1876 ut" och sedermera "1875-1876 in i Limmared".

Order till tåg 1876 skall av tkl Limmared delges föraren före tågs 1875 avgång från Limmared.

Möte skall anges - i tdt och i Smål Burseryds tågordning - som om stationen vore bevakad och kontrolleras av föraren.

Extratåg, vut, A-fordonsfärd eller A-arbete får ej förekomma på sträckan Limmared - Landeryd när tågen 1875-1876 finns på denna stationssträcka.

Undantaget skall tagas in i linjeboken.

Att Smål Burseryd är obevakad skall sättas ut för tågen 1875 och 1876 i tdt, i tågordningen och i grafiska tdt.

Särskilda föreskrifter för säkerhetstjänsten vid Mellerud

Allmänt

Mellerud fungerar vissa tider som fjärrmanövrerad station. För den anslutande sträckan Mellerud - Arvika är dock Mellerud då att betrakta som gränsstation till fjbsträcka. Tkl funktioner övertages av fjtkl Göteborg.

Detta innebär bl a

att stationsgränsen mot sträckan Mellerud - Arvika är gräns för fjbsträckan

att Mellerud är kontrollstation i fråga om order som gäller på den angränsande fjbsträckan.

Undantag från SJF 010 (sao) och 010.1 (sök)

1. Order till tåg och vut (sao § 49:1)

Fjtkl får i telefon delge föraren (tsm) order som gäller på sträckan Mellerud - Arvika. Föraren (tsm) skall skriva ner ordern på fastställd blankett.

2. Tåganmälan (sao § 59:1 c)

Förare på tåg från Håvrestrom skall vid ankomsten till Mellerud kontrollera att tåget kommit helt innanför stationsgränsen och därefter till fjtkl anmäla "0 in i Mellerud".

Fjtkl skall anteckna förarens namn i kol 10 i tam-boken.

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

Vid hinderanmälan mot Håvrestrom skall fjtkl spärra utfartssignalen.

4. Förares åtgärd före tågs avgång (sök till § 63:3)

Kan mötande tåg ej iakttagas skall föraren fråga fjtkl om tåget kommit in.

5. Avgångssignal (sao § 65:1)

"Avgång" ges av tbfh till tåg mot Håvrestrom som antingen är utgångståg eller stannat för trafikutbyte. Till annat tåg ges ej "avgång".

6. Mötesändring (sao § 77:2)

I stället för åtgärder enligt § 77:2 b) 2) skall fjtkl spärra utfartssignalen.

Åtgärder av förare och tbfh före tågs avgång. Avgångssignal

Uddevalla C

Följande undantag från §§ 63 och 65 medges t v varvid förutsättes

att genomfartståg ej förekommer

att samtliga tåg med tbfh antingen är utgångståg eller har uppehåll för trafikutbyte

vid stationen.

Tbvh skall ej ge "klart för avgång" till tkl. När tbvh i förekommande fall utfört kontroll m m enligt § 45:4 skall han 2-3 minuter före tågets avgångstid begära utfartstågväg genom att trycka in härför avsedd knapp på plattformstablå.

Förarens kontroll av att mötande tåg kommit in skall ske antingen genom att föraren iakttar tåget eller genom att han per telefon frågar tkl.

"Avgång" skall ges sålunda.

Tåg utan tbvh: tkl ger avgångssignal med A-signal (manövrerad från tåg).

Tåg med tbvh: tbvh ger avgångssignal med A-signal. Tillstånd att visa "avgång" erhåller tbvh genom indikering i plattformstablå. Undantag: tkl skall ge avgångssignal till tåg som fått order (Sl0) om felaktig utfartssignal; även tbvh delges sådan order. Avgångssignal som ges av tkl i stället för tbvh skall ges med signalstav (handsignallykta).

Innan tkl ställer utfartssignal till "kör" skall han bl a ha sett till

att tågens ordningsföljd enl tdt ej ändrats utan att §§ 77 eller 78 iakttagits

att mötande tåg kommit in

att "Klart Ol till L" erhållits

att i förekommande fall ordergivning enl § 49 skett.

Har tåg efter avgången stannat på grund av stoppsignal från A-signal eller med signalredskap skall tbvh ge ny avgångssignal (med A-signal eller signalredskap) sedan han förvissat sig om att hinder härför ej finns. Finns ej tbvh får föraren avgå sedan han förvissat sig om att hinder härför ej föreligger.

Särskilda trafikeringsföreskrifter m m för Vara ställverksområde

1. Trafikplatser, signalmedel, tkl m m

Ställverksområdet omfattar stationerna Vara och Håkantorp - alltid bevakade för tåg (vut) - och mellanliggande enkelspåriga sträcka som är försedd med linjeblockering; se även linjebeskrivningen.

Stationerna har normalt gemensam tkl (= tkl Vara). Vid Håkantorp finns en signalsäkerhetsanläggning som normalt manövreras från Vara.

Huvudsignalerna har märktavlor i enlighet med såo föreskrifter och med Vara resp Håkantorps signalur (Vaa resp Håp).

2. Tambok

Tambok behöver ej finnas för Vara riktning Håkantorp och för Håkantorp riktning Vara.

3. Tkl bok och S-pärm

Särskild tklbok och S-pärm behöver ej finnas för Håkantorp.

4. Station obebakad under tid utan tågrörelse

Förekommer anmälan enligt såo § 48:2 skall denna göras för både Vara och Håkantorp.

5. Order till tåg och vut

Order som tillkommit kort tid innan tåg (vut) skall avgå från Håkantorp får av tkl delges föraren (tsm) i telefon. Denne skall skriva ner ordern på fastställd blankett (finns i relähuset)

6. Tågarmälan

Tam utväxlas ej inom ställverksområdet.

Hur det kontrolleras att tåg kommit helt innanför stationsgränsen i Håkantorp föreskrives av cto.

7. Hinderanmälan och spärrning

I stället för hinderanmälan och stoppsignalering gällande sträckan Vara-Håkantorp skall tkl

- spärra utfartssignalerna i Vara och Håkantorp
- anteckna "Spärrat Vaa-Håp p g a ..." i båda tamböckerna (kol 10) för Håkantorp.

När spärrningen hävts (hindret undanröjts) antecknas "Spärrningen Vaa-Håp hävd kl ...".

8. Möteskontroll

Kontroll av att mötande tåg kommit in i Håkantorp får även göras genom att föraren i Vara muntligt frågar tkl.

"Tåg som har sådant möte i Håkantorp, som skall kontrolleras av föraren skall vara utgångståg eller ha (ges) fast uppehåll i antingen Vara eller Håkantorp. Detta gäller dock ej om föraren kan göra möteskontrollen genom att i Håkantorp iakttaga mötande tåg."

"Avgång" i Håkantorp till utgångståg och tåg som stannat förtrafikutbyte ges av tbfh om sådan medföljer. I annat fall ges ej "avgång" utan tåget får avgå när villkoren i övrigt är fyllda.

Har tåg efter avgången från Håkantorp stannat p g a stoppsignal 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. Utfartssignal visar ej "kör"

Visar utfartssignal i Håkantorp ej "kör" tillämpas föreskrifterna i såo § 70 med den avvikelser att föraren (tsm) genast skall ringa tkl. Order (S10) om felaktig sådan signal ges ej.

11. Anläggning felaktig

Kan signalsäkerhetsanläggningen i Håkantorp ej manövreras från Vara eller är linjeblockeringen Vara-Håkantorp ur bruk skall särskild tkl tjänstgöra i Håkantorp. I sådant fall gäller ej de särskilda trafikeringsföreskrifterna.

Förare och tbfh ges order om ovanstående.

Årjäng obevakad station (und från § 24, § 48:3, 5 och 6, § 49:5 och § 59:1)

Årjäng får vara obevakad för följande tåg: 1980 M-F, 1982 L,S,R, 1983 L,S,R, 1988 S,R, 1985 M-F, 1992 F, 1987 S, 1990 S, 1989 R, 1993 F, 1991 S, 1977 M-F, 1971 L, 1974 L,S,R, 1973 L,S,R, 1976 M-F och 1978 S.

När Årjäng är obevakad, får sträckorna Arvika-Årjäng resp Årjäng-Mellerud vardera trafikeras med endast ett motorvagnssätt åt gången. Tågen från Arvika skall använda spår 3 och tågen från Mellerud spår 4. Varje fordonsgrupp, som måste ställas upp på anslutande spår utan skyddsväxel eller spårspärr, skall förstängas med låst vagnförstängare. På spår 3 förlängning får fordon ej ställas upp.

Innan bevakningen upphör skall tkl vidtaga de i såo § 48:5 föreskrivna åtgärderna. Anmälan enligt punkt 5 skall dock lyda: "Fri in- och utfart på spår 3 i Årjäng" resp "Fri in- och utfart på spår 4 i Årjäng". Anteckning skall på berörda stationer göras i tamboken på samma sätt som vid "Fri genomfart". Vid behov får föreskrifterna i § 48:5, anm 2 tillämpas, varvid lydelsen av anmälan anpassas i enlighet härmed.

Tam skall ej utväxlas. På bevakad station skall dock i tamboken kol 1, 5, 7 och 8 anteckning göras om tågens avgång från och ankomst till stationen ifråga.

När Mellerud är fjst göres motsvarande anteckning av fjtkl Göteborg.

Order till tåg som utgår från Årjäng när denna station är obevakad skall av tkl Arvika och Mellerud (fjtkl G) delges föraren på närmast föregående tåg vid avgång från Arvika resp Mellerud.

Med hänsyn till att växlarna är oförreglade skall föraren under gången kontrollera att växlarna ligger rätt och att spåret är hinderfritt. Hastigheten får ej vara större än att föraren kan stanna framför växeln.

När tågen 1983 L, 1989 R, 1991 S, 1985 M-To, 1993 F, 1976 M-F och 1978 S kommit till Årjäng, skall föraren underrätta tkl Arvika resp Mellerud (fjtkl G) härom.

Innan tåg 1980 M-F, 1982 L,S,R, 1977 M-F och 1971 L avgår från Årjäng skall föraren hos tkl Arvika resp Mellerud (fjtkl G) efterhöra att intet hinder föreligger för tågets avgång. Utväxlade meddelanden antecknas av tkl i tambokens kol 10 och av föraren i hans anteckningsbok.

När bevakningen skall återupptagas i Årjäng skall såo § 48:6 tillämpas, varvid tkl skall anmäla: "Fri in- och utfart på spår 3 resp 4 i Årjäng återkallas".

Möten skall anges - i tdt och tågordning - som om stationen vore bevakad och kontrolleras av föraren.

Extratåg, vut, A-fordonsfärd eller A-arbete får ej anordnas på sträckan Arvika-Mellerud under den tid Årjäng är obevakad.

Anm. Vut för snöplogning (dock ej vut efter tåg) får anordnas varvid följande skall gälla.

- 1) Anteckning om hindret skall i vanlig ordning göras i tamboken i Arvika resp Mellerud (hos fjtkl Göteborg).
- 2) Hinderanmälan utväxlas ej.
- 3) Stoppsignalering mot sträcka med hinder skall ske enligt § 60.
- 4) Växling får ej ske i Årjäng.

Undantaget skall tagas in i linjeboken.

Att stationen är obevakad skall sättas ut för berörda tåg i tdt, i tågordningen och i grafiska tdt.

SPÅR 2

1)



2)

UTFART

INFART



3)



4)

AVGANG

STOPP



5)



6)

BEGÅRAN OM
TAGVÅG

7)



8)

BROMSPROVET
KLARTLYSTRING
BROMSPROV

9)



10)

SPÅR 1

1)



2)

UTFART

INFART



3)



4)

AVGANG

STOPP



5)



6)

BEGÅRAN OM
TAGVÅG

7)



8)

BROMSPROVET
KLARTLYSTRING
BROMSPROV

9)



10)

4. När lampan "Utfart" tänds innebär detta tillstånd för tbfh att ge "Avgång" med A-signal.

Om loket står bortom huvuddvärgsignal eller denna av annan anledning ej kan visa "kör 40", kan ej heller lampan "Utfart" tändas. Tkl kan i sådana fall ge tillstånd per telefon

att "Avgång" får ges med signalredskap och
- i förekommande fall -

att huvuddvärgsignal får passeras trots att
"kör 40" ej visas.

Tbfb vidarebefordrar dessa tillstånd till föraren.

5. Måste tåg stoppas i omedelbar anslutning till avgångssignal, kan tbfb vrida om strömbrytaren "Stopp".

Innan tbfb ger "Avgång" på nytt skall han först vrida tillbaka "Stopp"-strömbrytaren.

392-394

(Reservsida)

ÖVRIGA UNDANTAG FRÅN SÄO

- § 3:1 Utfartssignaler behöver ej finnas vid följande stationer, som har enbart kryssväxlar:

Jonsered, Algutsgården och Källeryd.

Blocksignalerna på sträckan Alingsås-Herrljunga får visa ett grönt blinkande sken med betydelsen "kör" och "vänta stopp".

- § 3:29 Orienteringstavla enligt säo fig 54 a behöver ej finnas vid följande hållplatser.

Björnåsen

Buterud, för tåg med udda nummer

Hallebol, " " " " "

Koppom södra

Krokebol

Skållerud

Sulvik

- § 4:1 b, "Tåg kommer" behöver ges endast under tiden
anm 2 kl 6.00 - 18.00 framför ljud-signalstavla med vit-svart tavla (säo fig 55b) från tåg med udda nummer vid km 87.950, 86.830 och 84.892 samt från tåg med jämna nummer vid km 84.036, 86.098 och 87.105 på sträckan Uddevalle C - Ljungkile.

- § 13 Vid yttersta växeln på fjst finns en lykta, som visar vitt, fast sken, tills tåg (vut) kommit in in hinderfritt, varefter den slocknar.

§ 24:1 Vid följande lastplatser får växlar och spår-
 47:5c, spärrar vara oförreglade under förutsättning,
 anm att de låses med K 16-nyckel.

Alternativet "Jag har K 16 får ej tillämpas
 vid:

Billingsfors oljespår	Karlsnäs
Billingsfors sågverk	Tisselskog
Haghult	Träullsfabriken
Hjärphults grusgrop	Varnumskulle
Järnia	

Alternativet "Jag har K 16" får tillämpas
 vid:

Beted	Jössefors östra
Gustavsfors	Vännacka
Jössefors	Växvik

Förare på tåg, som framförs förbi sistnämnda
 platser medan K 16-nyckel är utlämnad till
 tsm eller A-fordonsförare, skall på S 10 ges
 följande order.

"Vid skall föraren kontrollera att
 växlar ligger rätt och att spåret är hinder-
 fritt. När så kan ske får detta göras under
 gången. Sth får dock ej vara större än att
 föraren vid behov kan stanna. K 16-nyckel
 är utlämnad".

Ordergivningen skall ombesörjas av den be-
 vakade station som senast berörs av tåget
 innan ordern skall tillämpas.

- § 29:1 På följande sträckor får anordningen "A-arbete,
 32:1 A-fordonsfärd efter tåg" och - på sträcka utan
 36:1 linjeblockering - "vut efter tåg" ej tillämpas
 efter godståg och tjänstetåg (med vagnar):

Hallsberg-Östansjö	tåg med udda nr
Finnerödja-Laxå	" " jämna "
Finnerödja-Gårdsjö	" " udda "
Skövde-Stenstorp	" " " "
Hova-Gårdsjö	" " jämna "
Gånghester-Dalsjöfors	" " udda "
Uddevalla C-Ryr	" " " "
Velanda-Upphärad	" " " "
Billingsfors-Bengtsfors	" " jämna "
Dals Långed-Håvrestrom	alla tåg
Mellerud-Bäckefors	tåg med jämna nr
Lysekil-Brastad	alla tåg
Munkedal-Hallinden	tåg med jämna nr
Almedal-Mölndals övre	tåg med udda "
Rävlanda-Hindås	" " jämna "
Borås C-Gånghester	" " udda "
Gånghester-Hillared	alla tåg
Limmared-Grimsås	tåg med udda nr
Hestra-Grimsås	" " jämna "

Undantag: vut för hjälpfordon till tåg, som stannat på stationssträckan.

Under ogynnsamma förhållanden såsom vid lövfällning, hastighetsnedsättning etc får A-arbete, A-fordonsfärd och vut efter tåg ej beviljas.

- § 33:5 A- och B-fordon får ej framföras på tågspår
 amn eller ställas upp på eller i farlig närhet
 av tågspår vid Alvesta utan medgivande av
 tkl eller ställverksvakt.

- § 36:5 Gasvagn, lastad eller tom, samt vagn lastad
43:15 med etanol får framföras i vut
mellan Falkenberg och Herting utan skydds-
vagnar. Sth 40 km/h.
- § 37:1 Sth för ensamt dragfordon vid växling är
30 km/h vid Värnemo.
- § 37:5 Vid planenlig växling för trafikutbyte på
45:5 fjst finns särskild växlingsledare.
- § 43:13 Vagn lastad med natronlut får gå som skydds-
vagn närmast före eller närmast efter "gas-
vagn" på sträckorna Stenungsund - Olskroken
och Bohus - Olskroken.
- § 45:4 Uppgift till förare får av tbfh lämnas munt-
ligt beträffande lokalgodståg och sådana
lokaltåg, vars sammansättning ej ändras.
Vid byte av förare skall dock uppgiften
lämnas på bl 67 017.
- § 48:5 Vid obevakade stationer enligt tabellen får
växling ske under följande villkor.
För K 16-nyckelns handhavande gäller före-
skrifterna i såo § 47:5 c.
- Vid vut och A-fordonsfärd får "inlåsning"
("Jag har K 16") ske endast under förutsätt-
ning att sidotågväg närmast huvudtågvägen
har spårspärrar eller skyddsväxlar, som är
förreglade.

Efter avslutad växling skall växlingsledaren vidta åtgärder enligt säo § 37:10 och ställa huvudsignalerna till "kör" enligt säo § 48:5, punkt 3.

Berghem	Hällevadsholm	Ryr
Blidsberg	Hökerum	Sjötofta
Bollebygd	Järpås	Stenstorp
Brastad	Jörlanda	Stora Höga
Broaryd	Kinnahult	Svenshögen
Dalsjöfors	Kode	Säve
Finnerödja	Källeryd	Tanum
Floby	Ljung	Tranemo
Grimsås	Lovene	Veddige
Hallinden	Lugnås	Vedum
Hjortsberga	Lyrestad	Viskafors
Horda	Moholm	Vretstorp
Horred	Mölltorp	Åsarp
Hova	Nissafors	Älgårås
	Rabbalshede	