

Statens Järnvägars Cirkulär



52
2 1
92/62
1.280

SJC A 57

1963

Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Utkom från trycket den 27 juni 1963

A 57 (13/6 63)

Aa

De ändringar av statstjänstemännens avlönings- och anställningsvillkor, som träder i kraft den 1 juli 1963 och som inte hinner bekantgöras inom den närmaste tiden genom ändringstryck till SJF 210, innebär för statens järnvägars del i huvudsak följande.

Ändrade
avlönings-
bestäm-
melser
mm fr o m
den 1.7.63

Avdragsgrupper, löneavdrag m m, 27 § Saar

Till grupp 1 hänföres aspiranter och extra tjänstemän med mindre än 6 anställningsmånader och till grupp 2 övriga tjänstemän.

A-avdragens storlek framgår av nedanstående tabeller. B-avdragen är tre gånger så stora som A-avdragen.

Löneplan A

Löne- klass nr	A-avdrag för dag ortsgrupp			Löne- klass nr	A-avdrag för dag ortsgrupp		
	3	4	5		3	4	5
1	2,00	2,10	2,25	11	3,35	3,55	3,75
2	2,10	2,20	2,35	12	3,50	3,75	3,95
3	2,20	2,35	2,50	13	4,20	4,45	4,70
4	2,30	2,45	2,60	14	4,45	4,70	4,95
5	2,45	2,60	2,75	15	4,70	4,95	5,20
6	2,60	2,75	2,90	16	5,00	5,20	5,45
7	2,70	2,90	3,05	17	5,25	5,50	5,75
8	2,85	3,05	3,20	18	5,60	5,80	6,05
9	3,00	3,20	3,40	19	5,90	6,15	6,35
10	3,15	3,35	3,55	20	6,25	6,50	6,70

Löneplan A

Löne- klass nr	A-avdrag för dag ortsgrupp		
	3	4	5
21	6,60	6,85	7,05
22	7,00	7,20	7,45
23	7,40	7,60	7,85
24	8,70	8,95	9,15
25	9,20	9,45	9,65
26	9,75	9,95	10,15
27	10,30	10,50	10,70
28	10,90	11,10	11,25
29	11,55	11,70	11,85
30	12,20	12,35	12,50

Löneplan B

Löne- klass nr	A-avdrag för dag
1	15,20
2	15,95
3	16,75
4	17,60
5	18,65
6	19,95
7	21,55
8	23,50
9	25,85
10	28,70

Under tjänstledighet, som avses i 28 § Saar, skall tjänsteman hänförlig till grupp 2 uppbära oavkortad lön eller vidkännas löneavdrag i enlighet med vad som framgår av följande.

- 1 a) Lön med dubbelt B-avdrag.
- 1 b) Lön med A-avdrag.
- 3 a) Lön med B-avdrag.
- 3 b) Lön med B-avdrag. I övrigt oförändrat.
- 3 c) Lön med B-avdrag.
- 5 Lön med B-avdrag. I övrigt oförändrat.
- 6 a) Lön med A-avdrag. Vid undantag från arbetsgivarinträde dock endast för karensdag enligt lagen om allmän försäkring.
- 6 b) Oavkortad lön. Vid undantag från arbetsgivarinträde dock endast för karensdag enligt lagen om allmän försäkring.
- 6 c) Lön med yrkesskadeavdrag.
- 7 Lön med A-avdrag. I övrigt oförändrat.
- 8 Oavkortad lön.
- 9 Oavkortad lön. I övrigt oförändrat.
- 10 Lön med B-avdrag. I övrigt oförändrat.
- 11 Lön med B-avdrag. I övrigt oförändrat.
- 12 Oavkortad lön.

De avdragsfria sjukdagarna, sjukpenningavdrag och havandeskapsavdrag slopas.

Tjänsteman hänförlig till grupp 1 skall för karensdag enligt lagen om allmän försäkring vid tjänstledighet som avses i punkt 6 b) samt vid tjänstledighet på grund av tjänstgöringsförbud till förekommande av smittas spridning enligt punkt 8 uppbära oavkortad lön men skall i ovan angivna fall i övrigt vidkännas C-avdrag.

Här ovan meddelade bestämmelser gäller vid sjukledighet och ledighet för havandeskap och barnsbörd endast — utom i fall där annat särskilt angivits — tjänsteman i avdragsgrupp 2, för vilken gäller s k arbetsgivarinträde. Tjänsteman undantagen från arbetsgivarinträde skall vid här avsedd ledighet vidkännas C-avdrag.

Vad som förstås med arbetsgivarinträde framgår av nedan återgivna Kungl. cirkulär.

KUNGL MAJ:TS CIRKULÄR

angående sjuklöne- och semesterförmåner för statstjänstemän mfl

GUSTAF ADOLF etc etc. Vår ynnest etc. I prop 1963:160 har framlagts förslag till vissa ändringar i bl a de sjuklöne- och semesterförmåner, som enligt statliga avlöningsförfattningar tillkomma statstjänste-

män och med dem jämställda befattningshavare i statsunderstödd verksamhet. Förslagen grunda sig på en den 28 mars 1963 — under förbehåll för Kungl Maj:ts och riksdagens godkännande — med stats-tjänstemännens huvudorganisationer träffad överenskommelse av det innehåll, som framgår av *bilaga A* till detta cirkulär. De föreskrifter, som erfordras vid bifall till propositionen, kunna utfärdas först sedan riksdagen fattat beslut i anledning av densamma, vilket torde ske under senare hälften av maj.

De framlagda förslagen innefatta utöver vissa ändringar i semesterförmånerna en förhållandevis omfattande omläggning av det nuvarande sjuklönesystemet. I syfte att möjliggöra förberedelser för genomförandet av de föreslagna ändringarna lämnas i det följande en redogörelse för det huvudsakliga innehållet i överenskommelsen.

Överenskommelsen innebär bl a att den indelning i avdragsgrupper, som enligt 27 § 3 mom statens allmänna avlöningsreglemente och motsvarande stadganden i andra statliga avlöningsförfattningar tillämpas i fråga om löneförmåner vid tjänstledighet för sjukdom m m, skall ändras. De nuvarande grupperna 2 och 3 skola sålunda sammanslås till en, betecknad grupp 2, omfattande alla ordinarie och extra ordinarie tjänstemän samt aspiranter och extra tjänstemän med minst 6 anställningsmånader. Aspiranter och extra tjänstemän med mindre än 6 anställningsmånader skola liksom nu hänföras till grupp 1.

För tjänsteman i den nya avdragsgruppen 2 skall i princip ske s k arbetsgivarinträde enligt 3 kap 16 § lagen om allmän försäkring. Detta innebär att arbetsgivaren från försäkringskassan erhåller den sjukpenning jämte barntillägg, som tillkommer tjänstemannen. Arbetsgivarinträdet omfattar i förekommande fall jämväl sådan del av sjukpenningen, som grundas på inkomst av annat förvärvsarbete än anställning eller på inkomst av anställning hos annan arbetsgivare, samt den tilläggssjukpenning som utgår vid havandeskap. Arbetsgivarinträde skall ej ske för tjänsteman i avdragsgrupp 2, som begär undantagande härifrån. Sådant undantagande medför, att tjänstemannen vid tjänstledighet för sjukdom och havandeskap eller barnsbörd blir berättigad till sjuklön respektive havandeskapslön blott under sådana dagar, som enligt 3 kap 10 § första stycket lagen om allmän försäkring utgöra karensdagar, medan för tid därefter endast utgå förmåner från försäkringskassa.

För tjänsteman i avdragsgrupp 1 skall arbetsgivarinträde ej ske. Dylik tjänsteman blir under avsedda ledigheter ej berättigad till lön från myndigheten utan uppbär endast de förmåner, som utgå från försäkkassa.

Enligt förslag i prop 1963:151 skall vid arbetsgivarinträde hela den av arbetsgivaren utgivna sjuklönen bli skattepliktig inkomst för

arbetstagaren. De nuvarande sjukpenning- och havandeskapsavdragen komma att slopas i samband med det nya sjuklönesystemets genomförande.

I fråga om lön vid sjukdom m m innefattar överenskommelsen bl a följande. Den nuvarande rätten för tjänsteman i avdragsgrupp 3 att vid tjänstledighet för sjukdom åtnjuta oavkortad lön under visst antal dagar slopas den 1 juli 1963. I stället skall tjänsteman i den nya avdragsgruppen 2 åtnjuta lön med A-avdrag under hela sjukledighetstiden. Detsamma skall gälla vid tjänstledighet under högst 180 dagar för havandeskap eller barnsbörd. Lönen vid avsedda tjänstledigheter kommer, såsom närmare framgår av punkterna 6 och 10 i överenskommelsen, att utgöra mellan 89 och 92 procent av den fulla lönen.

I fråga om bibehållande av vissa lönetillägg under här avsedda tjänstledigheter förutsättes, att ändrade eller i förekommande fall kompletterande föreskrifter skola meddelas med verkan från och med den 1 juli 1963. Kallortstillägg, enslighetstillägg, ställföreträdararvoden och vissa språktillägg, som enligt nu gällande regler reduceras endast vid tjänstledighet med C-avdrag, skola enligt överenskommelsen bibehållas oavkortade. Vissa andra för år eller månad fastställda lönetillägg, t ex avlöningsförstärkningar och befattningsarvoden, skola för tjänsteman, som är berättigad till lön under förut avsedd tjänstledighet, i princip bibehållas till 90 procent. Detta gäller dock ej förmåner, som utgöra övertidsersättning, risksättning vid uppbörd eller kompensation för kostnader.

Vid bestämmandet av den totala sjuklönen skola beaktas jämväl vissa andra för dag eller timme fastställda lönetillägg. Till tjänsteman, som är berättigad till lön under förut avsedd tjänstledighet, skall sålunda från och med den 1 januari 1964 utgå särskilt sjuklönetillägg, med belopp för dag räknat motsvarande 90 procent av den genomsnittliga inkomsten för dag under det närmast föregående kalenderåret av sådana med tjänsten eller tjänstgöringen förenade lönetillägg, som finnas upptagna i *bilaga B* till detta cirkulär. Sådant tillägg skall, förutom vid förut avsedda tjänstledigheter, utgå vid tjänstledighet med oavkortad lön samt, med halva beloppet, vid tjänstledighet, som medför B-avdrag.

Överenskommelsen innebär, såsom framgår av punkterna 13 och 14, en ökning av årssemesterns längd för flertalet av de tjänstemän, som äro underkastade statliga semesterbestämmelser. Ändringen i semesterbestämmelserna skall gälla från och med den 1 juli 1963, vilket medför att hälften av semesterökningen kan uttagas under andra halvåret 1963. Överenskommelsen innebär vidare, såsom framgår av punkterna 16 och 25, att tjänsteman från och med den 1 januari 1964 i vissa fall vid semester skall utöver månadslön äga uppbära särskilt semesterlönetillägg. Detta tillägg skall utgå med belopp, som motsvarar viss procentuell del av tjänstemannens sammanlagda inkomst

under det närmast föregående kalenderåret av sådana lönetillägg som upptagas i förenämnda bilaga B till cirkuläret.

Vid bifall till propositionen avses skola utfärdas särskilda bestämmelser om valrätt beträffande arbetsgivarinträde av i huvudsak följande innebörd. Tjänsteman, som önskar bli undantagen från arbetsgivarinträde från och med den 1 juli 1963, skall skriftligen anmäla detta till vederbörande myndighet före den 1 augusti 1963. Sådant undantagande skall avse tiden till och med utgången av 1964. Har dylik anmälan ej gjorts före sistnämnda dag, skall arbetsgivarinträde anses föreligga för tiden den 1 juli 1963—den 31 december 1964.

Sjuk- och semesterlönetillägg skola enligt överenskommelsen utgå från och med den 1 januari 1964. Till grund för tilläggen under 1964 skola läggas summan av de i bilagan B till detta cirkulär upptagna lönetillägg, som tjänstemannen uppburit under hela 1963. Myndigheterna måste sålunda beakta jämväl lönetillägg, som utbetalats under första halvåret 1963. I fråga om tjänsteman, som övergår till anställning hos annan myndighet, skall den myndighet, från vilken tjänstemannen övergår, på begäran av tjänstemannen till den nya anställningsmyndigheten översända uppgift om summan av de sjuk- och semesterlönetilläggsgrundande löneförmåner, som utbetalats till tjänstemannen det år övergången sker. Detta gäller även vid övergång under första halvåret 1963. Särskild blankett, avsedd att användas vid fullgörande av här avsedd uppgiftsskyldighet, kommer att tillhandahållas myndigheterna.

Vid ett genomförande av det föreslagna sjuklönesystemet erfordras vissa nya blanketter. Blanketten *Sjukkort* kommer sålunda att omarbetas. En blankett för friskanmälan är vidare under utarbetande. Denna avses skola ersätta den nuvarande blanketten *Sjukförklaring*.

Det åligger myndigheterna att på lämpligt sätt bereda tjänstemännen kännedom om innehållet i detta cirkulär.

Stockholms slott den 26 april 1963.

GUSTAF ADOLF

(Civildepartementet)

Sigurd Lindholm

Tjänsteman, som önskar undantagande från arbetsgivarinträde fr o m den 1 juli 1963 skall göra anmälan härom till sektionsföreståndare (motsvarande) före den 1 augusti 1963.

I 28 § punkt 6 d) Saar angiven tjänstledighetsorsak (svag hälsas vårdande) utgår. Åtnjuter tjänsteman dylik ledighet den 30 juni 1963 äger han fortsätta med densamma under tid som nämnda dag var beviljad för ändamålet.

Semester, 28 § Saar

Tjänsteman tillhörande	Till och med	Från och med	
	det kalenderår, under vilket tjänstemannen fyller		
	29 år	30 år	40 år
avdragsgrupp 1	27 dagar	27 dagar	27 dagar
avdragsgrupp 2			
lönegraderna A 1— 9	27 »	30 »	33 »
lönegraderna A 10—20	30 »	33 »	37 »
övriga lönegrader	37 »	40 »	45 »

Hälften av semesterökningen kan uttagas under senare halvåret 1963.

Tågklarerersättning, T 35: 2

Tjänsteman i högst lönegrad A 8 får uppbära tågklarerersättning under eljest gällande villkor.

Ersättning för beredskapstjänst, T 37: II

Under punkt 3 intagen tabell erhåller följande ändrade lydelse.

Beredskapsgrad II	kronor	10,00	22,00	32,00
, IV		6,00	14,00	20,00

Under punkt 7 angivna belopp 10, 7 och 3 kronor ändras till respektive 13, 10 och 5 kronor.

Traktamente, T 33: 1 a

Tabellerna i 7 § 2 och 3 mom erhåller följande ändrade lydelse.

Traktamentsklass	Traktamente		
	för natt	för dag	tillhopa för dygn
A	25,00	34,00	59,00
B	23,00	32,00	55,00
C	21,00	30,00	51,00

Traktamentsklass	Traktamente för dag, varav tagits i anspråk	
	mer än 3 men högst 8 timmar i följd	mer än 8 men högst 12 timmar i följd
A	14,00	28,00
B	13,00	26,00
C	12,00	24,00

Detta cirkulär skall tilldelas alla tjänstemän.

*Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen***Cda****0: 15**

Vid driftstörningar på linjen skall föraren på enbemannat tåg vidtaga de åtgärder som föreskrives i SJF 010, 112 och 400. Vid slangbrott skall dock nedanstående föreskrifter tillämpas.

Enbemannade
tåg,
enbemannade
dragfordon

Föraren skall antingen själv utföra slangbytet — koppla in andra slangen eller byta slang — eller, om anvisningar härom intagits i tdt-boken del A, kalla på hjälp från närliggande station. Om föraren själv skall utföra slangbytet skall han innan han lämnar dragfordonet, vidtaga följande åtgärder:

1. Förarventilens handtag lägges i gångläget — sista driftbromsläget på förarventil typ D3 —. Om förarventil typ K16 användes skall dessutom ledningstryckregleraren skruvas ner $1/2$ varv (medurs).

2. Handbromsen tillsättes.

3. Hjälpmaskiner utom kompressorn avstänges.

4. Fönstren stänges och dörrarna låses.

Under den tid föraren är borta från dragfordonet, får en strömvtagare vara uppfälld och huvudströmbrytaren vara tillslagen på ellok. På diesellok och lokomotorer får huvudmotorn vara igång.

Innan slangbytet utföres, skall handbromsen tillsättas på ett antal vagnar närmast dragfordonet motsvarande $1/10$ av hela antalet vagnar i tåget.

Efter slangbytet skall — om risk för rullning finns — tryckluftbromsen uppladdas och tillsättas, innan handbromsarna lossas. Om ingen risk för rullning finns får föraren lossa handbromsarna innan han återvänder till dragfordonet. Lossningen av handbromsarna kan underlättas genom nödbromsning av tåget.

När slangbrottet avhjälpits får tåget fortsätta till närmaste driftplats där genomslagsprov kan göras.

På en del stationssträckor kan slangbrott klaras på kortare tid genom att föraren per telefon begär hjälp med slangbytet från närliggande driftplats. Anvisningar härom intages i tdt-boken del A under rubriken »Undantag från Sjö. Särskilda föreskrifter för vissa bandelar eller driftplatser».

Andra lokala anvisningar om de åtgärder förare på enbemannat tåg skall vidtaga vid driftstörningar på linjen anses behövas endast i undantagsfall.

Med hänsyn till att slangbrott i regel orsakar stora rubbningar i trafiken, är det angeläget att luftslangarnas tillstånd noggrant kontrolleras

vid avsyning och reparation av vagnar och att skadade och förslitna slangar omedelbart utbytes.

I tdthuvudet skall »biträde» anges endast för de lok- och lokomotor-tåg, som enligt bemanningsreglerna eller enligt uppgift från distriktens turlistenheter, skall vara bemannade med biträde. Om i tdthuvudet angiven lok- eller lokomotorbemanning ändras, t ex vid lokkoppling i godståg, skall den som beslutar om ändringen — i regel lokledaren — meddela tågledaren, som i sin tur underrättar berörda tågklarare härom.

Tåg för vilka »biträde» icke angivits i tdthuvudet, skall i säkerhets-hänseende betraktas som om de framfördes med enbemannat dragfordon, även om biträde av turlisttekniska skäl medföljer på dragfordonet. Sådant biträde skall således ej delges S-order. Ovanstående innebär ingen ändring av vad som i såo och säok sagts om att förare på annat fordon i tåget jämföras med biträde.

Ändring av i tdthuvudet angivet tågslag får göras endast om detta är motiverat av annan orsak än enbemanning av dragfordonet.

Vad som ovan angivits beträffande åtgärder vid slangbrott kommer att tas in i ändringstryck till SJF 112 och 400. Frågan om en mindre tidskrävande stoppsignalering, när tåg stannat på linjen och hjälpfordon behövs eller fordon måste lämnas kvar på linjen, har även aktualiserats och undersöks f n av dasä.

Detta SJC tilldelas även lokpersonal, tågklarare och tågledare.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Da

0: 17

Avgångstid
för tåg

Vid flera tillfällen har konstaterats, att genomfartståg avgått från bevakad station långt före den tidigast tillåtna avgångstiden. Ett sådant förfaringssätt kan innebära, att risker uppstår för småfordonsförare och annan personal på linjen och dessutom kan kontroll av tågmöten förbises. Med anledning härav erinras lokps och tkl om att tåg får avgå från station och annan driftplats högst 5 min före den tid, som angetts i tdt (här och i det följande bortses från vissa lokalgodståg). Även på linjen får tåg framföras högst 5 min före den normala tidpunkten, vilket innebär, att tåg får ankomma till station och annan driftplats högst 5 min före den tidtabellsenliga ankomsttiden. Detta gäller även om tåget har avgått 5 min »före tiden» från närmast föregående driftplats.

Om genomfartståg skulle komma att avgå för tidigt från station, där »avgång» skall ges till tåget, skall tkl uppehålla tåget genom att visa »varsamhet». Såväl lokps som tkl svarar för att tåget ej avgår för tidigt.

Till genomfartståg, som skall gå in på bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk, ger tkl normalt varken »avgång» eller »varsamhet». I detta fall ansvarar lokps ensam för att tåget ej avgår för tidigt från den bevakade stationen.

Detta SJC tilldelas lok- och tklpersonal.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Cda**0: 24**

Nuvarande regler för varmgångsinspektion av ellokdrivna fjgt och dgt (såok § 45:3) och tillämpad praxis för vagnsyning på mellanstationer ersättes fr o m 31 maj 1964 (tdt 164) av följande föreskrifter.

Vagnsyning av
godståg, nya
föreskrifter

Huvudregel

Vagnsyning på mellanstation skall på normalspårslinjer utföras på alla fjgt och dgt (även sådana med sth över 70 km/tim, nämligen igt och gxt), som framföres längre sträcka än 300 km. Intervallet mellan två syningar får ej överstiga 300 km.

Syningen skall förläggas till platser, där vagnpersonal finns och på sådant sätt att körsträckorna mellan avsyningarna blir ungefär lika.

Benämningen varmgångsinspektion slopas.

Undantag

På fjgt och dgt, som framföres på nedanstående sträckor eller del därav och som enligt gällande planer får medföra glidlagervagnar, skall vagnsyning utföras på nedan angivna stationer.

M a l m ö — S t o c k h o l m

Eslöv (endast tåg med jämna nr)

Hässleholm

Nässjö

Norrköping

M a l m ö — H a l l s b e r g

Eslöv (endast tåg med jämna nr)

Hässleholm

Nässjö

H ä l s i n g b o r g — S t o c k h o l m

Hässleholm

Nässjö

Norrköping

H ä l s i n g b o r g — H a l l s b e r g

Hässleholm

Nässjö

Malmö — Göteborg

Halmstad (endast tåg med jämna nr)

Varberg (, , , udda ,)

Charlottenberg — Hallsberg

Kil (endast tåg med jämna nr)

Kristinehamn (endast tåg med udda nr)

Vagnsyningens utförande

De nya föreskrifterna fordrar att vagnsyningen utföres med stor omsorg. Syningen får därför endast åläggas personal med utbildning som vagnsynare enligt SJF 200 Ma:30 och med erforderlig praktik för att kunna bedöma en vagns trafikduglighet.

För vagnsyning på utgångs- och slutstation skall nuvarande föreskrifter gälla (SJF 402), dock med det undantaget att avkänning av temperaturen på rullagerboxar slopas.

- Vid vagnsyning på mellanstation åligger det vagnsynaren
- att se till hjul, lager, bromsblock, bromshängen, bärfjädrar med fjäderlänkar, buffertar och skruvkoppel,
 - att vid gång utmed tåget i möjligaste mån se till att intet är att anmärka mot det sätt, på vilket vagnarna är lastade, t ex att lasten inte förskjutits eller att fel ej uppstått på lastens förstängning eller täckning,
 - att avkänna temperaturen på glidlagerboxar,
 - att kontrollera temperaturen i varm- och kylvagnar.

Erforderlig tid för vagnsyningen

Det är av vikt att tillräckligt långa uppehåll inläggs i tidtabellen för syningsarbetet. För ett 60-vagnars tåg bör, om syningen görs av två man, det tdt-enliga uppehållet ej understiga 20 min. För tåg, som regelmässigt har färre vagnar, kan tiden reduceras i proportion till antalet vagnar.

Tdtboken del A

I tdtboken anges uppgifter om vagnsyning lämpligen på följande sätt.

VAGNSYNING**I. Personförande tåg**

Vagnarna synas enligt särskilt program för väglängdsbundet underhåll. Vagnsyningen utföres på de stationer och enligt de klasser, som anges i normalplanen (omloppsplanen kol 6).

II. Godståg och tjänstetåg

A. På utgångs- och slutstation

Vagnsyning enligt SJF 402 skall utföras på lokal-, fjärr- och direktgodstågs- samt tjänstetågs utgångs- och slutstation.

B. På mellanstation

Vagnsyning på mellanstation skall för varje fjärr- och direktgodståg utföras på den station, som framgår av följande tabell.

Vagnsyningsstation	för tåg nr
N	alla tåg (även extratåg enligt del B) med udda nr utom 01
NN	01, 02, 03, 04
NNN	06, 010, 013

Anm. För extratåg enligt S4 skall i anm på S4 anges var vagnsyning på mellanstation skall utföras.

Föreskrifterna kommer att tagas in i SJF 010 och 402,

Detta SJC skall tilldelas konduktörs-, lok-, vagn- och tågklararpersonal.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Sty

0: 25

I ett flertal fall har inträffat, att Gs-vagnar urspårat i 90 km-tåg. Bl a vagnarnas korta axelavstånd medför, att risk för urspårning uppenbarligen föreligger vid höga hastigheter. Vagnarna kommer successivt att slopas, men för att förebygga ytterligare urspårningar föreskrivs följande att gälla omedelbart.

Sth för
Gs-vagnar

Vagnar litt Gs(u), Gsh(u), Gsk och Gsö får, oavsett annan märkning på vagnen, ej framföras med högre sth än 70 km/tim. Med hänsyn till mindre urspåringsrisker i tomvagnståg och till önskemålet om snabb transport av tomma styckegodsvagnar till bl a Nässjö får dock nämnda vagnar framföras med sth 90 km/tim i tomvagnstågen 4383 Ånge—Nässjö och 4385 Ånge—Hallsberg.

Vagnarna beräknas vara slopade år 1967. De kommer ej att märkas om ifråga om sth.

Hänvisning till detta SJC skall göras i SJF 620, Gtf, Vid art 161 och i SJF 636, Gvf, vid art 37 och 44, i vilka artiklar frågan om val av vagn för styckegods och vagnslastgoods behandlas.

Detta SJC skall tilldelas följande personal på normalspår: tågklare-rare, kajvakter, vagnupptagare samt konduktörs-, lok-, magasins-, vagn- och växlingspersonal.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Cda

6:71

Vid olika tillfällen har rapporter inkommit om att belgiska och holländska godsvagnar med glidlager antingen gått varma på våra linjer eller blivit omlastade på våra ingångsgränsstationer, i senare fallet emedan risk för varmgång ansetts föreligga. Som orsak har angetts att glidlagerboxarna i stället för vanliga smörjdynor haft boxarnas oljerum fyllda med "trassel".

Utländska
godsvagnar
med glidlager

Då det internationella godsvagnsavtalet (RIV) tidigare stadgat direkt förbud mot användningen av trassel, men förbudsbestämmelsen strukits i avtalets senaste utgåva (Florens 1.1.63), har man menat att strykningen varit ett misstag och att bestämmelsen borde återinföras.

SJ har påtalat saken hos RIV-förbundet men har fått det beskedet, att fyllningen i de belgiska och holländska vagnarnas glidlagerboxar inte är trassel av det slag som åsyftas i RIV-avtalet och mot vars användning förbud funnits intaget där. Det rör sig i stället om ett material som kallas "perfect packing" och som är ett fyllnadsmaterial som RIV inte förbjuder. Bifogad skiss visar en belgisk "packing"-lagerbox i genomskärning. De holländska "packing"-lagerboxarna är av liknande utförande men locket har i regel ett handtag och kan öppnas utan avskruvning av muttrar.

"Packing"-boxarna är s k periodsmorda boxar. De förekommer på minst 30 000 belgiska godsvagnar. Antalet holländska vagnar med sådana boxar är däremot mindre — cirka 3 500.

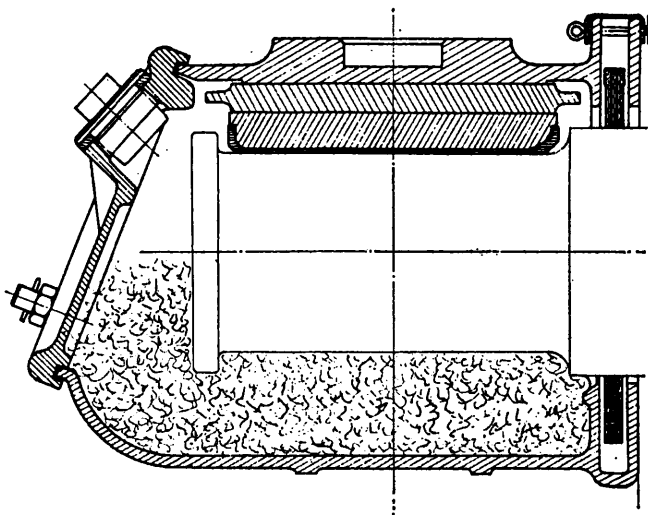
Det gäller således en boxtyp, vars förekomst vi måste räkna med här i landet. Ett krav på att vagnar med sådana boxar inte skall få användas för transporter hit kan vi knappast framställa med utsikt till framgång. Däremot skall föreskrifterna i Sjö § 43:16, not 2, om befordran av utländsk S-märkt vagn med glidlager i tåg med större sth än 70 km/tim först efter behovsprövning noga iakttagas.

Inom internationella järnvägsunionen (UIC) har frågan om sanering av lagerboxbeståndet noggrant penetrerats. Det har också för några år sedan fastställts ett program för allmänt införande av dels rullagerboxar, dels bättre och pålitligare glidlagerboxar. I enlighet med detta program kan vi räkna med att "packing"-boxarna skall vara försvunna senast vid 1960-talets utgång.

De uppgifter om "packing"-materialet som på begäran erhållits från SNCB ger vid handen, att materialet består av följande blandning: 50 % ylleavfall, 20 % tagel och 30 % bomull. Yllet och bomullen har till uppgift att leda fram oljan, medan taglet tjänstgör som fjäderelement och skall hålla "packingen" i beröring med axeltappen. Från NS har uppgivits att "packing"-materialet i deras boxar består av enbart ylle.

Av det sagda framgår att våra gränsstationer inte kan tillbakavisa vagnar med "packing"-boxar. SJ kan inte heller i händelse av omlastning av sådana vagnar kräva ersättning för kostnaderna härför av ägarejärnvägen eller annan järnväg. Uppmärksamheten måste därför skärpas på gränsstationerna, när det gäller inkommande NS- och SNCB-vagnar, varvid lagrens och lagerboxarnas tillstånd — trots periodsmörjningsförhållandena — i möjligaste mån kontrolleras. Kontrollen får utvisa, vad som skall göras åt vagnarna. Vid tveksamhet angående "packingens" funktionsduglighet skall vagnarna lastas om.

Vid varmgång skall "packingen" nogga undersökas och varmgångsrapporten kompletteras med iakttagelser rörande fyllningens tillstånd. Om rapporterade missöden med "packing"-boxar anses göra speciella åtgärder nödvändiga är avsikten att ta upp problemet med vederbörande järnväg.



Detta SJC tilldelas i personligt exemplar da personal i vagntjänst och verkstadstjänst.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Sty

2: 112

Kungl. Maj:t har genom kungörelse den 9 oktober 1964, nr 611, meddelat föreskrifter om kompensation till vissa statsanställda för förhöjd folkpensionsavgift. Föreskrifterna innebär i huvudsak följande. Kompensation för förhöjd folkpensionsavgift

Tjänsteman, som den 31 december 1964 innehar med tjänstepensionsrätt förenad löneplansanställning eller arvodesanställning med månadslön och tillfällig arbetstagare, som skulle kunnat få räkna december 1964 som kvalifikationstid enl 3 § i statens allmänna tjänstepensionsreglemente, äger i enlighet med vad nedan föreskrives erhålla särskilt tillägg, *avgiftskompensation*, som gottgörelse för den förhöjning av folkpensionsavgiften, som uttagits för år 1963. Avgiftskompensationen beräknas på grundval av tjänstemannens pensionsavgift enligt för honom utfärdad debetsedel å slutlig skatt enligt 1964 års taxering och utgår med belopp, som bestämmes genom följande tabell:

Antal kvalifikations- månader 1963	Procent av pensions- avgiften	Antal kvalifikations- månader 1963	Procent av pensions- avgiften
1	5	7	32
2	9	8	37
3	14	9	41
4	18	10	46
5	23	11	50
6	28	12	55

Beloppet skall i förekommande fall jämkas till närmaste krontal eller, om det slutar på 50 öre, till närmast högre krontal.

Som kvalifikationsmånad i fråga om tjänsteman på löneplan och arvodister med månadslön räknas varje kalendermånad *år 1963*, varunder tjänstemannen hela månaden eller del därav innehaft anställning med tjänstepensionsrätt, dock ej kalendermånad, varunder tjänstemannen hela månaden vidkänts helt C-avdrag på lönen av annan anledning än tjänstledighet för offentligt uppdrag eller militärtjänstgöring. För tillfällig arbetstagare utgör månad, som under 1963 fått räknas som kvalifikationstid i pensionshänseende även kvalifikationsmånad för rätt till avgiftskompensation.

Den som önskar erhålla avgiftskompensation skall styrka storleken av påford pensionsavgift genom att snarast, dock senast den 28 december 1964 till platsbefälet lämna eller för avlöningsförrättaren förete den del av debetsedeln å slutlig skatt enligt 1964 års taxering av vilken avgiftens storlek framgår. Pensionsavgiftens storlek kan också styrkas genom intyg från vederbörande lokala skattemyndighet. Har ifrågavarande del av debetsedeln företetts, skall den återställas så snart erforderliga anteckningar hunnit göras.

Avgiftskompensation utbetalas vid det tjänsteställe, som räknar ut tjänstemannens avlöning för januari månad 1965, och utanordnas i samband med denna. För tjänsteman, som avgår ur tjänst med utgången av december månad 1964, sker utbetalningen genom det tjänsteställe han senast tillhörde.

Ovan angivna regler för tjänsteman på löneplan skall i tillämpliga delar också gälla banarbetare, verkstads- och förrådsarbetare, den kvinnliga personalen vid tvättinrättningen i Hagalund, arbetare vid biltrafikrörelsen, tryckeriarbetare, omlastningsarbetare, vägvakter, platsvakter och postbiträden — men ej rumsstäderskor och ej heller pensionärer i tillfällig tjänst — allt i den mån arbetstagaren i fråga under år 1963 innehaft anställning med tjänstepensionsrätt.

För beräkningen och utbetalningen av avgiftskompensationen lämnas följande anvisningar.

Manuell
avlönings-
uträkning

Senast den 4 januari 1965 skall platsbefälet till avlöningsuträknande tjänsteställe insända antingen erhållna debetsedlar och ev intyg eller — om de (motsvarande) så bedömer lämpligare — en förteckning upptagande tjänst, folkbokföringsnr (9-siffrigt), namn, erlagd pensionsavgift samt om möjligt antalet kvalifikationsmånader. Förteckningen skall skrivas under av platsbefälet.

Vid avlöningsuträknande tjänsteställe noteras pensionsavgiften och tillämpligt procenttal på avlöningskortets rad "Ant ang skatt". Sedan kompensationsbelopp och skatteavdrag — för prel A-skatt regelmässigt 25 % av kompensationsbeloppet — uträknats, noteras dessa i vederböriga kolumner på avlöningskortets rad för januari månad. På avlöningslistan antecknas pensionsavgift, tillämpligt procenttal, kompensationsbelopp och skatteavdrag. Som kod användes Kp (kompensation för förhöjd folkpensionsavgift).

Kostnaderna bokföres för löneplansanställd personal på konto 0 01 370 och för övrig personal på konto 0 01 371 varvid utbetalande avlöningsställe debiteras kompensationsbeloppet. Vid bildriften respektive huvudverkstäderna bokföres dock kostnaderna för löneplansanställd personal på konto 0 19 005 respektive 0 11 190 och för kollektivavtalsanställd personal på konto 0 19 006 respektive 0 12 190.

Vad ovan sagts är i tillämpliga delar giltigt även i de fall, då ead ADB-lön räknar ut avlöningen. Anvisningar meddelas i SJC 1:47.

Anvisningarna innebär bl a att det på debetsedeln å slutlig skatt angivna totala beloppet för folkpensionsavgift skall rapporteras till ead på förstansade märkkort, som skall vara ead tillhanda senast den 2 januari 1965.

Ead kommer att upprätta en lista över rapporterade folkpensionsavgifter, som skall förvaras på dx (motsvarande) för att på begäran insändas till internrevisionen. Dessutom kommer kompensationsbeloppen att framgå av den ordinarie rapportkortslistan. På denna lista, avlöningslistan och utbetalningskorten redovisas kompensationsbeloppen på artnr 119.

Detta SJC skall tilldelas all personal.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Sty

0: 65

I anslutning till SJC 7:12/1964 och de fr o m 1.1.1965 ändrade föreskrifterna om stoppsignalering enligt såo § 83 och § 85:4, meddelas att dragfordon i tågtjänst kommer att förses med särskilda upphängningsanordningar för bansignaltavlorna. Dessa arbeten beräknas vara färdiga 1.4.1965. Intill dess skall bansignaltavlorna placeras i förarhytten eller på annat lämpligt utrymme. Kontaktdonen skall förvaras i plomberat eller låst skåp.

Bansignaltavlor och kontaktdon på dragfordon i tågtjänst

När kontaktdon och bansignaltavlor erhållits, skall lste ombesörja, att de snarast placeras på dragfordonen.

Leveranserna påbörjas i mitten av december. Enligt nu erhållna besked torde de dock ej komma att avslutas förrän i januari 1965. På dragfordon, som fr o m 1.1.1965 ej utrustats med kontaktdon eller bansignaltavlor, skall lste ombesörja, att det på väl synlig plats i båda förarhytterna finns meddelande om vilka effekter, som saknas, och att i så fall detta SJC gäller (däc utsänder för detta ändamål tryckta meddelanden till lste).

Även om dragfordon i tåg efter 31.12.1964 ej skulle ha försetts med kontaktdon och bansignaltavlor, skall föreskrifterna i ändringstryck 4 till SJF 010 (sao) gälla, dock med följande undantag.

§ 83:1. Saknas kontaktdon behöver spårledningen på bredvidliggande tågspår ej kortslutas.

Saknas bansignaltavlor, skall lokps i stället stoppsignalera med knalldosor.

På bredvidliggande tågspår skall knalldosorna läggas ut på båda sidor om det ofarbara stället enligt § 27:1, d v s ca 900 m från detta, och först framåt. Det i § 83:1, punkt 1) anm, angivna avståndet utökas likaledes till ca 900 m.

På eget tågspår skall knalldosorna — inbördes placerade enligt § 27:1 — läggas ut på vardera sidan om tåget, ca 400 m från detta. Finns blocksignal, som tåget helt passerat, på kortare avstånd, får dock knalldosorna bakom tåget placeras vid denna.

§ 83:2—3, 5—6. Vad som sägs om bansignaltavlor skall i stället gälla knalldosor.

§ 85:1. Stoppsignaleringen på bredvidliggande tågspår på linjen skall utföras enligt ovan under § 83:1 angivna föreskrifter för bredvidliggande tågspår.

Anm. Med ändring av SJC 7:12/1964 skall följande gälla i fråga om knalldosor i tågattiralj och på dragfordon.

Knalldosorna slopas i tågattiraljen fr o m 1.1.1965.

Knalldosorna slopas på dragfordonen i samband med att dessa förses med bansignaltavlor.

Överblivna knalldosor överlämnas till ba, till stationer eller — om de är märkta med "1-63" eller senare datum — till cfd Göteborg (förpackas enl SJF 620, sid 386).

Detta SJC skall tilldelas tågklarerare samt lok- och konduktörspersonal och förvaras vid § 83 i såo.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Sty

0: 6

Som komplement till broschyren "Om kriget kommer" utgavs i december 1961 en serie informationsblad med den gemensamma benämningen "Vägledning för järnvägarnas personal — om kriget kommer". Serien omfattade fyra delar (vikblad), varav del 1 — *Allmänna försvarsförhållanden* — utbyttes 1.12.1962 och del 2 — *Civilförsvar* — 1.12.1963.

Information
om försvars-
förhållanden

En ny utgåva av del 3 — *Driftvärn* — distribueras i december 1964. Denna utgåva ersätter motsvarande blad av 1.12.1961 och skall tilldelas all personal.

Samtidigt medföljer ett nytt kuvert, daterat 1.12.1964. Till detta skall övriga tre vikblad i serien flyttas över. Förutom den allmänna broschyren skall kuvertet således innehålla följande vikblad:

Del 1. Allmänna försvarsförhållanden	 av 1.12.1962
Del 2. Civilförsvar	 av 1.12.1963
Del 3. Driftvärn	 av 1.12.1964
Del 4. Försvarssäkerhetstjänst	 av 1.12.1961

Detta SJC skall tilldelas all personal.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Sty

0:9

Enl SJC 0:25/1964 gäller för Gs-vagnar sth 70 km/tim utom i tomvagnstågen 4383 och 4385, där vagnarna får framföras med sth 90 km/tim. Med hänsyn till att flera urspåringar med Gs-vagnar under senare tid inträffat i dessa tomvagnståg, har styrelsen funnit anledning att skärpa föreskrifterna. SJC 0:25/1964 upphävs därför och ersätts av följande.

Sth för
Gs-vagnar

Vagnar litt Gs(u), Gsh(u), Gsk och Gsö får, oavsett annan märkning på vagnen, ej framföras med högre sth än 70 km/tim. Föreskriften gäller vid transport i *alla tåg*, alltså även i de hittills undantagna tomvagnstågen 4383 och 4385 (Ånge—Nässjö resp Ånge—Hallsberg).

Vagnarna beräknas vara slopade år 1967. De kommer ej att märkas om ifråga om sth.

Hänvisning till detta SJC skall göras i SJF 620 (Gtf), art 161, samt i SJF 636 (Gvf), art 37 och 44, i vilka artiklar frågan om val av vagn för styckegods och vagnslastgods behandlas.

Detta SJC skall tilldelas följande personal på normalspår:
tågklarare, vagnupptagare samt konduktörs-, lok-, magasins-, vagn- och växlingspersonal.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Cda

6: 32

Ändrade tågslagsbenämningar

Nya tågnummer

Till tidtabellsskiftet den 30 maj 1965 erhåller flertalet SJ och TGOJ tåg nya tågnummer. I samband därmed görs även en del ändringar av tågslagsbenämningarna m m.

Nya bestämmelser om tågnumrering och tågslagsbenämningar kommer att inflyta i en under arbete varande ny utgåva av SJF 640, Tidtabellsföreskrifter. Här skall lämnas en kortfattad redogörelse för nyheter av mer allmänt intresse.

I Tågslagsbenämningar m m

T r a f i k t å g, tåg för externa (kommersiella) transporter av resande, gods och fordon.

T j ä n s t e t å g (tjt), tåg för företagets interna transporter av personal, gods och fordon (vissa undantag finns).

R e s a n d e t å g, ett gemensamt (kollektivt) begrepp för express-, snäll- och persontåg motsvarande begreppet godståg på godstrafiksidan.

B l a n d a d e t å g, begreppet utgår. Gränsen mellan persontåg och blandade tåg har i praktiken mer och mer suddats ut och är numera svår att precisera.

G o d s e x p r e s s t å g, gemensam tågslagsbenämning för alla godståg med sth 80 km/tim eller högre, avsedda för trafikutbyte mellan större stationer.

N o r m a l g o d s t å g, ny tågslagsbenämning för direktgodståg och fjärrgodståg, vilka benämningar inte längre är adekvata och därför nu utgår.

II Nya tågnummer

Orsaker
till om-
numreringen

Den nu vidtagna omnumreringen av tågen har flera orsaker. Nummerserierna för resandetåg har varit så knappt tillmätta att samma tågnummer i stor utsträckning måst användas för två eller flera tåg.

Den inom SJ-företaget allt mer utnyttjade databehandlingstekniken ställer speciella krav på tågnumreringen, innebärande bl a dels att ett tågnummer inte bör användas för mer än ett tåg över hela nätet, dels att tågslaget bör kunna direkt identifieras med hjälp av tågnumret. På detta område pågår fortsatta studier och undersökningar, som om några år kan tänkas leda till ytterligare nummerjusteringar.

Den nya regionala linjeorganisationen nödvändiggör en omdisponering av vissa tågnummerserier, som tidigare varit geografiskt anknutna till den förutvarande trafiksektionsindelningen.

Nya num-
merserier
m m

För resandetåg, godståg och tjänstetåg skall i fortsättningen användas nummer ur följande nummerserier.

Tågslag	Grundserie	5-siffriga överserier Endast för S4-tåg (extratåg)
Expresståg	1—99	300(0), 400(0), 500(0) och 600(0) + [1—99]
Snälltåg ¹	100—999 ¹	30, 40, 50 och 60 + [100—999]
Persontåg ²	1000—5999 ²	3, 4, 5 och 6 + [1000—5999]
Godsexpresståg	6000—6199	3, 4, 5 och 6 + [6000—6199]
Normalgodståg	6200—7999	3, 4, 5 och 6 + [6200—7999]
Malmtåg på 11 dd	8000—8199	3, 4, 5 och 6 + [8000—8199]
Lokalgodståg	8200—9999	3, 4, 5 och 6 + [8200—9999]
Tjänstetåg	14000—29999	

1) För persontåg, som utgör direkt fortsättning av ett snälltåg och har snabbtågs-karakter används ifrågavarande snälltågsnummer genomgående. Att tåget i detta fall benäms persontåg är ett praktiskt alternativ till eljest erforderliga särbestämmelser om befrielse från snälltågstillägg.

2) Genom ett särskilt arrangemang vid den statistiska bearbetningen har varit möjligt att ge persontågen på fd Roslagsbanan, med dess speciella numreringsystem, nummer ur den eljest för snälltågen avsedda nummerserien 100—999.

Expresstågen, snälltågen och godsexpresstågen numreras av centralförvaltningen (dac) med en viss systematisering linjevis.

Övriga tåg numreras av driftdistrikten som för det ändamålet tilldelats varsin andel av grundserien för vederbörande tågslag. Dyliga tåg som berör mer än ett driftdistrikt numreras genomgående av det av berörda distrikt, som har lägsta ordningsnumret (=lägsta nummerserien). TGOJ betraktas i tågnumreringshänseende som ett SJ driftdistrikt med ordningsnummer 12.

Omnumreringen kan under en övergångsperiod förutsättas vålla personalen en del besvärligheter och inte minst gäller detta personal på biljettexpeditioner och resebyråer. Till hjälp i första hand för sistnämnda personal har utarbetats efterföljande två tågnummernycklar, som omfattar alla ordinarie och vissa extra express- och snälltåg samt persontåg med platsbokning. Hjälpmedel för personalens information

Det förutsättes att i övrigt eventuellt erforderliga hjälpmedel av detta eller liknande slag utarbetas genom driftdistriktschefernas försorg.

Med omedelbar giltighet skall vid platsbeställningar avseende tiden fr o m tidskiftet den 30 maj 1965 de nya tågnumren användas. Platsbeställningar

Tågnummernyckel 1

Förutvarande nummer → nya nummer
(e efter tågnummer = extratåg)

Reservation för ändringar efter tryckningen

Förut- varande nummer	Sträcka	Nytt nummer	Anm
1	2	3	4
1	Stockholm—Malmö	101	Italienexpressen
2	Malmö—Stockholm	102 Trelleborg- Stockholm	Italienexpressen/ Sassnitzexpressen
3	Stockholm—Göteborg	403	
4	Göteborg—Stockholm	404	
5	Falun—Göteborg	71 Borlänge- Göteborg	GDG-Expressen
5	Stockholm—Hälsingborg	105	
6	Göteborg—Falun	72 Göteborg- Borlänge	GDG-Expressen
6	Hälsingborg—Stockholm	106	
7	Stockholm—Malmö	131	
8	Malmö—Stockholm	132	
9	Stockholm—Göteborg	427	
10	Göteborg—Stockholm	428	
11	Stockholm—Malmö	111	
12	Malmö—Stockholm	112	
13	Stockholm—Charlottenberg	551	
14	Charlottenberg—Stockholm	552	
15	Stockholm—Malmö	1	Öresundspilen
16	Malmö—Stockholm	2	Öresundspilen
17	Stockholm—Malmö	121	
18	Malmö—Stockholm	122	
19e	Stockholm—Laxå	425e	
20	Göteborg—Stockholm	34	Stockholmaren direkt
21	Riksgränsen—Stockholm	5711 Riksgrän- sen-Boden	
		911 Boden- Stockholm	
21	Kornsjö—Hälsingborg	615	Skandiapilen (snälltåg fr o m tdt 165)
22(—40)	Stockholm—Uppsala (-Vän- näs)	914	
22	Stockholm—Krylbo—Riks- gränsen	912 Stockholm- Boden	
		5712 Boden- Riksgränsen	
22	Hälsingborg—Kornsjö	616	Skandiapilen (snälltåg fr o m tdt 165)

1	2	3	4
23	Storlien—Stockholm	5301 Storlien- Östersund	Skandiapilen
		801 Östersund- Stockholm	
23	Ängelholm—Malmö	617	
24	Stockholm—Storlien	802 Stockholm- Östersund	
		5302 Östersund- Storlien	Skandiapilen Göteborgaren direkt ordinarie pt Änge-Östersund 31/5—30/8
24	Malmö—Ängelholm	618	
25	Stockholm—Göteborg	39	
26e	Stockholm—Östersund	804e	
27	Stockholm—Göteborg	411	Skåningen direkt
28	Göteborg—Stockholm	412	
29	Stockholm—Malmö	9	
30	Göteborg—Stockholm	402	
31	Rättvik—Stockholm	5131 Rättvik- Krylbo	Sydvästen
		731 Krylbo- Stockholm	
31	Göteborg—Malmö	67	
32	Stockholm—Rättvik	732 Stockholm- Krylbo	
		5132 Krylbo- Rättvik	Sydvästen Sassnitzexpressen
32	Malmö—Göteborg	68	
33	Stockholm—Trelleborg	117	
34	Malmö—Stockholm	118	
35	Stockholm—Hässleholm (-Hälsingborg)	3	Öresundspilen
36	(Hälsingborg-)Hässleholm —Stockholm	4	Öresundspilen
37	Boden—Stockholm	905	Bottenviken i tdt 165
37/84/37	Kornsjö—Malmö	601	Bottenviken i tdt 165
38	Stockholm—Boden	906	
38/83/38	Malmö—Kornsjö	602	Västkusten i tdt 165
39	Stockholm—Hälsingborg	417 Stockholm- Halmstad	
		1417 Halmstad- Hälsingborg	
40	Uppsala—Vännäs	914	
40	Göteborg—Hallsberg	416	Dalpilen
41	Falun—Stockholm	741	
41	Kornsjö—Hälsingborg	611	Dalpilen
42	Stockholm—Falun	742	
42/85/42	Malmö—Kornsjö	612	Siljan
43	Falun—Stockholm	743	
43	Göteborg—Malmö	621	Siljan
44	Stockholm—Falun	744	
44	Malmö—Göteborg	622	

1	2	3	4
45	Stockholm—Malmö	7	Skåningen
46	Malmö—Stockholm	8	Skåningen
47	Stockholm—Göteborg	421	
48	Göteborg—Stockholm	422	
49	Stockholm—Charlottenberg	565	extratåg Stock- holm-Hallsberg
49	Alvesta—Kalmar	397	
50	Charlottenberg—Stockholm	566	
50	Kalmar—Alvesta	398	
51	Hässleholm—Hälsingborg	103	
1049/1050/51	Ludvika—Västerås—Stock- holm	4653/4654/721	Aros
52/51/52/1251	Göteborg—Norrköping— Västerås	584/583/584/583	Bråviken
52/1053/1054	Stockholm—Västerås—Lud- vika	722/4673/4674	Aros
1254/53/54/53	Västerås—Norrköping— Göteborg	582/581/582/581	Bråviken
55	Härnösand—Stockholm	97	Ostkusten
55/56/55	Norrköping—Göteborg	587/586/587	Västerhavet
56	Stockholm—Härnösand	98	Ostkusten
57	Långsele—Stockholm	957	
58/57/58	Göteborg—Norrköping	588/589/588	Västerhavet
58	Stockholm—Långsele	958	
59	Stockholm—Mjölby	161	
60	Göteborg—Stockholm	30	Stockholmaren
61	Stockholm—Göteborg	35	Göteborgaren
61	Ängelholm—Malmö	613	
62e	Katrineholm—Stockholm	406e	
62e	Mjölby—Krylbo	756e	
63	Långsele—Stockholm	5351 Långsele- Härnösand	
		951 Härnösand- Stockholm	
63e	Krylbo—Mjölby	755e	
64e	Malmö—Stockholm	124e	
65e	Östersund—Stockholm	803e	ordinarie pt Östersund-Änge 30/5—30/8 Ostkusten
66	Stockholm—Härnösand	96	
69	Frövi—Stockholm, se 74/69		
69	Göteborg—Kalmar	385	
70	Kalmar—Göteborg	386	
70/73	Stockholm—Örebro—Char- lottenberg	712/713/4913	Mälardalen
71	Riksgränsen—Stockholm	5771 Riksgrän- sen-Kiruna	
		971 Kiruna- Stockholm	
71	Göteborg—Karlskrona	381	Västan
72	Stockholm—Riksgränsen	972 Stockholm- Kiruna	
		5772 Kiruna Riksgränsen	
72	Karlskrona—Göteborg	382	Västan

1	2	3	4
73	Frövi—Charlottenberg, se 70/73		
73	Stockholm—Mjölby	151	Konferensen
74/69	Charlottenberg—Frövi—Stockholm	4910/710/711	Mälardalen
74	Mjölby—Stockholm	152	Konferensen
75	Vännäs—Hässleholm	751	
76	Hässleholm—Bollnäs	752 Hässleholm-Krylbo	
		912 Krylbo-Bollnäs	
77	Gävle—Mjölby	765	
78	Nässjö—Gävle	766	extratåg Nässjö-Mjölby
79	Stockholm—Mjölby	157	Östergyllen
79	Emmaboda—Karlskrona	395	
80	Mjölby—Stockholm	158	Östergyllen
80	Karlskrona—Emmaboda	396	
81/80	Stockholm—Karlstad/Örebro	51/54	Värmlänningen
81	Emmaboda—Kalmar	391	Sunnan
82	Kalmar—Emmaboda	392	Sunnan
82/83	Karlstad/Örebro—Stockholm	52/53	Värmlänningen
83/1282	Stockholm—Jönköping	153/156	Vättern
1285/84	Jönköping—Stockholm	155/154	Vättern
85	Stockholm—Göteborg	31	Stockholmaren
86	Göteborg—Stockholm	32	Stockholmaren
87	Stockholm—Malmö	135	
88	Malmö—Stockholm	136	
89	Stockholm—Göteborg	37	Göteborgaren
90	Göteborg—Stockholm	38	Göteborgaren
91	Storlien—Stockholm	5321 Storlien-Östersund	
		821 Östersund-Stockholm	
92	Stockholm—Storlien	822 Stockholm-Östersund	
		5322 Östersund-Storlien	
93	Riksgränsen—Stockholm	901	Nordpilen
94	Stockholm—Riksgränsen	902	Nordpilen
95	Östersund—Stockholm	81	Jämten
95	Hässleholm—Hälsingborg	3	Öresundspilen
96	Stockholm—Östersund	82	Jämten
96	Hälsingborg—Hässleholm	4	Öresundspilen
97e	Stockholm—Malmö	137e	
98e	Malmö—Stockholm	138e	
99	Stockholm—Hälsingborg	127	Skandinavien-Parisexpressen
99e	Hallsberg—Göteborg	423e	
100 §	Hälsingborg—Stockholm	128	Paris-Skandinavienexpressen
100 §§	Mjölby—Stockholm	160	
102	Göteborg—Gävle	3002	
103	Gävle—Göteborg	3003	
104	Göteborg—Gävle	3004	

1	2	3	4
106	Skelleftehamns övre—Bastuträsk	5532	
116	Göteborg—Kristinehamn	3008	
328	Eskilstuna—Stockholm	3612	
329	Stockholm—Eskilstuna	3611	
331/502	Stockholm—Eskilstuna—Ludvika	3601/3604	Bergsmannen
332	Se 501/332		
382	Emmaboda—Alvesta	394	Sunnan, dubble-ringsläge
402/403	Stockholm—Sandviken	984/981	
404/405	Sandviken—Stockholm	982/983	
416	Kristianstad—Hässleholm	1341	
428	Kalmar—Emmaboda	1960	
458	Karlskrona—Alvesta	1910	
459	Rättvik—Stockholm	4467 Mora-Stockholm	
484	Karlskrona—Emmaboda	1998	
501/332	Ludvika—Eskilstuna—Stockholm	3603/3602	Bergsmannen
502	Se 331/502		
502	Karlskrona—Alvesta	1906	
561	Se 1222		
602	Malmö—Krylbo	3400 Mjölby-Krylbo	Utgår ur tdt Malmö-Mjölby
605	Krylbo—Malmö	3409 Krylbo-Mjölby	
		113 Mjölby-Malmö	
639	Falun—Borlänge	5285	
804	Borås—Herrlunga	2360	
814	Borås—Herrlunga	2370	
871	Se 2313/871		
872/2318	Mora—Östersund	5198/5424	
907	Uddevalla—Herrlunga	2875	
913	Uddevalla—Herrlunga	2887	
(†923/913)		(†2889/2887)	
960	Oskarshamn—Linköping	2240	
963	Linköping—Hultsfred	3423	
964	Hultsfred—Linköping	3424	
965	Linköping—Oskarshamn	2245	
991	Mora—Krylbo	5121	
1001	Hallsberg—Göteborg	2651	
1002	Göteborg—Hallsberg	2652	
1032	Stockholm—Frövi	4710	
1034	Stockholm—Frövi	4722	
1049/1050	Se 51 Ludvika—Stockholm		
1053/1054	Se 52 Stockholm—Ludvika		
1207	Jönköping—Nässjö	2321	
1213	Se 1719		
1222/561	Sala—Flen	4640/4641	
1254	Se 53/54/53		
1285	Se 84		
1389	Malmö—Trelleborg	1307	
1454	Hälsingborg—Halmstad	1456	

1	2	3	4
1460	Hässleholm—Göteborg	1552	Sunnan Sunnan Sunnan
1553	Strömstad—Uddevalla	3153	
1557	Strömstad—Göteborg	3159	
1609	Lysekil—Uddevalla	3199	
1719	Falköping—Malmö	1019	
(†1213/1719)		(†2303/1019)	
1720	Malmö—Falköping	1020	
1770	Malmö—Alvesta	1070	
1772	Malmö—Alvesta	1072	
1773	Alvesta—Malmö	1073	
1810	Kil—Laxå	4928	Gotlänningen Gotlänningen
1828	Charlottenberg—Laxå	4912 Charlottenberg-Hallsberg	
1952	Landskrona—Eslöv	1539	
2043	Halmstad—Hälsingborg	1621	
2044	Hälsingborg—Halmstad	1622	
2131	Halmstad—Hässleholm	1563	
2263	Nässjö—Oskarshamn	2227	
2264	Oskarshamn—Nässjö	2232	
2305	Storuman—Östersund	5451	
2306	Östersund—Storuman	5452	
2307	Hässleholm—Hälsingborg	1131	Vikingen
2308	Hälsingborg—Hässleholm	1132	
2313/871	Östersund—Mora	5421/5193	
2318	Hälsingborg—Hässleholm	1122	
2318	Sveg—Östersund, se 872/2318		
2334	Hälsingborg—Hässleholm	1118	
2345	Hässleholm—Hälsingborg	1107	
2671	Härnösand—Sundsvall	5331	
2808	Luleå—Boden	5726	
2812	Luleå—Boden	5730	
2816	Luleå—Boden	5732	Från Boden 905
2820	Luleå—Boden	904	
3009	Stockholm—Alvesta	1021	
3010	Nässjö—Stockholm	1022	
3170e	Malmö—Stockholm	10	
3181e	Stockholm—Malmö	123e	
3195e	Stockholm—Malmö	115e	
3196e	Malmö—Stockholm	116e	
3261	Göteborg—Malmö	1401	
3262	Hälsingborg—Göteborg	1460	
3682	Örnsköldsvik—Mellansel	5626	Ny sovvagnskurs Umeå-Stockholm
3684	Umeå—Vännäs	5570	
—	Umeå—Vännäs	5574 (-905)	
4049	Stockholm—Göteborg	6109	
4244	Stockholm—Sundsvall	6174	
4264	Stockholm—Sundsvall	6172	
4393	Boden—Ånge	6053	
4394	Ånge—Boden	6054	

Tågnummernyckel 2

Nya nummer → förutvarande nummer

(e efter tågnummer = extratåg)

Reservation för ändringar efter tryckningen

Nytt nummer	Sträcka.	Förutvarande nummer	Anm
1	2	3	4
1	Stockholm—Malmö	15	Öresundspilen
2	Malmö—Stockholm	16	Öresundspilen
3	Stockholm—Hälsingborg	35/95	Öresundspilen
4	Hälsingborg—Stockholm	96/36	Öresundspilen
7	Stockholm—Malmö	45	Skåningen
8	Malmö—Stockholm	46	Skåningen
9	Stockholm—Malmö	29	Skåningen direkt
10	Malmö—Stockholm	3170e	
30	Göteborg—Stockholm	60	Stockholmare
31	Stockholm—Göteborg	85	Stockholmare
32	Göteborg—Stockholm	86	Stockholmare
34	Göteborg—Stockholm	20	Stockholmare direkt
35	Stockholm—Göteborg	61	Göteborgaren
37	Stockholm—Göteborg	89	Göteborgaren
38	Göteborg—Stockholm	90	Göteborgaren
39	Stockholm—Göteborg	25	Göteborgaren direkt
51/54	Stockholm—Karlstad/Örebro	81/80	Värmlänningen
52/53	Karlstad/Örebro—Stockholm	82/83	Värmlänningen
67	Göteborg—Malmö	31	Sydvästen
68	Malmö—Göteborg	32	Sydvästen
71	Borlänge—Göteborg	5	GDG-Expressen
72	Göteborg—Borlänge	6	GDG-Expressen
81	Östersund—Stockholm	95	Jämten
82	Stockholm—Östersund	96	Jämten
96	Stockholm—Härnösand	66	Ostkusten
97	Härnösand—Stockholm	55	Ostkusten
98	Stockholm—Härnösand	56	Ostkusten
101	Stockholm—Malmö	1	Italienexpressen
102	Trelleborg—Stockholm	2	Italienexpressen/ Sassnitzexpressen
103	Hässleholm—Hälsingborg	51	
105	Stockholm—Hälsingborg	5	
106	Hälsingborg—Stockholm	6	
111	Stockholm—Malmö	11	
112	Malmö—Stockholm	12	
113e	Mjölby—Malmö	605e	
115e	Stockholm—Malmö	3195e	
116e	Malmö—Stockholm	3196e	
117	Stockholm—Trelleborg	33	Sassnitzexpressen
118	Malmö—Stockholm	34	
121	Stockholm—Malmö	17	
122	Malmö—Stockholm	18	

1	2	3	4
123e	Stockholm—Malmö	3181e	Skandinavien- Parisexpressen Paris-Skandina- vienexpressen
124e	Malmö—Stockholm	64e	
127	Stockholm—Hälsingborg	99	
128	Hälsingborg—Stockholm	100	
131	Stockholm—Malmö	7	
132	Malmö—Stockholm	8	Konferensen Konferensen Vättern Vättern Östergyllen Östergyllen
135	Stockholm—Malmö	87	
136	Malmö—Stockholm	88	
137e	Stockholm—Malmö	97e	
138e	Malmö—Stockholm	98e	
151	Stockholm—Mjölby	73	Västan/Sunnan Västan/Sunnan
152	Mjölby—Stockholm	74	
153/156	Stockholm—Jönköping	83/1282	
155/154	Jönköping—Stockholm	1285/84	
157	Stockholm—Mjölby	79	
158	Mjölby—Stockholm	80	Sunnan dubble- ringsläge Sunnan dubble- ringsläge
160	Mjölby—Stockholm	100 §§	
161	Stockholm—Mjölby	59	
381/391	Göteborg—Karlskrona/Kalmar	71/81	
382/392	Karlskrona/Kalmar—Göteborg	72/82	
385/395	Göteborg—Kalmar/Karlskrona	69/79	Västskusten
386/396	Kalmar/Karlskrona—Göteborg	70/80	
393	Alvesta—Emmaboda	381	
394	Emmaboda—Alvesta	382	
397	Alvesta—Kalmar	49	
398	Kalmar—Alvesta	50	nytt läge (3874e)
402	Göteborg—Stockholm	30	
403	Stockholm—Göteborg	3	
404	Göteborg—Stockholm	4	
406e	Katrineholm—Stockholm	62e	
411	Stockholm—Göteborg	27	Bråviken
412	Göteborg—Stockholm	28	
416	Göteborg—Hallsberg	40	
417	Stockholm—Göteborg— Halmstad	39	
419e	Stockholm—Göteborg	3871e	
420e	Göteborg—Stockholm	nytt läge	
421	Stockholm—Göteborg	47	
422	Göteborg—Stockholm	48	
423e	Hallsberg—Göteborg	99e	
425e	Stockholm—Laxå	19e	
426e	Göteborg—Stockholm	3870e	
427	Stockholm—Göteborg	9	
428	Göteborg—Stockholm	10	
430e	Laxå—Stockholm	nytt läge (3874e)	
551	Stockholm—Charlottenberg	13	
552	Charlottenberg—Stockholm	14	
565	Stockholm—Charlottenberg	49	
566	Charlottenberg—Stockholm	50	
582/581/582/ 581	Västerås—Kolbäck—Nässjö— Falköping—Göteborg	1254/53/54/53	

1	2	3	4
584/583/584/ 583	Göteborg—Falköping— Nässjö—Kolbäck—Västerås	52/51/52/1251	Bråviken
587/586/587	Norrköping—Göteborg	55/56/55	Västerhavet
588/589/588	Göteborg—Norrköping	58/57/58	Västerhavet
601	Kornsjö—Malmö	37/84/37	
602	Malmö—Kornsjö	38/83/38	
611	Kornsjö—Hälsingborg	41	
612	Malmö—Kornsjö	42/85/42	
613	Ängelholm—Malmö	61	
615	Kornsjö—Hälsingborg	21	Skandipilen
616	Hälsingborg—Kornsjö	22	Skandipilen
617	Ängelholm—Malmö	23	Skandipilen
618	Malmö—Ängelholm	24	Skandipilen
621	Göteborg—Malmö	43	
622	Malmö—Göteborg	44	
4910/710/711	Charlottenberg—Stockholm	74/69	Mälardalen
712/713/4913	Stockholm—Charlottenberg	70/73	Mälardalen
721	Västerås—Stockholm	51	Aros
722	Stockholm—Västerås	52	Aros
731	Krylbo—Stockholm	31	
732	Stockholm—Krylbo	32	
741	Falun—Stockholm	41	Dalpilen
742	Stockholm—Falun	42	Dalpilen
743	Falun—Stockholm	43	Siljan
744	Stockholm—Falun	44	Siljan
751	Vännäs—Hässleholm	75	
752	Hässleholm—Krylbo	76	
755e	Krylbo—Mjölby	63e	
756e	Mjölby—Krylbo	62e	
765	Gävle—Mjölby	77	
766	Nässjö—Gävle	78	extratåg Nässjö- Mjölby
801	Östersund—Stockholm	23	
802	Stockholm—Östersund	24	
803e	Östersund—Stockholm	65e	ordinarie pt Östersund—Ånge 30/5—30/8
804e	Stockholm—Östersund	26e	ordinarie pt Ånge—Östersund 31/5—30/8
821	Östersund—Stockholm	91	
822	Stockholm—Östersund	92	
901	Riksgränsen—Stockholm	93	Nordpilen
902	Stockholm—Riksgränsen	94	Nordpilen
904/905	Luleå—Stockholm	37	Bottenviken
906/903	Stockholm—Luleå	38	Bottenviken
911	Boden—Stockholm	21	
912	Stockholm—Boden	22	
914	Stockholm—Vännäs	22/40	
951	Härnösand—Stockholm	63	
957	Långsele—Stockholm	57	
958	Stockholm—Långsele	58	
971	Kiruna—Stockholm	71	
972	Stockholm—Kiruna	72	
982/983	Sandviken—Stockholm	404/405	

1	2	3	4
984/981	Stockholm—Sandviken	402/403	
1019	Falköping—Malmö	1719	
(†2303/1019)		(†1213/1719)	
1020	Malmö—Falköping	1720	
1021	Stockholm—Alvesta	3009	
1022	Nässjö—Stockholm	3010	
1070	Malmö—Alvesta	1770	Sunnan
1072	Malmö—Alvesta	1772	Sunnan
1073	Alvesta—Malmö	1773	Sunnan
1107	Hässleholm—Hälsingborg	2345	Vikingen
1118	Hälsingborg—Hässleholm	2334	
1122	Hälsingborg—Hässleholm	2318	
1131	Hässleholm—Hälsingborg	2307	
1132	Hälsingborg—Hässleholm	2308	
1307	Malmö—Trelleborg	1389	
1341	Kristianstad—Hässleholm	416	
1401	Göteborg—Malmö	3261	
1456	Hälsingborg—Halmstad	1454	
1460	Hälsingborg—Göteborg	3262	
1539	Landskrona—Eslöv	1952	
1552	Hässleholm—Göteborg	1460	
1563	Halmstad—Hässleholm	2131	
1621	Halmstad—Hälsingborg	2043	
1622	Hälsingborg—Halmstad	2044	
1906	Karlskrona—Alvesta	502	
1910	Karlskrona—Alvesta	458	
1960	Kalmar—Emmaboda	428	
1998	Karlskrona—Emmaboda	484	
2227	Nässjö—Oskarshamn	2263	
2232	Oskarshamn—Nässjö	2264	
2240	Oskarshamn—Linköping	960	
2245	Linköping—Oskarshamn	965	
2321	Jönköping—Nässjö	1207	
2360	Borås—Herrljunga	804	
2370	Borås—Herrljunga	814	
2651	Hallsberg—Göteborg	1001	
2652	Göteborg—Hallsberg	1002	
2875	Uddevalla—Herrljunga	907	
2887	Uddevalla—Herrljunga	913 (†923/913)	
(†2889/2887)			
3002	Göteborg—Gävle	102	
3003	Gävle—Göteborg	103	
3004	Göteborg—Gävle	104	
3008	Göteborg—Kristinehamn	116	
3153	Strömstad—Uddevalla	1553	
3159	Strömstad—Göteborg	1557	
3199	Lysekil—Uddevalla	1609	
3400	Mjölby—Krylbo	602	
3409	Krylbo—Mjölby	605	
3423	Linköping—Hultsfred	963	
3424	Hultsfred—Linköping	964	
3601/3604	Stockholm—Eskilstuna— Ludvika	331/502	Bergsmannen
3603/3602	Ludvika—Eskilstuna—Stock- holm	501/331	Bergsmannen

1	2	3	4
3611	Stockholm—Eskilstuna	329	
3612	Eskilstuna—Stockholm	328	
4467	Mora—Stockholm	459 Rättvik- Stockholm	
4640/4641	Sala—Flen	1222/561	
4653/4654	Ludvika—Västerås	1049/1050	Aros
4673/4674	Västerås—Ludvika	1053/1054	Aros
4710	Stockholm—Frövi	1032	
4722	Stockholm—Frövi	1034	
4912	Charlottenberg—Hallsberg	1828 Charlotten- berg-Laxå	
4928	Kil—Laxå	1810	
5121	Mora—Krylbo	991	
5131	Rättvik—Krylbo	31	
5132	Krylbo—Rättvik	32	
5193	Se 5421		
5198/5424	Mora—Östersund	872/2318	
5285	Falun—Borlänge	639	
5301	Storlien—Östersund	23	
5302	Östersund—Storlien	24	
5321	Storlien—Östersund	91	
5322	Östersund—Storlien	92	
5331	Härnösand—Sundsvall	2671	
5351	Långsele—Härnösand	63	
5421/5193	Östersund—Mora	2313/871	
5424	Se 5190		
5451	Storuman—Östersund	2305	
5452	Östersund—Storuman	2306	
5532	Skelleftehamns övre—Bastu- träsk	106	
5570	Umeå—Vännäs	3684	
5574 (-905)	Umeå—Vännäs	—	nytt tåg med sov- vagn till Stock- holm
5626	Örnsköldsvik—Mellansel	3682	
5726	Luleå—Boden	2808	
5730	Luleå—Boden	2812	
5732	Luleå—Boden	2816	
5711	Riksgränsen—Boden	21	
5712	Boden—Riksgränsen	22	
5771	Riksgränsen—Kiruna	71	
5772	Kiruna—Riksgränsen	72	
6053	Boden—Ånge	4393	
6054	Ånge—Boden	4394	
6109	Stockholm—Göteborg	4049	
6172	Stockholm—Sundsvall	4264	
6174	Stockholm—Sundsvall	4244	

Detta SJC distribueras även enligt klass 8 och skall vidare tilldelas all personal i bx- och rbrtjänst.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Sty

0:24

Enligt SJF 010 (são) och SJF 636 får utländsk S-märkt vagn med glidlager befordras i tåg med större sth än 70 km/tim, endast om detta är nödvändigt med hänsyn till befordringsform eller godsslag. Lagren skall alltid smörjas, när vagnen sätts in i sådant tåg. Utländsk
S-märkt
vagn med
glidlager

Flera fall av varmgångar har inträffat, när vagn vid återgång till hemlandet befordrats i tåg med sth 90 km/tim. Godsslaget kräver i regel ej, att vagn sätts in i sådant tåg.

För att förhindra ytterligare varmgångar, föreskrivs härmed att utländsk S-märkt vagn med glidlager får befordras i tåg med större sth än 70 km/tim endast vid transport från utlandet. I övriga fall gäller sth 70 km/tim.

Vid são § 43:16 (not nr 2 på sid 85) och SJF 636, art 61:3, hänvisas till detta SJC. Dessa SJF kommer att ändras genom ändringstryck.

Detta SJC skall tilldelas följande personal på normalspår: tågklarerare, kajvakter, vagnupptagare samt konduktörs-, lok-, vagn- och växlingspersonal.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Sty

2:35

I anslutning till föreskrifterna i Fribiljetter, SJF 232, art 85: 1, föreskrivs, att fr o m 30.5.65 och t v under tdt 165 resande med hushållsbiljett, pensionärsbiljett, samtrafiksfribiljett och tjänstebiljett, utfärdad enligt art 26: 1 mom b) t o m f) måste ha särskilt resemedgivande för att få färdas med i nedanstående tabell intagna tåg angiven tid. Medgivande erfordras även vid resa med dubblingståg till nämnda tåg.

Fribiljetts
giltighet till
vissa tåg
under tdt 165

Plats i sådant expresståg, till vilket resemedgivande inte erfordras, får av här ifrågavarande resande beställas tidigast kl 15 dagen före resdagen. Måste plats beställas tidigare, skall resemedgivande begäras. Plats i expresståget Jämten, tågen 81 och 82, får dock beställas tidigare än kl 15 dagen före resdagen utan att resemedgivande behöver företeas.

*Begäran om resemedgivande skall göras skriftligen med allmänna posten, lämpligen på bl 651.13, Resemedgivande, hos den, som lämnar medgivande enligt tabellen eller, om tåget inte återfinns där, hos driftdistriktschefen på tågets utgångsdistrikt. Sådan begäran skall *inte* göras per telefon annat än i sådant fall, då ömmande skäl uppkommit med kort varsel.*

Medgivandet skall också lämnas skriftligen på samma bl och visas upp vid köp av sittplatsbiljett samt på tåget. Som allmän regel gäller, att resemedgivande beviljas endast om tåget inte beräknas bli fullbelagt.

Begäran om resemedgivande, som enligt tabellen nedan i vissa fall skall göras hos Sitt, Stockholm, skall adresseras sålunda: Föreståndaren, SJ Sittplatsfördelning, Vasagatan 1, Stockholm C.

Särskilt resemedgivande erfordras för resa med			Resemedgivande begärs hos
tåg nr	på sträckan	under tiden	
1	2	3	4
1/3/1—3 Öresundspilen	Stockholm— Malmö/ Hälsingborg	Dagligen 30 maj—30 aug samt 5, 6 nov, 23, 24 dec 1965, 12, 13, 19, 20 febr, 2, 3, 6, 7 april 1966	Sitt, Stockholm
2/2—4/4 Öresundspilen	Malmö/ Hälsingborg —Stockholm	Dagligen	Ddc, Malmö
7 Skåningen	Stockholm— Malmö	Dagligen	Sitt, Stockholm
9 Skåningen direkt	Stockholm— Malmö	Dagligen	Sitt, Stockholm
32 Stockholmaren	Göteborg— Stockholm	Dagligen	Ddc, Göteborg
34 Stockholmaren direkt	Göteborg— Stockholm	Dagligen	Ddc, Göteborg
35 (hf L) Göteborgaren Se tåg 37			
37 (35 hf L) Göteborgaren	Stockholm— Göteborg	Dagligen utom helgfri lördag samt 5 nov, 18 dec 1965 och 12 febr, 2 april 1966	Sitt, Stockholm
38 Göteborgaren	Göteborg— Stockholm	Vard före och efter Soh samt 23 dec 1965 och 8 april 1966	Ddc, Göteborg
39 Göteborgaren direkt	Stockholm— Göteborg	Dagligen	Sitt, Stockholm
51/51—54 Värmlänningen	Stockholm— Karlstad/ Örebro	2:a vard före Soh och Soh före vard samt 5 nov, 18 dec 1965, 12, 19, 26 febr, 2, 7 april 1966	Sitt, Stockholm
52/53—52 Värmlänningen	Karlstad/ Örebro— Stockholm	1 klass: Vardag utom lör- dag	Ddc, Örebro
67 Sydvästen	Göteborg— Malmö	2:a vard före Soh, Soh före vard samt 5 nov 1965 och 7 april 1966	Ddc, Borås
68 Sydvästen	Malmö— Göteborg	Dagligen 30 maj—29 aug 1965	Ddc, Malmö
72 GDG-expressen	Göteborg— Borlänge	1 klass: Dagligen	Ddc, Göteborg

1	2	3	4
96 (se även 98) Ostkusten	Stockholm— Härnösand	Helgfri lördag	Sitt, Stockholm
97 Ostkusten	Härnösand— Stockholm	För påstigande i Gävle; Dagligen. För övriga: 5, 7, 8 nov, 26, 27 dec 1965, 2, 3, 6, 7 jan, 19—21, 26— 28 febr, 5—7 mars, 7, 11, 12 april 1966	Ddc, Gävle
98 (se även 96) Ostkusten	Stockholm— Gävle	Helgfri fredag	Sitt, Stockholm
151 Konferensen	Stockholm— Mjölby	2:a vard före Soh och Soh före vard	Sitt, Stockholm
152 Konferensen	Mjölby— Stockholm	1 klass: Vardag utom lör- dag 2 klass: Vardag före Soh	Ddc, Norrköping
158 Östergyllen	Mjölby— Stockholm	Dagligen	Ddc, Norrköping
160	Mjölby— Stockholm	Dagligen utom helgfri lördag	Ddc, Norrköping
381/381—391 Västan/Sunnan	Göteborg— Karlskrona/ Kalmar	2:a vard före Soh och Soh före vard samt 5 nov 1965, 7 april 1966	Ddc, Borås Vid påstigning i Alvesta eller station öster därom: Ddc, Växjö
382/392—382 Västan/Sunnan	Karlskrona/ Kalmar— Göteborg	Vard före Soh	Ddc, Växjö
581—582—581 Bråviken	Norrköping —Göteborg för resande till Jönkö- ping ob	Soh före vard samt 5 nov, 22, 23 dec 1965, 6, 7, 12 april 1966	Ddc, Norrköping
584—583 Bråviken	Göteborg— Nässjö	22—24 dec 1965, 3, 7 jan, 7, 8, 12 april 1966	Ddc, Göteborg
586—587 Västerhavet	Nässjö— Göteborg	Helgfri lördag och mån- dag 1 juni—30 aug samt 22—24, 27 dec 1965, 3, 7 jan, 7, 8, 12 april 1966	Ddc, Borås
588—589—588 Västerhavet	Göteborg— Nässjö	Soh före vard och fredag samt 22, 23 dec 1965, 6, 7, 12 april 1966	Ddc, Göteborg
	Nässjö— Norrköping	Soh före vard	Ddc, Göteborg
615 Skandiapilen	Göteborg— Hälsingborg	2:a vard före Soh och Soh före vard samt 5 nov 1965, 7 april 1966	Ddc, Borås
616 (se även 618) Skandiapilen	Hälsingborg —Göteborg	Dagligen	Ddc, Malmö

1	2	3	4
618 Skandiapilen (även för direkt resa i 618— 616)	Malmö— Ängelholm	Dagligen	Ddc, Malmö
710—711 Mälardalen	Örebro— Stockholm	1 klass: Se tåg 711 2 klass: 7, 27 juni, 7 nov, 26 dec 1965, 2, 6 jan, 11 april 1966	Ddc, Örebro
711 (se även 710—711) Mälardalen	Västerås— Stockholm	1 klass: Vardag utom lör- dag	Ddc, Örebro
722 Aros	Stockholm— Västerås	1 klass: Vard utom vard före Soh	Sitt, Stockholm
742 Dalpilen	Stockholm— Borlänge	2:a vard före Soh, Soh före vard 26 sept 1965— 21 maj 1966, 4 juni, fre- dag 18 juni—27 aug, 5 nov, 18, 22 dec 1965, 12, 19, 26 febr, 2, 7 april 1966	Sitt, Stockholm
743 Siljan	Borlänge— Stockholm	Vard före och efter Soh 5 juni—13 sept, dag efter Soh 20 sept 1965—21 maj 1966	Ddc, Gävle
744 Siljan	Stockholm— Borlänge	4, 5 juni, fredag 18 juni— 27 aug, 4, 5 nov, 17, 18, 22, 23 dec 1965, 2, 6, 9 jan, 11—13, 18, 19, 25, 26 febr, 2, 6, 7, 11 april 1966	Sitt, Stockholm
982—983	Sandviken— Gävle— Stockholm	Vard före Soh 4 sept 1965 —21 maj 1966	Ddc, Gävle
1407	Ängelholm— Åstorp	Vard före Soh	Ddc, Malmö
5387	Östersund— Sundsvall	Vardag	Ddc, Sundsvall
5388	Sundsvall— Östersund	Vardag	Ddc, Sundsvall

SJC 2:44/64 upphävs härmed. Detta cirkulär skall tilldelas all fribiljetts-berättigad personal.



Tecknisk utgivare: Administrativa avdelningen

✓

Cda

6:51

Ny tidtabell fr o m 30 maj 1965

Allmänt

För de internationella förbindelserna tillämpas fr o m sommaren 1965 i princip 2-årig tidtabell. Under iakttagande av vissa formaliteter och under förutsättning av berörda förvaltningsars samtycke kommer det dock att bli möjligt att även under mellanår göra angelägna ändringar av tidtabellen för tåg ingående i internationella förbindelser.

Skiftes-
data m m

SJ kommer t v alljämt att tillämpa 1-årig tidtabell för sin interna tågrörelse.

Ny tidtabell, nr 165, träder i kraft den 30 maj 1965. Den gäller t o m 21 maj 1966. P g a pingstens sena läge körs i år flertalet sommartåg redan från tidtabellsskiftet.

Övergång från sommartidtabell till vintertidtabell sker i Sverige såväl som på kontinenten den 26 september 1965. Undantag härifrån utgör linjen Södervärn—Falsterbo, där övergången sker redan den 30 augusti. Flertalet sommartåg går endast t o m 29 augusti eller däromkring.

Tecknet § skall avse hela tiden 30 maj—25 september och tecknet §§ tiden fr o m 26 september.

Tecknen
§ och §§

Grafiska tidtabellsverket ges ut i helt ny utgåva. Verket är nu i sin helhet redigerat i enlighet med den nya regionala organisationen.

Grafiska
tidta-
bellen

Anslagstidtabellen ges ut i helt ny utgåva.

Anslags-
tidta-
bellen

Sommarutgåvan av Sveriges Kommunikationer, den blå utgåvan, omfattar hela tiden 30 maj—25 september.

Sveriges
Kommunikationer

Ett anslag »Nya tågtider» sänds ut i mitten av maj och sätts upp omedelbart. Det tas ned den 30 juni.

Anslag
om nya
tidta-
bellen

De nya snälltågen 905—906, Bottenviken, tillkommer under sommaren som tåg med obligatorisk platsbiljett.

Tåg med
obligatorisk
platsbiljett

I tåg 3605 (327) Stockholm—Eskilstuna på morgonen upphävs platsbiljettvånget.

I övrigt inga väsentliga ändringar i detta avseende.

Tågnum-
rering
och tåg-
slagsbe-
nämning-
ar

Till nya tidtabellen genomförs en total omnumrering av tågen och i anslutning därtill görs även vissa ändringar av tågslagsbenämningarna.

En orientering härom har lämnats i cirk 6:32/65.

I efterföljande redogörelse är i förekommande fall de gamla tågnumren satta inom parentes.

Tidta-
bellsar-
bets orga-
nisation

Enligt SJF 000 fastställs numera tidtabellen i sin helhet av vederbörande driftdistriktschef. Detta har för tidtabellsarbetets del föranlett vissa ändringar av terminologi och rutiner, av vilka följande kan vara av mer allmänt intresse.

De gamla begreppen styrelselinjer och dc-linjer har försvunnit. I stället indelas tågen i

centrala tåg, för vilka tidtabellsdirektiv utfärdas av chefen för driftavdelningen och

regionala tåg.

Till centrala tåg hänförs

a) express- och snälltåg,

b) persontåg med snälltågsnummer samt persontåg som förmedlar direktvagnsförbindelser med kontinenten, Danmark och Norge via Kornsjö och Charlottenberg,

c) godsexpresståg.

Med centrala tåg jämföras färjeturer, vilkas tidtabeller fastläggs på de internationella tidtabellskonferenserna EFK och LIM.

I anslutning till tidtabellsskiftet på våren utarbetas på driftdistrikten

preliminär tidtabell I, som närmast motsvarar de tidigare tidtabellsförslagen och som sänds in till centrala driftavdelningen i början av januari för att där ligga till grund för det centrala planarbetet samt

preliminär tidtabell II, som skall sändas in till centrala driftavdelningen under senare hälften av februari och presentera tidtabellen i sådant skick att den i allt väsentligt är färdig att fastställas.

I det följande lämnas en kortfattad redogörelse för viktigare tidtabellsändringar.

Resandetrafiken

Järnvägsförbindelserna med utlandet

Travemündeleden trafikeras dagligen, se SJC 6:31/65.

Travemünde-
leden

Rysk sovvagn körs Moskva—Stockholm—Moskva 3 dagar i veckan på sommaren, 2 dagar i veckan på vintern och Moskva—Oslo—Moskva 2 dagar i veckan på sommaren, 1 dag i veckan på vintern enligt följande tidtabell

Sovvagn
Moskva—
Stockholm/
Oslo

dag 1	15.15	Moskva (MZ)	7.55	dag 4
dag 2	9.57—10.09	Warszawa Gd (MEZ)	8.17— 8.29	dag 3
	19.23—20.10	Berlin Ostbf	18.28—23.26	
dag 3	6.48— 7.35	Malmö	7.40— 8.20	dag 2
	15.55	Stockholm	23.30	dag 1
dag 3	6.48— 8.00	Malmö	7.46— 8.20	
	12.33—12.45	Göteborg	2.35— 2.50	dag 2
	19.20 ¹⁾	Oslo	22.05 ²⁾	dag 1

¹⁾ fr o m 19.9 kl 18.20

²⁾ fr o m 19.9 kl 21.05

Omställning av vagnens hjulavstånd från rysk spårvidd till normal-spårvidd och omvänt sker på den rysk-polska gränsstationen Brest.

Den internationella expressen Vikingen med direkta sov- och sittvagnar mellan Hässeholm och Hamburg återkommer under sommaren med i stort sett oförändrade tider.

Stockholm—
Hamburg

Sedan det visat sig att Deutsche Bundesbahn och danska statsbarnorna inte kunde enas om att köra Vikingen även på vintern, beslöts att då i stället sätta in en CIWL sovvagn och en sittvagn mellan Stockholm och Hamburg över Hälsingborg i tågen 101 (1)—103 (51) — Hamburgexpressen — 106 (6) med avgång Stockholm 20.55, ankomst och avgång Hamburg 12.10 resp 18.20 och ankomst Stockholm 9.25.

Stockholm får nu för första gången liggvagnsförbindelse med kontinenten.

Liggvagnar
Stockholm—
Paris/Hoek
van Hol-
land

Den tidigare sommarsittvagnen Stockholm—Paris i Skandinavien-Paris-Skandinavienexpressen ersätts med en fransk 2 klass liggvagn.

Dessutom blir det — likaledes under sommaren — direkt holländsk liggvagn Stockholm—Hoek van Holland i Nord-Västexpressen.

Båda vagnarna körs på svensk sträcka i sommarsnälltågen 127 (99) och 128 (100).

Sassnitzexpressen snabbas upp ca 1½ timme i vardera riktningen med tidsvinsten huvudsakligen lagd i München. På nordgång går tåget från Berlin Ostbf nära 3 timmar senare, kl 13.00, vilket fått till följd,

Sassnitz-
expressen.
Sovvagnen
Stockholm—
Berlin

att i Sverige förbindelsen till Stockholm överflyttas från tåg 118 (34) till tåg 102 (2) och att förbindelsen med tåg 602 (38) till Oslo bryts.

Sovvagnen Stockholm—Berlin körs i fortsättningen endast under sommaren.

Järnvägsförbindelserna inom landet

Stockholm—Norrländ/Dalarna, Mjölby—Krylbo

Nordpilen
och Bottenviken
med
anslutnings-
tåg Boden-
Haparanda.
Tåg 6054
(4394)

För att lätta trycket på de hårt belastade tågen 901 (93)—902 (94), Nordpilen, och dessutom förbättra förbindelserna i relationen Stockholm—Bottenvikens kuststäder anordnas dagligen året runt ett nytt snälltågspär, 904/905—906/903, mellan Luleå och Stockholm. De nya tågen, som getts namnet Bottenviken, ersätter de tidigare under sommaren och tidvis även under vintern körda dubblingstågen 37 och 38, vilkas tidtabellsstandard inte möjliggjort en tillräckligt effektiv avlastning av Nordpilen.

Bottenviken medför sovvagnar på Umeå, Skellefteå och Luleå, restaurangvagn Stockholm—Luleå samt t o m 29 augusti sittvagnar Stockholm—Luleå, till vilka platsbiljett blir obligatorisk. Fr o m 30 augusti blir Bottenviken rent sovvagnståg. Som en extra bekvämlighet för sovvagnsresenärerna medförs dock en icke annonserad 1 o 2 klass sittvagn.

Nordpilen blir i fortsättningen företrädesvis tåg för sovresande till och från Malmбанan, sittresande samt resgods och post. För resande från och till stationer, där de nya tågen inte stannar, körs i Nordpilen dessutom en sovvagn Stockholm—Luleå, varjämte till Nordpilen överflyttas den sovvagn från Ånge till Luleå, som tidigare körts i tåg 6054 (4394). Sistnämnda tåg annonseras i fortsättningen som persontåg hela sträckan Ånge—Boden.

Bottenviken stannar endast i Uppsala, Gävle, Ånge, Vännäs, Hållnäs (endast på nordgång), Bastuträsk och Boden samt upplåtes varken för resgods eller post (ug). Därigenom har restiden jämfört med Nordpilen kunnat nedbringas med ca 3/4 timme. Tåg 906/903 går från Stockholm 18.05 vilket ger förbindelse med sommarsnålltåget 132 (8) från Kalmar/Hålsingborg/kontinenten samt med vintersnålltåget 158 (80) från Mjölby. Det kommer till Boden 9.35 och Luleå 10.20. I Boden föreligger under sommaren anslutning till Nordpilen, men till vintern, då behovet av en effektiv resandefördelning är större, bryts denna anslutning. I motsatt riktning går tåg 904/905 från Luleå 17.15 och kommer till Stockholm 9.30, d v s i Nordpilens förutvarande tid. Tåget får liksom Nordpilen anslutning i Gävle till snabbpersontåget 3001 (101) mot Falun—Göteborg och i Stockholm till sommarsnålltågen 417 (39) till Göteborg—Västкusten och 127 (99) till Kalmar/Hålsingborg/Kontinenten samt vintersnålltåget 157 (79) till Mjölby.

För att bereda plats i tidtabellen för tåg 904/905 har tåg 901 (93) måst tidigareläggas att komma till Stockholm redan 8.57.

Snabbpersontågen 5798 (2796)—5799 (2795) mellan Boden och Harparanda återkommer även denna sommar och ansluter då i Boden från tåg 902 (94) resp till tåg 905.

Nattsnälltåg 911 (21) har måst tidigareläggas att ankomma Stockholm redan 8.30 för att bereda plats i tidtabellen för den likaledes tidigarelagda Nordpilen, se ovan. Tåg 911
(21)

För avlastning under sommaren av nattsnälltågen 801 (23), 802 (24), 911 (21) och 912 (22) vidtas under tiden 30.5—29.8 i stort sett samma åtgärder som motsvarande tid förra sommaren. Sommar-
dubble-
ringar till
tågen 801
(23), 802
(24), 911
(21) och
912 (22)

Sålunda körs tåg 912:s (22:s) Stockholmsdel i tåg 914 (22—40) över Gävle—Ockelbo till Vännäs, varifrån den fortsätter i tåg 912 (22). Tåg 912 (22) ställs in Stockholm—Krylbo och körs Krylbo—Vännäs som en fortsättning av tåg 752 (76) Mjölby—Krylbo.

Tåg 751 (75) Krylbo—Mjölby körs även Vännäs—Krylbo som en dubbling till tåg 911 (21).

Tågen 751 (75) och 752—912 (76—22) får liksom förra sommaren tidvis direkta sittvagnar Luleå/Östersund—Göteborg, Vännäs—Alvesta—Hälsinborg och Hallsberg—Köpenhamn.

Tågen 804—803 (26—65) körs Ånge—Östersund—Ånge som dubbling av tågen 802—801 (24—23).

För ytterligare avlastning körs ett flertal nätter under högsommaren tågen 756/804 (62/26) och 803/755 (65/63) Hallsberg—Krylbo—Ånge och åter.

Genom tidigareläggningen av tåg 911 (21) och därmed också tåg 751 (75) har ansetts möjligt att i Hallsberg annonsera anslutning mellan tåg 751 (75) och xt 31 (85). Tåg 31 får dock försenas högst 10 min för att invänta försenat tåg 751. Anslutning
tågen
751—31
(75—85) i
Hallsberg

Dagsnälltåg 821 (91) från Jämtland går från Östersund omkring 20 min senare, kl 12.55, men kommer i oförändrad tid till Stockholm. Tåg 821
(91)

Nattsnälltåget på Ostkustbanan, nr 951 (63), kommer till Stockholm redan 7.55 och får där förbindelse med tåg 121 (17) till Malmö och Köpenhamn, vilket betyder en avsevärd förbättring av Ostkustbanestädernas förbindelser med södra Sverige och kontinenten. Tåg 951
(63)

Dagsnälltågen 971 (71) och 972 (72) på Ostkustbanan dras under tiden 18.6—29.8 som vanligt ut från och till Narvik. Tågen 971
(71) och
972 (72)

Dagsnälltågen 765 (77) och 766 (78) Gävle—Mjölby (—Malmö) och omvänt får liksom förra sommaren direkta vagnar även mellan Gävle och Göteborg över Hallsberg. Tågen 765
(77) och
766 (78)

Snälltåg 744 (44), Siljan, får nytt uppehåll i Sala.

Tåg 744
(44)

Persontågsplanen på sträckan Krylbo—Uppsala har omarbetats rätt väsentligt och i samband därmed beskurits.

Östersund—Sundsvall

Vardagar anordnas Östersund—Sundsvall och åter ett nytt snabbpersontågspår, 5387—5388, från Östersund 7.26, till Sundsvall 10.09, från Sundsvall 16.43 och till Östersund 19.27. Tågen, som utgörs av motorvagnar litt YBo, stannar endast i Brunflo, Pilgrimstad, Gällö, Bräcke och Ånge och har i Sundsvall anslutning till och från Härnösand.

Bollnäs—Orsa

Lokaltågen mellan Bollnäs och Edsbyn dras in och ersätts med bussar.

(Stockholm—)Tillberga—Ludvika

De förut lokdragna tågen 4651 (1005), 4656 (1002), 4659 (1003) och 4678 (1010) förvandlas till motorvagnståg, varigenom dessa tåg förlorar sina direkta vagnar på Stockholm.

Falun—Göteborg

GDG-expressen, tågen 71 (5) och 72 (6) dras in på sträckan Falun—Borlänge. Anledning till detta är bl a att maskintjänsten i området kommer att helt koncentreras till den nya lokstationen i Borlänge och att som följd därav GDG-expressens motorvagnssätt inte längre kan få erforderlig översyn i Falun. Som anslutningståg mellan Falun och Borlänge fungerar i sydlig riktning tåg 741 (41), Dalpilen, och i nordlig riktning persontåg 5052 (108).

(Värmland—)Hallsberg—Örebro—Västerås

För att förbättra förbindelserna på morgonen från Värmland och Örebro till Västeråsområdet sätts in ett nytt snabbpersontåg 4706/4707 Hallsberg—Frövi—Västerås med anslutning i Hallsberg från xt 52 (82), Värmlänningen. Tåget, som utgörs av Yoa2-sätt, går från Hallsberg 7.55 och Örebro 8.18, gör därutöver uppehåll endast i Arboga och Köping samt kommer till Västerås 9.38, där förbindelse erhålls med snälltåget Aros mot Enköping.

Återgångståget på kvällen har fått två olika lägen, nämligen ett vardag utom lördag, tåg 4730/4731, med avgång Västerås 17.20 och anslutning i Hallsberg till xt 51 (81), Värmlänningen, samt ett senare lördags- och söndagsläge, tåg 4736/4737, som går från Västerås först 19.12 och inte får förbindelse med Värmlänningen.

Dessa nya tåg ersätter de långsammare persontågen 636/1037 och 1038/639, som förvandlas till godsexpresståg.

Värmland—Hallsberg(—Stockholm)

Med utnyttjande av de möjligheter som rundspåret i Laxå erbjuder överflyttas i rationaliseringssyfte in- och urväxlingen av direktvagnarna på Värmland i tågen 411 (27), 412 (28), 421 (47) och 422 (48) från Laxå till Hallsberg. Detta innebär, att de anslutande värmlands-tågen 565 (49), 4912 (1828), 4921 (1847) och 566 (50) passerar Laxå och utgår från resp framgår till Hallsberg. En fortsatt utveckling i denna riktning är att emotse.

Tåg 51 (81), Värmlänningen, från Stockholm till Karlstad får 15 min kortare restid.

Karlstad—Malmö

För att förbättra förbindelserna mellan Värmland och södra Sverige och tillmötesgå ett gammalt värmlandsönskemål insättes på försök alla nätter utom natt mot söndag en sovvagn Karlstad—Malmö—Karlstad över Svartå—Örebro—Mjölby. Vagnen går från Karlstad 19.35, Kristinehamn 20.35 och kommer till Malmö 7.15. I andra riktningen går den från Malmö 22.30 och är i Kristinehamn 8.24, Karlstad 9.16. Mellan Örebro och Malmö framförs den i likhet med sovvagnen Krylbo—Malmö i tågen 3409—111 (605—11) och 118—3400 (34—602).

Stockholm—Göteborg—Västkustbanan

För expresståget 39 (25), Göteborgaren direkt, avkortas restiden med 8 min och blir endast 4 t 7, vilket ger en resehastighet av 111 km/tim. Tåget blir därigenom Sveriges snabbaste. Tåg 39 (25)

Persontågsplanen på sträckan Stockholm—Hallsberg reduceras rätt avsevärt. Bl a dras tågen 3513 (121) och 3518 (3012) in Stockholm—Katrineholm—Stockholm vardag utom lördag på vintern. Tåg 3517 (127) går vardagar på sträckan Katrineholm—Hallsberg endast för post och gods och får på söndagar under nummer 3519 ett senare och snabbare läge, vilket möjliggör indragning av nuvarande söndagståg 139. Som kompensation får Järna, Gnesta och Flen uppehåll för snabbpersontåg 3215 (113).

Vissa persontåg på sträckan Stockholm—Hallsberg

Sommartågen 416 (40) Göteborg—Hallsberg, 566 (50) Laxå—Stockholm och 2652 (1002) Göteborg—Hallsberg återkommer under tiden 30.5—29.8 med i stort sett oförändrade transportuppgifter och sammansättning.

Tågen 416 (40), 566 (50) och 2652 (1002)

Sommarförbindelsen 417—1417 (39) Stockholm—Göteborg—Hälsingborg återkommer likadeles under tiden 30.5—29.8 men med väsentligt ändrad tidtabell och sammansättning. Genom olika åtgärder såsom färre och kortare uppehåll, enklare sammansättning och högre största tillåten hastighet söder om Göteborg har restiden kunnat av-

Tågen 417 (39) och 1456—1552 (1454—1460)

kortas så att tåget kommer till Halmstad en timme tidigare än förra sommaren. För att bättre kunna betjäna badorterna söder om Halmstad fortsätter det därifrån som persontåg 1417. Tåget medför direkta vagnar till Strömstad, Göteborg och Hälsingborg men däremot inte, som tidigare, till Malmö och Hässleholm. Tåget har med andra ord blivit ett mer utpräglat badresetåg och har också för att framhäva detta getts namnet *Västkusten*.

Motsvarigheten i andra riktningen, persontåg 1456—1552 (1454—1460), som i Göteborg ansluter med — under tiden 30.5—29.8 — direkta vagnar till tåg 428 (10), får under samma tid snabbare tidtabell Hälsingborg—Halmstad med nära 45 min tidsvinst.

Tågen 68
(32), 1468
(2032) och
67 (31)

Expresståg 68 (32) senarelägges 10 min från Malmö och 8 min till Göteborg. Uppehållet i Markaryd slopas och i stället blir det uppehåll i Veinge, där anslutning erhålles från Hälsingborg genom tåg 1468 (2032), som går drygt 1/2 timme senare från Hälsingborg.

Expresståg 67 (31) går 10 min tidigare från Göteborg för att i Hässleholm undvika en besvärlig tågknut.

Tågen 615
(21), 616
(22), 611
(41) m fl

De förutvarande expresstågen 21 och 22, Skandiapilen, benämnes i fortsättningen snälltåg med numren 615—616 men bibehåller platsbiljettvånget. Restiden mellan Göteborg och Malmö avkortas 15—20 min. Tågen får i Varberg anslutning från resp till Borås även under vintern.

Snälltåg 611 (41) går 20 min senare från Oslo och kommer trots detta oförändrat till Hälsingborg och 10 min tidigare till Malmö.

Övriga dagsnälltåg får 5—15 min kortare restid Göteborg—Malmö som en följd av höjd hastighet.

Stockholm—Eskilstuna

För ernående av mer rationella fordonssomlopp och personaldispositioner har tidtabellen avsevärt omarbetats.

Första tåget på morgonen, nr 301, från Stockholm till Eskilstuna dras in och detsamma gäller snabbtåget 330 från Eskilstuna 13.33.

Av omloppsskäl förvandlas tåg 3605 (327), Stålmannen, från snabbmotorvagnståg till lokdraget tåg med ökat antal uppehåll och längre restid och med anledning därav slopas platsbiljettvånget. Stålmannen i motsatt riktning, 3612 (328) tidigare läggs av samma skäl ca 45 min. Namnet Stålmannen försvinner för båda tågen.

Även i övrigt görs en hel del ändringar i tidtabellen.

Ett TGOJ Yoa 104-sätt frigöres och överflyttas till linjen Ludvika—Tillberga.

*Göteborg—Falköping—Nässjö—Norrköping
Malmö*

Snälltågen Västerhavet från Norrköping på morgonen till Göteborg och åter till Norrköping på kvällen körs i fortsättningen med Xoa5-

sätt i st för Yoa2-sätt, vilket möjliggör restidsvinster om 30—45 min i vardera riktningen. Dessa tidsvinster har huvudsakligen utnyttjats för senare avgång, 7.10, från och tidigare ankomst, 21.51, till Norrköping, där på kvällen erhålls ny anslutning till Nyköping.

I riktning mot Norrköping erhålles dessutom i Nässjö anslutning till expresståg 7 (45), Skåningen, varigenom Skövde—Falköping—Jönköping erhåller en länge eftertraktad snabb kvällsförbindelse med Syd-sverige.

Stockholm—Malmö/Hälsingborg

Tågen 105 (5) Stockholm—Hälsingborg och 102 (2) Hässleholm—Stockholm återkommer under sommaren och under samma tid inställs tåg 103 (51) Hässleholm—Hälsingborg. Nattågen

För att möjliggöra körningen under vintern av de tidigare omnämnda sov- och sittvagnarna Stockholm—Hamburg har största tillåtna hastigheten för tåg 101 (1) höjts till 120 km/tim.

Tåg 118 (34) snabbas upp och får nya anslutningar i Mjölby till tåg 3400 (602) med direkta vagnar, som övertas från tåg 112 (12), och i Stockholm till tåg 972 (72) mot Ostkustbanan. Tåget blir i princip sov- och sittvagnståg men medför under tiden 30.5—29.8 sittvagn till Östersund över Örebro och under vintern begränsat sittutrymme till Stockholm med tanke på resande till och från Nyköping.

Tåg 112 (12) övertar tåg 118:s (34:s) förutvarande uppehåll i Höör, Osby, Älmhult och Tranås och får största tillåtna hastigheten höjd till 120 km/tim.

Resandefrekvensen i expresstågen fortsätter glädjande nog att öka och särskilt påtaglig är denna ökning i kvällstågen. Expresstågen

Tåg 9 (29), Skåningen direkt, kommer att köras helgfria fredagar och söndagar året runt samt dessutom helgfria onsdagar och torsdagar under tiden 29.9—7.4.

Tågen 1 (15) och 2—4 (16), Öresundspilen, dubbleras dagligen under tiden 30.5—28.8 med tågen 3 (35) och 2 (36) Stockholm—Hässleholm—Stockholm. Tåg 2 (36) anordnas dessutom från Hässleholm helgfria fredagar och söndagar under återstoden av tidtabellsperioden samt under tiden 29.9—7.4 även helgfria onsdagar och torsdagar. När tåg 2 är anordnat norr om Hässleholm körs malmövagnarna i detta tåg och vagnarna från Hälsingborg och bortom i tåg 4.

Sommarsnälltågen 127 (99) och 128 (100) mellan Stockholm och Hälsingborg jämte anslutningstågen 397/1997 (49/483) och 398/1998 (50/484) mellan Alvesta och Kalmar/Karlskrona återkommer under hela sommaren. Båda tågen på huvudlinjen har snabbats upp 20—25 min och går från Stockholm 10.55 resp kommer dit 18.55. Sammansättning och transportuppgifter är i stort sett desamma som förra sommaren. Sittvagnen på Paris har dock bytts ut mot liggvagn och dessutom tillkommer en liggvagn på Hoek van Holland. Som-mardag-snälltågen

Sommarsnälltågen 131 (7) och 132 (8) Stockholm—Malmö—Stockholm jämte anslutningstågen 1131 (2307) och 1132 (2308) mellan Hässleholm och Hälsingborg körs 30.5—29.8 med i stort sett oförändrad tidtabell och sammansättning, alltså även sittvagn på Hamburg över Hälsingborg. Tåg 131 (7) får i Malmö ny förbindelse med färja N till Köpenhamn.

Tåg 121
(17)

Snälltåg 121 (17) går 10 min senare från Stockholm, kl 8.15, och får där förbindelse med tidigarelagt nattsnälltåg 951 (63) från Ostkustbanan.

Stockholm—
Östergöt-
land

Tåg 152 (74), Konferensen, kommer till Stockholm 9.30, d v s 10 min tidigare.

Vintersnälltåget 158 (80), Östergyllen, får snabbare tidtabell och kommer till Stockholm redan 17.30, varigenom Östergötland får en värdefull förbindelse med tåg 98 (58), Ostkusten, och det nya snälltåget 906, Bottenviken.

Krokeks-
trafiken.
Nyköpings
förbindelse
med tåg 1
(15)

Lokaltrafiken Norrköping—Krokek överflyttas helt till bussar i privat regi. I samband därmed försvinner också det morgontåg som förmedlat Nyköpings förbindelse i Norrköping med expresståg 1 (15). Resande från Nyköping, som vill utnyttja tåg 1 (15) hänvisas att resa över Flen—Katrineholm.

Nässjö—Eksjö—Oskarshamn

De lokala tågen mellan Nässjö och Eksjö försvinner och ersätts med bussar.

Hässleholm—Karlskrona

Tågnumreringen har vänts så att udda nummer använts för tåg i riktning Hässleholm och jämna nummer för tåg i riktning Karlskrona. Därigenom kan tågen förbi Hässleholm i riktning Malmö ges genomgående numrering.

Västervik—Linköping

Sista vardagståget från Västervik, 3448 (1506) får i Linköping förbindelse med expresståget 4 (16) till Stockholm.

Hälsingborg—Teckomatorp—Malmö *Eslöv*

Tågnumreringen på linjen Hälsingborg—Eslöv har vänts så att udda tåg går i riktning Eslöv och jämna tåg i riktning Hälsingborg. Därigenom kan tågen Hälsingborg—Malmö ges genomgående numrering.

Snabbusstrafiken

Turist- och expresturerna får den gemensamma benämningen snabbussturer. Platsbokningstvänet i de förutvarande turistbussturerna försvinner i princip med vissa undantag vid topptrafik.

De speciella sommarsnabbussturerna återkommer i stort sett oförändrade. Turerna Stockholm—Jönköping—Malmö, som tidigare körts över Markaryd körs i stället över Halmstad—Hälsingborg och kommer därigenom i direkt kontakt med badorterna på Västkusten.

Nya snabbussturer — två i vardera riktningen — anordnas året runt mellan Kalmar och Norrköping över Oskarshamn—Västervik—Valdemarsvik. I Norrköping får dessa turer förbindelse med bl a Öresundspilen från och till Stockholm.

Nya snabbussturer blir det även Karlshamn—Alvesta över Olofström—Växjö och Ronneby—Alvesta över Växjö med förbindelse i Alvesta till och från exprestågen på Stockholm och snälltågen på Göteborg. Även dessa turer körs året runt.

Från Jönköping på morgonen och åter på kvällen anordnas vardagar 18.6—22.8 nya snabbussturer mellan Jönköping och Hälsingborg över Markaryd. I vilken utsträckning dessa turer kommer att köras även efter 22.8 är ännu ej bestämt.

Godstrafiken

Antalet godsvagnar från Hässleholm till Linköping och bortom har under tdt 164 visat sig vara så stort, att regelbunden extratågskörning måst tillgripas. För att undvika detta anordnas ett nytt godsexpress-tåg, 6024, Hässleholm—Tomteboda.

Stockholm
Hallsberg
Malmö

Tåg 6034 (4590) får ett uppsnabbat läge med tre kvarts timmes tidigare ankomst till Stockholm.

Godsexpresståg 6009 (4593) har fått rymligare tidtabell, bättre än hittills avpassad efter tågets transportuppgifter.

Ett nytt godsexpresståg, 6061—6062, har lagts in Linköping—Mjölby—Hallsberg. Tåget skall användas för styckegodsvagnar från Linköping och för den ökade trafiken från Västerviksområdet, som numera leds via Linköping på normalspår. Tåget beräknas även få gynnsam inverkan på tåg 6054:s (4394:s) tågföring i Mjölby.

På linjen Hallsberg—Nässjö—Malmö har extratågskörning förekommit regelbundet. Tågplaner har nu omarbetats och fått ökat antal ordinarie tåg.

Ett nytt godsexpresståg, 6124, har lagts in från Borås till Tomteboda. Härigenom kan avgångstiden från Borås för berörda vagnar senareläggas med ungefär en och en halv timme, vilket medför stora fördelar, framför allt för den avgående styckegodstrafiken. I det nya tåget framförs även de vagnar från Herrljunga och Falköping, som tidigare befordrats med 6102 (4036) och 6104 (4038). På så sätt frigörs ökat utrymme i dessa godsexpresståg för angelägna vagnslaster

Stockholm—
Göteborg

från Göteborgsområdet. Angelägna vagnslaster från Vargön—Trollhättan kommer att ledas över Göteborg för anslutning till nämnda godsexpresståg.

Trafiken
från och
till Dala-
området

Rangeringsarbetet i Dala-området koncentreras fr o m tdt 165 till Borlänge. Denna koncentreringsarbete innebär, att direkttåg i princip körs från Borlänge i alla relationer, där underlag finns. Bl a körs nya direkttåg till Västerås och Ånge. Även på Hallsberg tillämpas ökad direktkörning, varigenom även Krylbo avlastas en del rangeringsarbete. På sträckan Borlänge—Göteborg ändras tåganvändningen så att två tåg i vardera riktningen, 6837 och 6839 samt 6826 och 6828, blir direkttåg. Tåg 6839 går även Hofors—Borlänge. Tåg 6826 är avsett för tomvagnar.

Trafiken i båda riktningar mellan Hällefors och Göteborg leds via Daglösen—Kristinehamn, varigenom underlag skapas för direkttåg mellan Kristinehamn och Göteborg.

TEEM-för-
bindelser

Antalet TEEM-förbindelser, som berör Sverige, har ökat med fem till sammanlagt 23. Genom uppsnabbning på västtysk sträcka kommer de TEEM-förbindelser, som under tdt 164 haft anslutning till tåg 6032 (4592), att tidigareläggas, så att anslutning i stället erhålls till tåg 6204 (4008). De förbindelser, som hittills haft anslutning till tåg 6034 (4590), får i stället anslutning till tåg 6032 (4592), d v s från svensk synpunkt synnerligen värdefulla förbättringar.



SJC 0:31

Utkom den 9 juni

1965

Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Ba

0:31

Göteborg, ny fjärrtelefonväxel

Som ett led i den fortlöpande utbyggnaden och automatiseringen av SJ fjärrtelefonnät har en ny fjärrtelefonväxel installerats i Göteborg och fjärrtelefonväxeln i Stockholm utökats. Samtidigt har antalet fjärrlinjer mellan nämnda telefonväxlar utökats.

Utökning
av fjärr-
telefonför-
bindelser

Såväl fjärrtelefonväxeln i Göteborg som utökningen i Stockholm kommer att sättas i trafik den 14.6.1965, kl 8.00. Efter denna tidpunkt finnes möjlighet, att med vissa undantag som framgår av anvisningarna och nummerförteckningen i respektive distrikts telefonkataloger, koppla sig automatiskt till Göteborgs automatväxelområde från övriga automatväxlar, typ fjärrtelefonväxlar inom SJ. »Riktnummertabell för SJ automatiserade fjärrtelefonnät», se omstående sida.

Varje fjärrtelefonväxel har ett så kallat »stationsnummer» bestående av ett 3-siffrigt riktnummer. Göteborgs fjärrtelefonväxel erhåller stationsnummer 920.

Anrop till en anknytning i en fjärrtelefonväxel från anknytning i övriga fjärrtelefonväxlar sker, med vissa undantag som framgår av distriktskatalogerna, genom att först slå den anropade växelns stationsnummer och därefter, utan att avvakta ny summerton, i omedelbar följd önskat anknytningsnummer.

Enär SJ fjärrtelefonnät ännu ej är utbyggt till en kapacitet, som tillåter automatisk fjärrtrafik över samtliga fjärrtelefonvior, måste vissa förbindelser uppkopplas av telefonist. Vidare finnes inom vissa områden ett mindre antal fjärrtelefonvior för automatisk fjärrtrafik av regional karaktär. Uppgifter angående ovan nämnda inskränkningar i automatiska fjärrtrafiken jämte regionala fjärrtelefonvior framgår av anvisningarna och nummerförteckningen i respektive distrikts telefonkataloger.

Samtal mellan tjänsteställen inom SJ skall i första hand framföras över SJ telefonnät. Endast vid brådskande samtal och då svårigheter föreligger att komma fram över SJ nät får samtal framföras över televerkets nät.

Riktnummertabell för SJ automatiserade fjärrtelefonväxlar

Gäller fr o m 14.6.1965

Bladet torde insättas i telefonkatalogen

Fjärrtelefonväxel (F)	Rikt- nr	×	Fjärrtelefonväxel (F)	Rikt- nr	×
Alvesta			Luleå	955	×
Boden	950	×	Malmö		
Bollnäs	902	×	Mellansel		
Borlänge			Mellerud		
Borås	921	×	Mjölby	942	×
Eskilstuna	914	×	Norrköping	940	×
Falköping	925	×	Nässjö		
Falun	903	×	Stockholm	910	×
Gällivare	954	×	Storvik	904	×
Gävle	901	×	Sundsvall	970	×
Göteborg	920	×	Södertälje	911	×
Hallsberg	985	×	Tillberga	915	×
Halmstad	922	×	Uddevalla	924	×
Hälsingborg			Umeå		
Hässleholm			Uppsala	919	×
Jörn	951	×	Vännäs		
Kalmar			Värnamo		
Karlskrona			Västerås	916	×
Katrineholm	913	×	Växjö		
Kil	982	×	Ystad		
Kiruna	953	×	Åmål		
Kristinehamn	981	×	Ånge		
Kristianstad			Örebro	980	×
Krylbo	912	×	Östersund		
Linköping	941	×			

Anm. I de fall då anknytningar anslutna till fjärrtelefonväxlar automatiskt kunna koppla sig till anknytningar i ovan angivna växlar har detta markerats med kryss (×).

Kompletera med riktnummer och × de ytterligare automatiserade fjärrtelefonväxlar *Ni själva* automatiskt kan koppla samtal till i enlighet med respektive distriktskatalog.

Detta SJC tilldelas löneplansanställd personal.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Cda

4: 25

Det har inträffat att bromsverkan uteblivit vid normal driftbromsning i tåg, vars lok är utrustat med förarventil typ D3. I DaM 4:1/65 redovisas kända fall, som inträffat under åren 1963 och 1964. Därefter har ytterligare fall inrapporterats.

Samtliga inträffade händelser måste anses orsakade av att förarventilens handtag kommit att intaga mittläge i stället för gångläge och att ledningstrycksmanometern ej uppmärksamats.

I avsikt att förhindra sådana misstag kommer en konstruktionsändring snarast att införas på förarventil typ D3. Handtagslägenas ordningsföljd ändras då till mittläge (längst framåt), loss- och laddningsläge, gångläge, driftbroms- och lossningslägen, nödbromsläge (längst bakåt). För mittläget införes en spärr, som måste lyftas för att handtaget skall kunna föras dit. Även om konstruktionsändringen påskyndas kommer samtliga D3-ventiler ej att vara ändrade förrän tidigast om 12 månader.

Vid användning av förarventil typ D3 uppmanas därför förarpersonalen att förvissa sig om att ventilens handtag ej lägges i mittläget då gångläget avses

att ofta under tågets gång, särskilt strax efter losstöt och avslutad driftbromsning, iakttaga ledningstryckmanometern att nödbromsa omedelbart då bromsverkan uteblivit vid normal driftbromsning och fara föreligger. Förarventilens handtag skall därvid föras ända ut i nödbromsläget och nödbromskranen öppnas.

OBS! LÅT ALDRIG VENTILEN ÅTERGÅ TILL GÅNGLÄGE EFTER LOSSNING GENOM ATT SLÄPPA HANDTAGET!

All förarpersonal som har befattning med D3-ventilen och som ännu ej erhållit instruktion enligt DaM, 4:1/65 skall snarast och senast 1.12.1965 ha instruerats enligt detta DaM.

Detta SJC tilldelas all lokpersonal.

Statens Järnvägars Cirkulär



SJC 0: 4

Utkom den 3 januari
1966

Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Sty (dasä/1915)

0: 4

I. SJF 010 (sao) § 43:11

Vagnar
med klor
svavel-
dioxid
eller fos-
gen

Enligt SJF 010 (sao) § 43:11 får i samma tåg framföras högst fem vagnar, som innehåller mer än 100 kg klor, svaveldioxid eller fosgen i behållare.

Denna begränsning liksom föreskriften om att vagnarna skall placeras ungefär i mitten av tåget upphävs på normalspår fr o m 1 januari 1966. På smalspår gäller föreskrifterna i sao oförändrade.

Begäran om transportplan då mer än 5 vagnar är anmälda till befordring i samma tåg (SJF 620, art 203:1 b, och bilaga 5, art 7:2 b) erfordras ej längre.

Vid nämnda paragraf (artiklar) i ovannämnda SJF hänvisas till detta SJC. SJF 010 och 620 kommer att ändras genom ändringstryck.

II. SJF 010.3 (vxi) bilaga 1, art 2, punkt 1

Fr o m 1 januari 1966 upphävs även förbudet mot släppning från växlingsvall av vagnar lastade med klor, svaveldioxid eller fosgen. I stället skall följande föreskrifter gälla vid släppning av dessa vagnar (i det följande benämnda klorvagnar).

- 1) Släpp med klorvagn får bestå av högst sex axlar.
- 2) Innan klorvagn får kopplas av för släppning skall
 - a) minst en vagn bemannas med handbromsare, som skall kontrollera handbromsen enl SJF 112, art 54,
 - b) föregående släpp ha kommit in hinderfritt på sitt spår.
- 3) Innan vagnar får kopplas av för nästa släpp, skall klorvagnssläppet ha kommit in hinderfritt på sitt spår.

- 4) Sedan klorvagnssläppet kommit in hinderfritt och stoppats med handbroms, skall bromssläde eller två bromsskor (en på vardera rälen mitt för varandra) placeras på betryggande avstånd bakom släppet som skydd mot efterföljande släpp. Först sedan växlingsledaren (rangerledaren) fått besked av skjutpassaren om att bromssläden (bromsskorna) lagts ut, får nytt släpp göras till spåret.
- 5) Skjutpassaren ansvarar för att bromssläde (bromsskor) bakom klorvagnssläpp ej tages bort, förrän ytterligare minst tre vagnar släppts till samma spår.

I SJF 010.3 (bilaga 1, art 2, punkt 1) hänvisas till detta SJC. SJF 010.3 kommer att ändras genom ändringstryck.

Det torde observeras att föreskriften i vxi art 23:4 är oförändrad, d v s vid planväxling får vagnar med klor, svaveldioxid eller fosgen icke skjutas eller medföras när "skjuts" ges.

Detta SJC skall tilldelas tågklarare samt lok-, konduktörs-, vagn- och växlingspersonal.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Sty (Aabh/1828)

2: 30

Poliovaccinering

Liksom under 1965 kommer även i år att anordnas kostnadsfri ympning mot polio i offentlig regi. Ympningarna som avser alla personer, alltså även de som är födda 1909 eller tidigare, utföres t o m utgången av juni månad och omfattar

- 1) 1:a och 2:a injektionerna (nyympning) till personer som tidigare icke vaccinerats.
- 2) 3:e injektionen till personer som förut erhållit två injektioner.
- 3) 4:e injektionen till personer som under 1962 eller tidigare erhållit tre injektioner.

I såväl den anställdes som SJ intresse bör denna möjlighet till vaccinering utnyttjas.

Vid SJ egna läkarmottagningar kommer ympning att utföras i angiven omfattning. Lokala föreskrifter härom utfärdas på resp orter.

Detta SJC tilldelas all personal.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Sty (fvs/1013)

9: 7

Som tidigare framgått av bl a anslag på stationer och inom SJ tjänsteställena, har en brett upplagd insamling av pengar igångsatts för att möjliggöra fortsatta och intensifierade ansträngningar i kampen mot folksjukdomen cancer. I spetsen för denna insamling står ledande företrädare för arbetsmarknadens parter.

Riksinsamlingen mot cancer

Riksinsamlingen räknar med ett avsevärt bidrag från staten, men för att komma upp till den högst betydande summa, som erfordras för ett fortsatt effektivt stöd åt cancerforskningen, behövs frivillig medverkan av hela svenska folket, anställda i offentlig och privat tjänst, föreningar och enskilda personer.

Från insamlingens löntagarkommitté, i vilken huvudorganisationerna LO, TCO, SACO och SR är representerade, har utgått ett upprop till alla anställda med rekommendationen att stödja insamlingen med ett bidrag motsvarande 1 procent av månadslönen eller 2 timförtjänster, dock lägst 15 kr.

SJ, liksom många andra statens verk, har sett det angeläget att medverka i denna uppgift. Det är av vikt att de olika förvaltningsorganens chefer ägnar uppmärksamhet åt att insamlingen vid SJ ger ett gott resultat. Sammanhållande för aktionen är avlöningsförrättare/avlöningsrapportörer som handhar teckningslistor, på vilka alla anställda skall anmodas ange, om han eller hon önskar deltaga i insamlingen eller ej och dessutom i förra fallet uppge ett belopp, som kommer att dragas av på maj månads lön (för vstarb den lön som utbetalas i maj månad). Av praktiska skäl bör belopp anges med jämna fem-tal kronor. Lägsta belopp är 15 kronor, medan ingen begränsning gäller uppåt.

Teckningslistorna kommer att finnas tillgängliga på tjänsteställena för tecknande av bidrag fr o m 1.4.66 och insamlingen skall vara avslutad 30.4.66.

Personal som icke är i tjänst under insamlingstiden skall hänvisas till Riksföreningens mot cancer postgiro/bankgiro 901951.

Rikt punkt: Alla vid SJ måste vara med.

VAR FEMTE SVENSK DÖR I CANCER.

Detta cirkulär distribueras enligt klass 2 och tilldelas all personal.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Cda (dasä/1014)

36: 10

Innevarande år har hittills fyra fall av självavkoppling i tåg rapporterats. Självavkoppling i tåg

För att kunna genomföra en allsidig utredning är det av vikt, att varje självavkoppling omgående rapporteras, och att primäruppgifterna är så utförliga som möjligt.

Tbfh (föraren på tåg utan särskild tbfh) skall därför genast rapportera inträffad avkoppling på närmaste station med tkl, där tåget gör uppehåll med angivande av littera och nummer på de vagnar, mellan vilka avkopplingen skett.

Tkl, som får dylik rapport, skall omedelbart meddela tl händelsen. Denne skall ombesörja, att de aktuella vagnarna kvartages på lämplig station för närmare undersökning genom ddc försorg.

I den skriftliga rapport (bl 683.13) om händelsen, som tbfh (förare) skall avlämna snarast efter tjänstgöringen skall anges

1. Littera och nummer på de vagnar mellan vilka avkopplingen skett
2. Vilket koppel, som använts och event felaktigheter på detta. (Styvt pga is och snö, bristfällig smörjning eller deformation. Löst eller hårt draget.)
3. Om det icke använda kopplet var upphängt eller ej.
4. Om bromsen på vagnarna var i funktion.
5. Event felaktigheter betr buffertar, bärfjädrar, last (snedlast).
6. Platsen för händelsen, tågets hastighet, om inbromsning skett strax före avkopplingen etc.

Alla iakttagelser som kan tänkas vara av värde för utredningen, torde anges.

Vid flera fall av självavkoppling har bl a konstaterats, att det använda kopplet varit styvt p g a bristfällig smörjning, att det varit för löst draget samt att det ej använda kopplet hängt löst ned.

För att i möjligaste mån minska risken för självavkoppling är det därför viktigt, dels att föreskrifterna i SJF 010.3 (Vxi). art 11:1 noggrant följs, dels att kopplen är ordentligt smorda. Under den kalla årstiden skall köldbäständig olja, fdnr 1035900, användas.

Detta SJC skall tilldelas följande personal vid normalspår: tågledare, tågklarare, konduktörs-, lok-, vagn- och växlingspersonal.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Sty (aalf/1033)

2: 37

Inskränkningar i fribiljetts giltighet under tdt 166 (22.5.66-27.5.67)

Inskränkningarna gäller för följande fribiljetter:
 personalbiljett (även utfärdad för pensionär och dennes familj); frikort A
 utfärdad för anställd vid SJ, med undantag vid tjänsteresa; specialfri-
 biljett, dels utfärdad för anställd vid SJ enligt Fribiljetter, SJF 232,
 art 2.2 d), h), j) och k), dels utfärdad för EJ personal och familjemed-
 lemmar. Sådan specialfribiljett skall påtecknas "Gäller inte till vissa
 tåg. Se SJC 2:37".

Biljett-
slag

Nedannämnda tåg och dubblingståg till dessa är inte upplåtna angivna
 dagar. För resa övriga dagar med dessa tåg och för resa med andra tåg
 med obligatorisk sittplatsbiljett får platsbiljett beställas tidigast resdagen.
 Tiñl de tåg, som avgår från utgångsstationen före kl 9.00, får platsbiljett
 dock beställas tidigast dagen före resdagen.

Sitt-
platser

Tåg	Sträcka	Tid	
2	Malmö-Stockholm	Soh före vard	29.8.66-27.5.67
4	Hälsingborg-Stockholm	" " "	" "
7	Stockholm-Malmö	2:a vard före Soh	" "
9	Stockholm-Malmö	" " " "	" "
32	Göteborg-Stockholm	Soh före vard	" "
34	Göteborg-Stockholm	" " "	" "
37	Stockholm-Göteborg	2:a vard före Soh	" "
39	Stockholm-Göteborg	" " " "	" "
51/ 51-54	Stockholm-Karlstad/Örebro	" " " "	" "
151	Stockholm-Mjölby	" " " "	22.5.66-27.5.67
		Soh före vard	29.8.66-27-5-67
381	Göteborg-Växjö	2:a vard före Soh	29.8.66-27.5.67
588- 589	Göteborg-Nässjö	" " " "	22.5.66-27.5.67
		Soh före vard	" "
742	Stockholm-Borlänge	2:a vard före Soh	29.8.66-27.5.67
744	Stockholm-Borlänge	" " " "	" "
5388	Sundsvall-Östersund	" " " "	22.5.66-27.5.67

Sovplatser, liggplatser Förbud att beställa sovplats/liggplats gäller för följande nätter under tdt 166. Finns ledig sov- eller liggplats efter tågets/vagnens avgång, får platsbiljett lösas hos konduktören.

Vid jul:

22/23, 23/24 och 26/27 december 1966.

Under vintersporttrafiken i vagnar

till Jämtland/Härjedalen: 11/12 och 18/19 februari 1967,

från Jämtland/Härjedalen: 19/20 och 26/27 februari 1967.

Vid påsk:

18/19, 22/23, 23/24 och 27/28 mars 1967.

Färjeleden Följande färjeturer är inte upplåtna:
Malmö/ från Malmö/Trelleborg natten mot fredagen 24.6.66 samt natt mot sön-
Trelleborg- och helgdag och måndag 19.6-8.8.66;
Travemünde från Travemünde söndagar 26.6-7.8.66.

Under juli får hyttplats eller plats i vilfåtölj beställas först dagen före resnatten.

Färjeleden Färjetur E, från Trelleborg F kl 9.00, är inte upplåten den 3, 9, 17, 23,
Trelleborg- 31 juli och 6 augusti.
Sassnitz Förbudet gäller inte fribiljettsresande i personbil, som överföres på
färjeleden, och inte fribiljettsresande, som har biljett även för tysk
sträcka.

Resemed- Resemedgivande kommer inte att utfärdas till här nämnda tåg, sovvagns-
givande relationer och färjor.

I Fribiljetter, SJF 232, art 2.4 hänvisas till detta SJC.

SJC 2:35/65 upphävs härmed.

Detta SJC skall tilldelas all fribiljettsberättigad personal samt utlämnas till SJ- och EJ-pensionärer, som önskar ovannämnda upplysningar.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Cda (dadtg/2883)

36: 13

I många fall har det inträffat att stolpkättingar anbringats ovanpå presenning och orsakat nöthål på denna. Skador på presenningar uppstår dessutom emellanåt beroende på att de placeras mot skarpa hörn eller kanter på godset eller så att de nöter mot vagnens stolpar eller lämmar. Sådan anbringning av stolpkätting eller presenning får inte ske utan att hörnskydd eller mellanlägg av papp eller liknande placeras mellan presenning och nämnda beröringspunkter.

Detta SJC skall utöver plan tilldelas all personal i kajvakts- och vagnupptagarejänst.

Cda (dadmv/1092)

36: 14

Som komplettering av SJC 36:1/66 meddelas att vagnar litt Lqs, lastade med bilsläpvagnar, får framföras i tåg enligt huvudregel A.

Detta SJC tilldelas konduktörs-, lok-, vagn- och tågklararepersonal.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Da (dattp/2075)

6:49

Ny tidtabell from 22 maj 1966

Allmänt

Ny tidtabell, nr 166, träder i kraft den 22 maj 1966 och varar t o m Skiftesdata den 27 maj 1967.

Övergång från sommartidtabell till vintertidtabell äger rum den 25 september 1966 utom på linjen Södervärn-Falsterbo, där övergången sker redan den 29 augusti.

De centrala sommartågen körs med vissa undantag endast under tiden 8 juni—28 augusti.

Tecknet § skall avse hela tiden 22 maj—24 september och tecknet §§ tiden fr o m 25 september.

Grafiska tidtabellsverket ges ut i helt ny utgåva.

Grafiska
tidtabellen

Sommarutgåvan av Sveriges Kommunikationer, den blå utgåvan, omfattar hela tiden 22 maj—24 september.

Sveriges
Kommuni-
kationer

Publikationen har försetts med en särskild vagnförteckning, intagen på sid 16 och följande. I denna lämnas uppgift på viktigare tågs principalsammansättning m m. Vagnförteckningen ersätter de hittills i järnvägstabellerna intagna uppgifterna om sovvagnar, direkta sittvagnar och restaurangvagnar.

I avdelningen »Värt att veta om järnvägsresan» har under rubriken »Anslutning på övergångsstation» tagits in en kortfattad redogörelse för dels när anslutning anses föreligga, dels hur anslutningen fungerar vid försening. Där sägs bl a direkt ifrån att i Stockholmsområdet anslutning inte anses föreligga mellan lokaltåg och andra tåg och mellan lokaltåg inbördes.

Anslagstidtabellen ges ut i helt ny utgåva.

Anslagstid-
tabellen

Ett anslag »Nya tågtider» sänds ut i mitten av maj och sätts upp omedelbart. Det tas ned den 30 juni.

Anslag om
nya tidta-
bellen

Resandetraffiken

Järnvägsförbindelserna med kontinenten

Travemünde-
detrafiken

SJ Travemündefärja körs under sommaren dagligen mellan Malmö och Travemünde och angör i båda riktningarna Trelleborg. Tiderna i Trelleborg och Travemünde blir desamma som förra sommaren.

Till hösten blir det vissa ändringar för bättre anpassning till lång-tradartraffikens krav.

Stockholm-
Berlin

Sovvagnen Stockholm—Berlin i Sassnitzexpressen återkommer under sommaren.

Stockholm-
Hamburg

De direkta sov- och sittvagnarna Stockholm—Hamburg i tågen 101/103 — Hamburgexpressen — 106 ersätts under sommaren av den internationella expressen Vikingen med — liksom förra sommaren — direkta sov- och sittvagnar Hässleholm—Hamburg och anslutning i Hässleholm med expresstågen Skåningen. Till hösten återkommer vagnarna Stockholm—Hamburg men körs då 5 dagar i veckan i tåg 105 i stället för 101/103.

Även i sommar körs direkt 2 kl sittvagn Stockholm—Hamburg i sommarsnälltågen 131 och 132.

Stockholm-
Paris/Hoek
van Holland

Liggvagnarna Stockholm—Paris och Stockholm—Hoek van Holland återkommer under sommaren och körs då liksom förra sommaren i tågen 127 och 128.

Sverige-
Italien

Sovvagnen Oslo—Milano var förra sommaren otillfredsställande utnyttjad och återkommer därför inte i sommar.

Sovvagnen Stockholm—Rom avkortas liksom förra sommaren att gå endast till och från Milano.

Järnvägsförbindelserna inom landet och med grannländerna

Sensommaren förra året framlade en inom centralförvaltningen tillsatt arbetsgrupp ett förslag till en helt ny fjärrtågplan. Detta förslag håller nu på att överarbetas. Det har därvid visat sig, att förutsättningar — dragkraft, postverkets möjlighet till anpassning m m — för att realisera förslaget inte kommer att föreligga förrän tidigast till sommaren 1968. Det har emellertid undersökts och undersöks alltjämt i vad mån det kan vara möjligt att bryta ut vissa avsnitt ur det större sammanhanget och i form av dellösningar genomföra dessa tidigare. De i fortsättningen nämnda nya expresstågen mellan Stockholm och Oslo är en sådan dellösning.

Storstockholmsområdet

De närmaste årens stora ombyggnadsarbeten för att möjliggöra den framtida pendeltraffiken i SL-regi har nu börjat att sätta sina spår i

tidtabellen. En hel del tåg, både fjärrtåg och lokaltåg, har måst tidsjusteras med som följd restidsförlängningar och i många fall avsteg från invanda avgångstider.

*Stockholm—Norrländ
Mjölby—Krylbo*

På nordgång har tågen 902, Nordpilen, och 906, Bottenviken, kun-
nat ges 15—20 min kortare restider med ankomst till Boden C 8.45
resp 9.09. Tåg 906 får även under vintern anslutning till tåg 902 i Bo-
den. Liggvagnen i Nordpilen har förlängts att gå till och från Narvik.
Liggvagn går under sommaren till och från Luleå i Bottenviken.

Nordpilen
och Botten-
viken med
anslutnings-
tåg mot
Haparanda

Snabbpersontågen 5798—5799 mellan Boden och Haparanda i för-
bindelse från tåg 902 och till tåg 905 återkommer även denna sommar,
dock endast under tiden 10 juni—28 augusti.

Även tåg 912 kommer något tidigare till Boden, varigenom det bli-
vit möjligt att via tåg 5794 ernå anslutning i Torneå med huvudnatt-
förbindelsen till Helsingfors med ankomst dit 9.42.

Ny anslut-
ning tåg 912
—Helsingfors

För avlastning under sommaren av nattnälltågen 801, 802, 911 och
912 vidtas under tiden 8 juni—29 augusti i stort sett samma åtgärder
som förra sommaren innebärande bl a

Vissa som-
mardubb-
leringar

att tåg 912:s Stockholmsdel körs i tåg 914 över Gävle—Ockelbo till
Vännäs, varifrån den fortsätter i tåg 912,

att tåg 912 körs Krylbo—Vännäs som en direkt fortsättning på tåg
752 Mjölby—Krylbo,

att tåg 751 Krylbo—Mjölby körs även Vännäs—Krylbo,

att tågen 752—912 och 751 eller dubbleringståg till dessa får direk-
ta sittvagnar Luleå/Östersund—Göteborg, Vännäs—Alvesta—Hälsing-
borg och Hallsberg—Köpenhamn,

att tågen 804—803 körs Ånge—Östersund som dubbleringståg till
802—801.

Nattågen 5351/951—6172/5352 mellan Långsele och Stockholm över
Ostkustbanan får direkta sittvagnar Vännäs—Stockholm—Vännäs.

Tågen
5351/951-
6172/5352

För att minska den kraftiga koncentrationen av tåg på Stockholm C
under morgontimmarna och möjliggöra vissa av arbetstidsförändring-
arna erforderliga justeringar av den lokala tågrörelsen på sträckan
Uppsala—Stockholm har tåg 5351/951 måst ges en tidigare och snab-
bare tidtabell med ankomst till Stockholm redan 7.10. Därigenom er-
hålls i Stockholm förbindelse med xt 31 mot Göteborg, som avgår
7.35 och kommer till Göteborg 11.50.

Dagsnälltågen 971 och 972 på Ostkustbanan dras under tiden 18
juni—28 augusti som vanligt ut till Narvik. Norr om Sundsvall får

Tågen
971 och 972

tågen avsevärt kortare restider. Tiderna i Boden blir därigenom betydligt behagligare med avgång därifrån 6.05 i stället för 4.19 och ankomst 0.20 i stället för 1.19. Anslutningståg anordnas från och till Luleå.

Tågen
765 och 766

Dagsnälltågen 765 och 766 Gävle—Mjölby (—Malmö) och omvänt får under tiden 8 juni—28 augusti återigen direkta vagnar mellan Gävle och Göteborg.

Stockholm—Krylbo—Dalarna

Dalpillen

På grund av dåligt utnyttjande inställes tåg 741 sön- och helgdag och tåg 742 vardag före sön- och helgdag.

Tåg 742:s anslutningståg Borlänge—Mora körs på sträckan Rättvik—Mora endast hf fredag samt sön- och helgdag före vardag.

Tåg 4466

Tåg 4466 blir snabbpersontåg på sträckan Stockholm—Krylbo med avgång Stockholm C 12.16. Restiden Stockholm—Borlänge avkortas därigenom med nära en timme.

Mellan-
stations-
trafiken
Sala—
Uppsala

Alla resandetåg, som tidigare stannat vid mellanstationer på sträckan Sala—Uppsala, dras in eller ges snabbtågs karaktär, och persontrafiken till och från dessa platser överförs till landsvägen.

Stockholm—Ludvika/Västerås—Hallsberg

Aros

Aros, som tidigare varit genomgående Yoa2-tåg Ludvika—Stockholm—Ludvika med avstickare i båda riktningarna till och från Västerås, blir nu i stället genomgående Yoa2-tåg Hallsberg—Västerås—Stockholm och åter med anslutning i Hallsberg från resp till Värmlänningen. Tågen, som stannar endast i Örebro, Arboga, Köping, Västerås och Enköping har numrerats 720/721 i riktning mot Stockholm och 722/723 i riktning mot Hallsberg. De ersätter på sträckan Hallsberg—Västerås helt eller delvis tågen 4706/07, 4730/31 och 4736/37. Tåg 721 kommer som förut till Stockholm 11.11. För att förbindelse skulle kunna etableras i Hallsberg till Värmlänningen måste däremot tåg 722 tidigareläggas att gå från Stockholm redan 17.04 i stället för 17.35. Tågen är snälltåg mellan Västerås och Stockholm och på denna sträcka är platsbiljett alltiämt obligatorisk.

Tågen
4718/19 och
4740

Tåg 4718/19 Hallsberg—Stockholm senareläggs att gå från Hallsberg 12.11 och får därigenom anslutning där med snälltåg 412 från Göteborg och det nya expreståget 58 från Oslo. Restiden Hallsberg—Stockholm kortas med 1/2 timme.

Tåg 4740 Stockholm—Köping senareläggs nära 50 min från Stockholm med avgång därifrån 20.05.

Tågen
725 och 726

Mellan Ludvika och Stockholm anordnas som ersättning för Aros, se ovan, 6 dagar i veckan, ett nytt snabbgående Yoa2-tågpar, nr 725—

726, från Ludvika 6.51 till Stockholm 9.52 och från Stockholm 19.05 till Ludvika 22.10. Dessa tåg går till skillnad från förutvarande Aros inte in till Västerås, vilket betyder 20—25 min kortare restid. De är snälltåg på sträckan Tillberga—Stockholm. Platsbiljett erfordras inte.

Tåg 4656 Tillberga—Ludvika på förmiddagen blir återigen loktåg med genomgående vagnar från Stockholm.

Övrigt

Den mer lokalbetonade persontågsrörelsen på sträckorna Kungsängen—(Enköping—) Tillberga och Västerås—Köping har tunnats ut avsevärt och de indragna tågen har i viss utsträckning ersatts med bussar.

Stockholm—Värmland—Oslo

De relativt långsamma dagsnälltågen 565 (Stockholm—)Hallsberg—Oslo och 566 Oslo—Hallsberg—(Stockholm) försvinner och ersätts med helt nya expresståg enligt följande tidtabell.

Nya expresståg
Stockholm—
Oslo

Xt 55	Xt 57				Xt 58	Xt 56
7.05	16.00	fr	Stockholm C	t	14.05	22.47
7.33	16.26		Södertälje S		13.35	22.15
8.25	17.20		Katrineholm			
9.02	17.57	fr	Hallsberg	t	12.06	20.49
9.40	18.34	t	Degerfors	fr	11.28	20.12
10.00	18.54		Kristinehamn		11.08	19.52
10.29	19.23		Karlstad C		10.40	19.24
10.52 ¹⁾	19.41		Kil			18.57
11.29	20.16		Ärvika		9.45	18.19
11.59	20.41		Charlottenberg		9.21	17.52
14.13	22.50	t	Oslo	fr	7.15	15.38

¹⁾ Endast påstigande

Restiden mellan Stockholm och Oslo blir alltså ca 7 tim mot tidigare nära 9 tim.

Tågen körs dagligen under sommaren. Under vintern körs morgon-expresserna dagligen utom söndag och kvällsexpresserna dagligen utom lördag.

Alla tågen framförs av SJ Ra-lok och utgörs i övrigt av SJ och NSB modernaste vagnar.

De nya expresstågen utgör ett första steg på väg mot den nya fjärrtågplan, som är under utarbetande och som omnämnes i inledningen till detta avsnitt av cirkuläret. De innebär en kraftig satsning på trafiken mellan i första hand Stockholm och Oslo i syfte att få utrönt om och i vad mån en radikal förbättring av tidtabellen kan animera till en önskvärd ökning av den hittills relativt blygsamma tågresfrekvensen mellan de båda storstäderna.

Tågplanen
Hallsberg-
Charlotten-
berg i övrigt

För Värmlands del har tillkomsten av de två nya expresstågsparen framtvingat eller gett anledning till omfattande ändringar även av tågplanen i övrigt. Av dessa ändringar kan här endast nämnas några av de viktigare.

Eftersom Värmlänningen ligger kvar i oförändrat skick får Värmland i fortsättningen tre expresstågsförbindelser i vardera riktningen med Stockholm. I gengäld försvinner samtliga direkta vagnar till och från Värmland i dagsnålltågen Stockholm—Göteborg. I några fall — tågen 422 och 427 — försvinner inte endast de direkta vagnarna utan även anslutningstågen. Tåg 411, som tidigare anslutit till det nu indragna snålltåg 565, och tåg 412 får i fortsättningen anslutning endast till resp från Karlstad.

Om man bortser från de nya expresstågen kommer hela resandetågsrörelsen på sträckan Charlottenberg—Kil att utföras med motorvagnar.

Värmlänningens anslutningståg 4952 från Charlottenberg till Karlstad utgår men ersätts på sträckan Kil—Karlstad av buss.

Snabbpersontåget 3501, som utgjort Värmlands anslutning från expresståg 31, Stockholmaren, erfordras inte längre i denna egenskap och förvandlas till vanligt persontåg. Av fordonssomloppsskäl utgörs det dock på sträckan Hallsberg—Karlstad alltså av Yoa2-sätt.

Utan orsakssamband med de nya expresstågen körs sovvagnen från Malmö till Karlstad över Örebro—Laxå i tåg 4803 i stället för över Svartå, vilket ger 1/2 timme tidigare ankomst till Karlstad.

Bergslagsbanan

De nya expresstågen mellan Stockholm och Oslo föranleder även en del ändringar av bergslagsbanetågens tidtabeller och anslutningar med Stockholm och Oslo.

Persontåg 3005 från Borlänge på eftermiddagen tidigareläggs och snabbas upp så, att det i Kil får anslutning till kvällsexpressen mot Olo. Tåget dras in på sträckan Kil—Göteborg.

Persontåg 3011 Kil—Göteborg senareläggs och förvandlas till snabbpersontåg med uppehåll endast i Grums, Säffle, Åmål, Mellerud, Öxne-red och Trollhättan. Det går från Kil 19.46 efter anslutning från dels kvällsexpressen Stockholm—Oslo, dels förutnämnda tåg 3005 och kommer till Åmål 20.45 och Göteborg 22.58.

Genom dessa åtgärder får Dalarna en ny dagförbindelse med Oslo och en snabbare kvällsförbindelse med Göteborg. Södra Värmland och Dalsland får en betydligt snabbare kvällsförbindelse från Stockholm.

GDG-expressen får med i stort sett oförändrad tidtabell anslutning på nordgång till och från kvällsexpressen Oslo—Stockholm och på sydgång — dock med drygt 1 timmes övergångstid — till morgonexpressen Stockholm—Oslo.

För att åstadkomma en ersättning för den genom indragningen av snälltåg 566 bortfallna förbindelsen 3002—566, ges 3002 en snabbare tidtabell söder om Kil och direkta vagnar även till Karlstad, där anslutning erhålles med tåg 710, Mälardalen, till Stockholm över Örebro—Västerås.

Stockholm—Göteborg

I fråga om nya expresståg Stockholm—Oslo samt indragning av snälltåg 566 Oslo—Stockholm, se under rubriken "Stockholm—Värmland—Oslo".

Den allt vanligare lördagsledigheten har medfört en nedgång i sovvagnstrafiken natt mot söndag. Av den anledningen indrages sovvagnen Stockholm—Uddevalla natt lördag-söndag under vintern och sovvagnen Stockholm—Borås natt lördag-söndag hela året.

Nattågen

Sovvagnarna Stockholm—Lysekil/Strömstad och Stockholm—Hälsingborg över Göteborg återkommer i samma utsträckning som förra sommaren.

Tåg 404 har senarelagts 20 min från Göteborg som en följd av västkustbanetåget 622:s senare ankomst till Göteborg. Tiden i Stockholm är oförändrad. Dubbleringståget 402 körs året runt natt mot vardag efter sön- och helgdag, i stället för som hittills dagligen under sommaren och vid behov.

I rationaliseringssyfte har omlastningen av gods och post samt överflyttningen av sovvagnen Västerås—Malmö mellan TGOJ tåg och nattågen 111, 112, 403, 551 och 552 flyttats från Flen till Katrineholm. I samband därmed har de anslutande TGOJ-tågen dragits ut till och från Katrineholm och tågen 111, 551 och 552 lagts att passera Flen.

Överflyttning av visst transportarbete från Flen till Katrineholm

Göteborgarens lördagsläge, tåg 35, har tidigare lagts att gå från Stockholm 12.40 i stället för 14.25. Det läget har ansetts vara att föredra för flertalet lördagsresenärer och ger dessutom i Göteborg förbindelse med tåg 615, Skandiapilen.

Tåg 35

Tåg 411 har senarelagts 15 min från Stockholm, avgång 9.15. Detta har gjorts möjligt genom bortfall av växlingsarbetet i Hallsberg och Laxå, vilket i sin tur är en följd av tillkomsten av de nya expresstågen Stockholm—Oslo.

Tågen 411, 417 och 409

Det snabba sommarsnälltåget 417, Västkusten, Stockholm—Göteborg försvinner pga dels minskad resandefrekvens, dels behovet av att med anledning av de nya expresstågen Stockholm—Oslo frigöra ett

högvärdigt lok. Tåg 417:s direkta vagnar till Strömstad och Hälsingborg överflyttas till tåg 411, som vardag före och efter söndag under juni och juli dubbleras med nya tåg 409, som går före 411, passerar Södertälje, Flen och Katrineholm och framförs av D-lok.

Tåg 422 Tåg 422 får nytt uppehåll för avstigande i Flen.

**Tågen
416 och 2652**

Sommartågen 416 och 2652 Göteborg—Hallsberg återkommer juni—augusti med i stort sett oförändrade transportuppgifter och sammanställning. Tåg 2652 har senarelagts 20 minuter från Göteborg och får i Herrljunga nya förbindelser från Uddevalla och Borås.

**Express-
tåguppe-
håll i
Södertälje**

De nya expresstågen Stockholm—Oslo får alla uppehåll i Södertälje. Detsamma gäller expresstågen 1/3 och 2/4, Öresundspilen, samt 7—8, Skåningen. Genom att expresstågen 55—56 Stockholm—Oslo—Stockholm i Hallsberg har förbindelse med tåg 31 resp tåg 32 får Södertälje även en expresstågsförbindelse i vardera riktningen med Göteborg.

Mariestad—Lidköping—Herrljunga—Göteborg

Förbindelserna mellan Lidköping och Mariestad å ena sidan och Göteborg å den andra förbättras genom diverse detaljjusteringar av tidtabellen. Bl a får Lidköping förbindelse i Herrljunga från snälltågen 584 och 588. Sistnämnda förbindelse kommer även Mariestad till del.

Göteborg—Hälsingborg/Malmö

Nattågen

Sommarsovvagnen Stockholm—Göteborg—Hälsingborg återkommer under högsommaren.

Tåg 601:s Malmödel körs ej längre över Hälsingborg utan avkopplas i Ängelholm och vidarbefordras till Malmö i nytt tåg 603 med ankomst Malmö redan 7.20.

Tåg 1401 med bl a sovvagnen Göteborg—Köpenhamn körs över Åstorp—Hälsingborg C—Teckomatorp i stället för över Svalöv. Därigenom kan anslutningståget Ängelholm—Hälsingborg F dras in, varvid sovvagnen under sommaren kommer till Köpenhamn redan 7.20 (söndag 7.10) i stället för 8.55.

Dagstågen

Sommarförbindelsen 417—1417 med de direkta sommarvagnarna Stockholm—Hälsingborg omnumreras till 411—1411 som en följd av att vagnarna i fortsättningen kommer till Göteborg i tåg 411 i stället för det indragna 417.

Snälltåg 622 läggs ytterligare 20 min senare från Malmö, avgång 18.10, och tåg 1622 drygt 30 min senare från Hälsingborg F, avgång 18.45. Detta får även till följd, att de direkta vagnarna Köpenhamn—Göteborg kan gå en timme senare från Köpenhamn eller 16.22, med

byte i Helsingør och Hälsingborg blir avgångstiden från Köpenhamn måndag—fredag 16.42, vilket ger ny förbindelse från Schweizexpressen, som kommer till Köpenhamn 16.23. Tåget dubbleras Halmstad—Göteborg söndagar under sommaren med tåg 624, som medför den i 1622 ankommande Hälsingborgsdelen.

Stockholm—Malmö/Hälsingborg

Resandefrekvensen i expresstågen fortsätter alltså att öka.

Express-
tågen

Under sommaren körs tågen i ungefär samma utsträckning som under förra sommaren.

Under vintern däremot måste expresstågskörningen utökas så att tågen 9, Skåningen direkt, och 2, Öresundspilens malmödel, går alla dagar utom dag före sön- och helgdag.

Tågen 105 Stockholm—Hälsingborg och 102 Hässleholm—Stockholm återkommer under sommaren och under samma tid inställs tåg 103 Hässleholm—Hälsingborg.

Tågen 101,
103, 105, 106
och 161

Tågföringen för tåg 101 har av olika skäl, bl a post och expressgods, varit mindre tillfredsställande med som följd att under vintern Hamburgexpressen många gånger måst gå från Köpenhamn utan att invänta de direkta vagnarna Stockholm—Hamburg. För att trygga dessa vagnars vidarebefordran i Hamburgexpressen och för att möjliggöra en något mer spaciös tidtabell för tåg 101 kommer tåg 105 att köras Stockholm—Hälsingborg även nätterna mot tisdag—lördag under vintern, varvid Hamburgvagnarna flyttas över till detta tåg. Övriga nätter på vintern, då Hamburgvagnarna går kvar i tåg 101—103, får 101 på sträckan Nässjö—Hässleholm ett något snabbare läge, som också det numrerats 103.

Tåg 105:s förutvarande vinterersättning på sträckan Stockholm—Mjölby, tåg 161, utgår.

Tåg 106 har fått uppehåll i Alvesta för avstigande.

Sommarsnälltågen 127 och 128 Stockholm—Hälsingborg jämte anslutningstågen 397/1997 och 1998/398 Alvesta—Kalmar/Karlskrona återkommer under hela sommaren med oförändrade sammansättningar och transportuppgifter.

Sommars-
snälltågen
127, 128, 131
och 132

Detsamma gäller under tiden 22 maj—28 augusti tågen 131 och 132 Stockholm—Malmö med anslutningstågen 1131 och 1132 Hässleholm—Hälsingborg.

Efterfrågan på 1 klass-platser i vintersnälltåget 160 Mjölby—Stockholm har ökat så att Yoa2-sättet vardagar måste bytas ut mot lok och vagnar.

Tåg 160

Den lokala persontågsrörelsen på sträckan Mjölby—Linköping—Norrköping tunnas ut avsevärt och de indragna tågen ersätts helt eller delvis med bussar.

Norrköping-
Mjölby

Linköping—Hultsfred

Persontågen lokalt på sträckan Linköping—Kisa försvinner och ersätts helt eller delvis med bussar.

Hässleholm—Karlskrona

Sovvagnen från Stockholm till Karlshamn stannar söndagar i Kristianstad.

Persontågen lokalt på sträckan Ronneby—Karlskrona försvinner på ett undantag när och ersätts med bussar.

Snabbusstrafiken

De speciella sommarsnabbturerna återkommer i stort sett oförändrade.

En ny snabbusslinje inrättas Växjö—Oskarshamn—Växjö över Sävström—Högsby. Den trafikerar instundande sommar under tiden 12 juni—21 augusti med en tur i vardera riktningen. Dessa turer har lagts så att förbindelse erhålles med Gotlandsbolagets båtturer mellan Oskarshamn och Visby.

Järnvägsstyrelsen har vidare hos Kungl Maj:t hemställt om linjetrafiktillstånd för en ny snabbusslinje Örebro—Eskilstuna—Stockholm, avsedd att tv trafikerar tre dagar i veckan vid veckoskiptena. Kungl Maj:t beslut avvaktas.

Godstrafiken

Stockholm-
Göteborg

För den trafik med speciella storbehållare i samtrafik med båt, som beräknas bli igångsatt till hösten, läggs två nya extra godsexpresståg (6107 och 6108) in mellan Stockholm och Göteborg. Transporterna sker över natt med ankomst till Göteborg (Olskroken) kl 4.10 och till Stockholm (Älvjö) kl. 2.20.

Stockholm/
Hallsberg-
Malmö

Den uppsnabbning av transporttiderna för angelägna vagnar från Hälsingborgsområdet till Stockholm, som tillämpats provisoriskt sedan september 1965, permanentas nu, och ett nytt godsexpresståg, 6030, läggs in i tidtabellen. Tåget avgår från Hälsingborg (Ramlösa) kl 19.30 och ankommer till Stockholm (Älvsjö) redan kl 3.45 följande morgon.

Väst kust-
banan

En del extra normalgodståg, som regelbundet har anordnats, läggs in som ordinarie tåg i tidtabellen.

På Väst kustbanan har godstågsplanen omarbetas.

Ändringarna innebär i huvudsak följande.

Ett nytt godsexpresstågspar (6073—6074) läggs in mellan Göteborg och Malmö. I samband därmed dras tåg 6076 Malmö—Göteborg in.

Tåg 6082 Hälsingborg F—Ängelholm trafikerar även Ängelholm—Halmstad. I samband därmed slopas det långa uppehållet i Ängelholm för tåg 6072 Malmö—Göteborg (Oslo).

Trafiken till och från Varberg koncentreras till fyra tåg.

Transporterna av karosseridelar från Olofström till Göteborg har flyttats från Västkustbanan och jämte transporterna av de återgående tomvagnarna lagts över Älmhult—Alvesta—Borås i de nya tågen 6538 resp 6048—6049 (för tomvagnar).

Detta cirkulär utdelas även enligt klass 3.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Da (maasb/2043)

3: 13

På nya vagnar litt Gffoz, Gre, Ore och Teu är styrventil typ KEla kompletterad med inbyggd snabblossningsventil typ ALV-9a. Övriga vagnar med Ke-broms kommer efter hand att bli utrustade med denna snabblossningsventil.

Snabb-
lossnings-
ventil

Vagnar utrustade med KEla och ALV-9a har en speciell lossningsdragstång med påsvetsad märkbricka med text "Autom", fig. 1.

Det som särskiljer styrventil typ KE med snabblossningsventil framgår av fig. 2.

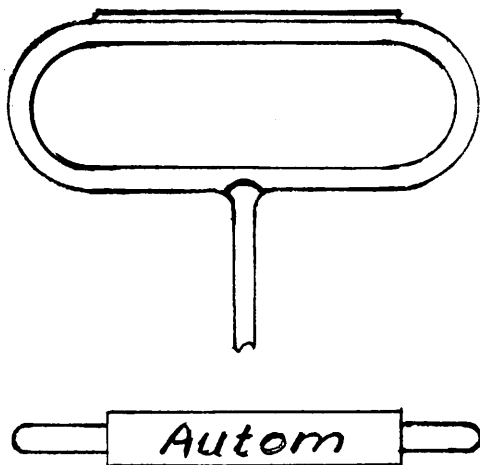


Fig 1

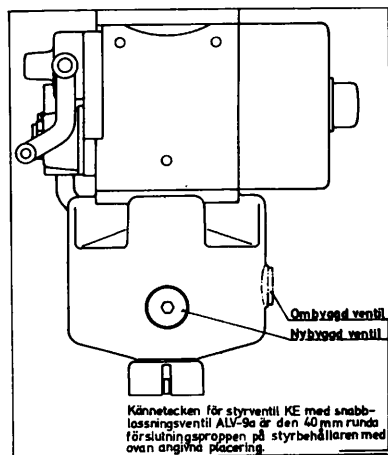


Fig 2

Funktion och handhavande:

Då huvudledningen är laddad, fungerar snabblossningsventilen som en vanlig lossningsventil. Ventilen tömmer endast så länge den manuellt hålles öppen.

När huvudledningen ej är laddad och bromsen skall lossas, erfordras endast en kort dragning i lossningshandtaget. Därefter kan handtaget släppas och bromsen lossar på vagnen.

Detta SJC tilldelas konduktörs-, lok, och växlingspersonal samt da personal i vagn- och verkstadstjänst.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Sty (dasä./1057)

0: 27

Det har vid inspektioner observerats att säkerhetsgreppet på dragfordon genom olika åtgärder helt eller delvis satts ur funktion. Det har sålunda förekommit att man på fordon, där säkerhetsgreppet består av en pedaldal, som under körning skall hållas i ett mellanläge, placerat en träklots ned under pedalen för att därigenom kunna använda pedalen som fotstöd samtidigt som den intar mellanläget.

Säkerhetsgrepp

Säkerhetsgreppens konstruktion avser att ge största möjliga säkerhet om en förare av någon anledning skulle bli oförmögen att manövrera tåget. Varje åtgärd, som kan medverka till att minska säkerhetsgreppets effektivitet, är ett hot mot säkerheten och är att betrakta som tjänstefel av mycket allvarlig beskaffenhet.

Detta SJC skall tilldelas all lok- och motorvagnspersonal.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Aa (aala/1023)

2: 93

Med giltighet fr o m den 1 januari 1967 har - genom lag den 16 juni 1966 (nr 350) - vissa ändringar gjorts i lagen om allmän försäkring (AFL). De ändringar av mera allmänt intresse som härigenom kommer att ske redovisas nedan.

Ändring-
ar i AFL
fr o m den
1. 7. 1967

Antalet sjukpenningsskasser kommer att utökas från f n 15 till 21. Hel sjukpenning i sjukpenningsskassa nr 1 skall utgöra sex kronor för dag. Övriga sjukpenningsskasser och beloppet av hel sjukpenning för dag i varje klass framgår av följande tabell.

Sjukpen-
ning m m

Sjuk- penning- klass nr	Inkomsten av förvärvsarbete uppgår för år		Sjuk- penning kr
	till kr	men ej till kr	
2	1 800	2 600	6
3	2 600	3 400	7
4	3 400	4 200	8
5	4 200	5 000	9
6	5 000	5 800	10
7	5 800	6 800	12
8	6 800	8 400	14
9	8 400	10 200	16
10	10 200	12 000	19
11	12 000	14 000	22
12	14 000	16 000	25
13	16 000	18 000	28
14	18 000	21 000	31
15	21 000	24 000	34
16	24 000	27 000	37
17	27 000	30 000	40
18	30 000	33 000	43
19	33 000	36 000	46
20	36 000	39 000	49
21	39 000	—	52

Av sjukpenningbeloppet i varje klass skall sex kronor utgöra grundsjukpenning och återstoden tilläggssjukpenning. För dag då försäkrad åtnjuter sjukhusvård skall sjukpenningen liksom f n minskas med fem kronor,

dock högst med hälften av sjukpenningens belopp. Någon ändring av barn tilläggets storlek sker ej.

Karenstid

Nu gällande bestämmelser om tre dagars karenstid (den dag, då sjukdomsfallet inträffade inräknad) innan sjukpenning börjar utgå, med viss samordning, om sjukperiod börjar inom tjugo dagar efter föregående sjukperiods slut, har ersatts av följande bestämmelser.

"För den dag då sjukdomsfallet inträffade utgår sjukpenning endast om den försäkrade på grund av sjukdomen gått miste om dagpenning från erkänd arbetslöshetskassa.

Varar sjukperioden högst sex dagar utöver den dag då sjukdomsfallet inträffade, utgår sjukpenning för dag, då den försäkrade icke skulle hava utfört förvärvsarbete i sin huvudsakliga sysselsättning, endast i den mån antalet sådana dagar, den dag då sjukdomsfallet inträffade oräknad, överstiger två.

Utan hinder av andra stycket utgår

- a) sjukpenning för semesterdag;
- b) sjukpenning till försäkrad som vid sjukperiodens början äger uppbära dagpenning från erkänd arbetslöshetskassa;
- c) sjukpenning till kvinnlig försäkrad som är placerad i sjukpenningklass nr 1 eller är placerad i sjukpenningklass nr 2 och skulle hava varit placerad i sjukpenningklass nr 1 om hennes inkomst av förvärvsarbete icke uppgått till ettusenåttahundra kronor för år."

Beträffande tilläggsjukpenning, som svarar mot inkomst av annat förvärvsarbete än anställning, kan - i likhet med vad nu gäller - karenstid (om tre, trettio eller nittio dagar) tillämpas, om försäkrad gör anmälan därom till kassan. Därvid äger ovan citerade bestämmelser icke tillämpning i fråga om sådan sjukpenning.

Moderskapspenning

Moderskapspenning, som utgår vid barnsbörd, höjes till vid enkelbörd ettusenåttio kronor och vid flerbörd nämnda belopp ökat med femhundra-fyrtio kronor för varje barn utöver ett (mot f n niohundra respektive fyra-hundrafemtio kronor).

Ändring av sjukpenning-klass under sjukdom i visst fall

Försäkrad, som är placerad i sjukpenningklass nr 15 (den f n högsta), må placeras i högre sjukpenningklass vid ingången av år 1967 utan hinder av eljest gällande bestämmelser, att placeringen i sjukpenningklass i allmänhet icke får ändras under tid då försäkrad lider av sjukdom.

I anslutning till den ovan citerade bestämmelsen angående rätt till sjukpenning vid sjukperiod om högst sex dagar, har förutsatts, att försäkringskassorna alltid bör kräva läkarintyg senast fr o m den sjunde dagen efter insjuknandedagen (intygskravet i vissa kassor gäller f n först fr o m den åttonde dagen).

Försäkringskassorna har i anledning av ovan avsedda ändringar i AFL begärt inkomstuppgift av de försäkrade om beräknad årlig inkomst fr o m den 1.1.1967. Skulle arbetstagare, sedan nämnda uppgift lämnats, finna att inkomsten för år 1967 (genom t ex befordran eller i samband med att löner m m fastställts för år 1967) blir en annan än den beräknade, påpekas skyldigheten att till försäkringskassan snarast och senast inom två veckor anmäla sådan ändring, som är av betydelse för placeringen i sjukpenningklass. För arbetstagare, som är placerad i lägre sjukpenningklass än den högsta, skall ändring av arbetsinkomsten, som påverkar placeringen i sjukpenningklass under innevarande år, i vanlig ordning anmälans till kassan (de nuvarande sjukpenningklasserna 2-15 överensstämmer i fråga om inkomstens storlek med de från den 1.1.1967 gällande klasserna 2-15). I anställningsinkomsten skall inräknas varaktigt utgående kallortstillägg, vikariatstillägg, obekvämtidstillägg och liknande inkomst.

Anmälan till försäkringskassa om inkomst-ändring

Arbetstagare, som på grund av t ex innehav av bisyssla önskar begära undantag från arbetsgivarinträde och själv uppbära honom tillkommande sjukpenning, skall göra skriftlig anmälan härom till närmaste huvudchef (lc, rc, ac). Sådan anmälan måste, för att undantaget skall gälla fr o m år 1967, enligt gällande bestämmelser ingivas senast under november månad i år. Om arbetstagare, som undantagits från arbetsgivarinträde, önskar att undantaget skall upphöra, skall han likaså göra skriftlig anmälan härom, varvid undantaget kommer att upphöra först fr o m det kalenderår som börjar efter det att en månad förflutit från anmälan ingivande. (Beträffande undantag i samband med att arbetsgivarinträde blir gällande för arbetstagaren gäller vissa avvikande regler liksom i fråga om upphörande av sådant undantag.)

Arbetsgivarinträde

Detta SJC tilldelas all personal.

Utdrag ur SJC 1:85

Sty

1: 85

FÖRESKRIFTER ANGÅENDE NY CENTRALKASSERUTIN

Enligt överenskommelse mellan Järnvägspersonalens Centralkassa och Järnvägsstyrelsen skall fr o m 1.1.1966 de maskinella bearbetningarna för centralkassan utföras vid SJ datacentral.

I samband härmed genomföres en samordning av centralkasserutinen med SJ avlöningsrutin, vilket medför ändring av anvisningarna i SJF 107.2.

Detta cirkulär gäller i avvaktan på att ändringstryck till SJF 107.2 utkommer.

Anvisningarna har grupperats enligt följande.

1. 1-9 Ändringar som berör den anställda
2. 1-13 " " " samtliga avlöningsförrättare och avlöningsrapportörer
3. 1-7 " " " avlöningsrapportörer på tjtst med ADB-lön
4. 1-14 " " " avlöningsförrättare på tjtst med manuell avlöningsuträkning

1. Ändringar som berör den anställda

- 1.1 Den anställda skall vända sig direkt till uppdragsgivare eller ombud för anmälan om nytt, upphörande eller ändrat avdrag. Med uppdragsgivare avses förbund, förbundsavdelning, förening eller företag. Anmälan om avdrag

Medgivande om avdrag kan återkallas av den anställda även genom händelse till centralkassan.

Den anställda skall vända sig till avlöningsförrättare/avlörspt endast beträffande s k bankavdrag:

sparmedel,
intressemedel,
bosättningslån,
bostadsanskaffningslån.

Rapportering från avlöningsförrättare/avlörspt beträffande andra avdrag än här nämnda beaktas ej.

Avdrags-
specifika-
tion

1.2 Specifikation över fasta avdrag till Centralkassan, (SJ bl 211.1) utgår.

Som ersättning för nämnda uppgift framställs en gång årligen i samband med kontrolluppgiften till taxeringsmyndighet en avdrags-specifikation. Denna upptar under föregående år totalt avdraget belopp per uppdragsgivare samt för december gällande månadsbelopp. Specifikationen framställs första gången i januari 1967.

Avgift
till SJMF

1.3 I enlighet med vad som tillkännagivits av SJMF kommer såväl förbunds- som lokalavdelningsavgift att uttagas genom procentavdrag på aktuell månads "skattepliktiga" belopp. Vid uträkning höjes eller sänkes beloppet till närmaste 10-tal öre. I SJMF benämning skattepliktigt belopp ingår inte retroaktiv reglering av lön samt kursarvoden och liknande ersättningar, vilka samtliga beskattas med 25%.

ADB-lön,
artnr för
central-
kasseav-
drag

1.4 För anställd med ADB-lön redovisas på lönespecifikationen central-kassans avdrag under följande artnummer:

artnr	588 =	Centralkassan, SJMF förbundsavg, fast avdrag
"	589 =	" , " " , tillf "
"	590 =	" , " lokalavd avg, " "
"	591-599 =	" , " " , fast "
"	571 =	" , avdrag för spar- medel/intresse- medel/bosättnings- lån/bostadsanskaff- ningslån, fast "
"	572 =	" , d:o tillf "
"	569 =	" , övriga fasta avdrag
"	570 =	" , " tillf "

- 1.5 Avdrag för bostadslån, som hittills redovisats på artnr 572, kommer att redovisas på artnr 576. ADB-lön, artnr för bostadslån
- 1.6 Fr o m 1.1.1966 uttages SJMF förbundsavgift med 1% och redovisas på artnr 588. Den procentuella lokalavdelningsavgiften redovisas på något av artnr 591-599. Entalssiffran i artnr anges i tiondels procent avgiften till lokalavdelningen. Övriga SJMF-avdrag, lokalavdelningsavgift diverse och yrkesorganisationsavgift, kommer att redovisas under artnr 569. ADB-lön, avgift till SJMF
- 1.7 Nedan angivna avdrag flyttas från centralkasserutinen till SJ avdragsrutin och redovisas för tjänsteställen med ADB-lön under följande artnr: Överflyttning av avdrag från centralkasse-till SJ avdragsrutin
- artnr 581 = avdrag för intresseföreningar
 " 584 = " " tillfälliga insamlingar
 " 585 = " " statsbaneföreningen Gör Gott
 " 586 = " " driftvärnsrusthållen
- 1.8 Ny förteckning över löne- och avdragsarter kommer att tillställas berörd personal före löneutbetalningen i januari. ADB-lön, förteckning över löne- och avdragsarter
- 1.9 Anställd vid tjänsteställe med manuell avlöningsuträkning kan av avlöningsförrättaren få upplysning om detaljposter som ingår i centralkasseavdraget. Avlöningsförrättarna kommer varje månad att er-hålla en specificerad avdragslista. Manuell av-avlönings-uträkning, spec över centralkas-seavdrag



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Cda (dadmv/2865)

3: 29

Vid kontroll har det visat sig att slangkopplingarna till bromsen i stor omfattning ej är upphängda i sina hållare, vilket gör att snö, sand och andra partiklar samlas i slangarna. När man sedan kopplar samman slangarna och öppnar för tryckluften föres smutsen med luften in i styrventilerna och skadar dessa.

Slang-
kopp-
lingar
på
vagnar

Det är mycket angeläget att på alla sätt försöka minska det stora antal felaktiga bromsar som förekommer i tågen.

Bestämmelserna i SJF 112 avd V art 56 skall noggrant följas vilket innebär att vid all isärkoppling skall slangkopplingarna genast upphängas i sina hållare. Befälet på stationer, lokstationer och verkstäder skall kontrollera att detta utföres.

Detta SJC tilldelas lokpersonal och all da personal i vagnreparations-, bromsprovning- och växlingstjänst.

Cba (baud/2224)

3: 30

Hyresavtal för maskiner, redskap och materiel bl 342.1 (Bau 8.66A).

Nya blan-
ketter

Allmänna bestämmelser vid uthyrning av maskiner med maskinskötare och drivmedel bl 342.2 (Bau 8.66A).

Allmänna bestämmelser vid uthyrning av maskiner, redskap och materiel utan maskinskötare och drivmedel bl 342.3 (Bau 8.66A).

Stycketal. Arkiveringstid 10 år.

Rekvireras från cfd Gävle. Blft kompletteras.

Blanketterna användes lämpligen vid inhyrning av bl a maskiner för snöröjning.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

da (dalfg/1504)

6: 37

Vagnbesked

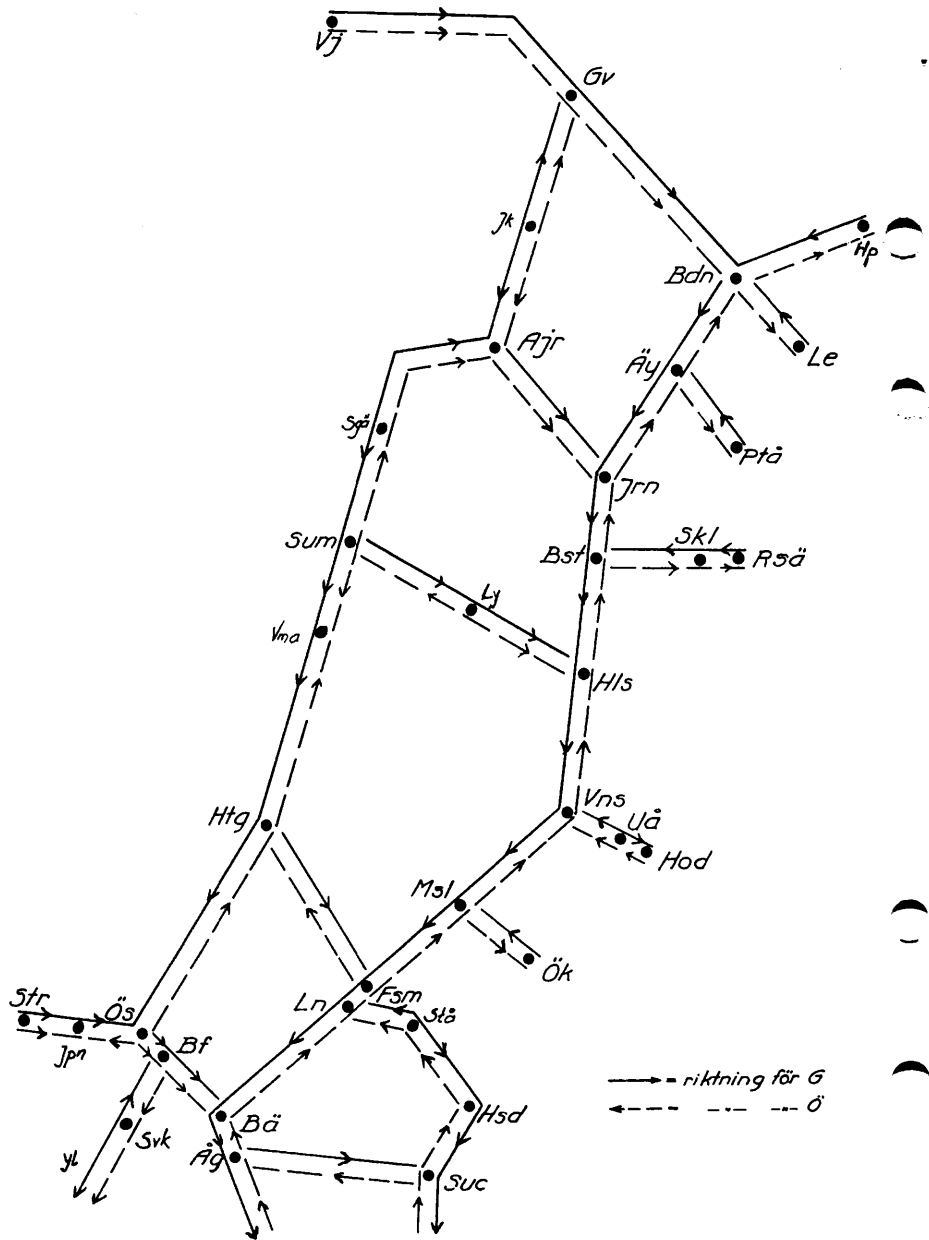
RAPPORTERA SKADADE VAGNAR

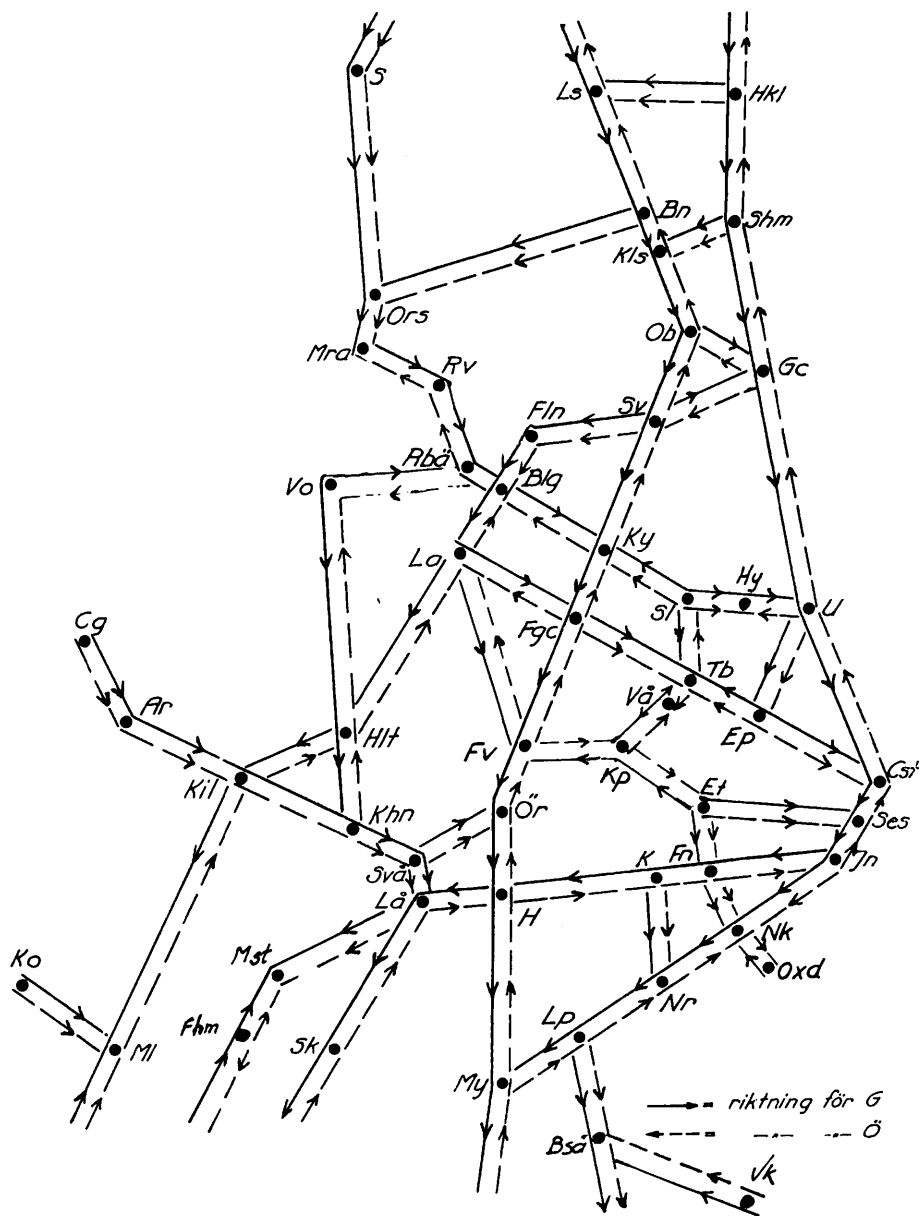
(se vidare sid 9 i detta cirkulär)

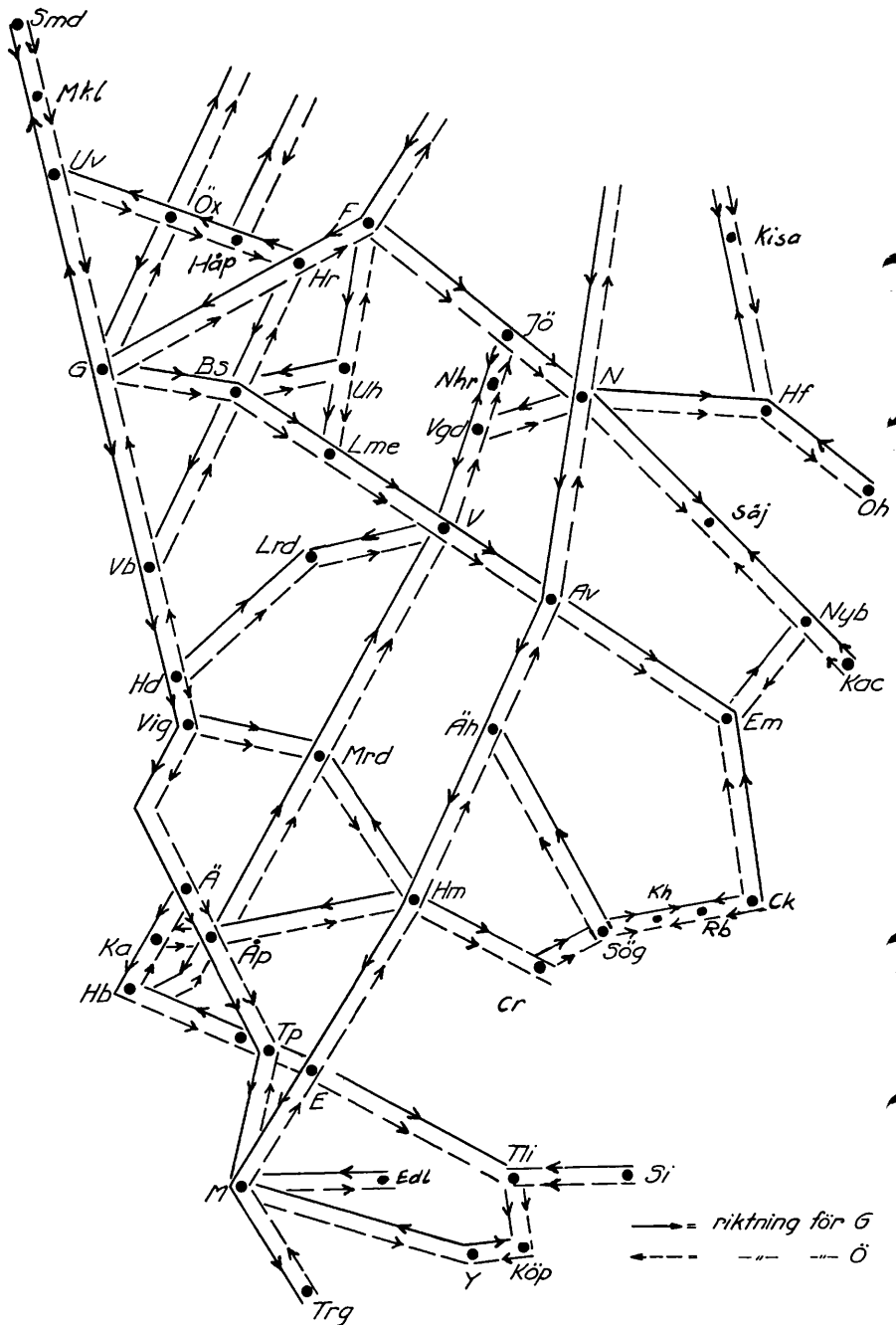
KONTROLLERA REVISIONSFRISTEN

Huvudverkstäderna saknar revisionsobjekt

1. Tomvagnsriktningen den 1/3 1967







2. Riktningsslastning

G (utom Grf) lastas till		1-5 dd
Grf	" "	1 och 4 "
Ö	" "	7, 8 och 11 "
Ob/Obu	" "	11 "

3. Stående vagnorder

3.1 Allmänna föreskrifter

På avsändningsstationen minskas tillgången med det antal vagnar som avsänds enligt svo.

På ankomststationen minskas behovet med det antal vagnar som ankommer enligt svo.

3.2 Svo

från	9, 10, 11	dd	till	Ange	ösk G och H
"	8	"	"	Filipstad	10 G
"	8	"	"	Hässleholm	ösk H (tlg efter ham)
"	8	"	"	Göteborgs Frihamn	ösk Grf (tlg efter ham)
"	4	"	"	Borlänge	50 Ö vard

4. Huvudanmälan

När huvudanmälan sammanställs skall följande iakttas:

4.1. Gemensamt för station och distriktsvagnfördelare

För tillgängliga Lrg anges lastgräns och för Lr, Lrg och Lu om vagnen har lossningsås.

Tillgängliga Hbfs, Ofs, He, Hu och Kbö nummeranges.

Behov av Kö kompletteras med uppgift om varuslag samt huruvida vagn med tak önskas.

Utländska småbehållare skall uppges anmärkningsvis, varvid ägarebeteckning och övergångsstation anges.

Vagn med ny märkning enligt UIC, normblad 438 (jfr SJF 638, bil A) skall t v uppges under motsvarande äldre littera.

4.2. Station

(bl 634.52, 634.53 och 634.54)

4.1.1 Sammanfattningslitteror

Sammanfattningslittera	Omfattar vagnslitterorna
Gr	G, Gr, Grh, Gru, Gu
Gs	Gs, Gsh
Lrg	L, Lrg

4.2.2 Övrigt

Gf, Gi, Giu, Gsö, Hbfs, Ofs, Te och Teu uppges antingen utanför litteragrupperna eller anmärkningsvis.

Övriga specialvagnar rapporteras genom särskilt telegram till dvfd och dalgf.

Tillgängliga NSB G3 uppges inte i ham utan återsänds tomma, såvida inte återlast finns på egen station.

I kolumn, vars huvud upptar två litteror, skall, om båda förekommer samtidigt, siffrorna för respektive litteror skiljas genom snedstreck. Om bara den ena litteran för tillfället är tillämplig, bör den andra strykas.

4.3. Distriktsvagnfördelare

(bl 634.7.1)

4.3.1 Sammanfattningslitteror

Sammanfattningslittera	Omfattar vagnslitterorna
Gr	G, Gr, Gre, Grh, Gru, Gu
Gs	Gs, Gsh
Lrg	L, Lrg
NSB G	NSB G4, NSB G5
O	O, Oe, Ou
Ö	Alla SJ och TGOJ tvåaxliga vagnar med huvudlittera 0

4.3.2 Övrigt

Lu uppges anmärkningsvis under litteragrupp 1.

Kö uppges i littgrupp 1 (i kolumnerna närmast till höger om NSB G).

NSB Ö uppges anmärkningsvis under litteragrupp 2.

Gf uppges anmärkningsvis under litteragrupp 3.

Hbfs och Ofs, som nummeranges, samt Te och Teu anmäls i utrikesanmälan.

Gi, Giu och Kbö anmäls genom särskilt telegram. Tillgängliga Kbö-vagnar nummeranges.

5. Utrikesanmälan

Föreskrifterna för rapportering av tillgängliga utländska vagnar finns i SJF 636, art 49 - 56.

Vid rapportering av tillgänglig utländsk vagn skall följande noggrant iakttagas:

Finns beteckningen "EUROP" på vagnen anges detta med "Eu" i anslutning till uppgiften om ägarebeteckningen, t ex DB Eu, SNCF Eu.

Särskild anmärkning skall göras för vagn med glidlager eller fler än fyra axlar.

Som lastgräns anges utan avrundning uppåt eller nedåt tantalet i kolumnen för 18 tons axeltryck (B-kolumnen) i den slutna ABC-märkningen. Om denna innehåller flera rader med tontal, anges talet i den övre (översta) av dessa rader.

För S-märkta vagnar -- slutna eller öppna -- anges "S" åtföljt av tantalet i S-raderna i ABC-märkningens kolumn för 18 tons axeltryck (B-kolumnen).

För öppna vagnar anges stolpars och lämmars höjd i dm över vagngolvet enligt följande;

för vagn med 2,0 m höga stolpar och 0,4 m höga lämmar anges 20/4,

för vagn med 1,5 m höga fasta väggar anges -/15,

för vagn utan stolpar och lämmar anges -/-.

Under större delen av året råder brist på utländska storrymliga slutna vagnar, d v s vagnar med 30 - 33 m² lastyta. När kund beställer sådan vagn, skall den som tar emot beställningen höra efter om vagn med mindre lastyta, t ex 25 m², eller, när det gäller sändning till dansk, tysk eller italiensk station, två små slutna vagnar kan användas i stället för begärd storrymlig vagn. I anmälan om behov i utrikesanmälan anges i första fallet begärd lastyta. I andra fallet avfattas anmälan enligt följande exempel:

1 DB G 17/30 (eller 2 små G) Trf board.

Kontrollera revisionsfristen! Innan svensk vagn anvisas för sändning till utlandet inkl Norge eller till svensk gränsstation, där den skall nyinlämnas till utlandet, måste kontrolleras att revisionsfristen -- i förekommande fall efter förlängning med 3 månader enligt SJF 636, art 60 B 2 -- inte löper ut inom de närmaste 14 dagarna.

6. Följande detaljer av godsvagnstjänsten skall på grund av ofta förekommande oregelmässigheter ägnas särskild uppmärksamhet.

6.1 Oa- och Ore-vagnar

Eftersom efterfrågan på Oa- och Ore-vagnar som regel är större än tillgången, får dessa vagntyper inte upptagas som O-vagnar i ham, utan skall specificeras i avsedd kolumn.

6.2 Teu-vagnar

Teu får -- i likhet med Gre enligt SJF 636, art 44:5 -- inte användas i styckegodstrafiken.

6.3 Beordrade tomvagnar

För att undvika att snö och regn skall tränga in i slutna vagnar skall sidodörrar och luckor alltid vara slutna. Vintertid skall öppna vagnar befordras med inåt fällda lämmar.

6.4 Interfrigo

I lossningsanmälan för utländsk INTERFRIGO-vagn, skall gränsingångsstation anges med ledning av övergångsanslagen. För vagn, som kommit in över Trelleborg F och nyinlämnats vid Malmö F, anges ofta Malmö F som gränsingångsstation (uppgiften tagen från fraktsedel eller vagnskort). Detta leder till att vagnen felaktigt beordras hem över DSB i stället för DR.

Lossningsanmälan skall insändas även för SJ vagnar litt Hu, He, Grf som inkommer lastade från utlandet.

6.5 Vagnspengar

Avskilda vagnar och specialvagnar skall i vagnspenningshänseende behandlas på samma sätt som övriga vagnar.

Den vagnanvändningsavgift, som tas ut för vissa specialvagnar, har inget samband med vagnspengar utan är en avgift, som motiveras av vagnarnas högre anskaffningskostnader.

6.6 Presenningar

6.6.1 Hemstationsmärkta presenningar skall efter lossning ofördröjligen återsändas hemstation.

6.6.2 Presenningar för England - Sverige trafiken (ESL)

Avtalet med ESL förutsätter, att ESL tillhöriga, specialgjorda presenningar skall användas för täckning av flak. Sådana presenningar skall beställas samtidigt med flaken.

SJ presenningar får ej anvisas för dessa transporter, enär risk föreligger, att de följer med vid överskeppningen till England.

6. 6. 3 Utländska presenningar får icke hemsändas utan centrala driftavdelningens order. Sådana presenningar skall anmälas tillgängliga i utrikesanmälan.

6. 6. 4 Förpassning

Ett flertal utländska förvaltningar har påpekat, att det ofta förekommer, att fel presenningsnummer anges på förpassning, SJ bl 633.37 med påföljd att identifiering och återsändning av presenningarna samt avräkningsarbetet mellan järnvägsförvaltningarna därigenom försvåras och fördröjs.

6. 7 Rapportering av skador på godsvagnar

6. 7. 1 SJ vagnar (SJF 636, art 97-98)

Frekvensen av skador på godsvagnar har ökat. Kajvakterna skall därför ägna detta förhållande större uppmärksamhet.

Då vagn skadats svårt, skall distriktsvagnfördelaren senast dagen efter inträffat missöde, rapportera detta till centrala driftavdelningen (dalhg) enligt Gvf, art 98:10.

När godsvagn skadats under sådana omständigheter, att kund eller annan enskild kan anses vållande, skall förhållandet anmälas via driftdistriktschef till centrala driftavdelningen (dalhg), som bedömer om ersättningsanspråk skall resas.

6. 7. 2 Utländska vagnar. (SJF 636, art 101 och Bil 6 A)

Utländsk vagn som till följd av skada, urspårning eller varmgång tagits ur trafik och efter översyn åter insatts i trafik, skall anmälas till ekonomiavdelningen (eatgh) på bl 635.1 - "Anmälan om att utländsk vagn tagits ur trafik".

6. 7. 3 Privata vagnar och privatförhyrda vagnar (SJF 636, art 102 och bil 6 B)

Då privatvagn eller privatförhyrd vagn på grund av bristfällighet eller skada tas ur trafik, skall den järnvägsanstalt där vagnskadan uppkommit eller upptäckts rapportera det inträffade enligt följande.

Telegram till:

Vagninnehavaren,

Avsändaren,

Avsändningsstationen,

Bestämmelsestationen (som anmodas underrätta mottagaren),

Driftdistriktschefen

Centrala driftavdelningen (dalhg)

Redogörelse till:

Centrala driftavdelningen (dalfg),

Driftdistriktschefen (om vagnen repareras vid driftverkstad eller reparationsplats),

Huvudverkstadschef (om vagnen repareras vid huvud- eller filialverkstad).

För svenska privatvagnar används bl 452.74 och för utländska privatvagnar används bl 631.22.

Det är av stor vikt att rapporteringen sker på föreskrivet sätt!

På grundval av denna rapportering

avgörs betalningsansvaret för reparationerna,
utbetalas stilleståndsansättning till vagnägaren och
görs hyresavdrag för privatförhyrda vagnar.

8. Distriktsvagnfördelare den 1.3.1967

Dd	Dvfd	Ersättare
1	Bra A. Nördling	Ass T. Wiberg
2	Bra A. Porle	Bra L. Hermander
3	Bra E. Sennerdal	Bra I Carlén/Ass J. Andersson
4	Bra B. Rydberg	Ass I. Josefsson
5	Bra B. Isacsson	Bra Gurander
6	Uins G. Olind	Vakant
7	Ass U. Robertson	Ass L. Bejstam
8	Bra J Wiklund	Bra L. Göransson
9	Bra A. Rudfelt	Ass P-O. Olofsson
10	Bra K. G. Hörberg	Bra B. Wiberg
11	Bra H Fingal	Ass. M. Gustafsson
TGOJ	Bra Å. Nordström	Bra G. Jansson

Detta SJC tilldelas all personal i växlings- och kajvaktstjänst.

Telefonlista för dalg (1.3.67)

<u>Ärende</u>	<u>Handlägges av</u>	<u>Telefonnr</u>
Avtal med enskilda järnvägar (SVS)	Edman	1526
Blanketter	Ryholt	1530
Bottentömningsvagnar: litt Gsö, Kö, Q15	Karlsson	1504 x)
Bottentömningsvagnar: litt Q14, Q14u	Edman	1526
Cisternvagnar, litt Q12	Edman	1526
Efterforskningslistan	Blom	1520 x)
Flisvagnar, litt L	Strömbeck	1527 x)
Godsvagnsföreskrifter, SJF 636	Rosengren	1521
Interfrigo	Gustavsson	2776 x)
Köldvagnar litt Gffoz, GHz och Grfu	Edman	1526
Lastpallar	Westling	2093 x)
Lasttillbehör (utom pg och pg-stöd)	Westling	2093 x)
Livsmedelsvagnar, litt Grf och H	Gustavsson	2776 x)
Malmvagnar, litt Kbö, Mas	Strömbeck	1527 x)
Omloppsundersökningar	Rosengren	1521
Pallkragar	Westling	2093 x)
Piggybackvagnar, Lqs	Karlsson	1504 x)
Presenningar, presenningsstöd	Blom	1520 x)
Privatvagnar och privatförhyrda vagnar	Edman	1526
RIV-avtalet, SJF 638	Rosengren	1521
Samtrafiksavtalet, SVS	Edman	1526
Samägda vagnar	Edman	1526
Sidotippningsvagnar, litt Q6, Q17	Karlsson	1504 x)
Slutna vagnar, litt G, Hbfs, T	Strömbeck	1527 x)
Smalspårsvagnar	Karlsson	1504 x)
Småbehållare	Westling	2093 x)
Spannmålsvagnar, litt Gsö, Kö, Q15	Karlsson	1504 x)
Specialvagnar för djuplastning, tungt gods o d	Karlsson	1504 x)
Statistik	Ryholt	1530
Träkolsvagnar, litt L	Strömbeck	1527 x)
Uppvärmningsapparater	Karlsson	1504 x)
Utlandsvagnsfördelning	Eklund	1519 x)
Vagnbesked	Strömbeck	1527 x)
Vagnspengar	Enaeus	1508
Veckouppgift	Ryholt	1530
Vinkelstolpar	Blom	1520 x)
Öppna vagnar, litt I, O	Blom	1520 x)
Överföringsvagnar	Karlsson	1504 x)

Uppgift om vilka tjänstemän som fördelar de olika inländska littera-grupperna lämnas i telegram till dvfd varje måndag f m.

x) Ej passning mellan kl 11.30 - 13.15; vagnfördelning pågår.