

Trafikidé

Vi befinner oss i Sverige under perioden 1967 – 2010 dvs vi kör epok IV och V blandat, så de flesta kan bidra med fordon. Eftersom klockan går sex gånger så fort så är det egentligen bara sju år.

Epok IV: 1967 – 1988

Rc och T44 införs. Ångdriften helt borta. Nybyggda personvagnar märks med det s.k. frimärket. Efter 1979 tas A7/B7-vagnarna i trafik och en ny rälsbusstyp, Y1, levereras.

Alla godsvagnar får ett gemensamt europeiskt littera-system 1967, det s.k. UIC-systemet. 1970 införs även ett nytt litterasystem för personvagnar, dock inte lika standardiserat som UIC.

Nya godsvagnar Hbikks och Lnps. ATC-1 tas i drift 1980. Csam-systemet med minicontainers införs, men säljs till ASG 1986.

Öppna boggivagnar för gods börjar levereras i större skala (Rs). Containertrafiken börjar bli omfattande, piggybacktrafik införs också. Täckta godsvagnar med helt öppningsbara sidor blir vanliga (litt. H). Nya standardgodsvagnar, Hbis, Kbbs och Lgjs.

Runt 1970 tas godsvagnar med 1898 års underrede ur trafik, dvs Gs och Os. Sista driftsångloken vid SJ tas ur tjänst 1 april 1972.

Styckegods på järnväg upphör efter 1988.

Epok V: 1988 – 2010

Banverket bildas. X2000 och Kustpilen börjar köra. Lok och personvagnar börjar målas i olika blå färgscheman. Lok typ Da, Hg, T21, T43, svetsade 40-talsvagnar och rälsbuss Y6 tas ur trafik. SJ upphör med kylvagnar, i stället används kylcontainrar. SJ:s godstrafik övergår till Green Cargo som bildas 2001.

Mindre, privata godsoperatörer börjar köra tåg i samband med avregleringar 1988 och 1994, t.ex. TÅGAB. Persontrafiken på många sidobanor tas över av länstrafiken och av privata tågoperatörer. De nya operatörerna kör mest med begagnad SJ-material, dessutom importeras äldre Nohab-dieslar från Danmark.

Länstrafikbolagen målar fordon i egna färger. Inlandsbanan ombildas som kommunägd privatbana 1993. SJ tar över TGOJ återstående persontrafik 1995, TGOJ fortsätter som godsoperatör, och övergår till ett blå/grönt färgschema under slutet av 1990-talet.

Mer om epokerna hittar du på [Svensk MJ-Wiki](#).

Trafik

Huvudlinje: Hallsberg – Nättelund – Alvesta – Vagnsta – Tibro

Sidolinje 1: Alvesta – Kristineberg – Fäboda – Salsborg

Sidolinje 2: Alvesta – Kristineberg – Ryr Timmer – Mariefred

Industribana: Tibro Ö – Tibro Terminal - Lokstationen

Godsflöde

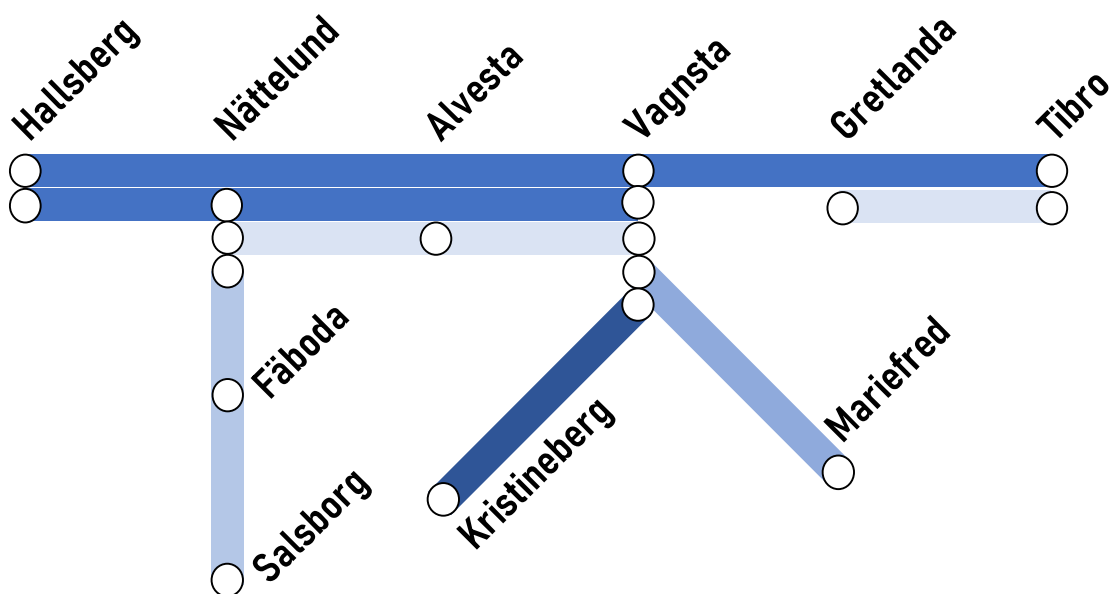
Hallsberg är navet i godsflödet. Från Hallsberg går fyra dubbelturer med normalgodståg till de större stationerna på huvudlinjen (hubbarna) och åter, två på morgonen och två på eftermiddagen.

De övriga stationerna betjänas av fem lokalgodstågslinjer som kör två dubbelturer per dag:

1. Första turen tar med vagnar lastade *natt*.
2. Andra turen tar med vagnar från hubben med, dessa växlas in till godskunder.
3. Tredje turen tar med vagnar lastade *dag*. Dessa hämtas samtidigt som man växlar in vagnarna från andra turen.
4. Fjärde turen tar med vagnar från hubben med, dessa växlas in till godskunder.

Andra och tredje turen utförs som en tjänst, då växlingen innebär att man hämtar och lämnar vagnslaster samtidigt.

För Alvesta ser förloppet lite annorlunda ut, då de vagnar man tar med dessutom är beroende av vilken riktning man kör.



Styckegods

För styckegods svarar ASG och det körs på järnväg. Styckegodset går alltid till/från Hallsberg "för omlastning". Det kommer att avgå en vagn med styckegods till varje destination i morgonens normalgodståg. För ändamålet finns färdiga fraktsedlar att använda i bägge riktningarna.

Bemanning

Det är 30 deltagare anmälda på träffen. Trafikspelet är anpassat till detta och kräver en stationsbemanning på 9–10 personer och max 15 lokförare.

Driftsplats	Funktion	Kommentar
Hallsberg	Magasinsansvarig Bemannat 05–07, 10–14, 18–20	Hallsberg är hubben för alla godståg och representerar omvärlden.
Nättelund	TKL + Rangerledare	TKL sköter ställverket. På dubbelspåret används ATC.
Alvesta	TKL	TKL sköter ställverket samt TAM mot Kristineberg. Tåg på dubbelspår används ATC.
Vagnsta	TKL + Rangerledare + Växlare vissa tider	TKL sköter ställverket samt TAM mot Tibro Tåg på dubbelspår används ATC. Extra växlare 07–10 och 14–18.
Gretlanda	Obemannad	Lokförare ringer Tibro före avgång resp. efter ankomst.
Tibro C	TKL	TKL sköter ställverket. På dubbelspåret används ATC. All växling sköts av lokal-godstågen.
Tibro Terminal	Obemannad	Lokförare samtalar med TKL Tibro före avgång resp. efter ankomst.
Kristineberg	TKL	TKL hanterar linjerna mot Alvesta, Salsborg och Mariefred. Ansvarar för nyckeln till Ryr Timmer.
Fäboda	TKL?	Bemanning dras in vid personalbrist och sköts då av TKL Salsborg.
Salsborg	TKL	Biträder med eget växellok vid behov.
Ryr Timmer	Obemannad.	Nyckel skall finnas på Kristineberg
Mariefred	Obemannad.	Lokförare ringer Kristineberg före avgång resp. efter ankomst.
<i>Totalt</i>	<i>9–10 personer</i>	

Trafikregler

För att trafiken skall flyta smidigt, säkert och realistiskt gäller nedanstående trafikregler.

Tjänster

Lokförare plockar tjänster plockas i den ordning de ligger. Inte plocka russinen ur kakan. Förare kan dock avstå från tjänst med svårighetsgrad 3 och dra nästa tjänst (och lägga den svårare tjänsten tillbaka överst i högen). Man kan även byta tjänst med annan lokförare.

Kom i tid till ditt tjänstgöringsställe och leta upp rätt körhandtag och lokkort. I vissa fall finns uppgifter att utföra innan tågets avgångstid.

Tåglängder

För att inte få infarkter på stationerna är godstågens längd maximerade:

- Lokalgodståg får ta med maximalt 8 vagnar till/från respektive destination, Alvesta och Fäboda max 4 vagnar.
- I normalgodståg som utgår från Hallsberg får sändas maximalt 6 vagnar till respektive destination, Alvesta och Fäboda max 3 vagnar. Därmed finns utrymme i lokalgodstågen för ytterligare ett par lokala vagnslaster.
- I normalgodståg riktning Hallsberg finns inga restriktioner på tåglängd.

Körning

Tåg är tunga och det skall kännas och se ut som de är det. Kör därför med lugn acceleration och inbromsning och titta framåt vad du behöver vara uppmärksam på. Tidtabellen är beräknad på en maxhastighet på 20 cm/sekund.

Signaler

Som *signal* räknas fungerande ljussignal, signalattrapp och annan markering av stationsgräns.

ATC

På dubbelspåret används "ATC" vilket innebär att lokförare på vänster huvudspår får fortsätta förbi grön signal endast om sträckan fram till nästa signal är helt fri från tåg, dvs. sista vagnen på framförvarande tåg måste ha lämnat sträckan. I alla andra fall gäller signaler eller TKL:s besked. För få fler blocksträckor kommer det att finnas signalattrapper mellan stationerna.

Infart till station utan ATC

Lokförare får passera signal endast om den visar grönt eller efter att TKL ger besked. När man får klart ut från en station gäller detta endast fram till infarts-signal vid nästa bemannade station. Klart ut innebär alltså inte klart in vid nästa station.