

STATENS JÄRNVÄGAR.

3 trafiksektionen.

Tidtabell nr 117

Gällande fr. o. m. den 1 oktober 1919.

Linjer:

Krylbo—Mjölby.

Örebro södra—Svartå.

Att observera:

Tågen 1122, 1153, 1154, 1155, 1156, 1157, 1158, 1179 och 1180 gå **sön- och helgdagar.**

Tågen 187, 188, 691, 692, 1124, 1125, 1126, 1127, 1128, 1129, 1130, 1151, 1152, 1167, 1168, 1169 å lin. Ör-H, 1170 å lin. H-Ör, 1195, 1196 gå endast **söcken-dagar.**

Tågen 1123, 1159, 1161, 1162, 1166, 1171, 1172, 1173, 1174, 1175, 1176, 1177, 1178, 1181, 1182, 1184, 1185, 1186, 1198 och 1362 gå endast **på särskild order.**

Övriga tåg gå dagligen.

INNEHÅLL.

	Sid.
Förklaringar till tjänstgöringstidtabellen.....	3—4,
Hastighetsuppgifter.....	5—6,
Lystningsmärken.....	7,
Tåguppehåll vid håll- och lastplatser.....	8,
Kol- och vattentagningsstationer.....	9,
Tabell över lutningar.....	10—11,
Bromstabel.....	12—13,
Vagnviktstabel.....	14—16,
Besfämnelser angående tågs framförande över obevakade stationer.....	17—21,
Tåg å linjen Krylbo—Mjölby.....	22—67,
» » » Örebro—Svartå.....	68—73.
Extratåg, bestående av påskjutningslok.....	74—75,
Tågföljden vid enkelspårstrafik.....	76—77,
Normalplan för tågsätten.....	78—84,
Plan över genomgående personvagnar.....	85,
Godsexpeditionernas öppethållande.....	86,
Telegrafpåpassning.....	87—88.

Förklaringar till tjänstgöringstidtabellen.

1). Den i överskriften för varje särskilt tåg angivna största tillåtna hastigheten är bestämd enligt föreskrifterna i Säkerhetsordningen med hänsyn till bansträckans beskaffenhet, tågets sammansättning under normala förhållanden och den för tåget avsedda lokomotivtypen. Ändras någotdera av dessa förhållanden, kan resp. skall den största tillåtna hastigheten i samband härmed ändras i enlighet med Säkerhetsordningens föreskrifter.

2). Av de efter ordet axlar i överskriften stående siffertalen betecknar det första det antal lastaxlar, som legat till grund för beräkningen av gångtiderna för ifrågavarande tåg och det andra, som står inom parentes, det största antalet axlar, lastade eller tomma, som som får medtagas enligt Säkerhetsordningens § 64, under förutsättning att den i överskriften, angivna största tillåtna hastigheten icke ändras.

Beträffande tågbelastningen skall följande iakttagas: för godståg med en största tillåtna hastighet av högst 40 km. i timmen gäller den i vagnviktstabellen angivna vagnvikten för varje lokomotivtyp och stationssträcka; *minst* denna vagnvikt beräknas vederbörande lokomotiv kunna framföra å respektive sträckor vid ovan angivna största tillåtna hastighet;

för andra än nyss nämnda tåg gäller, att lokomotivföraren är skyldig medtaga *minst* det i överskriften stående första antalet lastaxlar.

Jämlikt § 27 i »Instruktionen för lokomotivförare och lokomotiveldare» är lokomotivföraren emellertid skyldig att *till fullo utnyttja lokomotivets dragkraft*. Då de i vagnviktstabellerna angivna tontalen och de i tidtallsöverskrifterna angivna lastaxeltalen enligt ovanstående äro att anse såsom *minimum* för vad lokomotiven kunna framföra, skall alltså lokomotivföraren vara skyldig att utöver detta tontal eller lastaxeltal medtaga den ytterligare belastning, som lokomotivet under i varje särskilt fall för handen varande omständigheter anses kunna medföra.

3). Vid beräkning av antalet lastaxlar enligt första stycket av punkt 2 tillämpas nedanstående beräkningsgrunder:

Axel under	lastaxel
ABBü (tysk 1 och 2 kl. boggivagn)	= 1,6
ABC03	= 1,5
A02, AB03 fr. o. m. nr. 1962, ABC02, CCüP (tysk 3 kl. och resgodsbooggivagn)	= 1,4
A04, AB03 t. o. m. nr. 1726, AF02, C06, C07, Postü (tysk postbooggivagn)	= 1,3

A01, ABC01, AF01, B07, C08, CF02, D02.....	= 1,2
B05, BC03 fr. o. m. nr. 2075, BC05, BC06, C3d, C3e, C3f, C3g, F01, F02.....	= 1,1
A03, AB01, B01, B03, BC01, BC03 t. o. m. nr. 1896, BC04, BC3, BF0, C01, C04, C05, C3a, b, c, CF01, CF4, DF01, F	= 1,0
B02, C4, C10, CDF0, CF03, D3.....	= 0,9
B, BC02, D01	= 0,8
BC1, C02, C03, C1, C2, C5, C6, CD, CF1, D1, DC, E	= 0,7
lastad godsvagn	= 1,0
tom	= 0,5

4). Mellan kolumnerna 1 och 2. förekommande *grafiska beteckningar* betyda:

| = enkelspårig bana,

|| = tvenne jämlöpande enkelspåriga banor,

||| = dubbelspårig bana.

5). I kolum 2 äro stationerna samt de platser för hvilka trafikinspektören särskilt föreskrivit tågämälän, satta med samma typer samt till vänster i kolumnen. Övriga platser äro satta med mindre och kursiv stil samt till höger i kolumnen.

6). I kolumn 4 angives bild av för tågvägen gällande körsignal för infart å station eller annan plats, som är försedd med växelförregling.

I samma kolumn förkommande tecken ● betyder, att station eller lastplats är obevakad.

7). Tiderna från och med 600 eftermiddagen till och med 559 förmiddagen angivas genom understrukna minutsiffror.

8). I kolumn 8 befintliga **tecken** betyda:

× att tåget gör uppehåll för resandes **av- eller påstigande**;

p att tåget gör uppehåll för resandes **påstigande**;

a att tåget gör uppehåll för resandes **avstigande**;

äro tecknen ×, p eller a omgivna av ○ gör tåget **alltid uppehåll**;

○ framför minutsiffra, att uppehållet **icke** är avsett för resandes av- eller påstigande;

Tågämälän Δ att **telegrafpåpassning** icke äger rum.

9. I kolumn 9 angives bild av för tågvägen gällande körsignal för utfart från station eller annan plats.

10). I kolumn 13 stående siffertal angiver den procent av antalet axlar i tåget, som skall vara försedd med verksam broms på olika sträckor. Hur många axlar, som skola vara försedda med verksam broms, bestämmes med hjälp av bromstabellen.

Hastighetsuppgifter.

Under iakttagande av de allmänna bestämmelserna i säkerhetsordningen med avseende på hastigheten få tågen framföras å linjen samt å stationer, last- och mötesplatser med här nedan angivna största tillåtna hastighet. De allmänna stadgandena i Sào § 74 mom. 4 äro iakttagna vid de fastställda hastighetsbegränsningarna.

A) Med hänsyn till banans beskaffenhet är den största tillåtna hastigheten

å bandelen Krylbo—Hallsberg—Mjölby 90 km,

„ „ Örebro södra—Svartå 50 „

med undantag av följande sträckor, vilka skola passeras med nedan angivna, minskade hastighet:

Sträckor	Största tillåtna hastigheten		
	mellan	längd meter	utgör km
Ky-Hma	Kmp 161+130—Kmp 161+824 (400 m. kurvan vid Ky)	694	75
„	Kmp 162+824—Kmp 163+546 (500 m. kurvan vid Ky)	722	80
Kbn-Snt	Kmp 181+834—Kmp 182+321 (500 m. kurvan vid Snytebo)	487	80
„	Kmp 182+552—Kmp 182+648 (400 m. kurvan vid Snt, norra ingångskurvan)	96	75
Snt-Vfs	Kmp 183+473—Kmp 183+719 (400 m. kurvan vid Snt, södra ingångskurvan)	246	75
„	Kmp 185+449—Kmp 185+693 (500 m. kurvan vid Floxtjärn)	244	80
„	Kmp 194+929—Kmp 195+229 (400 m. kurvan vid Vfs, norra ingångskurvan)	300	75
Vfs-Dn	Kmp 195+925—Kmp 196+239 (450 m. kurvan vid Vfs, södra ingångskurvan)	314	75
„	Kmp 196+296—Kmp 196+399 (svängbron över Kratten)	97	40
„	Kmp 198+099—Kmp 198+805 (500 m. kurvan vid Eskilssjön)	706	80
„	Kmp 198+924—Kmp 199+374 (500 m. kurvan vid Hedkärre)	450	80
„	Kmp 201+960—Kmp 202+807 (500 m. kurvan vid Skrikbo)	847	80
Dn-Skb	Kmp 217+242—Kmp 217+379 (450 m. kurvan vid Skb, norra ingångskurvan)	135	75
Skb-Krn	Kmp 218+038—Kmp 218+256 (450 m. kurvan vid Skb, södra ingångskurvan)	218	75
„	Kmp 218+503—Kmp 219+000 (500 m. kurvan vid Hedströmmen)	497	80
„	Kmp 224+219—Kmp 224+994 (500 m. kurvan vid Skärviken)	775	80
„	Kmp 225+159—Kmp 225+841 (500 m. kurvan vid Skärviken)	682	80
Blx-Fv	Kmp 250+611—Kmp 250+394 (450 m. kurvan vid korsningen med F. L. J.)	217	75
„	Kmp 250+119—Kmp 250+033 (450 m. kurvan vid Fv, norra ingångskurvan)	86	75
„	Kmp 249+970—Kmp 249+883 (450 m. kurvan vid Fv, norra ingångskurvan)	87	75
Fv-Er	Kmp 249+027—Kmp 248+773 (590 m. kurvan vid Fv, södra ingångskurvan)	254	80
„	Kmp 248+640—Kmp 248+308 (380 m. kurvan vid Frövifors)	332	60
„	Kmp 248+262—Kmp 247+947 (580 m. kurvan vid Frövifors)	315	80

Sträckor	Största tillåtna hastigheten		
	mellan	längd meter	utgör km
Er-Db	Kmp 237+440—Kmp 237+372 (520 m. kurvan vid Berga)	68	80
„	Kmp 236+989—Kmp 236+806 (560 m. kurvan vid Dylta)	183	80
Db-Hsa	Kmp 236+007—Kmp 235+804 (580 m. kurvan vid Db, södra ingångskurvan)	203	80
Kla-H	Kmp 200+310—Kmp 199+735 (520 m. kurvan vid H, norra ingångskurvan)	575	80
H-Ås	Kmp 199+697—Kmp 200+460 (360 m. kurvan vid H, södra ingångskurvan)	763	60
„	Kmp 202+660—Kmp 202+975 (450 m. kurvan vid Skallerud)	315	75
„	Kmp 203+698—Kmp 203+851 (450 m. kurvan vid Skallerud)	153	75
„	Kmp 203+895—Kmp 204+370 (300 m. kurvan vid Skallerud)	474	60
„	Kmp 204+413—Kmp 204+611 (450 m. kurvan vid Skallerud)	198	75
„	Kmp 204+938—Kmp 205+058 (450 m. kurvan vid Tången)	120	75
„	Kmp 205+080—Kmp 205+284 (450 m. kurvan vid Tången)	204	75
„	Kmp 205+343—Kmp 205+518 (300 m. kurvan vid Tången)	175	60
„	Kmp 205+518—Kmp 205+730 (300 m. kurvan vid Tången)	212	60
„	Kmp 207+404—Kmp 207+637 (300 m. kurvan vid Huggult)	233	60
Rh-Mdm	Kmp 225+406—Kmp 225+799 (450 m. kurvan vid Dunsjö)	393	75
Mdm-Go	Kmp 231+526—Kmp 231+796 (300 m. kurvan vid Skeppsön)	270	60
D-Kly	Kmp 248+599—Kmp 248+775 (300 m. kurvan vid Tobolsk)	176	60
„	Kmp 251+734—Kmp 251+977 (300 m. kurvan vid Hällsjön)	243	60
„	Kmp 252+183—Kmp 252+504 (360 m. kurvan vid Herrefall)	321	60
„	Kmp 254+091—Kmp 254+317 (300 m. kurvan vid Kly, norra ingångskurvan)	226	60
Kly-Mv	Kmp 254+628—Kmp 254+913 (450 m. kurvan vid Kly, södra ingångskurvan)	285	75
„	Kmp 255+379—Kmp 255+679 (300 m. kurvan vid Elggrundet)	300	60
„	Kmp 256+213—Kmp 256+637 (300 m. kurvan vid Öna)	424	60
„	Kmp 257+185—Kmp 257+441 (450 m. kurvan vid Sjöstugan)	256	75
„	Kmp 257+620—Kmp 257+876 (300 m. kurvan vid Sjöstugan)	256	60
„	Kmp 258+403—Kmp 258+747 (300 m. kurvan vid Storkelsby)	344	60
„	Kmp 259+235—Kmp 259+564 (450 m. kurvan vid Björka)	329	75
Mot-Fgl	Kmp 268+363—Kmp 268+491 (300 m. kurvan vid Mot, södra ingångskurvan)	128	60
„	Kmp 268+520—Kmp 268+555 (svängbron över Göta kanal)	35	40
„	Kmp 268+761—Kmp 269+125 (360 m. kurvan)	364	60

B) Med hänsyn till förreglingsanordningar, lutningar, kurvor och andra bantekniska förhållanden få å stationer, last- och mötesplatser tågen framföras å huvudtågväg med en största hastighet av km.

	genom infarts- växlarna	genom platsen i övrigt		genom infarts- växlarna	genom platsen i övrigt
vid Krylbo	40	40	vid Åsbro	90	90
„ Hökmora ...	90	90	„ Lerbäck	90	90
„ Karbenning ..	90	90	„ Rönneshytta .	90	90
„ Snyten	40	40	„ Mariedam ...	90	90
„ Västanfors			„ Godegård ...	90	90
tåg med udda nr	90	40	„ Degerön.....	90	90
„ „ jämna „	40	40	„ Karlsby		
„ Dagarn	90	90	tåg med udda nr	60	60
„ Skinskatteb...	75	75	„ „ jämna „	75	60
„ Krampen ...	90	90	„ Motala verkst.	90	90
„ Näverkärret ..	90	90	„ Motala		
„ Spannarboda .	90	90	tåg med udda nr	90	40
„ Sällinge.....	90	90	„ „ jämna „	40	40
„ Blixterboda ..	90	90	„ Fågelsta.	90	90
„ Frövi.....	40	40	„ Skänninge ...	90	90
„ Avdala	90	90	„ Karlslund ...	40	40
„ Ervalla			„ Lindbacka ...	50	50
tåg med udda nr	90	40	„ Gräveby	40	40
„ „ jämna „	40	90	„ Latorpsbruk..	40	40
„ Dyltabruk ...	90	90	„ Holmstorp	50	50
„ Hovsta	90	90	„ Vintrosa.....	40	40
„ Örebro	40	40	„ Lannabruk... ..	50	50
„ Örebro södra	90	90	„ Hidingebro... ..	40	40
„ Mosås	90	90	„ Fjugesta.....	40	40
„ Säbylund			„ Gropen	40	40
tåg med udda nr	40	90	„ Kvistbro.....	40	40
„ „ jämna „	90	90	„ Ljungstorp ...	40	40
„ Kumla			„ Mullhyttemo .	40	40
tåg med udda nr	90	40	„ Dormen	50	50
„ „ jämna „	40	40			
„ Hallsberg ...	40	40			

Förteckning över lystringsmärken.

Linje	L ä g e		Platsens art	Tåg som signalera
	för märke	för plats		
Krylbo — Mjölby:				
Snyten-Västanfors .	192+500	192+970	Väg	Uppgående dagtåg
Västanfors-Dagarn .	197+660	197+188	„	Nedgående dagtåg
Dagarn-Skinnskatteberg	214+780	215+280	„	Uppgående dagtåg
Skinnskatteberg-Krampen	225+768	225+268	„	Alla tåg
Sällinge-Blixterboda	258+454	258+440	„	„ „
Frövi-Ervalla	248+830	248+400	„	„ „
Hovsta-Örebro	225+376	225+769	„	„ „
Hallsberg-Åsbro ...	226+374	225+988	„	Nedgående tåg
Hallsberg-Åsbro ...	201+400	201+700	„	Alla tåg
	204+485	204+150	Bergsk.	
	203+800			
Mjölby-Skänninge	263+300	262+817	Väg	„ „
	262+306			
Mjölby-Skänninge.	272+304	271+844	„	„ „
	271+438			
Örebro södra — Svartå:				
ÖrebroS.-Karlslund	226+366	226+676	Väg	Alla tåg
Mullhyttemo-Dor-	227+014			
men	261+092	260+235	„	Uppgående tåg

Uppehåll vid hållplatser:

för resandes av- och påstigande:

- vid Hökmora: 172, 175, 195;
- „ Ombenning: 172, 175, 196, 195;
- „ Avdala: 171, 175, 176, 184, 679 och 1642;
- „ Lillån: 175, 176, (183 juni—sept.) 184, 187,
194, 195, 471, 472, 679, 1169, 1170
och 1642;
- „ Adolfsberg: 172, 176, 194, 196, 197, 463, 464, 201,
(1156 och 1170 juni—aug.), 2104, 2106;
- „ Marieberg: 175, 176, 197, 229, 463, 464, 2104,
2106;
- „ Säbylund: 172, 173, 174, 176, 194, 195, 196,
197, 201, 229, 1155, 1156, 2104, 2106;
- „ Sannahed: 176, 194, 197, 229, 1155, 1169, 2106;
- „ Björka: 173, 174, 469 och 470;
- „ Lycketorp: 173, 174, 469, 470, 677 och 678;
- „ Lindbacka: alla ordinarie tåg, utom 691;
- „ Dormen: alla ordinarie tåg;

för resandes avstigande:

- vid Adolfsberg: 202 och 2103;

vid lastplatser:

för vagnväxling:

- vid Hökmora: 1152, 1154, 1163;
- „ Avdala: 1169, 1152;
- „ Säbylund: 1169, 1170;
- „ Lindbacka: 1195, 1196;
- „ Holmstorp: 691, 1196;
- „ Lannabruk: 1195, 1196;
- „ Ljungstorp: 1195, 1196;
- „ Dormen: 1195, 1196.

Tåg nr	Snt	Dn	Nkt	Fv	Ör	H	Ås	Mdm	Mv	Hdb
171				V	V*)	K, V		V*)		
172		V*)		V		K, V		V*)		
173						K, V		V*)		
174						K, V		V*)		
175		V*)		V		K, V		V*)		
176				K, V		K, V		V*)		
193						V, lok. återg. 2106				
194				K, V	V					
195		V*)		V		K, V				
197						K, V				
201						V				
202						V				
229						K, V				
469								V*)		
470						K, V		V*)		
1151	V	K, V	V	K, V	K, V					
1152	V	K, V	V	K, V						
1153	V	K, V	V	K, V	V					
1154	V	K, V	V	K, V						
1157							V*)	V	V	
1158								V	V	
1161								V	V*)	
1162								V	V*)	
1163		V		K, V	V					
1164		V	V*)	K, V	V					
1166					V					
1167							V*)	V	V	
1168								V	V	
1169					V	K, V				
1170				K, V	V					
1171								V		
1172								V		
1173								V		
1174								V		
1175		V		V	K, V					
1176		V		K, V						
1177		V		K, V						
1178		V								
1179										V
1180										V
1186		V	V*)							
1198					K, V					
1362		V		K, V		K, V.				
1363		V		V	V*)			V*)		
1364		V		V	V*)	K, V		V*)		
1641		V	V*)	K, V	V	K, V				
1642		V		K, V	V					
2103						V, lok. återg. 192				
695, 697										V*)
692, 698										V*)
1195, 1196										V

*) Om så behöves.

Tabell

angivande de lutningar, som å olika stationssträckor i vardera tågriktningen äro **utslagsgivande** för tågens utrustning med bromskraft.

9 : 1000	Krylbo—Hökmora	10 : 1000
10 : 1000	Hökmora—Karbenning	8 : 1000
5 : 1000	Karbenning—Snyten	4 : 1000
10 : 1000	Snyten—Västanfors	10 : 1000
4 : 1000	Västanfors—Dagarn	10 : 1000
10 : 1000	Dagarn—Skinnskatteberg	6 : 1000
10 : 1000	Skinnskatteberg—Krampen	10 : 1000
10 : 1000	Krampen—Näverkärret	7 : 1000
10 : 1000	Näverkärret—Spannarboda	4 : 1000
9 : 1000	Spannarboda—Sällinge	4 : 1000
6 : 1000	Sällinge—Blixterboda	6 : 1000
7 : 1000	Blixterboda—Frövi	7 : 1000
5 : 1000	Frövi—Ervalla	2 : 1000
2 : 1000	Ervalla—Dyltabruk	6 : 1000
4 : 1000	Dyltabruk—Hovsta	0 : 1000
4 : 1000	Hovsta—Örebro	1 : 1000
0 : 1000	Örebro—Örebro S.	2 : 1000
10 : 1000	Örebro S.—Mosås	10 : 1000
3 : 1000	Mosås—Säbylund	3 : 1000
1 : 1000	Säbylund—Kumla	10 : 1000
5 : 1000	Kumla—Hallsberg	4 : 1000
6 : 1000	Hallsberg—Åsbro	10 : 1000
3 : 1000	Åsbro—Lerbäck	10 : 1000
6 : 1000	Lerbäck—Rönneshytta	0 : 1000
6 : 1000	Rönneshytta—Mariedam	10 : 1000
6 : 1000	Mariedam—Godegård	5 : 1000
6 : 1000	Godegård—Degerön	4 : 1000
10 : 1000	Degerön—Karlsby	6 : 1000
10 : 1000	Karlsby—Motala V.	10 : 1000
0 : 1000	Motala V.—Motala	3 : 1000
3 : 1000	Motala—Fågelsta	10 : 1000
10 : 1000	Fågelsta—Skänninge	3 : 1000
10 : 1000	Skänninge—Mjölby	10 : 1000
0 : 1000	Örebro S.—Karlslund	8 : 1000
0 : 1000	Karlslund—Gräveby	2 : 1000
1 : 1000	Gräveby—Latorpsbruk	7 : 1000
2 : 1000	Latorpsbruk—Vintrosa	7 : 1000
10 : 1000	Vintrosa—Hidingebro	5 : 1000
2 : 1000	Hidingebro—Fjugesta	10 : 1000
7 : 1000	Fjugesta—Gropen	3 : 1000
0 : 1000	Gropen—Kvistbro	7 : 1000
3 : 1000	Kvistbro—Mullhyttemo	6 : 1000
10 : 1000	Mullhyttemo—Svartå	10 : 1000

Enär lutningsvisarne å banan angiva endast hela, uppåt avrundade tal skall, där lutningsvisarnas siffror ej överensstämma med ovanstående uppgift, den sistnämnda äga vitsord.

Kungl. Järnvägsstyrelsen har fastställt följande bromstal för lutningar, som äro svagare än 10 : 1000:

I lutning om	Vid en största hastighet av km. i timmen												
	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
	skall bromstalat utgöra												
0 : 1000	6	6	7	9	12	15	19	20	25	30	37	44	53
1 : 1000	6	6	8	10	13	16	21	22	27	32	39	46	55
2 : 1000	6	7	9	11	14	18	22	24	29	34	41	48	58
3 : 1000	7	8	10	13	16	19	24	25	31	36	43	51	60
4 : 1000	8	10	12	14	17	21	25	27	32	38	45	53	62
5 : 1000	9	11	13	15	19	22	27	29	34	39	47	55	65
6 : 1000	10	12	14	17	20	24	29	31	36	41	49	57	67
7 : 1000	11	13	15	18	21	25	30	32	38	43	51	59	69
8 : 1000	12	14	16	19	23	27	32	34	40	45	53	62	71

B r o m s																						
Bromstal	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
	L a s t																					
6	16	33	50	66	83	100	116	133	140													
7	14	28	42	57	71	85	100	114	128	140												
8	12	25	37	50	62	75	87	100	112	125	137	140										
9	11	22	33	44	55	66	77	88	100	111	122	133	140									
10	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140								
11	9	18	27	36	45	54	63	72	81	90	100	109	118	127	136	140						
12	8	16	25	33	41	50	58	66	75	83	91	100	108	116	125	133	140					
13	7	15	23	30	38	46	53	61	69	76	84	92	100	107	115	120						
14	7	14	21	28	35	42	50	57	64	71	78	85	92	100	107	114	121	128	135	140		
15	6	13	20	26	33	40	46	53	60	66	73	80	86	93	100	106	113	120				
17	16	6	12	18	25	31	37	43	50	56	62	68	75	81	87	93	100	106	112	118	125	131
18	5	11	16	22	27	33	38	44	50	55	61	66	72	77	83	88	94	100				
19	5	10	15	21	26	31	36	42	47	52	57	63	68	73	78	84	89	94	100	105	110	115
21	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100		
22	4	9	13	18	22	27	31	36	40	45	50	54	59	63	68	72	77	81	86	90	9	
23-25	26	3	7	11	15	19	23	26	30	34	38	42	46	50	53	57	61	65	69	73	76	8
30	3	6	10	13	16	20	23	26	30	33	36	40	43	46	50	53	56	60	63	66	7	
35	2	5	8	11	14	17	20	22	25	28	31	34	37	40	42	45	48	51	54	57	6	
43	2	4	6	9	11	13	16	18	20	23	25	27	30	32	34	37	39	41	44	46	4	
49	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	4	
57	1	3	5	7	8	10	12	14	15	17	19	21	22	24	26	28	29	31	33	35	3	
76	1	2	3	5	6	7	9	10	11	13	14	15	17	18	19	21	22	23	25	26	2	

Bromstabellen

användes vid

1) bestämmandet av antalet bromsaxlar, då bromstalet och antalet lastaxlar äro kända,

2) bestämmandet av antalet lastaxlar, då bromstalet och antalet bromsaxlar äro kända.

1 lastaxel = 1 axel under person-, post- och till större delen lastad resgods- eller godsvagn eller också 2 axlar under resgods- eller godsvagn, som antingen är tom eller lastad så, att allenast mindre delen av bärlageten eller utrymmet är tagen i anspråk.

Bromsaxel = med verksam broms försedd lastaxel.

Bromstal = det antal av 100 lastaxlar, som skall vara försett med verksam broms.

1. Då antalet lastaxlar är bekant och bromstalet erhållits genom tjänstgöringstidtabellen, uppsökes det sistnämnda talet i den första eller sista lodräta kolumnen i bromstabellen. Från detta tal följer man den vågräta linjen. tills man kommer till den siffra, som är lika med antalet lastaxlar, eller om sådan icke finnes, den närmast högre. Den lodrätt över denna siffra i tabellens huvud stående siffran anger antalet bromsaxlar.

T. ex. Ett blandat tåg består av 20 2-axliga person-, post- eller till större delen lastade resgods- eller godsvagnar samt 6 2-axliga tomvagnar, således tillsammans 46 lastaxlar ($40 + \frac{1}{2} = 46$). Bromstalet är enligt tjänstgöringstidtabellen 35. Huru

TABELL

x l a r														Bromstal					
22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		36	37	38	39	40
x l a r														6					
														7					
														8					
														9					
														10					
														11					
														12					
														13					
														14					
														15					
37	140																		16
15	121	126	131	136	140														18
00	104	109	113	118	120														19
														20					
														22					
34	88	92	96	100	103	107	111	115	119	120									26
73	76	80	83	86	90	93	96	100	103	106	110	113	116	120	123	126	130	133	30
32	65	68	71	74	77	80	82	85	88	91	94	97	100						35
51	53	55	58	60	62	65	67	69	70										43
44	46	48	51	53	55	57	59	60											49
88	40	42	43	45	47	49	50	52	54	56	57	59	60						57
88	30	31	32	34	35	36	38	39	40	42	43	44	46	47	48	50			76

många bromsaxlar måste finnas i tåget? Man söker först i någon av de yttersta lodräta kolumnerna talet 35, därefter i den från denna siffra utgående vågräta sifferraden talet 46. Detta tal finnes icke, varför man tager det närmast högre talet 48, följer härifrån den lodräta kolumnen uppåt och finner i tabellens huvud talet 17, vilket angiver antalet bromsaxlar.

Ett godståg innehåller 10 till större delen lastade 2-axliga vagnar, av vilka 3 äro försedda med broms, samt 5 till mindre delen lastade 2-axliga godsvagnar och 21 2-axliga tomvagnar, av vilka 15 äro försedda med broms; bromstal 26. Huru många bromsare måste finnas i tåget? $20 + \frac{3}{2} = 46$ lastaxlar; bromstalet 26 bestämmer antalet bromsaxlar till 12. I tåget funnos endast 3 fullt lastade vagnar, försedda med broms, varför det blir nödvändigt att använda andra än fullt lastade vagnar som bromsvagnar. I detta fall behövas ytterligare 6 bromsaxlar, d. v. s. 12 axlar under olastad eller till mindre delen lastad vagn. Således erfordras för detta tåg 9 bromsare.

2. Gäller frågan, hur många axlar, som få finnas i ett tåg, då man har att tillgå endast ett begränsat antal bromsaxlar, uppsöker först detta sistnämnda tal i tabellens huvud och den lodräta kolumnen följes härifrån nedåt, tills man kommer till den vågräta sifferrad, som i yttersta kolumnen innehåller det givna bromstalet. Det i skärningspunkten stående siffertalet är det sökta.

T. ex. I ett godståg, bestående av 12 till större delen lastade 2-axliga vagnar och 24 tomma 2-axliga vagnar, skola flera vagnar inkopplas. Bromstalet är enligt tjänstgöringstidtabellen 16 och hela antalet tillgängliga bromsaxlar är 10. Huru många axlar kunna tillkopplas tåget?

Man uppsöker i tabellens huvud bromsaxelantalet 10, följer den lodräta kolumnen nedåt till den vågräta sifferrad, i vars yttersta kolumn står bromstalet 16. I dessa kolumners skärningspunkt står talet 62, vilket är det största antalet lastaxlar d. v. s. i tåget får icke inkopplas flera än $62 - 48 = 14$ lastaxlar.

Vagnvikts=

T o n v a g n v i k t						
vid avgång från	med ett lok. litt.					
	B	E	G	Kd	Mb	Tb
Krylbo.....	620	620	940	395	610	465
Karbenning	1140	1090	1590	720	1100	855
Snyten	640	630	940	400	625	475
Västanfors	620	620	940	395	610	465
Dagarn	675	660	990	425	655	505
Skinnskatteberg	615	610	940	390	605	465
Krampen	925	905	1325	500	690	680
Näverkärret.....	1030	940	1375	420	955	600
„ om tåget skall passera...	1030	940	1375	500	955	680
Spannarboda	1140	1090	1590	720	700	855
Sällinge	1140	1090	1590	720	700	855
Blixterboda ..	670	660	990	430	650	500
„ om tåget skall passera...	925	905	1325	500	690	680
Frövi	1140	1090	1590	720	1100	855
Ervalla	840	805	1180	530	805	620
„ om tåget skall passera	1100	1000	1550	700	1020	840
Dyltabruk	1140	1090	1590	720	1100	855
Hovsta	1140	1090	1590	720	1100	855
Örebro.....	1140	1090	1590	720	1100	855
Örebro södra	665	655	940	420	650	495
Mosås	720	700	990	460	700	540
Kumla	1140	1090	1590	720	1100	855
Hallsberg.....	570	565	890	365	560	430
Asbro	720	700	990	460	700	540
Lerbäck	1140	1090	1590	720	1100	855
Rönneshytta.....	720	700	990	425	700	495
Mariedam.....	1140	1090	1590	720	1100	855
Godegård.....	1140	1090	1590	675	950	855
Degerön	760	735	1040	425	650	540
Karlsby	570	565	890	365	560	430
Motala verkstad	990	960	1405	630	9 55	740
Motala.....	720	700	990	405	700	475
Fågelsta	1140	1090	1590	720	1100	855
Skänninge	665	655	940	420	620	495

tabell.

T o n v a g n v i k t						
vid avgång från	med ett lok. litt.					
	B	E	G	Kd	Mb	Tb
Mjölby	720	700	990	420	700	540
Skänninge	720	700	990	460	700	540
Fågelsta	1140	1090	1590	720	1100	855
Motala	1140	1090	1590	720	1100	855
Motala verkstad	640	630	940	400	625	475
Karlsby	665	655	940	420	650	500
Degerön	720	700	990	460	700	540
Godegård	780	700	990	460	700	540
Marledam	1030	965	1410	570	810	935
Rönneshytta	720	700	1090	460	700	540
Lerbäck	1140	1035	1510	460	1060	670
Åsbro	825	800	1170	450	595	605
Hallsberg	1140	1090	1590	720	1100	855
Kumla	1140	1090	1590	720	1100	855
Mosås	720	700	990	460	700	540
Örebro södra	1140	1090	1590	720	1100	855
Örebro	1140	1090	1590	720	1100	855
Hovsta	1140	1090	1590	720	1100	855
Dyltabruk	1070	915	1335	590	910	710
Ervalla	1000	960	1405	630	975	750
Frövi	675	660	990	425	655	505
Blixterboda	1010	980	1430	490	775	710
Sällinge	640	630	940	400	625	475
Spannarboda	640	630	940	400	625	475
Näverkärret	640	630	940	400	625	475
Krampen	640	630	940	395	610	475
Skinnskatteberg	640	630	940	400	625	475
Dagarn	1140	1090	1590	720	1100	855
Västanfors	600	600	940	380	590	455
Snyten	1140	1090	1590	720	1100	855
Karbenning	640	630	940	400	625	475

Vagnviktstabell.

Ton vagnvikt		Ton vagnvikt	
vid avgång från	med ett lok. litt.	vid avgång från	med ett lok. litt.
	Kd		Kd
Örebro södra.....	400	Svartå	365
Karlslund	720	Mullhyttemo	720
Gräveby	510	Kvistbro	720
Latorpsbruk	460	Gropen**)	410
Vintrosa	600	Fjugesta	720
Hidingebro	460	Hidingebro	425
Fjugesta	720	Vintrosa	720
Gropen*)	425	Latorpsbruk	720
Kvistbro	560	Gräveby	720
Mullhyttemo	360	Karlslund	720

*) Passeras Gropen kan vagnvikten ökas till 500 ton.

**) Passeras Gropen kan vagnvikten ökas till 520 ton.

Anm.

1. Vagnvikterna tillämpas för alla godståg, som framföras med en största tillåten hastighet av 40 km i timmen och därunder. Den i tabellen angivna vagnvikten är lokföraren skyldig framföra, såvida icke giltigt hinder föreligger.

2. Föreskrifterna i Sjö § 64 angående största tillåtna axelantal vid olika hastighet begränsa fortfarande tågstorleken.

3. Framföres tåg av tvenne lok, erhålles vagnvikten genom att taga $\frac{4}{5}$ av båda lokens sammanlagda framdragningsförmåga.

Föreskrifter

rörande tågs framförande genom obebakade stationer (mötesplatser) och lastplatser.

Kungl. Järnvägsstyrelsen har fastställt efterföljande »Föreskrifter rörande tågs framförande över obebakade stationer (mötesplatser) och lastplatser» att lända till efterrättelse från och med den 1 december 1917.

1. Därmed att station (mötesplats) eller lastplats under viss tid av dygnet är obebakad förstås, att å dylik plats under ifrågavarande tid ike någon för utförandet av signalering eller för besörjandet av drifttjänsten i övrigt beordrad personal befinner sig i tjänst.

2. Genom tecknet ● i kolumn 2 av tjänstgöringstidtabellen utmärkes, att station (mötesplats) eller lastplats är obebakad; så länge körsignal visas på det i mom. 3 angivna sättet.

3. Innan bevakning upphör å station (mötesplats) eller lastplats, skall följande särskilt iakttagas:

a. Tågvägsväxlar, skyddsväxlar och spårspärrar, som icke kunna låsas medelst förreglingsvev eller hävstång å ställverk, skola hållas låsta medelst kontrollås av i Asb. § 16 angiven beskaffenhet.

b. Vederbörande huvudsignaler skola vara ställda på stopp, och skall, då nattsignalering väntas bliva erforderlig, den översta lyktan i varje sådan signal vara tänd.

c. Körsignal skall visas medelst ett å huvudsignalens mast på omkring 4 meters höjd från marken uppsatt signalredskap sålunda:

då dagsignaler kunna användas: med grön signaltavla, synlig från ankommande tåg till vänster om masten, och

då nattsignaler behöva användas: med grönt sken från signallykta, anbragt å signalmasten.

Skulle såväl dag- som nattsignaler väntas bliva erforderliga under den tid, då station (mötesplats) eller lastplats är obebakad, skall signaleringen samtidigt utföras medelst såväl signaltavla som signallykta.

d. Stationsföreståndaren resp. platsvakten skall, innan stationen (mötesplatsen) resp. lastplatsen lämnas obebakad, utföra särskild tågvägsinspektion för genomfartstågvägen och därvid noggrant tillse, dels att föreskrifterna i § 26 mom. 3, punkterna a) och b), av instruktion för stationsföreståndare bliva iakttagna, dels att nycklar till ställverks- och oförreglade växlar ävensom spärrnycklar till vevapparater bliva förvarade å ett på förhand bestämt ställe.

e. Omkastaren till bantelefonlinjens å stationen (mötesplatsen) eller lastplatsen varande anknytningsväxel skall ställas i medelläget, så att telefonlinjen är öppen, därest icke distriktsförvaltningen, med hänsyn till linjens indelning, bestämmer annorlunda för viss station (mötesplats) eller lastplats.

f. Sedan stationsföreståndaren (platsvakten) tillsett, att de i punkterna a—c meddelade bestämmelser blivit iakttagna samt utfört vad som i punkterna d och e föreskrivits, skall han till närmaste i det först ankommande tågets farriktning belägna station med tåganmälningsskyldighet för samma tåg anmäla »fri genomfart i N. N.», vilken anmälan skall åtföljas av föreståndarens eller platsvaktens fullständiga namn, som jämväl skall i tågtidjournalen inskrivas. Från lastplats må sådan anmälan sändas per telefon antingen direkt till nyssnämnda station eller också till vederbörande överordnade station för att från denna vidarebefordras med telegraf.

Efter avlåtandet av nyssnämnda anmälan, är stationen (mötesplatsen) resp. lastplatsen befriad från bevakningsskyldighet för vederbörande tåg.

4. Först sedan anmälan »fri genomfart» enligt mom. 3 f ingått från var och en av de stationer (mötesplatser) och lastplatser, som skola vara obevakade för visst eller vissa tåg, får den i Säkerhetsordningens § 55 mom. 1 ~~ord~~. A föreskrivna anmälan »klart» för sådant tåg avlätas av station, som skall vara bevakad för samma tåg och på vilken ansvaret för denna anmälan sålunda vilar.

Har anmälan »fri genomfart» enligt mom. 3 f icke ingått från samtliga mellan två närliggande bevakade stationer belägna obevakade stationer (mötesplatser) eller lastplatser, skall »klart» icke anmälas, utan skall i stället uppgivas, från vilken eller vilka platser förstnämnda anmälan inkommit och från vilka densamma saknas.

5. Station, som mottager uppgift, att anmälan »fri genomfart» saknas, skall förfara enligt bestämmelserna i Säkerhetsordningens § 55 mom. 10, varvid i det skriftliga meddelandet till tågpersonalen skall angivas, från vilken eller vilka platser samma anmälan saknas.

6. a. För tåg, som befinner sig å obevakad station (mötesplats) eller lastplats, gälla med iakttagande i övrigt av här nedan givna föreskrifter samma bestämmelser som för tåg å linjen.

b. För tåg, som framföres å bansträcka, där det förekommer, att station (mötesplats) eller lastplats är obevakad för tåget, får grundhastigheten utgöra högst 45 och största hastigheten högst 60 km. i timmen.

c. Tåg får icke föras genom obevakad station (mötesplats) eller lastplats med större hastighet än 20 km i timmen och icke heller hastigare än att lokomotivpersonalen under tågets gång hinner förvissa sig om, att växlar i tågvägen, vartefter de kunna överblickas, äro rätt lagda och att tågvägen är hinderfri. Kan denna visshet ej vinnas, under det tåget är i gång, skall tåget för ändamålet stoppas.

d. Utan hinder av vad i säkerhetsordningens § 52 är stadgat om avgångssignal, får tåg avgå från station (mötesplats) eller lastplats, som för tåget i fråga är angiven så-

som obevakad, därest i mom. 3 c föreskriven signalering där är anordnad.

e. Ankommer tåg så försenat till station (mötesplats) eller lastplats, vilken är i tjänstgöringstidtabellen för tåget angiven som obevakad, att bevakning därstädes åter inträtt, tillkännagives detta för lokomotivpersonalen därigenom, att den i mom. 3 c föreskrivna körsignalen är borttagen, och skola i dylikt fall bestämmelserna i Säkerhets- och signalordningarna oförändrade tillämpas.

7. a. När bevakning av station (mötesplats) eller lastplats, som varit obevakad för visst eller vissa tåg, åter skall vidtaga, skola Säkerhets- och signalordningarnas bestämmelser om signalering med huvudsignal omedelbart tillämpas, och skall den i mom. 3 c föreskrivna körsignalen sålunda omedelbart avlägsnas.

b. Då telegrafpåpassning åter vidtager å station (mötesplats), som varit obevakad för visst eller vissa tåg, skall stationen (mötesplatsen) underrättas, huruvida samtliga tåg, som enligt tidtabellen skola framföras över stationen (mötesplatsen) under tiden för bevakningens indragning, framkommit till de å ömse sidor om den obevakade stationen (mötesplatsen) närmast belägna bevakade stationerna, och om tågbefälhavaren å det sist framgående tåget förklarar linjen vara klar. Denna underrättelse skall lämnas av den bevakade station, till vilken sistnämnda tåg enligt tidtabellen skall inkomma. Skulle vid ifrågavarande tidpunkt samtliga tågen ännu icke hava blivit i sin helhet framförda, skall i stället uppgivas, vilket av dessa tåg, som ännu befinner sig ute å sträckan ävensom tiden, då det utgick. Sådan underrättelse eller uppgift skall av mottagande station vidareföras till underlydande lastplats, så snart bevakning med eller utan telegrafpåpassning vidtager å denna.

c. Föreståndare å station (mötesplats), som varit obevakad, får icke anmäla "klart" för något tåg, förrän han erhållit nyssnämnda besked angående tågrörelsen under den tid, bevakningen varit indragen, å hela den sträcka, som stationen tillhört såsom obevakad.

d. Sedan bevakning resp. telegrafpåpassning inträtt å station eller lastplats, som varit obevakad för visst eller vissa tåg, skola bestämmelserna i Säkerhets- och signalordningarna angående tågens expedierande oförändrade gälla.

8. Distriktsförvaltningen äger utfärda erforderliga närmare säkerhets- och verkställighetsföreskrifter av lokal natur.

Se
Sä.
S5
mo.
4

Transsumt.

Utdrag ur protokoll hållet hos Distriktsförvaltningen vid Statens Järnvägars I distrikt den 15 september 1919.

§ 1.

På föredragning av trafikdirektören fann Distriktsförvaltningen med upphävande av bestämmelserna i § 3 av Distriktsförvaltningens protokoll av den 23 september 1918, gott föreskriva, att under tidtabell 117 skola å nedan nämnda bansträckor de för varje sträcka angivna tågen framföras utan att vid sträckorna belägna stationer och lastplatser äro bevakade:

å sträckan **Snyten—Krylbo** tågen 1151, 1153 och 1642 (beträffande Hökmora), 1362, 1186 och 1641 (beträffande Karbenning och Hökmora), å sträckan **Frövi—Krampen** tågen 1177 (beträffande Näverkärret då tåg 1186 *icke* går, Spannarboda, Sällinge och ~~Blixterboda~~), 1363 (beträffande Sällinge), 1364 (beträffande ~~Blixterboda~~, Sällinge och Spannarboda), å sträckan **Örebro—Ervalla** tågen 1177, 1363 och 1364 (beträffande Dyltabruk och Hovsta).

å sträckan **Örebro Södra—Latorpsbruk** tåg 691 (beträffande Karlslund, Lindbacka och Gräveby).

Följande närmare säkerhetsföreskrifter skola lända till efterrättelse:

1. (På stationerna Järna, Lästringe, Nyköping och Ålberga skola bantelefonväxlarna hållas avstängda, d. v. s. med handtagets pil pekande på 1 respektive 2). På övriga stationer eller lastplatser å ifrågakommande bansträckor skola bantelefonväxlarna ställas på förbigång, d. v. s. med handtagets pil pekande rakt uppåt.
2. Skulle något av ifrågavarande tåg stanna å linjen och icke kunna utan dröjsmål fortsätta, åligger det tågbefälhavaren att uppsöka närmaste bantelefonställe för att därifrån lämna under rättelse om förhållandet. Härvid skall från de olika bansträckorna påringning ske till nedan för varje sträcka angivna stationer.

å sträkan	Snyten—Krylbo	påringning	Krylbo;
å	„ Frövi—Krampen	„	Frövi;
å	„ Örebro—Ervalla	„	Örebro;
å	„ „ S.—Latorpsbruk	„	Örebro Södra;

3. Därest till följd av anordnade extratåg icke upptagna i tjänstgöringstidtabellen eller tågförseningar inskränkningar måste göras uti förestående medgivande skall trafikinspektören i varje sär-

skilt fall bestämma i vad mån bevakning av stationer och lastplatser för ifrågavarande tåg skall äga rum.

4. I anledning av föreskrifter uti punkt 3 a) av Kungl. Styrelsens här ovan intagna bestämmelser rörande tågs framförande genom obevakade stationer, mötesplatser och lastplatser skola stationsföreståndarna förvissa sig om, att alla vederbörliga tågväxlar, skyddsväxlar och spårspärrar, som icke kunna låsas medelst förreglingsvev eller hävstång å ställverk, äro låsta medelst kontrollås av i Asb § 17 angivna beskaffenhet.

5. Innan tåg får framgå öfver obevakade stationer skola nyssnämnda kontrollås vara låsta och är stationsföreståndaren ansvarig för att såväl nycklarna till dessa lås som till vevapparaternas tågvägsspärr hållas inlåsta å expeditionen å en för samtlig personal bekantgjord plats. Dessutom skall tågvägshävstången för huvudtågvägen vara omställd och samtliga tågvägsspärrar intaga spärrande ställning. Ställverket skall därefter låsas så att någon obehörig ej kan röra det. För lastplats skall trafikinspektören utfärda bestämmelser om var ovan berörda nycklar skola förvaras.

In fidem:
Emil Rune.