

STATENS JÄRNVÄGAR.

8. Trafiksektionen.

TIDTABELLSBOKEN

Del I.

Tidtabell nr 131.

Gällande fr. o. m. den 15 maj 1931

t. o. m. den 21 maj 1932

å följande bandelar:

Hallsberg—Falköping C,
Falköping C—Nässjö,
Skövde—Karlsborg.

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Förklaringar till tjänstetidtabellerna	5—6
Uppgift å lutningar, som äro utslagsgivande för tågens utrustning med bromskraft	7
Hastighetsuppgifter	8—11
Uppgift å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta	12
Vagnviktstabell	13—14
Bromstabell A	15
Bromstabell B	16—20
Förklaringar till bromstabellerna	21—22
Hjälpvagnars placeringsorter	22
Förteckning över tågspår och signalbilder samt avstånd mellan stationerna	23—27
Signalbeskrivning för Nässjö	28
Uppgift å de vägövergångar å dubbelspår, som äro försedda med automatisk signalanordning, vilken endast fungerar vid rörelse i ena riktningen	28
Särskilda bestämmelser om bemanningen m. m. av vissa tåg ..	29
Särskilda bestämmelser beträffande tåg, som framföras utan konduktörspersonal	29—30
Föreskrifter angående tågs framförande genom obehakade driftplatser å 8. trafiksektionen	30—31
Undantag från Säkerhetsordningens § 52 ifråga om tågs intagande å Hallsbergs personbangård, när huvudsignal är ur bruk	31

Förklaringar till tjänstetidtabellerna.

1) Den i överskriften för varje särskilt tåg angivna största tillåtna hastigheten är bestämd enligt föreskrifterna i Säkerhetsordningen med hänsyn till bansträckans beskaffenhet, tågets bromskraft och sammansättning under normala förhållanden och den för tåget avsedda lokomotivtypen.

Ändras något av dessa förhållanden så, att Sào medger endast en *lägre* hastighet, får denna lägre hastighet icke överskridas.

Om vid tågförsening tågchefhavaren och föraren efter samråd funnit, att betingelser för *ökning* av den i tidtabellen angivna största tillåtna hastigheten äro för handen, må denna hastighet överskridas, så vitt *tidinkörning* är medgiven eller anbefald. Tågchefhavaren skall härom underrätta tågklararen vid den station, där hastighetsökningen är avsedd att börja. Denne tågklarare skall i sin tur underrätta tågledaren.

2) Det efter ordet "Axlar", i överskriften stående siffertalet betecknar det största antalet axlar, lastade eller tomma, som får medtagas enligt Säkerhetsordningens § 39, under förutsättning att den i överskriften angivna största tillåtna hastigheten och bromsgruppen icke ändras.

3) Beträffande tågbelastningen skall följande iakttagas:

Den i vagnviktstabellen angivna vagnvikten för varje lokomotivtyp och stationssträcka gäller med de undantag, som i tabellen angivas, för alla gods- och blandade tåg; *minst* denna vagnvikt beräknas vederbörande lokomotiv kunna framföra å respektive sträckor;

för andra än nyss nämnda tåg gäller, att föraren är skyldig medtaga *minst* den i överskriften angivna vagnvikten.

Jämlikt § 11 i särtryck 27 (Tjänstgöringsföreskrifter för lokpersonal) är föraren emellertid skyldig att *till fullo utnyttja lokomotivets dragkraft*. Då de i vagnviktstabellerna angivna tontalen och den i tidtabellsöverskrifterna angivna vagnvikten äro att anse såsom *minimum* för vad lokomotiven kunna framföra, skall alltså föraren vara skyldig att utöver detta tontal medtaga den ytterligare belastning, som lokomotivet under i varje särskilt fall för handen varande omständigheter anses kunna medföra. Denna föreskrift gäller endast tåg, som framföras av ånglokomotiv. För tåg, framfört av elektriskt lokomotiv, anger vagnviktstabellen den största vagnvikt, som lokomotivet kan draga å olika sträckor; denna vagnvikt får sålunda icke under några förhållanden överskridas.

4) Ett tågs verkliga belastning utrönes genom sammanräkning av vikten hos de vagnar och overksamma lokomotiv, som befördas med tåget.

Vid beräkningen avrundas vikten för varje fordon till jämna ton, så att $\frac{1}{2}$ ton eller däröver räknas som helt men mindre del bortfaller.

Vikten av olastat fordon upptages till den å fordonet angivna taravikten. Taravikten av overksamma, icke-nedkopplade lokomotiv skall höjas med hälften.

Person-, post- och fångvagnar ävensom vagn, använd för resgods, räknas alltid som tomvagnar. Detta gäller dock icke för godsvagnar, som användas för manskapstransport.

Bruttovikten av lastad vagn erhålles genom sammanräkning av vikten för tom vagn enligt ovanstående och av lastens vikt, varvid lasten, då annan vikt icke är känd eller anses mera sannolik, upptages

för vagn med lik eller åkdon till $\frac{1}{2}$ ton pr vagnsaxel;

för godsvagn, använd för manskapstransport, för vagn, lastad med levande djur och för styckegodsvagn till 2 ton pr vagnsaxel;

för övriga vagnslastsändningar, däri inberäknat vagnar, lastade med militärfordon, enligt den i transporthandlingen angivna vikten eller, då sådan saknas, enligt uppskattning.

5) Den i överskriften för varje särskilt tåg angivna bromsgruppen är bestämd i enlighet med den sammansättning, som tåget under vanliga förhållanden har.

6) I kolumn 1—2 äro stationerna samt de platser, som för vederbörande tåg fungera såsom blockposter, satta med samma och större typer samt

till vänster i kolumnen. Blockposterna äro särskilt betecknade därigenom, att förkortningen *blp* tillagts efter eller under namnet. Övriga platser äro satta med mindre och kursiv stil samt något indragna i förhållande till namnen å övriga platser.

7) Mellan kolumnerna 1—2 och 3 förekommande *grafiska beteckningar* betyda:

| = enkelspår,
 || = dubbelspår.

8) I kolumn 4 angives bild av för tåget gällande körsignal för infart å driftplats, som är försedd med växelförregling eller är utrustad med två eller flera infartssignaler, vilka äro så uppställda, att de kunna förväxlas med varandra. Har särskild signalbeskrivning upprättats, införes i stället för signalbild en hänvisning till signalbeskrivningen. Visst antal vingar i körställning betyda i fråga om ljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

9) Tidtabellen är uppgjord efter tidräkning från klockan 0 till klockan 24. Den första timmen på dygnet betecknas med siffran 0, ankomsttid precis midnatt 24.00 och avgångtid precis midnatt 0.00.

10) I kolumn 7 befintliga *tecken* betyda:

a, **p** och **X** utan förbindelse med i minuter angivet uppehåll, att tåget har *behovsuppehåll*, kortare än en minut, varvid

a = uppehåll för resandes *avstigande*,
p = " " " *påstigande*,
X = " " " *av- eller påstigande* eller *avlämnande*
 eller *upptagande* av gods enligt föreskrift i gällande transportplaner;

a, **p** och **X**, omgivna av **○**, att tåget har *fast uppehåll*, kortare än en minut, varvid

Ⓐ = uppehåll för resandes *avstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner,
Ⓟ = " " " *påstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner,
ⓧ = " " " *av- eller påstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner;

a och **p** i förbindelse med i minuter angivet uppehåll, att tåget har fast uppehåll av angiven tidslängd, varvid

a = resande äga endast avstiga tåget,
p = " " " påstiga " ;

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

● att driftplats är obebakad; detta tecken skall dock icke användas vid automatiska blockplatser, lastplatser, som sakna huvudsignal, hållplatser och (under seglationstiden) rörliga broar;

△ att station icke är tåganmälningsstation för tåget.

Vid **X**-, **p**- och **a**-uppehåll utan förbindelse med i minuter angivet uppehåll är såsom avgångstid angiven den beräknade ankomsttiden till stationen. Det för själva uppehållet beräknade tidstillägget har liksom tillägget för igångsättningen lagts på gången till nästföljande station.

11) I kolumn 9 angives bild av för tåget gällande körsignal för utfart från driftplats, där utfartssignal finnes, eller, i stället för dylik signalbild, en hänvisning till gällande signalbeskrivning. Visst antal vingar i körställning betyda i fråga om ljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

**Uppgift å lutningar, som äro utslags-
givande för tågens utrustning
med bromskraft.**

Linjen H—F		Linjen F—H		Linjen F—N	
H—Öj	0:1000	F—Vlp	10:1000	F—Fks	7:1000
Öj—Vt	10:1000	Vlp—Ss	8:1000	Fks—Vf	8:1000
Vt—Lå	10:1000	Ss—Su	10:1000	Vf—Kt	10:1000
Lå—Fa	10:1000	Su—Sk	10:1000	Kt—Ryn	3:1000
Fa—Gdö	10:1000	Sk—Ukr	10:1000	Ryn—Sm	10:1000
Gdö—Äl	10:1000	Ukr—Vä	5:1000	Sm—Srå	10:1000
Äl—Sle	4:1000	Vä—Ti	3:1000	Srå—Mu	0:1000
Sle—T	10:1000	Ti—Mh	3:1000	Mu—Ho	10:1000
T—Mh	10:1000	Mh—T	9:1000	Ho—Bry	10:1000
Mh—Ti	5:1000	T—Sle	0:1000	Bry—Kto	10:1000
Ti—Vä	3:1000	Sle—Äl	8:1000	Kto—Jö	10:1000
Vä—Ukr	0:1000	Äl—Gdö	8:1000	Jö—Th	2:1000
Ukr—Sk	4:1000	Gdö—Fa	10:1000	Th—Fm	4:1000
Sk—Su	0:1000	Fa—Lå	10:1000	Fm—Äng	4:1000
Su—Ss	10:1000	Lå—Vt	10:1000	Äng—N	10:1000
Ss—Vlp	10:1000	Vt—Öj	6:1000		
Vlp—F	0:1000	Öj—H	10:1000		
Linjen N—F		Linjen Sk—Kbg		Linjen Kbg—Sk	
N—Äng	10:1000	Sk—Ip	10:1000	Kbg—Mp	3:1000
Äng—Fm	10:1000	Ip—Kry	2:1000	Mp—Fgs	8:1000
Fm—Th	10:1000	Kry—Tb	10:1000	Fgs—Tb	5:1000
Th—Jö	10:1000	Tb—Fgs	10:1000	Tb—Kry	3:1000
Jö—Kto	0:1000	Fgs—Mp	6:1000	Kry—Ip	8:1000
Kto—Bry	10:1000	Mp—Kbg	8:1000	Ip—Sk	10:1000
Bry—Ho	6:1000				
Ho—Mu	10:1000				
Mu—Srå	9:1000				
Srå—Sm	10:1000				
Sm—Ryn	1:1000				
Ryn—Kt	6:1000				
Kt—Vf	10:1000				
Vf—Fks	9:1000				
Fks—F	0:1000				

Ovan angivna lutningsförhållanden utvisa den största höjdskillnad, som finnes å en viss stationssträcka mellan två punkter på 1000 m. avstånd från varandra, oavsett om banan på någon del av sträckan mellan dessa punkter har starkare lutning. Dels på grund av att dylikt förhållande kan råda, dels till följd av att lutningsvisarna angiva endast hela, uppåt avrundade tal, överensstämja icke alltid lutningsvisarnas siffror med ovanstående uppgifter; ägande de sistnämnda vitsord vid bestämmandet av den för tåg erforderliga bromskraften.

Genom att läsa förestående tabeller nedifrån och uppåt erhållas uppgifter å största förekommande stigningar. (Jfr. bestämmelsen å sid. 15 under Bromstabell A angående bromskraften för tåg, som framföres i stigning.)

B. Med hänsyn till banans beskaffenhet skola följande linje-
sträckor passeras med nedanstående *minskade hastighet*:

Sträckor	Största tillåtna hastigheten		
	mellan	längd meter	utgör km.
Sle—T	Km. 274 + 130 — km. 274 + 160 (Svängbron över Göta kanal vid Töreboda)	30	40
Valtorps bangård	Sidotågväg km. 334 + 280 — km. 335 + 040 (mellan yttersta växlarna)	760	30
Sm—Mu	Km. 34 + 816 — km. 35 + 102 (580 m:s kurvan vid Stråken)	286	80
Mu—Ho	Km. 37 + 866 — km. 38 + 236 (500 m:s kurvan vid Mullsjö)	370	80
Bry—Kto	Km. 59 + 516 — km. 60 + 340 (450 m:s kurvan vid Nyarp)	824	75
Kto—Jö	Km. 68 + 282 — km. 68 + 622 (400 m:s kurvan vid Talavid)	340	75
Jö—Th	Km. 69 + 665 — km. 69 + 694 (Svängbron vid JönköpingC)	29	40
	Km. 70 + 842 — km. 70 + 978 (350 m:s kurvan vid Östertull)	136	65
Th—Fm	Km. 85 + 735 — km. 86 + 986 (500 m:s kurvan vid Tenhults herrgård)	1251	80
Sk—Kbg	Hela sträckan		60

C. Med hänsyn till förreglingsanordningar, kurvor och övriga bantekniska förhållanden få å stationer och andra platser tågen framföras å huvudtågväg med nedan angivna största hastighet.

Plats	Genom in- och utfartsväxlarna	Genom platsen i övrigt	A n m.
Hallsbergs pbg	60	60	
„ rbg	40	40	
Hults sip, udda tåg	60	60	
„ „ jämna „	40	40	
Östansjö till och fr. H pbg .	90	90	
„ „ „ „ H rbg .	90	90	Vid infart
„ „ „ „ H „	40	90	„ utfart
Vretstorp, udda tåg.....	90	90	
„ jämna tåg	90	90	Vid infart
„ „ „	40	90	„ utfart
Laxå, udda tåg.....	90	90	
„ jämna tåg.....	90	90	Vid infart
„ „ „	40	90	„ utfart
Finnerödja	90	90	
Gårdsjö.....	90	90	
Älgarås	90	90	
Galgbackens grusgrop....	90	90	
Slätte.....	90	90	
Töreboda	90	90	Över svängbron 40 km./tim.
Moholm	90	90	
Tidan	90	90	
Väring.....	90	90	
Ulvåker	90	90	
Kjepplunda lp	90	90	
Skövde	90	90	
Karlsro lp	90	90	
Skultorp	90	90	
Stenstorp	90	90	
Valtorp	90	90	
Berga lp.....	90	90	
Tomten lp	90	90	
Falköping C.	40	40	
Falköping S.....	90	90	
Vartofta	90	90	
Kättilstorp	90	90	
Ryttaren lp	90	90	
Sandhem.....	90	90	
Stråken lp.....	90	90	

P l a t s	Genom in- och utfartsväxlarna	Genom platsen i övrigt	A n m.
Mullsjö	60	60	
„ grusgrop	90	90	
Habo	90	90	
Bankeryd	90	90	
Kortebo	90	90	
Jönköping C.	40	40	Över svängbr. 40 km./tim.
Tenhult, udda tåg	90	80	Vid infart
„ „ „	80	80	„ utfart
„ jämna tåg	80	80	„ infart
„ „ „	90	80	„ utfart
Forserum	90	90	
Äng	90	90	
Gransäng grusgrop	90	90	
Igelstorp	40	40	
Kungsryd	40	40	
Tibro	40	40	Vid infart
„	60	40	„ utfart
Fagersanna	40	40	
Mölltorps grusgrop	40	40	
Mölltorp	40	40	
Karlsborg	40	40	

Uppgift å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta.

Signalering för	Km.	Linjen	Lystringsmärk. placering	
			För nedgående tåg	För uppgående tåg
Vägövergång vid Nollheden	323+810	Skultorp—Stenstorp	323+310	324+143
” ” Mårum*)	300+080	Väring—Ulvåker	299+564	300+572
” ” Furusjö	42+922	Mullsjö—Habo	42+502	43+214
” ” Granbäck	64+064	Bankeryd—Kortebo	—	64+286
” ” Kortebo	64+663	Kortebo—Jönköping C	64+435	64+828
” ” Hyltan	79+722	Jönköping C—Tenhult	—	80+037
” ” Romelsjö	89+528	Tenhult—Forsserum	89+226	89+938
” ” Kroken	323+605	Igelstorp—Kungsryd	324+000	323+250
” ” Balteryd	329+710	Kungsryd—Tibro	330+015	329+210

*) Rektangelformigt märke. Signal endast vid dimma eller snöyra enligt Säo § 18, mom. 6 c.

Vagnvikststabell.

T o n v a g n v i k t

med lok. litt.					vid av- gången från	med lok. litt.				
B	E	G	Kd	Tb		B	E	G	Kd	Tb
750 (720)	730 (700)	1170 (990)	425	500	H					
" "	" "	1390 "	"	"	Öj	1140 (720)	1095 (700)	1755 (990)	460	540
" "	" "	1170 "	460	540	Vt	750 (720)	730 (700)	1170 (990)	460	540
" "	" "	" "	"	"	Lå	790 (775)	770 (760)	1230 (1110)	490	580
700 ¹⁾ (655)	685 ¹⁾ (645)	1095 ¹⁾ (940)	415	490	Fa	670 (640)	660 (630)	1055 (940)	405	475
930 (920)	885 (885)	1185 (1185)	480	675	Gdö	750 (720)	730 (700)	1170 (990)	460	540
750 (750)	730 (700)	1170 (990)	460	540	Äl	750 (720)	730 (700)	1170 (990)	460	540
1140 "	1095 "	1755 "	"	"	Sle	790 (720)	730 (700)	1710 (990)	460	540
910 (900)	865 (865)	1170 (1170)	"	660	T	750 (720)	730 (700)	1170 (990)	460	540
1140 (1140)	1095 (1090)	1755 (1590)	720	855	Mh	750 (720)	730 (700)	1170 (990)	460	540
" "	" "	" "	460	540	Ti	1140 (1140)	1095 (1090)	1755 (1590)	720	855
" "	" "	" "	"	"	Vä	1140 (1140)	1095 (1090)	1755 (1590)	720	855
750 (720)	730 (700)	1170 (990)	"	"	Ukr	1140 (1140)	1095 (1090)	1755 (1590)	720	855
" "	" "	" "	"	"	Sk	1140 (1140)	1095 (1090)	1755 (1590)	720	855
700 (670)	685 (655)	1095 (940)	" ²⁾	" ²⁾	Su	1140 (1140)	1095 (1090)	1755 (1590)	720	855
1010 ³⁾ (680)	870 ³⁾ (665)	1355 "	430	510	Ss	750 (720)	730 (700)	1170 (990)	460	540
705 "	690 "	1100 "	"	"	Vlp	750 (720)	730 (700)	1170 (990)	460	540
					F	1140 (720)	1095 (700)	1755 (990)	460	540

¹⁾ Göres uppehåll vid Finnerödja minskas vagnvikten för lok. litt. E, B och G till resp. 670, 690 och 1075 ton.

²⁾ Göres uppehåll vid Skultorp minskas vagnvikten för lok. litt. Kd och Tb till resp. 425 och 500 ton.

³⁾ Göres uppehåll vid Stenstorp minskas vagnvikten för lok. litt. E och B till resp. 850 och 875 ton.

Anm. För tåg, som framföres av elektriska lok litt D, gäller, att dylikt lok med snäll-tågsväxel kan framföra 550 ton och med godstågsväxel 900 ton på vilka delar som helst av lin. Hallsberg—Falköping C.

- 1) Vagnvikterna tillämpas för alla gods- och blandade tåg, med undantag för de tåg, i vilkas tidtabell vagnvikt finnes angiven.
- 2) Då i vagnvikststabellen två siffertal äro angivna, det första utan och det andra inom parentes, avser talet *utan* parentes den minsta vagnvikt, som skall kunna framföras under månaderna april—september och talet *inom* parentes den minsta vagnvikt, som skall kunna framföras under månaderna januari—mars, oktober—december.
- 3) Föreskrifterna i Säkerhetsordningens § 39 angående största tillåtna axelantal vid olika hastighet begränsa fortfarande tågstorleken.
- 4) Framföres tåg av två ånglokomotiv, erhålles vagnvikten genom att taga $\frac{4}{5}$ av sammanlagda vagnvikterna för båda lokomotiven.

Vagnviktstabel.

T o n v a g n v i k t																
m e d l o k. l i t t.						v i d a v - g å n g e n f r å n	m e d l o k. l i t t.									
B	E		G		Kd		Tb	Sa	B	E		G		Kd	Tb	Sa
1140 (1140)	1095 (1090)	1755 (1590)	720	855	870	<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; height: 100%; margin-right: 5px;"></div> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; height: 100%; margin-left: 5px;"></div> </div>	F									
750 (685)	730 (700)	1170 (990)	460	540	560		Fks	1140 ¹⁾ (685) ⁵⁾	1095 ¹⁾ (700) ⁵⁾	1755 ¹⁾ (940) ⁵⁾	520 ¹⁾	710 ¹⁾	560			
" "	" "	" "	" "	" "	" "		Vf	970 (950)	915 (915)	1295 (1280)	620	710	660			
1140 ²⁾ (700) ⁶⁾	1095 ²⁾ " "	1755 ²⁾ (940) ⁶⁾	720 ²⁾	855 ²⁾	" "		Kt	825 (785)	790 (770)	1170 (1040)	460	540	560			
700 (660)	685 (655)	1095 "	405	500	500		Sm	750 ³⁾ (660)	730 ³⁾ (655)	1095 (940)	425	500	520			
690 (650)	670 (645)	1075 "	"	490	"		Mu	750 ⁴⁾ (685) ⁷⁾	730 ⁴⁾ (700) ⁷⁾	1170 ⁴⁾ (990) ⁷⁾	460 ⁴⁾	640 ⁴⁾	560 ⁴⁾			
1125 (1125)	1095 (855)	1560 (1560)	485	660	615		Ilo	670 (640)	660 (630)	1055 (940)	405	475	500			
750 (660)	730 (655)	1170 (940)	425	500	520		Bry	670 (640)	660 (630)	1055 (940)	405	475	500			
1140 "	1095 "	1755 "	"	"	"		Kto	700 (660)	685 (655)	1095 (940)	405	500	500			
700 "	685 "	1095 "	"	"	"		Jö	700 (660)	685 (655)	1095 (940)	405	500	500			
740 (685)	720 (670)	1170 (990)	435	510	545		Th	1140 (1140)	1095 (1090)	1755 (1590)	720	855	870			
700 (660)	685 (655)	1095 (940)	425	500	520		Fm	1140 (1140)	1095 (1090)	1755 (1390)	720	855	870			
							N	750 (685)	730 (700)	1170 (1040)	460	540	560			
			460				Sk									
			"				Ip				405					
			675			Tb				425						
			560			Fgs				425						
			720			Mp				675						
						Kbg				560						

¹⁾ Göres uppehåll vid Falköping S minskas vagnvikten för lok. litt. Kd, Tb, E, B, G till resp. 460, 540, 730, 770, 1470 ton. ²⁾ Göres uppehåll vid Kättilstorp minskas vagnvikten för lok. litt. Kd, Tb, E, B, G till resp. 460, 540, 730, 750, 1435 ton. ³⁾ Göres uppehåll vid Sandhem minskas vagnvikten för lok. litt. E, B till resp. 685, 700 ton. ⁴⁾ Göres uppehåll vid Stråken minskas vagnvikten för lok. litt. Kd, Tb, E, Sa, B, G till resp. 400, 565, 685, 500, 700, 1095 ton. ⁵⁾ Passeras Falköping S kan vagnvikten ökas för lok. litt. Kd, Tb, E, B, G till resp. 520, 710, 920, 950, 1140 ton. ⁶⁾ Passeras Kättilstorp kan vagnvikten ökas för lok. litt. Kd, Tb, E, B, G till resp. 720, 855, 1090, 1140, 1390 ton. ⁷⁾ Göres uppehåll vid Stråken minskas vagnvikten för lok. litt. Kd, Tb, E, Sa, B, G till resp. 400, 565, 630, 500, 635, 940 ton.

Bromstabell A.

I lutnings- förhållande	Vid en hastighet i km. pr tim. av															
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
	B r o m s t a l l															
0: 1000	4	4	4	4	5	5	7	9	12	15	16	20	24	30	35	42
1: ”	4	4	4	4	5	6	8	10	13	16	18	22	26	31	37	44
2: ”	4	4	4	4	5	7	9	11	14	18	19	23	27	33	38	46
3: ”	4	4	4	5	6	7	9	12	15	19	20	25	29	34	41	48
4: ”	4	4	5	5	6	8	10	13	16	20	22	26	30	36	43	50
5: ”	4	5	5	5	7	9	12	15	18	22	23	27	31	38	44	52
6: ”	5	5	6	6	8	10	13	16	19	23	25	29	33	39	46	54
7: ”	5	5	6	7	9	11	14	17	20	24	26	30	34	41	47	55
8: ”	5	6	7	8	10	12	15	18	21	25	27	32	36	42	50	57
10: ”	6	7	8	10	12	14	17	20	24	28	30	34	39	46	53	61

OBS.! Bromskraften för tåg, som framföres i stigning, får ej understiga, vad som i förestående bromstabell är föreskrivet för tåg med en största hastighet av 15 km./tim. i motsvarande lutning.

BROMS

Bromstal	Broms-															
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	
	Vagn-															
4	250	375	500	625	750	875	1000	1130	1250	1380	1500	1630	1750	1880	2000	
5	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	
6	165	250	335	415	500	585	665	750	835	915	1000	1080	1170	1250	1330	
7	145	215	285	355	430	500	570	645	715	785	855	930	1000	1070	1140	
8	125	190	250	315	375	440	500	565	625	690	750	815	875	940	1000	
9	110	165	220	280	335	390	445	500	555	610	665	720	780	835	890	
10	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650	700	750	800	
11	91	135	180	225	275	320	365	410	455	500	545	590	635	680	725	
12	83	125	165	210	250	290	335	375	415	460	500	540	585	625	665	
13	77	115	155	190	230	270	310	345	385	425	460	500	540	575	615	
14	71	105	145	180	215	250	285	320	355	395	430	465	500	535	570	
15	67	100	135	165	200	235	265	300	335	365	400	435	465	500	535	
16	63	94	125	155	190	220	250	280	315	345	375	405	440	470	500	
17	59	88	120	145	175	205	235	265	295	325	355	380	410	440	470	
18	56	83	110	140	165	195	220	250	280	305	335	360	390	415	445	
19	53	79	105	130	160	185	210	235	265	290	315	340	370	395	420	
20	50	75	100	125	150	175	200	225	250	275	300	325	350	375	400	
21	48	71	95	120	145	165	190	215	240	260	285	310	335	355	380	
22	45	68	91	115	135	160	180	205	225	250	275	295	320	340	365	
23	43	65	87	110	130	150	175	195	215	240	260	285	305	325	350	
24	42	63	83	105	125	145	165	190	210	230	250	270	290	315	335	
25	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240	260	280	300	320	
26	38	58	77	96	115	135	155	175	190	210	230	250	270	290	310	
27	37	56	74	93	110	130	150	165	185	205	220	240	260	280	295	
28	36	54	71	89	105	125	145	160	180	195	215	230	250	270	285	
29	34	52	69	86	105	120	140	155	170	190	205	225	240	260	275	
30	33	50	67	83	100	115	135	150	165	185	200	215	235	250	265	
31	32	48	65	81	97	115	130	145	160	175	195	210	225	240	260	
32	31	47	63	78	94	110	125	140	155	170	190	205	220	235	250	
33	30	45	61	76	91	105	120	135	150	165	180	195	210	225	240	
34	29	44	59	74	88	105	120	130	145	160	175	190	205	220	235	
35	29	48	57	71	86	100	115	130	145	155	170	185	200	215	230	
36	28	42	56	69	83	97	110	125	140	155	165	180	195	210	220	
37	27	41	54	68	81	95	110	120	135	150	160	175	190	205	215	
38	26	39	53	66	79	92	105	120	130	145	160	170	185	195	210	
39	26	38	51	64	77	90	105	115	130	140	155	165	180	190	205	
41	24	37	49	61	73	85	98	110	120	135	145	160	170	185	195	
42	24	36	48	60	71	83	95	105	120	130	145	155	165	180	190	
43	23	35	47	58	70	81	93	105	115	130	140	150	165	175	185	
44	23	34	45	57	68	80	91	100	115	125	135	150	160	170	180	
46	22	33	43	54	65	76	87	98	110	120	130	140	150	165	175	
47	21	32	43	53	64	74	85	96	105	115	130	140	150	160	170	
48	21	31	42	52	63	73	83	94	105	115	125	135	145	155	165	
49	20	31	41	51	61	71	82	92	100	110	120	135	145	155	165	
50	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	
52	19	29	38	48	58	67	77	87	96	105	115	125	135	145	155	
53	19	28	38	47	57	66	75	85	94	105	115	125	130	140	150	
54	19	28	37	46	56	65	74	83	93	100	110	120	130	140	150	
55	18	27	36	45	55	64	73	82	91	100	110	120	125	135	145	
57	18	26	35	44	53	61	70	79	88	96	105	115	125	130	140	
61	16	25	33	41	49	57	66	74	82	90	98	105	115	125	130	

TABELL B.

kraft (i ton)

85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155
----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

vikt (i ton)

1700	1800	1900	2000													
1420	1500	1580	1670	1750	1830	1920	2000									
1210	1290	1360	1430	1500	1570	1640	1710	1790	1860	1930	2000					
1060	1130	1190	1250	1310	1380	1440	1500	1560	1630	1690	1750	1810	1880	1940		
945	1000	1060	1110	1170	1220	1280	1330	1390	1440	1500	1560	1610	1670	1720		
850	900	950	1000	1050	1100	1150	1200	1250	1300	1350	1400	1450	1500	1550		
775	820	865	910	955	1000	1050	1090	1140	1180	1230	1270	1320	1360	1410		
710	750	790	835	875	915	960	1000	1040	1080	1130	1170	1210	1250	1290		
655	690	730	770	810	845	885	925	960	1000	1040	1080	1120	1150	1190		
605	645	680	715	750	785	820	855	895	930	965	1000	1040	1070	1110		
565	600	635	665	700	735	765	800	835	865	900	935	965	1000	1030		
530	565	595	625	655	690	720	750	780	815	845	875	905	940	970		
500	530	560	590	620	645	675	705	735	765	795	825	855	880	910		
470	500	530	555	585	610	640	665	695	720	750	780	805	835	860		
445	475	500	525	555	580	605	630	660	685	710	735	765	790	815		
425	450	475	500	525	550	575	600	625	650	675	700	725	750	775		
405	430	450	475	500	525	550	570	595	620	645	665	690	715	740		
385	410	430	455	475	500	525	545	570	590	615	635	660	680	705		
370	390	415	435	455	480	500	520	545	565	585	610	630	650	675		
355	375	395	415	440	460	480	500	520	540	565	585	605	625	645		
340	360	380	400	420	440	460	480	500	520	540	560	580	600	620		
325	345	365	385	405	425	440	460	480	500	520	540	560	575	595		
315	335	350	370	390	405	425	445	465	480	500	520	535	555	575		
305	320	340	355	375	395	410	430	445	465	480	500	520	535	555		
295	310	330	345	360	380	395	415	430	450	465	485	500	515	535		
285	300	315	335	350	365	385	400	415	435	450	465	485	500	515		
275	290	305	325	340	355	370	385	405	420	435	450	470	485	500		
265	280	295	315	330	345	360	375	390	405	420	440	455	470	485		
260	275	290	305	320	335	350	365	380	395	410	425	440	455	470		
250	265	280	295	310	325	340	355	370	380	395	410	425	440	455		
245	255	270	285	300	315	330	345	355	370	385	400	415	430	445		
235	250	265	280	290	305	320	335	345	360	375	390	405	415	430		
230	245	255	270	285	295	310	325	340	350	365	380	390	405	420		
225	235	250	265	275	290	305	315	330	340	355	370	380	395	410		
220	230	245	255	270	280	295	305	320	335	345	360	370	385	395		
205	220	230	245	255	270	280	295	305	315	330	340	355	365	380		
200	215	225	240	250	260	275	285	300	310	320	335	345	355	370		
200	210	220	235	245	255	265	280	290	300	315	325	335	350	360		
195	205	215	225	240	250	260	275	285	295	305	320	330	340	350		
185	195	205	215	230	240	250	260	270	285	295	305	315	325	335		
180	190	200	215	225	235	245	255	265	275	285	300	310	320	330		
175	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	315	325		
175	185	195	205	215	225	235	245	255	265	275	285	295	305	315		
170	180	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	310		
165	175	185	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300		
160	170	180	190	200	210	215	225	235	245	255	265	275	285	290		
155	165	175	185	195	205	215	220	230	240	250	260	270	280	285		
155	165	175	180	190	200	210	220	225	235	245	255	265	275	280		
150	160	165	175	185	195	200	210	220	230	235	245	255	265	270		
140	150	155	165	170	180	190	195	205	215	220	230	240	245	255		

BROMS-

Bromstal	Broms-													
	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220	225
	Vagn-													
4														
5														
6														
7														
8	2000													
9	1780	1830	1890	1940	2000									
10	1600	1650	1700	1750	1800	1850	1900	1950	2000					
11	1450	1500	1550	1590	1640	1680	1730	1770	1820	1860	1910	1950	2000	
12	1330	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1630	1670	1710	1750	1790	1830	1880
13	1230	1270	1310	1350	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1620	1650	1690	1730
14	1140	1180	1210	1250	1290	1320	1360	1390	1430	1460	1500	1540	1570	1610
15	1070	1100	1130	1170	1200	1230	1270	1300	1330	1370	1400	1430	1470	1500
16	1000	1030	1060	1090	1130	1160	1190	1220	1250	1280	1310	1340	1380	1410
17	940	970	1000	1030	1060	1090	1120	1150	1180	1210	1240	1260	1290	1320
18	890	915	945	970	1000	1030	1060	1090	1110	1140	1170	1190	1220	1250
19	840	870	895	920	945	975	1000	1030	1050	1080	1110	1130	1160	1180
20	800	825	850	875	900	925	950	975	1000	1030	1050	1080	1100	1130
21	760	785	810	835	855	880	905	930	950	975	1000	1020	1050	1070
22	725	750	770	795	820	840	865	885	910	930	955	975	1000	1020
23	695	715	740	760	780	805	825	850	870	890	915	935	955	980
24	665	690	710	730	750	770	790	815	835	855	875	895	915	940
25	640	660	680	700	720	740	760	780	800	820	840	860	880	900
26	615	635	655	675	690	710	730	750	770	790	810	825	845	865
27	595	610	630	650	665	685	705	720	740	760	780	795	815	835
28	570	590	605	625	645	660	680	695	715	730	750	770	785	805
29	550	570	585	605	620	640	655	670	690	705	725	740	760	775
30	535	550	565	585	600	615	635	650	665	685	700	715	735	750
31	515	530	550	565	580	595	615	630	645	660	675	695	710	725
32	500	515	530	545	565	580	595	610	625	640	655	670	690	705
33	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635	650	665	680
34	470	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635	645	660
35	455	470	485	500	515	530	545	555	570	585	600	615	630	645
36	445	460	470	485	500	515	530	540	555	570	585	595	610	625
37	430	445	460	475	485	500	515	525	540	555	570	580	595	610
38	420	435	445	460	475	485	500	515	525	510	555	565	580	590
39	410	425	435	450	460	475	485	500	515	525	540	550	565	575
41	390	400	415	425	440	450	465	475	490	500	510	525	535	550
42	380	395	405	415	430	440	450	465	475	490	500	510	525	535
43	370	385	395	405	420	430	440	455	465	475	490	500	510	525
44	365	375	385	400	410	420	430	445	455	465	475	490	500	510
46	350	360	370	380	390	400	415	425	435	445	455	465	480	490
47	340	350	360	370	385	395	405	415	425	435	445	455	470	480
48	335	345	355	365	375	385	395	405	415	425	440	450	460	470
49	325	335	345	355	365	380	390	400	410	420	430	440	450	460
50	320	330	340	350	360	370	380	390	400	410	420	430	440	450
52	310	315	325	335	345	355	365	375	385	395	405	415	425	435
53	300	310	320	330	340	350	360	370	375	385	395	405	415	425
54	295	305	315	325	335	345	350	360	370	380	390	400	405	415
55	290	300	310	320	325	335	345	355	365	375	380	390	400	410
57	280	290	300	305	315	325	335	340	350	360	370	375	385	395
61	260	270	280	285	295	305	310	320	330	335	345	350	360	370

TABELL B.

kraft (i ton)

230 235 240 245 250 255 260 265 270 275 280 285 290 295 300

vikt (i ton)

1920	1960	2000																	
1770	1810	1850	1880	1920	1960	2000													
1640	1680	1710	1750	1790	1820	1860	1890	1930	1960	2000									
1530	1570	1600	1630	1670	1700	1730	1770	1800	1830	1870	1900	1930	1970	2000					
1440	1470	1500	1530	1560	1590	1630	1660	1690	1720	1750	1780	1810	1840	1880					
1350	1380	1410	1440	1470	1500	1530	1560	1590	1620	1650	1680	1710	1740	1760					
1280	1310	1330	1360	1390	1420	1440	1470	1500	1530	1560	1580	1610	1640	1670					
1210	1240	1260	1290	1320	1340	1370	1390	1420	1450	1470	1500	1530	1550	1580					
1150	1180	1200	1230	1250	1280	1300	1330	1350	1380	1400	1430	1450	1480	1500					
1100	1120	1140	1170	1190	1210	1240	1260	1290	1310	1330	1360	1380	1400	1430					
1050	1070	1090	1110	1140	1160	1180	1200	1230	1250	1270	1300	1320	1340	1360					
1000	1020	1040	1070	1090	1110	1130	1150	1170	1200	1220	1240	1260	1280	1300					
960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100	1130	1150	1170	1190	1210	1230	1250					
920	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100	1120	1140	1160	1180	1200					
885	905	925	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100	1120	1130	1150					
850	870	890	905	925	945	965	980	1000	1020	1040	1060	1070	1090	1110					
820	840	855	875	895	910	930	945	965	980	1000	1020	1040	1050	1070					
795	810	830	845	860	880	895	915	930	950	965	985	1000	1020	1030					
765	785	800	815	835	850	865	885	900	915	935	950	965	985	1000					
740	760	775	790	805	825	840	855	870	885	905	920	935	950	970					
720	735	750	765	780	795	815	830	845	860	875	890	905	920	940					
695	710	725	740	760	775	790	805												
675	690	705	720	735	750	765	780	795	810										
655	670	685	700	715	730	745	755	770	785	800									
640	655	665	680	695	710	720													
620	635	650	660	675	690	705	715												
605	620	630	645	660	670	685	695	710	725	735	750	765	775	790					
590	605	615	630	640	655	665	680	690	705	720									
560	575	585	600	610	620	635	645	660	670	685	695	705	720	730					
550	560	570	585	595	605	620	630	645	655	665	680	690	700						
535	545	560	570	580	595	605	615	630	640	650	665	675	685	700					
525	535	545	555	570	580	590	600	615	625	635	650	660	670	680					
500	510	520	535	545	555	565	575	585	600	610	620	630	640	650					
490	500	510	520	530	545	555	565	575	585	595	605	615	630	640					
480	490	500	510	520	530	540	550	565	575	585	595	605	615	625					
470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	570	580	590	600	610					
460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	570	580	590	600					
440	450	460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	565	575					
435	445	455	460	470	480	490	500	510	520	530	540	545	555	565					
425	435	445	455	465	470	480	490	500	510	520	530	535	545	555					
420	425	435	445	455	465	475	480	490	500	510	520	525	535	545					
405	410	420	430	440	445	455	465	475	480	490	500	510	520	525					
375	385	395	400	410	420	425	435	445	450	460	465	475	485	490					

BROMSTABELL B.

Bromstal	Bromskraft (i ton)													
	305	310	315	320	330	340	350	360	370	380	390	400	410	420
	Vagnvikt (i ton)													
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14														
15														
16	1910	1940	1970	2000										
17	1790	1820	1850	1880	1940	2000								
18	1690	1720	1750	1780	1830	1890	1910	2000						
19	1610	1630	1660	1680	1740	1790	1840	1890	1950	2000				
20	1530	1550	1580	1600	1650	1700	1750	1800	1850	1900	1950	2000		
21	1450	1480	1500	1520	1570	1620	1670	1710	1760	1810	1860	1900	1950	2000
22	1390	1410	1430	1450	1500	1550	1590	1640	1680	1730	1770	1820	1860	1910
23	1330	1350	1370	1390	1430	1480	1520	1570	1610	1650	1700	1740	1780	1830
24	1270	1290	1310	1330	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1630	1670	1710	1750
25	1220	1240	1260	1280	1320	1360	1400	1440	1480	1520	1560	1600	1640	1680
26	1170	1190	1210	1230	1270	1320	1350	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1620
27	1130	1150	1170	1190	1220	1260	1300	1330	1370	1410	1440	1480	1520	1560
28	1090	1110	1130	1140	1180	1210	1250	1290	1320	1360	1390	1430	1460	1500
29	1050	1070	1090	1100										
30	1020	1030	1050	1070										
31	985	1000	1020	1030										
32	955	970	985	1000										
33														
34														
35														
36														
37														
38	805													
39														
41	745	755	770	780	805									
42														
43	710	720	735	745	765	790	815							
44	695	705												
46	665	675	685	695	715									
47	650	660	670	680	700									
48	635	645	655	665	690	710								
49	620	635	645	655	675	695	715							
50	610	620	630	640	660	680	700	720	740	760	780	800		
52	585	595	605	615	635	655	675	690	710					
53	575	585	595	605	625	640	660	680	700					
54	565	575	585	595	610	630	650	665	685	705				
55	555	565	575	580	600	620	635	655	675	690	710			
57	535	545	555	560	580	595	615	630	650	665	685	700		
61	500	510	515	525	540	555	575	590	605	625	640	655	670	690

Förklaringar till bromstabellerna.

- A. Bromstabell A användes vid ändring av tåghastigheten för bestämmande av det nya bromstalet.
Bromstal = det tal, som anger den erforderliga bromskraften i ton pr 100 tons vagnvikt.
- B. Bromstabell B användes vid bestämmandet av den erforderliga bromskraften, då bromstalet och vagnvikten äro kända, bestämmandet av den tillåtna vagnvikten, då bromstalet och den tillgängliga bromskraften äro kända.
- C. *Bromskraften* hos olika vagnar skall värderas på sätt i följande tabell anges.

Vagnar	med genomgående person- tågsbroms	med genomgående gods- tågsbroms						med malmtågs- broms, vars ledningstryck är		med skruvbroms					
	Tryckluftbroms														
	Va- kuum- broms	K. K. P. med om- ställnings- anordning i läget "Perst"	Enkam- marbroms utan mel- lanventil eller med mellan- ventil i läget "P"	Enkam- mar- broms med mellan- ventil i läget "G"	K. K. P. med om- ställnings- anordning i läget "Godst"	K. K. G. med omställnings- anordning i läget		minst 1,6 kg/cm ²	minst 4 kg/cm ²						
"Tom"						"Last"									
4-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar	30 ton pr vagn	30 ton pr vagn	30 ton pr vagn	20 ton pr vagn	20 ton pr vagn	—	—	—	—	5 ton pr bromsad axel					
2-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar	15 ton pr vagn	15 ton pr vagn	15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	—	—	—	—	10 ton pr vagn					
4-axliga godsvag- nar	—	—	—	20 ton pr vagn	—	20 ton pr vagn	30 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel					
3- och 2-axliga godsvagnar (utom malmban- nans vagnar litt. M)	—	10 ton pr vagn	Med omställnings- anordning i läget	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	—	—	—	—	tom eller med last högst 5 ton	last över 5 ton			
		"Tom"									"Last"	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn
malmbanans vagn- ar litt. M och Q 1	—	—	—	—	—	—	—	6 ton pr vagn	15 ton pr vagn	—	—				

A n m. 1. Bromskraften hos överksamt lok beräknas till 5 ton pr bromsad axel.

A n m. 2. Bromskraften hos sådana *inspektions-* och *tjänstevagnar* (vagnar litt. B 07 och B 7), å vilka den genomgående bromsen verkar på endast halva antalet axlar, skall värderas till hälften av i tabellen angivna värden.

A n m. 3. Vagnar med enkammarbroms, vilka ännu icke erhållit omställningsanordning för läge "Tom" eller "Last", skola fortfarande värderas till 10 ton pr vagn, vare sig vagnen är tom eller lastad.

D. Då vagnvikten och bromstalet äro bekanta, uppsökes det sistnämnda talet i den första lodräta kolumnen i bromstabellen. Från detta tal följer man den vågräta linjen, tills man kommer till den siffra, som är lika med vagnvikten eller, om sådan icke finnes, till den närmast högre. Den lodrätt över denna siffra i tabellens huvud stående siffran anger den erforderliga bromskraften.

Ex. Ett tåg har en vagnvikt av 770 ton. Bromstalet är 16. Man söker i första lodräta kolumnen talet 16, därefter i den från denna siffra utgående vågräta siffraden talet 770. Detta tal finnes icke, varför man tager det närmast högre talet 780, följer härifrån den lodräta kolumnen uppåt och finner i tabellens huvud talet 125, vilket anger den för tåget erforderliga bromskraften.

E. Gäller frågan huru stor vagnvikt, som får framföras i ett tåg, då man har att tillgå endast en begränsad bromskraft, uppsökes först detta sistnämnda tal i tabellens huvud, och den lodräta kolumnen följes härifrån nedåt, tills man kommer till den vågräta siffrad, som i yttersta kolumnen innehåller det givna bromstalet. Det i skärningspunkten stående sifvertalet är den sökta vagnvikten.

Ex. I ett godståg med en vagnvikt av 540 ton skola flera vagnar tillkopplas. Bromstalet är 12 och hela den tillgängliga bromskraften 105 ton. Huru stor vagnvikt kan ytterligare tillkopplas?

Man söker i tabellens huvud bromskraften 105, följer den lodräta kolumnen nedåt till den vågräta siffrad, i vars yttersta kolumn står bromstalet 12. I dessa kolumners skärningspunkt står talet 875. Då vagnvikten förut var 540 ton kan sålunda $875 - 540 = 335$ tons vagnvikt ytterligare tillkopplas.

Hjälpvagnars placeringssorter.

Station	Antal	
	redskapsvagnar	ambulansvagnar
Hallsberg	1 (typ I)	1
Laxå	1 (typ II)	
Falköping C	1 (typ II)	
Nässjö	1 (typ I)	1

Förteckning över tågspår, signalbilder och avstånd.

Av- stånd km.	Driftplatser	Tågriktning Hallsberg—Falköping C									
		Huvudtågväg			Sidotågvägar						
		Tåg- spår n:r	Signalbild för		Tåg- spår n:r	Signalbild för		Tåg- spår n:r	Signalbild för		
			in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
	Hallsb. Rbg....	1			2—5						
5,0	Hult. sip.		†								
2,9	Östansjö ¹⁾	4	†† ²⁾	††	3	††	††	2	††	††	
	Hallsberg ¹⁾ ...	2		†	1		†	3			†
7,9	Östansjö ¹⁾ ...	3	†† ²⁾	††	2	††	††				
7,1	Vretstorp	2	†	† ¹⁾³⁾	3	†	† ¹⁾³⁾				
15,0	Laxå ¹⁾	1	†	††	2	†	††	5 (3—6 20)	†		††
13,9	Finnerödja	2	†		1	†		3	†		
9,0	Gårdsjö	3	†		2	†		4	†		
8,0	Älgarås	2	†	† ⁴⁾	3	†	† ⁴⁾				
6,3	Slätte	2	†		1	†					
7,8	Töreboda ¹⁾	2	†		1	†		3	†		
12,1	Moholm	2	†		3	†		1	†		
4,3	Tidan	3	†		2	†		4	†		
7,3	Väring	2	†		1	†					
4,6	Ulvåker	2	†	† ⁴⁾	1	†	† ⁴⁾				
10,5	Skövde ¹⁾	1	†† ²⁾	†† ⁴⁾	2	††	†† ⁴⁾	4—5 6-10	†	† ⁴⁾	† ⁴⁾
5,5	Skultorp	3	†		2	†					
10,3	Stenstorp	2	†	††	3	†	††	1	†	††	
5,7	Valtorp	2	†	† ⁵⁾	1	†	† ⁵⁾				
9,0	Falköping C. . .	1—3	†		4	†		5—6	†		

1) Ljussignaler.

2) Samtidigt med att infartssignalen visar ett fast grönt sken, anges å samma signal med grönt blinkande sken, att till tågvägen hörande utfartssignal står till stopp och med ofärgat blinkande sken, att utfartssignalen ifråga står till kör.

3) Försedd med försignal (ljussignal). 4) Förreglar växel å linjen.

5) Förreglar växlar å linjen.

Förteckning över tågspår, signalbilder och avstånd.

Av- stånd km.	Driftplatser	Tågriktning Falköping C—Hallsberg.									
		Huvudtågväg			Sidotågvägar						
		Tåg- spår n:r	Signalbild för		Tåg- spår n:r	Signalbild för		Tåg- spår n:r	Signalbild för		
			in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
	Falköping C....	3		↑ ⁴	4—6		↑ ⁴	1			
9.0	Valtorp	2	↑		1	≠					
5.7	Stenstorp	2	↑	↑ ¹	3	≠	↑ ¹	1	≠	↑ ¹	
10.3	Skultorp	3	↑	↑ ⁵	2	≠	↑ ⁵				
5.5	Skövde ¹⁾	1	↑ ²⁾	↑ ⁵	2.	≠	↑ ⁵	4—5	≠	↑ ⁵	
					2	≠	↑ ⁵	6-10		↑ ⁵	
10.5	Ulvåker	2	↑		1	≠					
4.6	Väring	2	↑		1	≠					
7.3	Tidan	3	↑		2	≠		4	≠		
4.3	Moholm	2	↑		3	≠		1	≠		
12.1	Töreboda ¹⁾	2	↑ ²⁾	↑	1	≠	↑	3	≠	↑	
7.8	Slätte	2	↑	↑ ⁵	1	≠	↑ ⁵				
6.3	Älgårås	2	↑		3	≠					
8.0	Gårdsjö	3	↑		2	≠		4	≠		
9.0	Finnerödja	2	↑		1	≠		3	≠		
13.9	Laxå ¹⁾	1	↑	↑	2	≠	↑	4	≠		
								3—5		↑	
15.0	Vretstorp	1	↑	↑ ³⁾	2		↑	3		↑	
7.1	Östansjö ¹⁾	3	↑ ²⁾	↑	2	≠	↑				
7.9	Hallsberg ¹⁾	2	↑		3	≠		1	≠		
	Östansjö ¹⁾	3	↑	≠	4	≠	↑	2	≠	≠	
2.9	Hult sip		↑								
5.0	Hallsb. Rbg ...	3			1			2			

1) Ljussignaler.

2) Samtidigt med att infartssignalen visar ett fast grönt sken, anges å samma signal med grönt blinkande sken, att till tågvägen hörande utfartssignal står till stopp och med ofärgat blinkande sken, att utfartssignalen ifråga står till kör.

3) Försedd med försignal (ljussignal). 4) Förrerlar växlar å linjen.

5) Förrerlar växel å linjen.

Förteckning över tågspår, signalbilder och avstånd.

Av- stånd km.	Driftplatser	Tågriktning Falköping C—Nässjö.									
		Huvudtågväg			Sidotågvägar						
		Tåg- spår n:r	Signalbild för		Tåg- spår n:r	Signalbild för		Tåg- spår n:r	Signalbild för		
			in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
	Falköping C ¹⁾	Y1			2				3—7		
1,5	Falköping S. ²⁾	3	↑		2	#					
10,0	Vartofta	2	↑		3	#		1	³⁾		
7,6	Kättilstorp	3	↑	↑ ⁴⁾	2	#	↑ ⁴⁾				
6,8	Sandhem	1	↑	↑ ⁴⁾	2	#	↑ ⁴⁾				
11,8	Mullsjö	1	↑	↑ ⁴⁾	2	#	↑ ⁴⁾				
12,7	Habo	1	↑		2	#					
8,3	Bankeryd	3	↑		2	#		1	#		
6,2	Kortebo	1	↑		2	#					
4,6	Jönköping C ..	4		↑	3		↑	2, 1			↑
15,9	Tenhult	1	↑		2	#					
11,1	Forserum	1	↑		2	#					
7,3	Ång	2	↑		1	#					
3,3	Gransång grp..		↑								
5,6	Nässjö	8	↑		7	#		10-13	#		

¹⁾ För H. N. J. tåg huvudtågväg spår 1, sidotågvägar spårn Y1 och 4.

²⁾ För H. N. J. tåg huvudtågväg spår 4 och signalbild ↑ samt sidotågväg spår 5 och signalredskap.

³⁾ Signalredskap.

⁴⁾ Förreglar växel å linjen.

Förteckning över tågspår, signalbilder och avstånd.

Av- stånd km.	Driftplatser	Tågriktning Nässjö—Falköping C								
		Huvudtågväg			Sidotågvägar					
		Tåg- spår nr	Signalbild för		Tåg- spår nr	Signalbild för		Tåg- spår nr	Signalbild för	
			in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Nässjö	8		1)	7		1)	10-13		1)
5.6	Gransäng grp..		↑							
3.3	Äng	2	↑		1	#				
7.3	Forserum	1	↑	↑	2	#	↑			
11.1	Tenhult	1	↑	↑	2	#	↑			
15.9	Jönköping C ..	4			3			2, 1		
4.6	Kortebo	1	↑		2	#				
6.2	Bankeryd	3	↑		2	#		1	#	
8.3	Habo	1	↑	↑ ⁵⁾	2	#	↑ ⁵⁾			
12.7	Mullstö	1	↑	↑ ⁵⁾	2	#	↑ ⁵⁾			
11.8	Sandhem	1	↑	↑ ⁵⁾	2	#	↑ ⁵⁾			
6.8	Kättilstorp ...	3	↑		2	#				
7.6	Vartofta ²⁾	2	↑		3	#				
10.0	Falköping S. ³⁾ .	3	↑			↑				
1.5	Falköping C. ⁴⁾ .	Y1	↑		2	↑		3—7	↑	

1) Se signalbeskrivningen för Nässjö, sid. 26.

2) För T. J. tåg huvudtågväg spår 1 och signalbild ↑.

3) För H. N. J. tåg huvudtågväg spår 4 och signalbild ↑ samt sidotågväg spår 5 och signalredskap.

4) För H. N. J. tåg huvudtågväg spår 1 och signalbild ↑ samt sidotågvägar spår 3 och 4 med signalbild ↑|.

5) Förreglar växel å linjen.

Förteckning över tågspår, signalbilder och avstånd.

Av- stånd km.	Driftplatser	Tågriktning Karlsborg—Skövde.									
		Huvudtågväg			Sidotågvägar						
		Tåg- spår n:r	Signalbild för		Tåg- spår n:r	Signalbild för		Tåg- spår n:r	Signalbild för		
			in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
	Karlsborg	1			2						
7.4	Mölltorp	2			1						
7.7	Fagersanna	3			1						
9.3	Tibro	2			1						
11.6	Igelstorp	2			1						
8.0	Skövde ¹⁾	2	Y		4	#		5	#		

¹⁾ Ljussignaler.

		Tågriktning Skövde—Karlsborg.								
	Skövde ¹⁾	2		#	4		#	5-10		#
8.0	Igelstorp	2			1					
11.6	Tibro	2			1					
9.3	Fagersanna	3			1					
7.7	Mölltorp	2			1					
7.4	Karlsborg	1			2					

¹⁾ Ljussignaler.

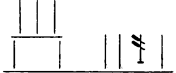
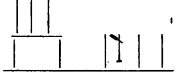
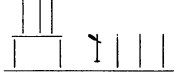
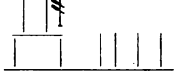
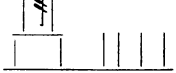
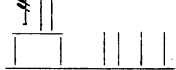
Tågspårens beteckning.

Med spår n:r 1 avses spåret närmast stationshuset, spår n:r 2 det nästa o. s. v.

De i södra änden av Falköping C station belägna tvänne *säckspåren* äro i tjänstetidtabellens kolumn 5 betecknade sålunda: det vid infart till vänster belägna spåret med Y1 och det till höger belägna med Y2.

Tåg från och till Hallsberg Rbg skola till resp. från Östansjö framgå å det norra spåret.

Signalbeskrivning för Nässjö.

I n f a r t			U t f a r t		
från	till spår nr	signal- bild	mot	från spår nr	signalbild
Äng...	VIII	┆	Äng...	V (el.VI över V)	
» ...	VII	≠	» ...	VII	
» ...	X—XIII	≠	» ...	VIII	
			» ...	X	
			» ...	XI	
			» ...	XII	

Uppgift å de vägövergångar å dubbelspår, som äro försedda med automatisk signalanordning, vilken endast fungerar vid rörelse i ena riktningen.

Ringverket uppsatt vid	För vägövergång vid km.	Bansträcka
Stavåna	224+545	Laxå—Vretstorp

Särskilda bestämmelser angående bemanningen m. m. av tågen 1311, 1312, 1313 och 1314.

Avskrift.

Dnr { Tbr I S 88/1928,
8 T. E. 2 22/1928.

Till

Distriktschefen vid II distriktet.

På framställning av trafikinspektören vid 8. trafiksektionen i skrivelse den 22 nästlidne augusti, vilken skrivelse av distriktschefen under hand överlämnats till styrelsen, har styrelsen medgivit, att tågen nr:ris 1312/1311 och 1314/1313 må tills vidare bemannas med endast förare och tågbefälhavare. Såsom villkor härför skall gälla, att tågbefälhavaren under tågets gång mellan stationerna färdas å lokomotivet för att vara föraren behjälplig med kontroll å signaleringen. Biljettviseringen skall äga rum vid de resandes påstigande samt allt godsarbete förrättas under tåguppehållen.

I övrigt erforderliga detaljföreskrifter må utfärdas av Eder.

Stockholm den 8 oktober 1928.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Axel Granholm.

Gustav Englund.

Överlämnas Maskiningenjören i linjetjänst, Göteborg, Stationsförestandarne å linjen Falköping-R.—Skövde.

Utöver ovanstående, som skall tillämpas fr. o. m. den 5 november 1928, föreskrives följande:

Tågen ifråga skola framföras av D-lok. Som tågbefälhavare och förarebiträde å dessa tåg skall med ett noggrant iakttagande av Säs:s § 73 *) tjänstgöra en konduktör eller lämplig stationskarl.

Bliver föraren under tågets gång oförmögen tjänstgöra, skall annan förare tillkallas och får tåget föras vidare endast av tjänsteman, som erhållit förareutbildning.

Grindarna till C_{3/4}-vagnens bakre plattform skola hållas stängda med en enkel anordning och vardera grinden förses med en flyttbar skylt "Påstigning å vagnens främre plattform". Gaveldörren till den avstängda plattformen skall likaledes hållas stängd. Vagnens nödbromsventiler få icke vara plomberade.

Göteborg den 30 oktober 1928.

Gösta Löfmark.

*) § 68 i fr. o. m. 1 oktober 1929 gällande Säs.

Särskilda bestämmelser beträffande tåg, som framföras utan konduktörspersonal.

1. Vagnslista och förekommande godshandlingar, förvarade i särskild väska, överlämnas av stationspersonalen till föraren att av denne omhänderhas. Godshandlingarna skola vid överlämnandet vara ordnade i stationsordning. De anteckningar, som enligt Gtf. del I art. 33 skola göras av godsvårdare å godsvårdar rapport, skola verkställas av stationspersonal, dels vid station, där vagnen insättes i tåg, och dels där in- eller urlastning äger rum. Stationspersonalen å stationer, där vagnar skola av- eller tillkopplas, avhämtar hos föraren vagnslistan och i punkt 2 nämnd tågrapport i och för komplettering. Föraren ansvarar för att vid uppehållsstationerna vederbörliga godshandlingar avlämnas till stationspersonalen. Å tågets slutstation avhämtas väskan av stationspersonalen eller, om så är bestämt, avlämnas väskan av föraren å särskilt avlämningsställe (t. ex. vid Hallsbergs rängerbangård i postlådan invid omlastningsmagasinet).

2. Samtidigt med nyssnämnda handlingar erhåller föraren av stationspersonalen före tågets avgång tågrapport i två exemplar, ifyllda med uppgifter om vagnarna i tåget. Dessa tågrapporter kompletteras av föraren med vederbörliga vagnuppgifter för icke planliga uppehållsstationer, tågtider vid försening, lok-litt. och nummer, förarens och bitrådets namn samt i största korthet anledning till försening, allt i noggrann överensstämmelse med bestämmelserna i särtryck 234 art. 83 och 85. Tågrapporterna lämnas i rapportlåda vid lokstationen snarast möjligt efter tågets ankomst för vidare befordran till stationen. Har anmärkningsvärd händelse inträffat, t. ex. urspårning, skrivs å tågrapporten orden "Urspårning, se lokf.-rapporten", och fullständig sådan (händelserapport) skrivs med det snaraste i vanlig ordning och insändes genom resp. lokmästare till maskiningenjören.
3. Vid de stationer, där tåg, som framföras utan konduktörspersonal, regelbundet göra uppehåll för av- eller tillkoppling av vagnar, skola lykthållare finnas tillgängliga för användning i förekommande fall.

Föreskrifter angående tågs framförande genom obebakade driftplatser å 8. trafiksektionen.

Avskrift.

Statens Järnvägar
I distriktet
Distriktschefen
D: nr 348/1930.

Till

Trafikinspektören, Örebro.

I den av distriktsförvaltningen vid I distriktet genom protokollsutdrag den 22 mars 1926 Eder tillställda förteckningen över driftplatser vid I distriktet, vilka få trafikeras obebakade, skall införas signalplatsen Hult med anmärkning att platsen får lämnas obebakad endast för tåg i riktning Hallsbergs rangerbangård—Östansjö samt att härvid skola gälla till efterrättelse föreskrifterna i den av distriktsförvaltningen vid I distriktet den 2 december 1922 fastställda "Instruktion för handhavande av huvudsignalerna vid den i godstågsspåret Östansjö—Hallsbergs rangerbangård befintliga skiljeväxeln vid Hult".

På grund av det i nyssnämnda instruktion föreskrivna sättet för handhavandet av huvudsignalerna vid Hult erfordras, då platsen lämnas obebakad för tåg enligt ovanstående, icke sådan anmälan "Fri genomfart", som eljest är föreskriven i Sjö § 94, mom. 4.

Stockholm den 27 mars 1930.

Hjalm. G. Åberg.

Avskrift.

Statens Järnvägar
II distriktet
Distriktschefen
D.-nr Dc 581/30.

Till Sektionsbefålet, Falköping-Ranten.

Distriktschefen har funnit skäl att med upphävande av distriktsförvaltningens skrivelse den 14 april 1927, dnr Td A 105, och distriktschefens skrivelse den 28 februari 1930, dnr Dc 363/30, angående tågs framförande över obebakade driftplatser å 8 trafiksektionen, fastställa följande föreskrifter att gälla fr. o. m. den 15 maj 1930 och tillsvidare.

Med iakttagande av i Säkerhetsordningen, avd. C kap. I., givna undantagsbestämmelser må följande driftplatser hållas obevakade vid framförande av tåg, som av trafikinspektören bestämmas.

A. Ständigt obevakade.

Växlarna vid Galgbackens grusgrop, Kjeplunda, Igelstorp, Kungsryd, Fagersanna, Mölltorps grusgrop, Mölltorp, Karlsro kalkbruk, Berga, Tomten, Ryttaren, Stråken, Mullsjö grusgrop och Gransängs grusgrop.

B. Obevakade för vissa tåg.

Samtliga under A ej uppräknade driftplatser å linjen Östansjö—Falköping-Ranten—Äng med undantag av Vretstorp, Laxå, Töreboda under seglationstid, Skövde, Falköping-Ranten och Jönköping C.

Därvid iakttages: *Att* tåg, som berör driftplats, då densamma är obevakad, skall framgå å huvudtågväg, *att* å driftplats med vägbevakning vägvakt skall användas för fällbommarnas manövrering, eventuellt vägövergångs bevakning, då stationsvakt eller annan tjänsteman icke finnes i tjänst, *att* å tåg, som i riktning mot Nässjö framföres över stationerna Tenhult och Forserum, då desamma äro obevakade, och vilkas skyddsspårväxlar därvid ligga i omlagt läge, skall finnas en sist i tåget gående med verksam broms försedd vagn, *att* personal, som tilldelats tidtabellsbok, skall delgivas ovanstående bestämmelser.

Göteborg den 29 mars 1930.

Gösta Löfmarck.

Undantag från Säkerhetsordningens § 52 ifråga om tågs intagande å Hallsbergs personbangård, när huvudsignal är ur bruk.

Utdrag.

-nr { Tbr I S 64/1930,
Mbr
8 TE 2 211930

Till

Distriktscheferna vid I och II distrikten.

Om förare å tåg vid ankomsten till infartssignal vid Hallsbergs personbangård finner densamma intaga stoppställning och körsignal ej visas sedan han givit signalen "tåg kommer", skall han medelst den invid infartssignalen anbragta telefonen sätta sig i förbindelse med tågklarearen, som därvid skall uppgiva tillnamn. Erhåller han av honom medgivande att framgå med tåget, äger han att framföra detsamma förbi infartssignalen i stoppställning utan att å denna anbringats ersättande signalredskap och utan att vid densamma visas signal till växlingsrörelse.

Stockholm den 25 juni 1930.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Axel Granholm.

Gustav Englund.

STATENS JÄRNVÄGAR.

8. Trafiksektionen.

Tillägg nr 1

till

TIDTABELLSBOKEN

Del I.

Tidtabell nr 131.

Huvudsignalerna vid Hult för skiljeväxeln i godstågsspåret å linjen Hallsberg Rbg—Östansjö äro nu borttagna och växeln är uppkörbar. Den skall icke vara bevakad för tåg i någondera riktningen.

I anledning härav skall med omedelbar tillämpning följande kompletteringar och ändringar göras med bläck i del I av Tidtabellsboken:

Sid. 10. De båda raderna för Hults sip ändras sålunda:

Hults skiljeväxel	40	40	{ Växeln är uppkörbar för södergående tåg.
-------------------	----	----	--

Sid. 23. För Hult ändras i kol. 1 till 3,5 och strykas sip i kol. 2 och i kol. 4 samt införes invid Hult i kol. 2 en asterisk, hänvisande till en not, som införes nederst å sidan och så lydande: *) Skiljeväxeln vid Hult uppköres av södergående tåg.

Sid. 24. För Hult strykas sip i kol. 2 och i kol. 4 samt införes invid Hult i kol. 2 en asterisk, hänvisande till en not, som införes nederst å sidan och så lydande: *) Framför skiljeväxeln vid Hult är anordnad en ljussignal, som visar rött sken, om växeln rubbas från normalläge.

För Hallsberg Rbg ändras i kol. 1 till 1,3.

Sid. 30. I Dc:s skrivelse den 27 mars 1930, dnr 348/1930, strykes.

Sid. 31. Nederst å sidan skrives **Vänd.**

Följande gäller omedelbart:

Föreskrifter för trafikeringen av den uppkörbara skiljeväxeln vid Hult i godstågsspåret å linjen Hallsberg Rbg—Östansjö.

En ljussignal är anordnad å kontaktledningsstolpe framför växeln. Ljussignalen tändes och visar rött sken, om växeln rubbas från normalläge (jfr. sid. 23 och 24). När växeln intager normalläge, visas ingen signal. Lokpersonalen å tåg, som avgår från Hallsberg Rbg till Östansjö, skall vid uppkörningen av växeln förvissa sig om, att ljussignalen tändes. Om signalen icke tändes, skall tåget stoppas i Östansjö och förhållandet anmälas till tkl (stva).

Hastigheten vid passerandet av skiljeväxeln får icke överstiga 40 km/tim. (jfr. sid. 10).

Efter uppkörning av skiljeväxeln får tåget icke backas tillbaka genom densamma, innan alla vagnarna passerat växeln, såvida den icke först omlagts medelst växelstället.

En gummerad lapp, upptagande förestående föreskrifter, bifogas och skall inklistras överst å sid. 32. Rubriken till dessa föreskrifter införes med bläck å sid. 4 sist i Innehållsförteckningen med angivande av sid. 32.

Sedan bläckändringar och inklistring verkstälts, skall detta tillägg inklistras å fals sist i Tidtabellsboken.

Falköping i december 1931.

Trafikinspektören.