

STATENS JÄRNVÄGAR

9. TRAFIKSEKTIONEN

BOHUSBANAN

TIDTABELLSBOKEN

Del I

Tidtabell n:r 131

Gällande fr. o. m. den 15 maj 1931

t. o. m. den 21 maj 1932

å bandelen

Göteborg C – Strömstad

Allmänna bestämmelser

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 Sjö medgiver endast en *lägre* hastighet, får denna lägre hastighet icke överskridas.

Om vid tågförsening tågbefälhavaren 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 anbefalld. Tågbefälhavaren 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 lokomotivpersonal) 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 framföres 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 befordras 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

4
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 per vagnsaxel;

för godsvagn, använd för manskapstransport, för vagn lastad med levande djur och för styckegodsvagn till 2 ton per 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 anges 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 avgångstid 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 O, 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 » ;

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

● att driftplatsen är obevakad; detta tecken skall dock icke användas vid automatiska blockposter, hållplatser, lastplatser, som sakna huvudsignal 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 de lutningar, som äro utslagsgivande för tågens utrustande med bromskraft för olika stationssträckor i vardera tågriktningen.

Tåg- riktning	Största lutning	Stationssträckor	Största lutning	Tåg- riktning
↓	5.76 ⁰ / ₁₀₀ Strömstad—	5.70 ⁰ / ₁₀₀	↑
	10.00 ⁰ / ₁₀₀	.... Skee—	7.32 ⁰ / ₁₀₀
	8.15 ⁰ / ₁₀₀	.... Överby—	6.10 ⁰ / ₁₀₀
	9.60 ⁰ / ₁₀₀	.... Kragenäs—	10.00 ⁰ / ₁₀₀
	2.00 ⁰ / ₁₀₀	.... Tanum—	2.80 ⁰ / ₁₀₀
	2.70 ⁰ / ₁₀₀	.... Orrekläpp—	11.00 ⁰ / ₁₀₀
	10.00 ⁰ / ₁₀₀	.... Rabbalshede—	6.30 ⁰ / ₁₀₀
	10.00 ⁰ / ₁₀₀	.... Hällevadsholm—	0.70 ⁰ / ₁₀₀
	10.00 ⁰ / ₁₀₀	.... Dingle—	10.00 ⁰ / ₁₀₀
	7.50 ⁰ / ₁₀₀	.... Munkedal—	10.00 ⁰ / ₁₀₀
	10.00 ⁰ / ₁₀₀	.... Hogstorp—	8.40 ⁰ / ₁₀₀
	2.50 ⁰ / ₁₀₀	.... Uddevalla S. J.— ..	10.00 ⁰ / ₁₀₀
	10.00 ⁰ / ₁₀₀	.... Grohed—	10.00 ⁰ / ₁₀₀
	0.75 ⁰ / ₁₀₀	.... Ljungskile—	10.00 ⁰ / ₁₀₀
	10.00 ⁰ / ₁₀₀	.... Svenshögen	5.70 ⁰ / ₁₀₀
	6.10 ⁰ / ₁₀₀	.... Stenungsund—	10.00 ⁰ / ₁₀₀
	10.00 ⁰ / ₁₀₀	.... Jörlanda—	10.00 ⁰ / ₁₀₀
	7.75 ⁰ / ₁₀₀	.... Ytterby—	6.58 ⁰ / ₁₀₀
	7.75 ⁰ / ₁₀₀	.... Säve—	3.00 ⁰ / ₁₀₀
	1.00 ⁰ / ₁₀₀	.... Olskroken—	1.00 ⁰ / ₁₀₀
	.... Göteborg C.		

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, överensstämman icke alltid lutningsvisarnas siffror med ovanstående uppgifter; ägande de sistnämnda vitsord vid bestämmandet av den för tåg erforderliga bromskraften.

Hastighetsuppgifter.

A. Under iakttagande av de allmänna bestämmelserna i Säkerhetsordningen med avseende på hastigheten få tågen framföras å olika bandelar med den för respektive lokomotivtyper i nedanstående tabell angivna största tillåtna hastigheten (km./tim.) varvid dock skola iakttagas nedan under B, C och D angivna hastighetsbegränsningar.

Lok litt.	Cc Cd	J	Kd	Kh	Sa	Ta	Tb	W	Y
Bandel:									
Göteborg C.—Olskroken ..	90	75	60	60	80	75	75	65	55
Olskroken—Strömstad	80	75	60	60	70	75	75	65	55

B. Med hänsyn till banans beskaffenhet skola följande linjesträckor passeras med nedanstående, *minskade hastighet*:

Sträckor	Största tillåtna hastigheten		
	mellan	längd meter	utgör km./ tim.
G—Or	Kmp 456 + 575—Kmp 456 + 405 (<i>kurvor med 550 och 500 meters radie</i>)	170	80
Or—Gtd	Kmp 2 + 390—Kmp 2 + 790 (<i>kurvor med 300 och 360 meters radie</i>)	400	50
» »	Kmp 2 + 790—Kmp 3 + 370 (<i>viadukt söder om Göta älv</i>)	560	50
» »	Kmp 3 + 370—Kmp 3 + 530 (<i>svängbron över Göta älv</i>)	160	40
» »	Kmp 3 + 530—Kmp 4 + 060 (<i>kurva med 450 meters radie</i>)	530	75
Sve—Yb	Kmp 19 + 580—Kmp 19 + 720 (<i>svängbron över Nordre älv</i>)	140	40
Yb—Jl	Kmp 33 + 000—Kmp 33 + 080 (<i>bank vid Kode</i>)	80	60
Svg—Lj	Kmp 63 + 235—Kmp 64 + 615 (<i>bankarna söder om Brattefors</i>)	1380	50
» »	Kmp 68 + 435—Kmp 68 + 725 (<i>450 m. kurvan vid Ljungskile</i>)	290	75
Ghd—Uv	Kmp 85 + 860—Kmp 87 + 860 (<i>väg- och gatukorsningar vid Uddevalla S. J.</i>)	2000	30
Uv—Htp	Kmp 90 + 350—Kmp 90 + 800 (<i>banken vid Sörvik</i>)	450	20
Dl—Hlv	Kmp 119 + 493—Kmp 119 + 663 (<i>300 m. kurvan vid Dingle</i>)	170	60
Hlv—Rbh	Kmp 130 + 440—Kmp 130 + 860 (<i>400 m. kurvan vid Rabbalshede</i>)	420	75
Ske—Smd	Kmp 174 + 518—Kmp 175 + 745 (<i>300 m., 340 m. och 400 m. kurvorna vid Skagen</i>)	1227	45
» »	Kmp 179 + 403—Kmp 180 + 070 (<i>300 m. kurvan vid Myren</i>)	667	45

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

	genom infartsväxlarna	genom platsen i övrigt
vid Göteborg C.	40 km.	40 km.
» Olskroken		
i bangårdens västra ända:		
för tåg med jämna nummer	90 »	—
för tåg med udda nummer	—	40 »
Huvudtågvägen i övrigt från västra infartsväxeln till stationshusets mitt:		
för tåg med jämna nummer	—	90 »
för tåg med udda nummer	—	40 »
I bangårdens östra ända och till stationshusets mitt:		
för tåg med jämna nummer	—	40 »
för tåg med udda nummer	40 »	40 »
vid Göteborg—Tingstad	75 »	75 »
» Lillhagen	80 »	80 »
» Hökälla	80 »	80 »
» Säve	80 »	80 »
» Ytterby	80 »	80 »
» Skårby	80 »	80 »
» Kode	80 »	80 »
» Jörlanda	80 »	80 »
» Stora Höga	80 »	80 »
» Stenungsund	80 »	80 »
» Ödsmål	80 »	80 »
» Svenshögen	80 »	80 »
» Ljungskile:		
för tåg med udda nummer	80 »	75 »
för tåg med jämna nummer	75 »	80 »
» Grohed	80 »	80 »
» Uddevalla S. J.:		
för tåg med udda nummer	40 »	40 »
för tåg med jämna nummer	70 »	70 »
» Hogstorp	80 »	80 »
» Munkedal	80 »	80 »
» Smedberg	80 »	80 »
» Dingle	80 »	80 »
» Hällevadsholm	80 »	80 »
» Rabbalshede	80 »	80 »
» Orrekläpp	80 »	80 »
» Tanum	80 »	80 »
» Kragenäs	80 »	80 »
» Överby	80 »	80 »
» Skee:		
för tåg med udda nummer	80 »	40 »
för tåg med jämna nummer	80 »	40 »
» Strömstad	40 »	30 »

D. På det att i skruvbromsade tåg större bromskraft icke må genom förekomsten av enstaka branta lutningar behöva tillhandahållas än som erfordras för bansträckan i övrigt, skola följande sträckor av helt eller delvis skruvbromsade tåg passeras med nedan angivna minskade hastighet:

Tåg med största hastighet enl. tdt av km./tim.	f å r å s t r ä c k a n	framföras med största hastighet av km./tim.
	Tågriktning Göteborg C.—Strömstad:	
40	Kmp 140+104—Kmp 140+558 Rbh—Ork	35
60	» 140+104— » 140+558 » »	55

Uppgift å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta.

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets plats	
Stationssträcka	Sektionsnummer	Platsens art	för uppgående tåg	för nedgående tåg
Gtd—Lhn	4+300—4+664 7+049, 7+370	Kurva i skärning o. ägoväg Bygdevägar vid Lillhagen	4+290	—
Yb—Kde	22+069 24+551 24+827 25+690 26+909 28+284 30+100—30+620 30+561 30+978	Ägoväg vid Tunge » » Tofta Bygdeväg vid » » » Bollestad » » Skårby Utfartsväg vid Hultet {Kurva i bergskärning vid } { Källered och kvarnväg }	— 24+300 — 25+240 — — 29+750 30+160	7+600 22+510 — 25+070 — 27+270 28+700 30+995
Kde—Jl	33+114 34+095	Bygdeväg vid Klåvränna Ägoväg vid Kode Bygdeväg vid Hammar	— — 33+710	31+350 33+550 —
Jl—Sth	38+650—38+850 38+859	{Kurva i bergskärning vid An- } { rårs och bygdeväg }	38+420	—
Sth—Snu	41+525 44+322 45+597 46+529	Bygdeväg vid Bårby Ägoväg vid Kåkenäs Utfartsväg vid Nössenäs » » »	— 44+010 45+170 —	41+860 44+710 46+100 46+910
Snu—Öml	47+990	Bygdeväg vid Stenungsund	—	48+400
Öml—Svlg	53+332, 53+418 54+133, 54+288 55+567—55+810 56+120—56+340 56+470—56+620 56+972—57+210	Ägovägar vid Sanden Bygdevägar vid Kroh Tunnel vid Skår » » Amdalen Galleri o. tunnel vid Lahagen	52+995 — 55+200 55+850 56+370	53+790 54+600 56+090 56+500 56+890
Svlg—Lj	61+533, 61+652 67+470	Tunnel vid Bua Ägovägar vid Holmestad Ägoväg vid Ängshagen	56+670 61+230 67+085	57+500 62+000 —
Lj—Ghd	69+300—69+406 73+533, 73+613	Tunnel vid Ljungskile Vägar vid Vägeryr	69+200 73+110	69+725 73+877
Ghd—Uv	81+500—81+534 84+160—84+608 84+841, 84+952 86+415—86+570 86+840—87+000	Tunnel vid Häsleröd » » Skeppsviken » » » Tunnel vid Vadbacken Kurva i bergskärning vid Adolfshill	81+200 84+070 84+620 86+090 86+570	81+900 84+890 85+300 86+825 87+280
Uv—Htp	87+474—87+640 89+238 90+150—90+330 90+341 91+000—91+390 92+613 92+960—93+090 93+095	Tunnel vid Kålgårdsberget Bygdeväg vid Uddevalla {Kurva i bergskärning vid Sör- } { vik och ägoväg }	87+115 88+950 89+900 90+700 92+270	87+975 89+630 90+700 91+730 —
Htp—Mkl	102+841 104+043 105+438 106+340 106+719 108+367 108+370—108+620 108+625	Utfartsväg vid Fulltaga Ägoväg vid Småröd Bygdeväg vid Saltkällan » » » » » » » » Åtorp Kurva i bergskärn. vid Åtorp Ägoväg vid Åtorp	92+690 102+380 103+600 105+010 105+900 106+280 108+150	93+500 — — — — 107+080 108+830
Mkl—Sbgl	110+634 111+858*)	» » Lilla Foss Häradsväg vid Bråland	— 111+478	111+030 112+338

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets plats	
Stationssträcka	Sektionsnummer	Platsens art	för uppgående tåg	för nedgående tåg
Sbg—Dl	118+146	Utfartsväg vid Tyft	117+730	—
	120+217	» » Dingle	—	120+700
Dl—Hlv	122+812	Häradsväg » Svarteberg	122+375	123+310
	123+928	Utfartsväg » Blåsupp	—	124+360
Hlv—Rbh	127+003	» » Kåltorp	126+500	127+380
	127+818	Ägoväg vid Alnäs	127+380	128+180
	128+860	» » Klevberget	128+450	—
	129+860	» » Staby	—	130+400
	130+475	» » »	129+950	—
Rbh—Ork	140+848	Utfartsväg vid Korndalen	140+360	—
	142+855	Bygdeväg vid Ryk	142+380	—
Ork—Tnu	145+133*)	Litsleby bygdeväg	144+653	145+613
Tnu—Kgs	149+959*)	Skärbovägen	149+479	150+439
	157+053	Utfartsväg vid Torseröd	156+630	—
Ske—Smd	175+100—175+600	Kurva i bergskärning vid Skagen	174+720	175+780
	176+740	Ägovägar vid Sandhålan	176+300	177+110
	177+381*)	Landsväg » Österöd	176+975	177+750
	179+800—180+100	Kurva i bergskärning vid Strömstad	179+580	180+210

Signalen »tåg kommer» skall givas såväl dag som natt med ångvissla vid de med lystringsmärken utmärkta platserna.

*) Signalen gives endast vid dimma eller snöyra (rektangelformigt lystringsmärke).

Vagnviktstabell.

1. Vagnvikterna tillämpas för alla gods- och blandade tåg, med undantag för de tåg, i vilkas tidtabell vagnvikt finnes angiven.
2. Då i vagnviktstabellen 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.

T o n v a g n v i k t									
med lok litt.				vid avgången från	med lok litt.				
J	Kad	Tb	E		Kad	Tb	E	J	
515	500	590	770	Strömstad					
515	500	590	770	Skee.....	460	540	700	475	
445	430	510	670	Överby	460	540	700	475	
435	420	490	645	Kragenäs	420	490	650	435	
740	720	855	1090	Tanum	460	610	820	475	
400	390	460	610	Orrekläpp	720	855	1090	740	
505	490	685	900	Rabbalshede	720	855	1090	740	
740	720	855	1090	Hällevadsholm	390	450	600	400	
420	405	475	630	Dingle	400	470	620	415	
420	405	475	630	Smedberg	410	475	630	425	
420	405	475	630	Munkedal	410	475	630	425	
475	460	650	870	Hogstorp	415	595	770	430	
405	395	475	630	Uddevalle S. J. ..	410	475	630	425	
425	410	475	630	Grohed	720	855	1090	740	
425	410	475	630	Ljungskile	410	475	630	425	
555	540	745	960	Svenshögen	720	855	1090	740	
425	410	480	630	Stenungsund	410	475	630	425	
415	400	470	620	Jörlanda	640	855	1020	655	
600	580	795	1030	Ytterby	400	470	620	415	
740	720	855	1090	Säve	490	660	870	505	
740	720	855	1090	Göteborg—Tingstad	315	410	670	330	
740	720	855	1090	Olskroken	315	410	670	330	
				Göteborg C.	720	855	1090	740	

Förklaringar till bromstabellerna.

- A. Bromstabell A användes vid ändring av tågshastigheten 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				m. malmtågsbroms vars ledn.-tryck är		med skruvbroms		
	Vakuumbroms	Tryckluftbroms							Minst 1.6 kg/cm ²			Minst 4 kg/cm ²
		K. K. P. med omställningsanordning i läget »Perst»	Enkammarsbroms utan mellanventil eller med mellanventil i läget »P»	K. K. P. med omställningsanordning i läget »Godst»	K. K. G. med omställningsanordning i läget		Enkammarsbroms med mellanventil i läget »G»					
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 godsvagnar	—	—	—	—	20 ton pr vagn	30 ton pr vagn	20 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel		
3- och 2-axliga godsvagnar (utom malm-banans vagnar litt. M)	—	10 ton pr vagn	med omställningsanordning i läget »Tom» | »Last» 10 ton | 15 ton pr vagn | pr vagn	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	med omställningsanordning i läget »Tom» | »Last» 10 ton | 15 ton pr vagn | pr vagn	—	—	tom eller med last högst 5 ton	last över 5 ton	
malmbanans vagnar litt. M o. Q1	—	—	—	—	—	—	—	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 enkammarsbroms, 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 siffraden, 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 siffraden, 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.

Bromstabell A.

I lutning	Vid en största 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																
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
12: »	7	8	10	11	13	16	19	22	26	31	33	38	42	49		

BROMS-

Bromstal	Broms-															
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	
	V a g n-															
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	43	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	540	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												
675	690	705	720											
655	670	685	700	715										
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					
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	
550	560	570	585	595	605	620								
535	545	560	570	580	595	605	615							
525	535	545	555	570	580	590	600	615	625					
500	510	520	535	545	555	565	575	585	600	610	620			
490	500	510	520	530	545	555	565	575	585	595	605	615		
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					
435	445	455	460	470	480	490	500	510	520	530				
425	435	445	455	465	470	480	490	500	510	520	530			
420	425	435	445	455	465	475	480	490	500	510	520	525		
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

Förteckning över tågspår och signalbilder.

A) För uppgående tåg.

Av- stånd	Stationer m. m.	Huvudtågväg			I sidotågväg			II sidotågväg			Anmärkningar
		i	s	u	i	s	u	i	s	u	
	Göteborg C.		d	...		d	...		d	...	{Spåren 8-13 även sidotågvägar; u = e Teckenförklaring: i = signalbild för in- fart, s = tågspår, u = signalbild för ut- fart.
1,9	Olskroken . . . . .	|||	2	e	|||	3	e	..	7	e	
2,2	Gbg—Tingstad . . . . .	||	1	...		...		...	...	...
3,6	Lillhagen . . . . .	||	1	...	#	2	...	...	...	...
	<i>Hökälla</i>	||									
7,1	Säve . . . . .	||	3	...	#	2	...	#	1	...	
	<i>Svängbro</i>	||									
6,7	Ytterby . . . . .	||	2	...	#	1	...	...	...	...
	<i>Skårby</i>	||									
	<i>Kode</i>	||									
15,7	Jörlanda . . . . .	||	3	...	#	2	...	...	...	...
	<i>Stora Höga</i>	||									
10,5	Stenungsund . . . . .	||	3	...	#	2	...	#	1	...	
	<i>Ödsmål</i>	||									
11,8	Svenshögen . . . . .	||	1	...	#	2	...	...	...	...
9,5	Ljungskile . . . . .	||	1	...	#	2	...	...	...	...
9,9	Grohed . . . . .	||	2	...	#	1	...	...	...	...
	<i>Tändsticksfabr.</i>	||									
9,6	Uddevallå S. J. . . . .	||	2	||	..	..	..	..	..	..
12,0	Hogstorp . . . . .	||	1	...	#	2	...	...	...	...
8,9	Munkedal . . . . .	||	1	...	#	2	...	#	3	...	
3,8	Smedberg . . . . .	||	2	...	#	1	...	...	...	...
5,9	Dingle . . . . .	||	2	...	#	3	...	...	...	...
6,6	Hällevadsholm . . . . .	||	2	...	#	1	...	...	...	...
	<i>Alnässjön</i>	||									
5,3	Rabbalshede . . . . .	||	2	...	#	1	...	...	...	...
12,5	Orrekläpp . . . . .	||	2	...	#	1	...	...	...	...
4,5	Tanum . . . . .	||	2	...	#	1	...	...	...	...
10,1	Kragenäs . . . . .	||	1	...	#	3	...	...	...	...
5,1	Överby . . . . .	||	2	...	#	1	...	...	...	...
10,0	Skee . . . . .	||	1	...	#	2	...	...	...	...
7,1	Strömstad . . . . .	||	1	...	#	2	...	...	...	...

d Se signalbeskrivningen.**e** Förbunden med svängbro över Göta älv.

B) För nedgående tåg.

Av- stånd	Stationer	Huvudtågväg			I sidotågväg			II sidotågväg			Anmärkningar
		i	s	u	i	s	u	i	s	u	
	Strömstad		1	†		2	†				Teckenförklaring: i = signalbild förin- fart, s = tågspår, u = signalbild för ut- fart.
7,1	Skee	†	2		#	1					
10,0	Överby	†	2		#	1					
5,1	Kragenäs	†	1		#	3					
10,1	Tanum	†	2		#	1					
4,5	Orrekläpp	†	2		#	1					
12,5	Rabbalshede	†	2		#	1					
	<i>Alnässjön</i>										
5,3	Hällevadsholm	†	2		#	1					
6,6	Dingle	†	2		#	3					
5,9	Smedberg	†	2	†							
3,8	Munkedal	†	1		#	2		#	3		
8,9	Hogstorp	†	1		#	2					
12,0	Uddevalla S. J. <i>Tändsticksfabr.</i>	†	3	†							
9,6	Grohed	†	2		#	1					
9,9	Ljungskile	†	1		#	2					
9,5	Svenshögen	†	1		#	2					
	<i>Ösmål</i>										
11,8	Stenungsund	†	3		#	2		#	1		
	<i>Stora Höga</i>										
10,5	Jörlanda	†	3		#	2					
	<i>Kode</i>										
	<i>Skårby</i>										
15,7	Ytterby	†	2	e	#	1	e				
6,7	Säve	†	3		#	2		#	1		
	<i>Hökälla</i>										
7,1	Lillhagen	†	1		#	2					
3,6	Gbg—Tingstad	†	1	f							
2,2	Olskroken	†	6	f	#	7		#	8		
1,9	Göteborg C.		d			d			d		

d Se signalbeskrivningen.

e Förbunden med svängbro över Nordre älv.

f Förbunden med svängbro över Göta älv.

Hjälpvagnar.

Stationer	Antal vagnar
Göteborg C.	3*)
Uddevalla S. J. (redskapsvagn typ II)	1

*) En ambulansvagn och två redskapsvagnar, typ I.

Signalbeskrivning för Göteborg C.

A) För ankommande tåg.

1	Infartssignal (ljussignal) för infart till spåren 1—10. Dessutom visas signal med dvärgsignaler; se »Redogörelse ang. signaler m. m. vid Göteborg C», sid. 21.
B) För avgående tåg.	
1	Tågvägsutfartssignaler (ljussignaler) för utfart från spåren 1—11, sammanbyggda med den första dvärgsignalen i tågvägen och visande grönt blinkljus, om linjeutfartssignalen står till stopp, och fast grönt sken, om linjeutfartssignalen står till kör. Dessutom visas signaler med ofärgat sken från dvärgsignaler, se »Redogörelse ang. signaler m. m. vid Göteborg C», sid. 21.
1	Linjeutfartssignal (ljussignal) placerad vid stationsgränsen.

Spårändring vid Göteborg C.

Kungl. Järnvägsstyrelsen har medgivit följande undantag från Säkerhetsordningens bestämmelser.

Om spårändring måste vidtagas vid Göteborg C. för ankommande tåg så sent, att underrättelsen härom ej hinner lämnas tåget å en föregående station, behöver det oaktat muntlig order om spårändringen ej givas till lokföraren utanför stationen. Förare å ankommande tåg får sålunda vid Göteborg C. föra tåget in å stationen, även om tågvägen är lagd till annat spår än tjänstetidtabellen angiver, för så vitt vederbörlig signalbild från dvärgsignal visas för gång å det ändrade tågspåret, men skall i så fall framföra tåget med försiktighet.

Redogörelse ang. signaler m. m. vid Göteborg C.

De fyra mellan Göteborg C och Olskroken befintliga spåren samt spåret från Göteborg C till lokstationen vid B:s Göteborg benämnas i ordning från söder:

Nedspåret,
Uppspåret,
Södra bispåret,
B. J.-spåret,
Norra bispåret (till lokstationen vid B:s Göteborg).

Å nedspåret och uppspåret äger normalt dubbelspårsdrift rum.

Samtliga till säkerhetsanläggningen vid Göteborg C hörande signaler utgöras av ljussignaler.

Å bispåren, som huvudsakligen äro avsedda för lokpassage till och från Göteborg C, regleras trafiken genom dvärgsignaler. Huvudspåren mellan Göteborg C och Olskroken samt huvudspåret mellan Göteborg C och Almedal äro däremot försedda med huvudsignaler.

Alla huvudsignaler, försignaler och dvärgsignaler äro uppställda till vänster om och intill det spår eller den tågväg, som signalen gäller för. Huvudsignalernas och försignalernas beteckning är angiven å en vit bricka, placerad under själva signalen.

Infartssignalerna för nedspåret (25 h) och B. J.-spåret (19 h) äro placerade i jämbredd med varandra å samma ledningsbrygga, omkring 530 meter från gamla V. K. B.-viadukten. För spåret från Almedal är infartssignalen (15 h) uppsatt å en betongstolpe, omkring 400 meter från Skansen Lejonet. Infartssignalerna äro förbundna med försignaler, vilka för nedspåret och B. J.-spåret äro uppsatta å samma ledningsbrygga, omkring 340 meter framför infartssignalerna. Beträffande spåret från Almedal är försignal uppsatt å betongstolpe vid Skansen Lejonet, omkring 400 meter framför infartssignalen.

Med infartssignalerna visas endast en körsignalbild, nämligen ett fast grönt sken, gällande för infart till spåren I—X.

För signalering inom bangårdsområdet finnas dvärgsignaler i enlighet med Sào § 6, fig. 11. (Undantag: Den första dvärgsignalen vid *utfarten* från de olika tågspåren är nedtill försedd med en femte ljusöppning för grönt sken. Betydelsen härav omnämnes i det följande.) Dvärgsignalerna gälla för såväl tåg- som växlingsrörelser. För tågvägarna äro emellertid dvärgsignalerna förreglade genom huvudsignalerna och måste visa signalbilden två ljuspunkter i lodrät linje, innan körsignal kan givas med huvudsignalen. Även om denna visar kör måste emellertid föraren aktgiva på de dvärgsignaler, som ingå i tågvägen, så att han minskar hastigheten eller stoppar, om dvärgsignal skulle visa signalbilden »varsamhet» resp. »stopp».*)

*) vid missöde, exempelvis, då en växel i tågvägen uppköres.

Utfartssignaler. För varje utfartstågväg finnes en utfartssignal av särskild typ — *tågvägsutfartssignal* — sammanbyggd med den första dvärgsignalen i tagvägen. Dessutom finnes för de olika huvudspåren *linjeutfartssignal* vid stationsgränsen.

De med tagvägsutfartssignal försedda dvärgsignalerna hava förutom de fyra ljusöppningarna för ofärgat sken nedtill en ljusöppning för grönt sken, blinkande eller fast. Intet sken visas i denna ljusöppning, då tagvägen ej är förreglad. När tagvägen är förreglad, visas grönt blinkljus, om linjeutfartssignalen står till stopp och fast grönt sken om linjeutfartssignalen står till kör. De i vederbörande tagväg ingående dvärgsignalerna skola visa signalbilden två ofärgade ljuspunkter i lodrät linje såväl då blinkande som fast grönt sken visas av tagvägsutfartssignalen. Då förare erhållit avgångssignal och tagvägsutfartssignalen visar grönt sken, fast eller blinkande, får han sätta tåget i rörelse mot linjeutfartssignalen. Under det tåget är på utgående från stationen är föraren skyldig aktgiva på de dvärgsignaler, som ingå i tagvägen.

Linjeutfartssignalerna för uppspåret (11 v) och för B. J.-spåret (7 v) äro upphängda å samma ledningsbrygga som infartssignalerna, omkring 450 meter från ställverket. Linjeutfartssignalen mot Almedal (1 v b) är placerad å särskild betongstolpe mittför infartssignalen, omkring 420 meter från ställverket.

Vid enkelspårsdrift å dubbelspåret Göteborg C — Olskroken gälla ifråga om tåg som framgår å högerspår uteslutande dvärgsignaler för signalering för såväl in- som utfart.
