

STATENS JÄRNVÄGAR.
11. TRAFIKSEKTIONEN

TIDTABELLSBOKEN

Del I och II

Tidtabell Nr 131

Gällande fr. o. m. den 15 maj 1931

t. o. m. den 21 maj 1932

å följande bandelar:

Mjölby — Hässleholm

Allmänna bestämmelser,
Tjänstetidtabeller

och

tillhörande särskilda bestämmelser

Innehållsförteckning.

Tidtabellsboken del I:

- Sid. 4. Förklaringar till tjänstgöringstidtabellen.
„ 6. Uppgift å lutningar för tågens utrustande med bromskraft.
„ 7. Hastighetsuppgifter.
„ 9. Uppgift å lystringsmärken.
„ 10. Vagnviktstabel.
„ 13. Bromstabel A.
„ 14. Bromstabel B.
„ 18. Förklaringar till bromstabellen.
„ 19. Hjälpvagnarnas placeringsorter.
„ 20. Förteckning över tågspår och signalbilder.
„ 22. Signalbeskrivning för Nässjö.
„ 23. Uppgift å platser, där automatisk signalanordning fungerar endast vid rörelse i ena riktningen.

Tidtabellsboken del II:

- „ 26 Tågens tjänstetidtabeller. Tågen ordnade i nummerföljd.
„ 113. Uppgift å kol- och vattentagningsstationer.
„ „ Uppgifter rörande reservloktjänsten.
„ 114. Bestämmelser vid enkelspårdrift å dubbelspåret Frinaryd—Sävsjö.
-

TIDTABELLSBOKEN

Del I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Gällande fr. o. m. den 15 Maj 1931.

1. 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 sammanställning 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 tågförseening 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 (se art. 49) 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 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 utrones 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 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 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 kl. 0 till kl. 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 **×** utan förbindelse med i minuter angivet uppehåll, att tåget har *behovsuppehåll*, kortare än en minut, varvid

a = uppehåll för resandes *avstigande*,

p = " " " *påstigande*,

× = " " " *av- eller påstigande* eller *avlämnande* eller *upptagande* av gods enligt föreskrift i gällande transportplaner;

a, **p** och **×**, 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 driftplatsen är oövakad; detta tecken skall dock icke användas vid automatiska blockposter, hållplatser och (under seglations-tiden) rörliga broar:

△ att station icke är tåganmänningsstation för tåget.

Vid **×**, **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.

2. Uppgift

å lutningar, som äro utslagsgivande för tågens utrustande med bromskraft.

| | | |
|-----------|--------------|-----------|
| 10 : 1000 | ↑ My—Sns.. ↗ | 10 : 1000 |
| 10 : 1000 | Sns—Bx.. ↗ | 1 : 1000 |
| 10 : 1000 | Bx—Smn. | 10 : 1000 |
| 10 : 1000 | Smn—Tns | 10 : 1000 |
| 10 : 1000 | Tns—Gp. | 7 : 1000 |
| 5 : 1000 | Gp—Frd.. | 10 : 1000 |
| 10 : 1000 | Frd—Any | 5 : 1000 |
| 10 : 1000 | Any—Fls. | 5 : 1000 |
| 10 : 1000 | Fls—Sb.... | 10 : 1000 |
| 10 : 1000 | Sb—N..... | 8 : 1000 |
| 10 : 1000 | N—Gt..... | 10 : 1000 |
| 5 : 1000 | Gt—Bdf.. | 7 : 1000 |
| 0 : 1000 | Bdf—Sä... | 10 : 1000 |
| 2 : 1000 | Sä—Sy..... | 5 : 1000 |
| 10 : 1000 | Sy—Rk.... | 10 : 1000 |
| 8 : 1000 | Rk—Lh.... | 4 : 1000 |
| 5 : 1000 | Lh—Lns.. | 10 : 1000 |
| 7 : 1000 | Lns—Mo.. | 10 : 1000 |
| 0 : 1000 | Mo—Gå.. | 8 : 1000 |
| 6 : 1000 | Gå—Av... | 4 : 1000 |
| 6 : 1000 | Av—Bld.. | 3 : 1000 |
| 10 : 1000 | Bld—Vs.. | 8 : 1000 |
| 10 : 1000 | Vs—Era.. | 10 : 1000 |
| 7 : 1000 | Era—Lt.... | 5 : 1000 |
| 2 : 1000 | Lt—Diö... | 10 : 1000 |
| 3 : 1000 | Diö—Mkn | 6 : 1000 |
| 3 : 1000 | Mkn—Äh | 2 : 1000 |
| 1 : 1000 | Äh—Kr.... | 5 : 1000 |
| 0 : 1000 | Kr—O..... | 10 : 1000 |
| 6 : 1000 | O—Hv..... | 7 : 1000 |
| 4 : 1000 | Hv—Bl.... | 9 : 1000 |
| 4 : 1000 | ↙ Bl—Hm.. ↓ | 5 : 1000 |

Uppgift å stigningar erhålles, om tabellen läses *mot* pilarnes riktning. Enär inga stigningar finnas, som äro starkare än 10 : 1000, inverka de icke på bromstalet.

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

3. 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 och C angivna hastighetsbegränsningar.

| Lok litt. | A, B, C, C, Cd | E | F | Ga, Gb | Ka, Kd, Ke, Kf, Mc, Md | L | Mb R | N, Na | Sa | Sb | Ta, Tb |
|---|----------------------|----|----|-----------|---------------------------------------|----|---------|----------|----|----|-----------|
| Bandel: Mjölby-Hässle- holm | 90 | 65 | 90 | 55 | 60 | 80 | 50 | 45 | 80 | 90 | 75 |

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

| Sträckor | Största tillåtna hastighet | | |
|----------|---|----------------|--------------|
| | mellan | längd meter | utgör km. |
| Frd—Any | Kmp 315+000—Kmp 316+200*) (bankarna på ömse sidor om bron över Svartån) | 1200 | 60 |
| Sb—N | Kmp 348 + 450 — Kmp 348 + 823 (500 m. kurvan vid N.) | 373 | 80 |

*) tåg med udda och jämna nummer.

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 infarts- växlarna. | genom platsen i övrigt. |
|--|-----------------------------|----------------------------|
| vid Mjölby | 40 km. | 40 km. |
| „ Strålsnäs | 90 „ | 90 „ |
| „ Boxholm | 90 „ | 90 „ |
| „ Sommen | 90 „ | 90 „ |
| „ Tranås | 90 „ | 90 „ |
| „ Gripenberg genom 450 m. kurvan i bangårdens norra del.. | 75 km. | 90 „ |
| „ Frinnaryd tåg med udda nummer | 60 km. | 90 „ |
| „ Frinnaryd tåg med jämna nummer | 90 „ | 90 „ |
| „ Aneby | 90 „ | 90 „ |
| „ Flisby, tåg med udda nummer | 90 „ | 90 „ |
| „ „ „ „ jämna „ | 90 „ | 90 „ |
| „ Solberga | 90 „ | 90 „ |
| „ Nässjö | 40 „ | 40 „ |
| „ Grimstorp | 90 „ | 90 „ |
| „ Bodafors | 90 „ | 90 „ |
| „ Sävsjö, tåg med udda nummer | 90 „ | 60*) „ |
| „ Sävsjö, tåg med jämna nummer | 90 „ | 90 „ |
| „ Örshy grusgrop | 90 „ | 90 „ |
| „ Stockaryd | 90 „ | 90 „ |
| „ Rörvik | 90 „ | 90 „ |
| „ Lamhult | 90 „ | 90 „ |
| „ Lidnäs | 90 „ | 90 „ |
| „ Moheda | 90 „ | 90 „ |
| „ Gåvetorp | 90 „ | 90 „ |
| „ Alvesta | 40 „ | 40 „ |
| „ Blådinge | 90 „ | 90 „ |
| „ Boda grusgrop | 90 „ | 90 „ |
| „ Vislanda | 90 „ | 90 „ |
| „ Eneryda | 90 „ | 90 „ |
| „ Liatorp | 90 „ | 90 „ |
| „ Diö | 90 „ | 90 „ |
| „ Möckeln | 90 „ | 90 „ |
| „ Älmhult | 90 „ | 90 „ |
| „ Killeberg | 90 „ | 90 „ |
| „ Osby | 90 „ | 90 „ |

*) Gäller skiljeväxeln mellan enkel- och dubbelspåret.

| | genom infarts- växlarna. | genom platsen i övrigt. |
|-----------------------|-----------------------------|----------------------------|
| vid Hästveda | 90 km. | 90 km. |
| „ Ballingslöv | 90 „ | 90 „ |
| „ Hässleholm: | | |
| Godsbangården | 40 „ | — |
| Personbangården | 65 v „ | 65 y „ |

v icke genom växelkurvor.

y för tåg med jämna nummer nedsättes hastigheten till 40 km. i tim. i växelkurvorna vid ställverket.

4. Uppgift å platser där lystringsmärken finnas uppsatta.

| Plats, för vilken lystringssignal skall givas | | | Lystringsmärkets plats | | Anm. |
|---|----------------|-------------------------|------------------------|-----------------------|---|
| Stationssträcka | Sektionsnummer | Platsens art | för nedgående tåg | för uppgående tåg | |
| My—Sns | 264+790 | Vägövergång | 264+280 | | kl. 7.00-17.00 1) för bergskärn. |
| My—Sns | 268+760 | Bergskärning | 268+200 | 269+250 | |
| Smn—Tns | 291+017 | Vägövergång | | 291+310 | |
| Säl—Gp | 305+050 | Vägövergång | 304+737 | 305+340 | |
| Lns—Mo | 418+976 | Vägövergång | 418+550 | | |
| Diö—Mkn | 480+348 | Vägövergång | 479+940 | | |
| Äh—Kr | 487+010 | Vägövergång | 486+610 | 487+410 | |
| Kr—O | 496+135 | Vägöverg. o. bergskärn. | 495+600 | 496+100 ¹⁾ | |
| Kr—O | 501+480 | Vägövergång | 501+080 | | |
| O—Hv | 514+345 | Vägövergång | 513+955 | | |
| Hv—Bl | 520+000 | Bergskärning | 519+600 | | |
| Bl—Hm | 529+295 | Vägövergång | 528+862 | 529+602 | |

Signalen "tåg kommer" med ångvissla skall givas vid de sålunda med lystringsmärken utmärkta platserna.

5. Vagnvikts-

- 1.) Vagnvikterna tillämpas för alla gods- och blandade tåg,
- 2.) Då i vagnviktstabellen två siffertal äro angivna, det första minsta vagnvikt, som skall kunna framföras under månaderna som skall kunna framföras under månaderna januari—mars, oktober.
- 3.) Föreskrifterna i Säkerhetsordningens § 39 angående störstorleken.
- 4.) Framföres tåg av två lokomotiv, erhålles vagnvikten giventen.

| T o n v a g n v i k t | | | | | | | |
|-----------------------|----------------|-------------|-------------|-----------|------------|-----------|-----|
| vid avgången från | med lok. litt. | | | | | | Tb. |
| | B. | E. | G. | Kd. | Mc/b | | |
| Mjölby..... | 750 (720) | 730 (700) | 1170 (990) | 420 | 955 (750) | 540 | |
| Strålsnäs ... | 750 (720) | 730 (700) | 1170 (990) | 460 | 955 (800) | 540 | |
| Boxholm ... | 670 (640) | 660 (630) | 1055 (940) | 405 | 860 (720) | 480 | |
| Sommen ... | 750 (615) | 730 (605) | 1085 (940) | 430 (390) | 890 (700) | 550 (460) | |
| Tranås | 750 (630) | 730 (625) | 1085 (940) | 430 (400) | 885 (715) | 550 (475) | |
| Gripenberg | 830 (790) | 770 (730) | 1755 (1530) | 540 | 1055 (875) | 760 | |
| Frinnaryd... | 700 (660) | 685 (650) | 1095 (940) | 415 | 890 (740) | 495 | |
| Aneby | 750 (720) | 730 (700) | 1170 (990) | 460 | 955 (800) | 540 | |
| Flisby | 700 (665) | 685 (655) | 1095 (990) | 420 | 890 (750) | 500 | |
| Solberga ... | 750 (695) | 730 (685) | 1170 (990) | 440 | 955 (780) | 525 | |
| Nässjö | 750 (720) | 730 (700) | 1170 (990) | 460 | — | 540 | |
| Grimstorp .. | 1140 | 1095 (1070) | 1755 (1590) | 720 | — | 855 | |
| Bodafors ... | 1140 | 1095 (1070) | 1755 (1590) | 720 | — | 855 | |
| Sävsjö | 1140 | 1095 (1070) | 1755 (1590) | 720 | — | 855 | |
| Stockaryd... | 750 (710) | 730 (700) | 1170 (1130) | 460 | — | 610 | |
| Rörvik | 925 (780) | 895 (770) | 1435 (1130) | 460 | — | 610 | |
| Lamhult ... | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 690 | — | 855 | |
| Lidnäs | 750 (720) | 730 (700) | 1170 (990) | 460 | — | 540 | |
| Moheda ... | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 720 | — | 855 | |
| Gåvetorp ... | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 715 | — | 855 | |
| Alvesta ... | 925 (830) | 895 (845) | 1435 (1235) | 460 | — | 540 | |
| Blådinge ... | 750 | 730 (700) | 1170 (1235) | — | — | — | |
| Vislanda ... | 750 (720) | 730 (700) | 1170 (990) | 460 | — | 540 | |
| Enerйда ... | 1140 (720) | 1095 (700) | 1700 (990) | 460 | — | 540 | |
| Liatorp..... | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 720 | — | 855 | |
| Diö | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 720 | — | 855 | |
| Möckeln ... | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 720 | — | 855 | |
| Älmhult ... | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 720 | — | 855 | |
| Killeberg ... | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 720 | — | 855 | |
| Osby | 1055 | 950 (900) | 1385 (1315) | 540 | — | 760 | |
| Hästveda ... | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 720 | — | 855 | |
| Ballingslöv | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 720 | — | 855 | |
| Hässleholm | — | — | — | — | — | — | |

tabell.

med undantag för de tåg, i vilkas tidtabell vagnvikt finnes angiven. **utan** och det andra **inom** parentes, avser talet **utan** parentes den april—september och talet **inom** parentes den minsta vagnvikt, ber—december.

sta tillåtna axelantal vid olika hastighet begränsa fortfarande tåg-

nom att taga 4/5 av sammanlagda vagnvikterna för båda lokomo-

| T o n v a g n v i k t | | | | | | | |
|-----------------------|----------------|-------------|-------------|-----|-------------|---|-----|
| vid avgången från | med lok. litt. | | | | | | Tb. |
| | B. | E. | G. | Kd. | Mc/b | | |
| Hässleholm | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 720 | — | — | 855 |
| Ballingslöv | 1040 (980) | 1000 (940) | 1605 (1370) | 515 | — | — | 720 |
| Hästveda ... | 1040 (990) | 1000 (1005) | 1605 (1470) | 650 | — | — | 785 |
| Osby | 750 (720) | 730 (700) | 1170 (990) | 460 | — | — | 540 |
| Killeberg ... | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 620 | — | — | 855 |
| Älmhult ... | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 620 | — | — | 855 |
| Möckeln ... | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 620 | — | — | 855 |
| Diö | 750 (710) | 730 (700) | 1170 (990) | 460 | — | — | 540 |
| Liatorp..... | 750 (720) | 730 (700) | 1170 (990) | 460 | — | — | 540 |
| Enerйда ... | 750 (720) | 730 (700) | 1170 (990) | 460 | — | — | 540 |
| Vislanda ... | 1040 (1030) | 1000 (940) | 1605 (1520) | 650 | — | — | 750 |
| Blädinge ... | 1040 | 1000 (940) | 1605 (1520) | — | — | — | — |
| Alvesta ... | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 720 | — | — | 855 |
| Gåvetorp... | 750 (720) | 730 (700) | 1170 (990) | 460 | — | — | 540 |
| Moheda ... | 750 (720) | 730 (700) | 1170 (990) | 460 | — | — | 540 |
| Lidnäs | 750 (720) | 730 (700) | 1170 (990) | 460 | — | — | 540 |
| Lamhult ... | 925 (720) | 895 (700) | 1435 (990) | 460 | — | — | 540 |
| Rörvik | 750 (720) | 730 (700) | 1170 (990) | 460 | — | — | 540 |
| Stockaryd... | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 720 | — | — | 855 |
| Sävsjö | 750 (720) | 730 (700) | 1170 (990) | 460 | — | — | 540 |
| Bodafors ... | 750 (720) | 730 (700) | 1170 (990) | 460 | — | — | 540 |
| Grimstorp.. | 750 (720) | 730 (700) | 1170 (990) | 460 | — | — | 540 |
| Nässjö | 830 (790) | 805 (770) | 1295 (1100) | 460 | 1055 (800) | — | 580 |
| Solberga ... | 950 (910) | 875 (835) | 1345 (1075) | 530 | 955 (835) | — | 725 |
| Flisby | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 720 | 1430 (1200) | — | 855 |
| Aneby | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 720 | 1430 (1200) | — | 855 |
| Frinnsaryd... | 750 (715) | 730 (700) | 1170 (990) | 455 | 955 (790) | — | 535 |
| Gripenberg | 995 (980) | 875 (835) | 1345 (1075) | 510 | 955 (800) | — | 735 |
| Tranås | 695 (655) | 675 (645) | 1085 (990) | 415 | 885 (735) | — | 490 |
| Sommen ... | 780 (770) | 730 (700) | 1170 (990) | 375 | 955 (810) | — | 445 |
| Boxholm... | 1140 | 1095 (1090) | 1755 (1590) | 720 | 1430 (1200) | — | 855 |
| Strålnäs ... | 790 (750) | 750 (735) | 1195 (1075) | 450 | 975 (720) | — | 560 |
| Mjölby..... | — | — | — | — | — | — | — |

6. Bromstabeller.

BROMSTABELL A.

| 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 |
| 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 |

BROMS-

(gällande fr. o. m.)

| Bromstal | B r o m s - | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|-------------|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 | 75 | 80 | 85 |
| | 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 | 1700 |
| 6 | 165 | 250 | 335 | 415 | 500 | 585 | 665 | 750 | 835 | 915 | 1000 | 1080 | 1170 | 1250 | 1330 | 1420 |
| 7 | 145 | 215 | 285 | 355 | 430 | 500 | 570 | 645 | 715 | 785 | 855 | 930 | 1000 | 1070 | 1140 | 1210 |
| 8 | 125 | 190 | 250 | 315 | 375 | 440 | 500 | 565 | 625 | 690 | 750 | 815 | 875 | 940 | 1000 | 1060 |
| 9 | 110 | 165 | 220 | 280 | 335 | 390 | 445 | 500 | 555 | 610 | 665 | 720 | 780 | 835 | 890 | 945 |
| 10 | 100 | 150 | 200 | 250 | 300 | 350 | 400 | 450 | 500 | 550 | 600 | 650 | 700 | 750 | 800 | 850 |
| 11 | 91 | 135 | 180 | 225 | 275 | 320 | 365 | 410 | 455 | 500 | 545 | 590 | 635 | 680 | 725 | 775 |
| 12 | 83 | 125 | 165 | 210 | 250 | 290 | 335 | 375 | 415 | 460 | 500 | 540 | 585 | 625 | 665 | 710 |
| 13 | 77 | 115 | 155 | 190 | 230 | 270 | 310 | 345 | 385 | 425 | 460 | 500 | 540 | 575 | 615 | 655 |
| 14 | 71 | 105 | 145 | 180 | 215 | 250 | 285 | 320 | 355 | 395 | 430 | 465 | 500 | 535 | 570 | 605 |
| 15 | 67 | 100 | 135 | 165 | 200 | 235 | 265 | 300 | 335 | 365 | 400 | 435 | 465 | 500 | 535 | 565 |
| 16 | 63 | 94 | 125 | 155 | 190 | 220 | 250 | 280 | 315 | 345 | 375 | 405 | 440 | 470 | 500 | 530 |
| 17 | 59 | 88 | 120 | 145 | 175 | 205 | 235 | 265 | 295 | 325 | 355 | 380 | 410 | 440 | 470 | 500 |
| 18 | 56 | 83 | 110 | 140 | 165 | 195 | 220 | 250 | 280 | 305 | 335 | 360 | 390 | 415 | 445 | 470 |
| 19 | 53 | 79 | 105 | 130 | 160 | 185 | 210 | 235 | 265 | 290 | 315 | 340 | 370 | 395 | 420 | 445 |
| 20 | 50 | 75 | 100 | 125 | 150 | 175 | 200 | 225 | 250 | 275 | 300 | 325 | 350 | 375 | 400 | 425 |
| 21 | 48 | 71 | 95 | 120 | 145 | 165 | 190 | 215 | 240 | 260 | 285 | 310 | 335 | 355 | 380 | 405 |
| 22 | 45 | 68 | 91 | 115 | 135 | 160 | 180 | 205 | 225 | 250 | 275 | 295 | 320 | 340 | 365 | 385 |
| 23 | 43 | 65 | 87 | 110 | 130 | 150 | 175 | 195 | 215 | 240 | 260 | 285 | 305 | 325 | 350 | 370 |
| 24 | 42 | 63 | 83 | 105 | 125 | 145 | 165 | 190 | 210 | 230 | 250 | 270 | 290 | 315 | 335 | 355 |
| 25 | 40 | 60 | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 | 220 | 240 | 260 | 280 | 300 | 320 | 340 |
| 26 | 38 | 58 | 77 | 96 | 115 | 135 | 155 | 175 | 190 | 210 | 230 | 250 | 270 | 290 | 310 | 325 |
| 27 | 37 | 56 | 74 | 93 | 110 | 130 | 150 | 165 | 185 | 205 | 220 | 240 | 260 | 280 | 295 | 315 |
| 28 | 36 | 54 | 71 | 89 | 105 | 125 | 145 | 160 | 180 | 195 | 215 | 230 | 250 | 270 | 285 | 305 |
| 29 | 34 | 52 | 69 | 86 | 105 | 120 | 140 | 155 | 170 | 190 | 205 | 225 | 240 | 260 | 275 | 295 |
| 30 | 33 | 50 | 67 | 83 | 100 | 115 | 135 | 150 | 165 | 185 | 200 | 215 | 235 | 250 | 265 | 285 |
| 31 | 32 | 48 | 65 | 81 | 97 | 115 | 130 | 145 | 160 | 175 | 195 | 210 | 225 | 240 | 260 | 275 |
| 32 | 31 | 47 | 63 | 78 | 94 | 110 | 125 | 140 | 155 | 170 | 190 | 205 | 220 | 235 | 250 | 265 |
| 33 | 30 | 45 | 61 | 76 | 91 | 105 | 120 | 135 | 150 | 165 | 180 | 195 | 210 | 225 | 240 | 260 |
| 34 | 29 | 44 | 59 | 74 | 88 | 105 | 120 | 130 | 145 | 160 | 175 | 190 | 205 | 220 | 235 | 250 |
| 35 | 29 | 43 | 57 | 71 | 86 | 100 | 115 | 130 | 145 | 155 | 170 | 185 | 200 | 215 | 230 | 245 |
| 36 | 28 | 42 | 56 | 69 | 83 | 97 | 110 | 125 | 140 | 155 | 165 | 180 | 195 | 210 | 220 | 235 |
| 37 | 27 | 41 | 54 | 68 | 81 | 95 | 110 | 120 | 135 | 150 | 160 | 175 | 190 | 205 | 215 | 230 |
| 38 | 26 | 39 | 53 | 66 | 79 | 92 | 105 | 120 | 130 | 145 | 160 | 170 | 185 | 195 | 210 | 225 |
| 39 | 26 | 38 | 51 | 64 | 77 | 90 | 105 | 115 | 130 | 140 | 155 | 165 | 180 | 190 | 205 | 220 |
| 41 | 24 | 37 | 49 | 61 | 73 | 85 | 98 | 110 | 120 | 135 | 145 | 160 | 170 | 185 | 195 | 205 |
| 42 | 24 | 36 | 48 | 60 | 71 | 83 | 95 | 105 | 120 | 130 | 145 | 155 | 165 | 180 | 190 | 200 |
| 43 | 23 | 35 | 47 | 58 | 70 | 81 | 93 | 105 | 115 | 130 | 140 | 150 | 165 | 175 | 185 | 200 |
| 44 | 23 | 34 | 45 | 57 | 68 | 80 | 91 | 100 | 115 | 125 | 135 | 150 | 160 | 170 | 180 | 195 |
| 46 | 22 | 33 | 43 | 54 | 65 | 76 | 87 | 98 | 110 | 120 | 130 | 140 | 150 | 165 | 175 | 185 |
| 47 | 21 | 32 | 43 | 53 | 64 | 74 | 85 | 96 | 105 | 115 | 130 | 140 | 150 | 160 | 170 | 180 |
| 48 | 21 | 31 | 42 | 52 | 63 | 73 | 83 | 94 | 105 | 115 | 125 | 135 | 145 | 155 | 165 | 175 |
| 49 | 20 | 31 | 41 | 51 | 61 | 71 | 82 | 92 | 100 | 110 | 120 | 135 | 145 | 155 | 165 | 175 |
| 50 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 150 | 160 | 170 |
| 52 | 19 | 29 | 38 | 48 | 58 | 67 | 77 | 87 | 96 | 105 | 115 | 125 | 135 | 145 | 155 | 165 |
| 53 | 19 | 28 | 38 | 47 | 57 | 66 | 75 | 85 | 94 | 105 | 115 | 125 | 130 | 140 | 150 | 160 |
| 54 | 19 | 28 | 37 | 46 | 56 | 65 | 74 | 83 | 93 | 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 150 | 155 |
| 55 | 18 | 27 | 36 | 45 | 55 | 64 | 73 | 82 | 91 | 100 | 110 | 120 | 125 | 135 | 145 | 155 |
| 57 | 18 | 26 | 35 | 44 | 53 | 61 | 70 | 79 | 88 | 96 | 105 | 115 | 125 | 130 | 140 | 150 |
| 61 | 16 | 25 | 33 | 41 | 49 | 57 | 66 | 74 | 82 | 90 | 98 | 105 | 115 | 125 | 130 | 140 |

TABELL B.

den 1 okt. 1929).

| k r a f t (i ton) | | | | | | | | | | | | | | | | | Bromstal |
|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|----------|
| 90 | 95 | 100 | 105 | 110 | 115 | 120 | 125 | 130 | 135 | 140 | 145 | 150 | 155 | 160 | 165 | | |
| i k t (i ton) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 800 | 1900 | 2000 | | | | | | | | | | | | | | | 4 |
| 500 | 1580 | 1670 | 1750 | 1830 | 1920 | 2000 | | | | | | | | | | | 5 |
| 290 | 1360 | 1430 | 1500 | 1570 | 1640 | 1710 | 1790 | 1860 | 1930 | 2000 | | | | | | | 6 |
| 130 | 1190 | 1250 | 1310 | 1380 | 1440 | 1500 | 1560 | 1630 | 1690 | 1750 | 1810 | 1880 | 1940 | 2000 | | | 7 |
| 000 | 1060 | 1110 | 1170 | 1220 | 1280 | 1330 | 1390 | 1440 | 1500 | 1560 | 1610 | 1670 | 1720 | 1780 | 1830 | | 8 |
| 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 | 1300 | 1350 | 1400 | 1450 | 1500 | 1550 | 1600 | 1650 | | 9 |
| 820 | 865 | 910 | 955 | 1000 | 1050 | 1090 | 1140 | 1180 | 1230 | 1270 | 1320 | 1360 | 1410 | 1450 | 1500 | | 10 |
| 750 | 790 | 835 | 875 | 915 | 960 | 1000 | 1040 | 1080 | 1130 | 1170 | 1210 | 1250 | 1290 | 1330 | 1380 | | 11 |
| 690 | 730 | 770 | 810 | 845 | 885 | 925 | 960 | 1000 | 1040 | 1080 | 1120 | 1150 | 1190 | 1230 | 1270 | | 12 |
| 645 | 680 | 715 | 750 | 785 | 820 | 855 | 895 | 930 | 965 | 1000 | 1040 | 1070 | 1110 | 1140 | 1180 | | 13 |
| 600 | 635 | 665 | 700 | 735 | 765 | 800 | 835 | 865 | 900 | 935 | 965 | 1000 | 1030 | 1070 | 1100 | | 14 |
| 565 | 595 | 625 | 655 | 690 | 720 | 750 | 780 | 815 | 845 | 875 | 905 | 940 | 970 | 1000 | 1030 | | 15 |
| 530 | 560 | 590 | 620 | 645 | 675 | 705 | 735 | 765 | 795 | 825 | 855 | 880 | 910 | 940 | 970 | | 16 |
| 500 | 530 | 555 | 585 | 610 | 640 | 665 | 695 | 720 | 750 | 780 | 805 | 835 | 860 | 890 | 915 | | 17 |
| 475 | 500 | 525 | 555 | 580 | 605 | 630 | 660 | 685 | 710 | 735 | 765 | 790 | 815 | 840 | 870 | | 18 |
| 450 | 475 | 500 | 525 | 550 | 575 | 600 | 625 | 650 | 675 | 700 | 725 | 750 | 775 | 800 | 825 | | 19 |
| 430 | 450 | 475 | 500 | 525 | 550 | 570 | 595 | 620 | 645 | 665 | 690 | 715 | 740 | 760 | 785 | | 20 |
| 410 | 430 | 455 | 475 | 500 | 525 | 545 | 570 | 590 | 615 | 635 | 660 | 680 | 705 | 725 | 750 | | 21 |
| 390 | 415 | 435 | 455 | 480 | 500 | 520 | 545 | 565 | 585 | 610 | 630 | 650 | 675 | 695 | 715 | | 22 |
| 375 | 395 | 415 | 440 | 460 | 480 | 500 | 520 | 540 | 565 | 585 | 605 | 625 | 645 | 665 | 690 | | 23 |
| 360 | 380 | 400 | 420 | 440 | 460 | 480 | 500 | 520 | 540 | 560 | 580 | 600 | 620 | 640 | 660 | | 24 |
| 345 | 365 | 385 | 405 | 425 | 440 | 460 | 480 | 500 | 520 | 540 | 560 | 575 | 595 | 615 | 635 | | 25 |
| 335 | 350 | 370 | 390 | 405 | 425 | 445 | 465 | 480 | 500 | 520 | 535 | 555 | 575 | 595 | 610 | | 26 |
| 320 | 340 | 355 | 375 | 395 | 410 | 430 | 445 | 465 | 480 | 500 | 520 | 535 | 555 | 570 | 590 | | 27 |
| 310 | 330 | 345 | 360 | 380 | 395 | 415 | 430 | 450 | 465 | 485 | 500 | 515 | 535 | 550 | 570 | | 28 |
| 300 | 315 | 335 | 350 | 365 | 385 | 400 | 415 | 435 | 450 | 465 | 485 | 500 | 515 | 535 | 550 | | 29 |
| 290 | 305 | 325 | 340 | 355 | 370 | 385 | 405 | 420 | 435 | 450 | 470 | 485 | 500 | 515 | 530 | | 30 |
| 280 | 295 | 315 | 330 | 345 | 360 | 375 | 390 | 405 | 420 | 440 | 455 | 470 | 485 | 500 | 515 | | 31 |
| 275 | 290 | 305 | 320 | 335 | 350 | 365 | 380 | 395 | 410 | 425 | 440 | 455 | 470 | 485 | 500 | | 32 |
| 265 | 280 | 295 | 310 | 325 | 340 | 355 | 370 | 380 | 395 | 410 | 425 | 440 | 455 | 470 | 485 | | 33 |
| 255 | 270 | 285 | 300 | 315 | 330 | 345 | 355 | 370 | 385 | 400 | 415 | 430 | 445 | 455 | 470 | | 34 |
| 250 | 265 | 280 | 290 | 305 | 320 | 335 | 345 | 360 | 375 | 390 | 405 | 415 | 430 | 445 | 460 | | 35 |
| 245 | 255 | 270 | 285 | 295 | 310 | 325 | 340 | 350 | 365 | 380 | 390 | 405 | 420 | 430 | 445 | | 36 |
| 235 | 250 | 265 | 275 | 290 | 305 | 315 | 330 | 340 | 355 | 370 | 380 | 395 | 410 | 420 | 435 | | 37 |
| 230 | 245 | 255 | 270 | 280 | 295 | 305 | 320 | 335 | 345 | 360 | 370 | 385 | 395 | 410 | 425 | | 38 |
| 220 | 230 | 245 | 255 | 270 | 280 | 295 | 305 | 315 | 330 | 340 | 355 | 365 | 380 | 390 | 400 | | 39 |
| 215 | 225 | 240 | 250 | 260 | 275 | 285 | 300 | 310 | 320 | 335 | 345 | 355 | 370 | 380 | 395 | | 40 |
| 210 | 220 | 235 | 245 | 255 | 265 | 280 | 290 | 300 | 315 | 325 | 335 | 350 | 360 | 370 | 385 | | 41 |
| 205 | 215 | 225 | 240 | 250 | 260 | 275 | 285 | 295 | 305 | 320 | 330 | 340 | 350 | 365 | 375 | | 42 |
| 195 | 205 | 215 | 230 | 240 | 250 | 260 | 270 | 285 | 295 | 305 | 315 | 325 | 335 | 350 | 360 | | 43 |
| 190 | 200 | 215 | 225 | 235 | 245 | 255 | 265 | 275 | 285 | 300 | 310 | 320 | 330 | 340 | 350 | | 44 |
| 190 | 200 | 210 | 220 | 230 | 240 | 250 | 260 | 270 | 280 | 290 | 300 | 315 | 325 | 335 | 345 | | 45 |
| 185 | 195 | 205 | 215 | 225 | 235 | 245 | 255 | 265 | 275 | 285 | 295 | 305 | 315 | 325 | 335 | | 46 |
| 180 | 190 | 200 | 210 | 220 | 230 | 240 | 250 | 260 | 270 | 280 | 290 | 300 | 310 | 320 | 330 | | 47 |
| 175 | 185 | 190 | 200 | 210 | 220 | 230 | 240 | 250 | 260 | 270 | 280 | 290 | 300 | 310 | 315 | | 48 |
| 170 | 180 | 190 | 200 | 210 | 215 | 225 | 235 | 245 | 255 | 265 | 275 | 285 | 290 | 300 | 310 | | 49 |
| 165 | 175 | 185 | 195 | 205 | 215 | 220 | 230 | 240 | 250 | 260 | 270 | 280 | 285 | 295 | 305 | | 50 |
| 165 | 175 | 180 | 190 | 200 | 210 | 220 | 225 | 235 | 245 | 255 | 265 | 275 | 280 | 290 | 300 | | 51 |
| 160 | 165 | 175 | 185 | 195 | 200 | 210 | 220 | 230 | 235 | 245 | 255 | 265 | 270 | 280 | 290 | | 52 |
| 150 | 155 | 165 | 170 | 180 | 190 | 195 | 205 | 215 | 220 | 230 | 240 | 245 | 255 | 260 | 270 | | 53 |

B r o m s -

Bronstal

170 175 180 185 190 195 200 205 210 215 220 225 230 235 240

V a g n -

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|--|
| 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | 1890 | 1940 | 2000 | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | 1700 | 1750 | 1800 | 1850 | 1900 | 1950 | 2000 | | | | | | | | | | |
| 11 | 1550 | 1590 | 1640 | 1680 | 1730 | 1770 | 1820 | 1860 | 1910 | 1950 | 2000 | | | | | | |
| 12 | 1420 | 1460 | 1500 | 1540 | 1580 | 1630 | 1670 | 1710 | 1750 | 1790 | 1830 | 1880 | 1920 | 1960 | 2000 | | |
| 13 | 1310 | 1350 | 1380 | 1420 | 1460 | 1500 | 1540 | 1580 | 1620 | 1650 | 1690 | 1730 | 1770 | 1810 | 1850 | | |
| 14 | 1210 | 1250 | 1290 | 1320 | 1360 | 1390 | 1430 | 1460 | 1500 | 1540 | 1570 | 1610 | 1640 | 1680 | 1710 | | |
| 15 | 1130 | 1170 | 1200 | 1230 | 1270 | 1300 | 1330 | 1370 | 1400 | 1430 | 1470 | 1500 | 1530 | 1570 | 1600 | | |
| 16 | 1060 | 1090 | 1130 | 1160 | 1190 | 1220 | 1250 | 1280 | 1310 | 1340 | 1380 | 1410 | 1440 | 1470 | 1500 | | |
| 17 | 1000 | 1030 | 1060 | 1090 | 1120 | 1150 | 1180 | 1210 | 1240 | 1260 | 1290 | 1320 | 1350 | 1380 | 1410 | | |
| 18 | 945 | 970 | 1000 | 1030 | 1060 | 1090 | 1110 | 1140 | 1170 | 1190 | 1220 | 1250 | 1280 | 1310 | 1330 | | |
| 19 | 895 | 920 | 945 | 975 | 1000 | 1030 | 1050 | 1080 | 1110 | 1130 | 1160 | 1180 | 1210 | 1240 | 1260 | | |
| 20 | 850 | 875 | 900 | 925 | 950 | 975 | 1000 | 1030 | 1050 | 1080 | 1100 | 1130 | 1150 | 1180 | 1200 | | |
| 21 | 810 | 835 | 855 | 880 | 905 | 930 | 950 | 975 | 1000 | 1020 | 1050 | 1070 | 1100 | 1120 | 1140 | | |
| 22 | 770 | 795 | 820 | 840 | 865 | 885 | 910 | 930 | 955 | 975 | 1000 | 1020 | 1050 | 1070 | 1090 | | |
| 23 | 740 | 760 | 780 | 805 | 825 | 850 | 870 | 890 | 915 | 935 | 955 | 980 | 1000 | 1020 | 1040 | | |
| 24 | 710 | 730 | 750 | 770 | 790 | 815 | 835 | 855 | 875 | 895 | 915 | 940 | 960 | 980 | 1000 | | |
| 25 | 680 | 700 | 720 | 740 | 760 | 780 | 800 | 820 | 840 | 860 | 880 | 900 | 920 | 940 | 960 | | |
| 26 | 655 | 675 | 690 | 710 | 730 | 750 | 770 | 790 | 810 | 825 | 845 | 865 | 885 | 905 | 925 | | |
| 27 | 630 | 650 | 665 | 685 | 705 | 720 | 740 | 760 | 780 | 795 | 815 | 835 | 850 | 870 | 890 | | |
| 28 | 605 | 625 | 645 | 660 | 680 | 695 | 715 | 730 | 750 | 770 | 785 | 805 | 820 | 840 | 855 | | |
| 29 | 585 | 605 | 620 | 640 | 655 | 670 | 690 | 705 | 725 | 740 | 760 | 775 | 795 | 810 | 830 | | |
| 30 | 565 | 585 | 600 | 615 | 635 | 650 | 665 | 685 | 700 | 715 | 735 | 750 | 765 | 785 | 800 | | |
| 31 | 550 | 565 | 580 | 595 | 615 | 630 | 645 | 660 | 675 | 695 | 710 | 725 | 740 | 760 | 775 | | |
| 32 | 530 | 545 | 565 | 580 | 595 | 610 | 625 | 640 | 655 | 670 | 690 | 705 | 720 | 735 | 750 | | |
| 33 | 515 | 530 | 545 | 560 | 575 | 590 | 605 | 620 | 635 | 650 | 665 | 680 | 695 | 710 | 725 | | |
| 34 | 500 | 515 | 530 | 545 | 560 | 575 | 590 | 605 | 620 | 635 | 645 | 660 | 675 | 690 | 705 | | |
| 35 | 485 | 500 | 515 | 530 | 545 | 555 | 570 | 585 | 600 | 615 | 630 | 645 | 655 | 670 | 685 | | |
| 36 | 470 | 485 | 500 | 515 | 530 | 540 | 555 | 570 | 585 | 595 | 610 | 625 | 640 | 655 | 665 | | |
| 37 | 460 | 475 | 485 | 500 | 515 | 525 | 540 | 555 | 570 | 580 | 595 | 610 | 620 | 635 | 650 | | |
| 38 | 445 | 460 | 475 | 485 | 500 | 515 | 525 | 540 | 555 | 565 | 580 | 590 | 605 | 620 | 630 | | |
| 39 | 435 | 450 | 460 | 475 | 485 | 500 | 515 | 525 | 540 | 550 | 565 | 575 | 590 | 605 | 615 | | |
| 41 | 415 | 425 | 440 | 450 | 465 | 475 | 490 | 500 | 510 | 525 | 535 | 550 | 560 | 575 | 585 | | |
| 42 | 405 | 415 | 430 | 440 | 450 | 465 | 475 | 490 | 500 | 510 | 525 | 535 | 550 | 560 | 570 | | |
| 43 | 395 | 405 | 420 | 430 | 440 | 455 | 465 | 475 | 490 | 500 | 510 | 525 | 535 | 545 | 560 | | |
| 44 | 385 | 400 | 410 | 420 | 430 | 445 | 455 | 465 | 475 | 490 | 500 | 510 | 525 | 535 | 545 | | |
| 46 | 370 | 380 | 390 | 400 | 415 | 425 | 435 | 445 | 455 | 465 | 480 | 490 | 500 | 510 | 520 | | |
| 47 | 360 | 370 | 385 | 395 | 405 | 415 | 425 | 435 | 445 | 455 | 470 | 480 | 490 | 500 | 510 | | |
| 48 | 355 | 365 | 375 | 385 | 395 | 405 | 415 | 425 | 440 | 450 | 460 | 470 | 480 | 490 | 500 | | |
| 49 | 345 | 355 | 365 | 380 | 390 | 400 | 410 | 420 | 430 | 440 | 450 | 460 | 470 | 480 | 490 | | |
| 50 | 340 | 350 | 360 | 370 | 380 | 390 | 400 | 410 | 420 | 430 | 440 | 450 | 460 | 470 | 480 | | |
| 52 | 325 | 335 | 345 | 355 | 365 | 375 | 385 | 395 | 405 | 415 | 425 | 435 | 440 | 450 | 460 | | |
| 53 | 320 | 330 | 340 | 350 | 360 | 370 | 375 | 385 | 395 | 405 | 415 | 425 | 435 | 445 | 455 | | |
| 54 | 315 | 325 | 335 | 345 | 350 | 360 | 370 | 380 | 390 | 400 | 405 | 415 | 425 | 435 | 445 | | |
| 55 | 310 | 320 | 325 | 335 | 345 | 355 | 365 | 375 | 380 | 390 | 400 | 410 | 420 | 425 | 435 | | |
| 57 | 300 | 305 | 315 | 325 | 335 | 340 | 350 | 360 | 370 | 375 | 385 | 395 | 405 | 410 | 420 | | |
| 61 | 280 | 285 | 295 | 305 | 310 | 320 | 330 | 335 | 345 | 350 | 360 | 370 | 375 | 385 | 395 | | |

Förklaringar till bromstabellen.

- A. Bromstabell A användes vid ändring av tågastigheten för bestämmande av det nya bromstalet.
Bromstal = det tal, som anger den erforderliga bromskraften i ton pr 100 tons vagnvikt.
- B. Bromstabellen B användes vid bestämmande 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 angives.

| Vagnar | med genomgående person- tågsbroms | | | med genomgående gods- tågsbroms | | | | med malmtågs- broms vars ledningstryck är | | med skruvbroms | | | |
|---|--------------------------------------|--|---|--|---|-------------------|--|---|-------------------------------|--------------------------|-------------------|--|--------------------------|
| | Va- kuum- broms | T r y c k l u f t b r o m s | | | | | | | | | | | |
| | | K. K. P. med omställ- ningsan- ordning i läget »Perst» | Enkam- marbroms <i>utan</i> mel- lanventil eller <i>med</i> mellan- ventil i läget »P» | K. K. P. med omställ- ningsan- ordning i läget »Godst» | K. K. G. med omställnings- anordning i läget | | Enkam- mar- broms <i>med</i> mellan- ventil i läget »G» | minst 1,6 kg/cm ² | minst 4 kg/cm ² | | | | |
| 4-axliga person-, post-, fäng- 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-, fäng- 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 gods- vagnar | — | — | — | — | 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 omst.-an- ordning i läget | | 10 ton pr vagn | 10 ton pr vagn | 15 ton pr vagn | med omst.-an- ordning i läget | | — | — | tom eller med last högst 5 ton | last över 5 ton |
| | | | tom 10 ton pr vagn | lastad 15 ton pr vagn | | | | tom 10 ton pr vagn | lastad 15 ton pr vagn | | | | |
| malmbanans vagnar M o. Q ₁ | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 6 ton pr vagn | 15 ton pr vagn | — | — |

A n m. 1. Bromskraften hos icke arbetande 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 omst.-anordning 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 sifferraden 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 sifferrad, som i yttersta kolumnen innehåller det givna bromstalet. Det i skärningspunkten stående siffertalet 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. Hur stor vagnvikt kan ytterligare tillkopplas?

Man söker i tabellens huvud bromskraften 105, följer den lodräta kolumnen nedåt till den vågräta sifferrad, 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.

7. Hjälpvagnarnas placeringssorter.

| | |
|----------------------------------|----|
| Mjölby redskapsvagn typ II | 1. |
| Nässjö ambulansvagn..... | 1. |
| „ redskapsvagn typ I | 1. |
| Älmhult „ „ II | 1 |

8. Förteckning över tågspår, signal-

| Riktning Hässleholm | | | | | | | | | | | |
|---------------------|---------------------|-----------------------|------------|-----------------------|-----------------------|------------|-----------------------|-----------------------|------------|------------|----------------------------|
| Avstånd km. | Driftplats | Huvudtågväg | | Sidotågvägar | | | | | Anmärkning | | |
| | | Signalbild för infart | Tågspår nr | Signalbild för utfart | Signalbild för infart | Tågspår nr | Signalbild för utfart | Signalbild för infart | | Tågspår nr | Signalbild för utfart |
| | Mjölby ... | | 1 | | | 2 | | | 3-8 | | |
| 11,1 | Strålnäs .. | | 2 | | | 3 | | | 1 | | |
| 5,5 | Boxholm .. | | 2 | | | 1 | | | 3 | | |
| 8,5 | Sommen .. | | 2 | | | 1 | | | 3 | | |
| 11,6 | Tranås ... | | 2 | | | 1 | | *) | 3 | | |
| 10,4 | Gripenberg | | 2 | | | 1 | | | | | |
| 6,4 | Frinnaryd. | | 3 | | | 1 | | | | | |
| 11,7 | Aneby ... | | 1 | | | 4 | | | 2 | | |
| 5,8 | Flisby | | 3 | | | 2 | | | | | |
| 6,5 | Solberga .. | | 3 | | | 2 | | | | | |
| 11,3 | Nässjö ... | | 4 | 1) | | 3 | 1) | | 10-13 | 1) | 1) Se signalbeskrivningen. |
| 10,7 | Grimstorp. | | 3 | | | 2 | | | | | |
| 6,1 | Bodafors .. | | 1 | | | 3 | | | | | |
| 11,7 | Sävsjö ... | | 1 | | | 3 | | | | | |
| 10,8 | Stockaryd.. | | 1 | | | 2 | | *) | 3 | | |
| 8,9 | Rörvik ... | | 2 | | | 1 | | | | | |
| 7,4 | Lamhult .. | | 1 | | | 2 | | | 3 | | |
| 11,6 | Lidnäs ... | | 3 | | | 2 | | | | | |
| | Torpsbruk | | | | | | | | | | |
| 7,7 | Moheda .. | | 1 | | | 2 | | *) | 3 | | |
| 5,8 | Gåvetorp.. | | 2 | | | 3 | | | | | |
| 6,1 | Alvesta .. | | 3 | | | 5 | | | | | |
| 6,7 | Blådinge .. | | 1 | | | 2 | | | | | |
| 7,4 | Vislanda .. | | 2 | | | 3 | | | 4 | | |
| 11,3 | Eneryda .. | | 2 | | | 1 | | | | | |
| 6,5 | Liatorp ... | | 1 | | | 2 | | *) | 3 | | |
| 4,8 | Diö | | 1 | | | 2 | | | | | |
| 7,5 | Möckeln .. | | 1 | | | 2 | | | | | |
| 3,0 | Älmhult .. | | 4 | | | 3 | | | 7 | | |
| 9,0 | Killeberg.. | | 3 | | | 4 | | | 2 | | |
| 12,4 | Osby | | 1 | | | 2 | | *) | 3 | | |
| 11,3 | Hästveda . | | 1 | | | 3 | | *) | 4 | | |
| 9,9 | Ballingsl. . | | 3 | | | 2 | | | | | |
| | Hm godsbg. | | 19 | | | 20-23 | | | | | |
| 8,5 | Hässleholm y | | 3 | | | 2 | | | 45 | | |
| | | | | | | | | | 7-8 | | |

* Signalredskap.

bilder samt avstånd mellan stationerna.

| | | Riktning Mjölby | | | | | | | | |
|----------------|--------------------|-----------------------|------------|-----------------------|-----------------------|------------|-----------------------|-----------------------|------------|------------|
| Avstånd km. | Driftplats | Huvudtågväg | | Sidotågvägar | | | | | | Anmärkning |
| | | Signalbild för infart | Tågspår nr | Signalbild för utfart | Signalbild för infart | Tågspår nr | Signalbild för utfart | Signalbild för infart | Tågspår nr | |
| | Hässleholm | | 4 | / | | 5 | / | | | |
| | Hm godsbg. | | 19 | / | | 20-23 | / | | | |
| 8,5 | Ballingsl. . | / | 3 | | / | 2 | | | | |
| 9,9 | Hästveda . | / | 1 | | / | 3 | | * | 4 | |
| 11,3 | Osby | / | 1 | | / | 2 | | * | 3 | |
| 12,4 | Killeberg .. | / | 3 | | / | 4 | | / | 2 | |
| 9,0 | Almhult .. | / | 4 | / | / | 3 | / | / | 8 | / |
| 3,0 | Möckeln .. | / | 1 | | / | 2 | | | | |
| 7,5 | Diö | / | 1 | | / | 2 | | | | |
| 4,8 | Liatorp ... | / | 1 | | / | 2 | | * | 3 | |
| 6,5 | Enerйда .. | / | 2 | | / | 1 | | | | |
| 11,3 | Vislanda .. | / | 2 | | / | 3 | | / | 4 | |
| 7,4 | Blädinge .. | / | 1 | | / | 2 | | | | |
| 6,7 | Alvesta .. | / | 2 | | / | 5 | | | | |
| 6,1 | Gåvetorp .. | / | 2 | | / | 3 | | | | |
| 5,8 | Moheda .. | / | 1 | | / | 2 | | * | 3 | |
| | Torpsbruk | / | | | / | | | | | |
| 7,7 | Lidnäs ... | / | 3 | | / | 2 | | | | |
| 11,6 | Lamhult .. | / | 1 | | / | 2 | | / | 3 | |
| 7,4 | Rörvik ... | / | 2 | | / | 1 | | | | |
| 8,9 | Stockaryd.. | / | 1 | | / | 2 | | * | 3 | |
| 10,8 | Sävsjö ... | / | 2 | / | / | 3 | / | | | |
| 11,7 | Bodafors .. | / | 2 | | / | 3 | | | | |
| 6,1 | Grimstorp | / | 4 | | / | 2 | | | | |
| 10,7 | Nässjö ... | / | 5 |) | / | 6 |) | / | 10-13 |) |
| 11,3 | Solberga .. | / | 4 | | / | 2 | | | | |
| 6,5 | Flisby | / | 4 | | / | 2 | | | | |
| 5,8 | Aneby ... | / | 3 | | / | 4 | | | | |
| 11,7 | Frinnaryd | / | 2 | / | / | 1 | / | | | |
| 6,4 | Gripenberg | / | 2 | | / | 1 | | | | |
| 10,4 | Tranås ... | / | 2 | | / | 1 | | * | 3 | |
| 11,6 | Sommen .. | / | 2 | | / | 1 | | / | 3 | |
| 8,5 | Boxholm .. | / | 2 | | / | 1 | | / | 3 | |
| 5,5 | Strålnäs .. | / | 2 | | / | 3 | | / | 1 | |
| 11,1 | Mjölby ... | / | 2 | | / | 3 | | / | 4-6 | |

* Signalredskap.

) Se signalbeskrivningen.

9. 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 |
| Grimstorp | V | | Grimstorp | IV (el. III över IV) | |
| » | VI | | » | X | |
| » | X—XIII | | » | XI—XIII | |
| Solberga... | IV | | Solberga... | V (el. VI över V) | |
| » ... | III | | » ... | X | |
| » ... | X—XIII | | » ... | XI | |
| | | | » ... | XII | |
| Äng..... | VIII | | Äng..... | V (el. VI över V) | |
| » | VII | | » | VII | |
| » | X—XIII | | » | VIII | |
| | | | » | X | |
| | | | » | XI | |
| | | | » | XII | |
| Gissebäck | I (el. XL över I) | | Gissebäck | I (el. XL över I) | |
| » | XI—XIII | | » | XI—XIII | |
| Fredriksdal | IX | | Fredriksdal | IX | |
| » | X—XIII | | » | X | |
| Ormaryd... | II (el. L över II) | | Ormaryd... | II (el. L över II) | |
| » ... | X—XIII | | » ... | X | |
| | | | » ... | XI | |

Rangeringen över växlingsvallen.

En spårspärrsignal — ljussignal — av samma typ, som angives i Sáo § 6 c.) 3.) finnes uppsatt å en hög mast, placerad omkring 10 m. framför växel n:r 159.

Denna ljussignal har anordnats för att, då långa tågsätt tryckas över vallen, till lokföraren repetera de signaler, som visas av ljussignalen å spårbryggan.

Utöver i Sáo § 12 för spårspärrsignal upptagna signaler gives dessutom samtidigt med ljussignalen vid växel 159, ljussignalen å spårbryggan och den låga ljussignalen å själva växlingsvallen även signalen "framåt" med

"tre horisontellt ställda blinkande sken".

10. Uppgift.

å platser vid dubbelspåriga bansträckor, där automatisk signalanordning för vägövergång finnes, som fungerar endast vid rörelse i ena riktningen.

| Ringverkets apparat monterad å plats | Vägövergång vid Kmp | Bansträcka |
|---------------------------------------|---------------------|-------------------|
| Bvstugan 165 *) (Handskeryd) | 351+150 | Nässjö—Grimstorp. |
| ” 180 (Skrapstad N:a) | 374+950 | Bodafors—Sävsjö. |

*) Vid Handskeryd finnes även ljussignaler.

Tillägg Nr 1

till

Tidtabellsboken

DEL I.

TIDTABELL Nr. 131.

Gäller med omedelbar tillämpning.

Följande ändringar skola göras med bläck:

- Sid. 7 B. I tabellen insättes Gp—Frd, nedspåret
hela vägen 60 km.
- Sid. 8 C. Gripenberg, ändras sålunda:
- | | | | |
|---------------------|-------|----|-------|
| tåg med udda nummer | | 60 | 60 |
| ” ” jämna ” | | 90 | 40**) |
| Frinnaryd | | 90 | 90 |
- (tåg med jämna och udda nummer utgår).
Nederst å sidan införes följande anmärkning
berörande Gripenberg: **) vid växelkurvorna
vid övergången till enkelspåret i norr.
- Sid. 20. Gripenberg. Spår 2 ändras till 3.
” 1 ” ” 2.
- Sid. 21. Frinnaryd. Signalbilden strykes å båda stäl-
lena.
- Sid. 21. Gripenberg. I kol. ”Signalbild för utfart” in-
sättes †. Obs. å två ställen.
- Sid. 23. I tabellen under 10 införes:
Rossmäte, 311 + 030, Frinnaryd—Gripen-
berg.

Nässjö i januari 1932.

Trafikinspektören.