

**STATENS JÄRNVÄGAR**

**9. TRAFIKSEKTIONEN**

---

# **TIDTABELLSBOKEN**

---

**Tidtabell N:r 138**

---

**Gällande fr. o. m. den 15 maj 1938**

**i. o. m. den 14 maj 1939**

**å följande bandelar:**

**Strömstad – Göteborg C**

**Göteborg C – Halmstad C**

**Olskroken stlv I – Gubbero**

**Anm. Gäller därjämte för Västkustbanans och Göteborg–  
Borås järnvägs tågs framförande å bispåret Säve-  
näs rbg–Olskroken.**

---

123  
**STATENS JÄRNVÄGAR**

**9. TRAFIKSEKTIONEN**

---

# TIDTABELLSBOKEN

---

**Tidtabell n:r 138**

---

Gällande fr. o. m. den 15 maj 1938  
t. o. m. den 14 maj 1939

å följande bandelar:

**Strömstad – Göteborg C**  
**Göteborg C – Halmstad C**  
**Olskroken stlv I – Gubbero**

Anm. Gäller därjämte för Väst kustbanans och Göteborg–  
Borås järnvägs tågs framförande å bispåret Säve-  
näs rbg–Olskroken.

---





## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

---

<i>A. Allmänna bestämmelser:</i>	sid.
Förklaringar till tjänstetidtabellerna .....	6
Uppgift å samtliga driftplatser och signaturer.....	9
Uppgift å lutningar, som äro utslagsgivande för tågens utrustning med bromskraft .....	10
Hastighetsuppgifter .....	12
Uppgift å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta ..	16
Uppgift å viktigare vägkorsningar och fasta postställen ..	18
Uppgift å platser med orienteringsmärken .....	21
Vagnviktstabeller .....	22
Uppgift å driftplatser, där tågexpeditör icke finnes tillstädes för vissa tåg med uppehåll .....	24
Bestämmelser ang. framförandet av Bohusbanans tåg G—Or	25
Hjälpvagnar .....	25
Förklaringar till bromstabellerna.....	25
Bromstabell A och B.....	27
Bromstabell C .....	28—32
Kol- och vattenstationer .....	33
Reservloktjänsten .....	33
Utropande av stationer i tåg .....	33
Förteckning över tågspår och signalbilder samt avstånd mellan stationerna .....	34
Signalbeskrivning .....	38
Spårändring vid Göteborg C .....	39
Redogörelse ang. signaler m. m. vid Göteborg C .....	40
Åtgärder då vissa från ställverket vid Göteborg C manövrerade signaler ej kunna ställas till kör .....	42
Redogörelse ang. signaler m. m. för bispåret Or stlv I—Sär...	43
Redogörelse ang. signaler vid Halmstad C .....	44
Utdrag ur DC föreskrifter ang. obehakade driftplatser....	44
Undantag gällande för Tanum, Hällevadsholm och Åskloster från föreskriften att tågexpeditör vid tågs ingående skall vistas å plattform eller i dess närhet.....	45
Undantag från Säo § 18 mom. 6 a) och 9 samt § 74 .....	45
Undantag rörande tåg, som stannat på grund av utebliven körsignal från utfartssignal, uppsatt vid stationsgräns ..	45

Särskilda undantagsbest. från Säo föreskrifter för tågrörelser å sträckorna Göteborg C—Gubbero—Almedal och Ols- kroken—Gubbero—Almedal .....	46
Uppgift å de stationer, som med hänsyn till bromsprov skola betraktas som utgångs- resp. slutstationer.....	47
Uppgift å de stationer, vid vilka vagnavsyning skall utföras	47
Bestämmelser om enkelspårsdrift å dubbelspår G—Or 48—50	
Uppgift å stationer, där förare, som jämväl är tbfh, skall mottaga och avlämna konvolut med tåghandlingar .....	50
Undantagsbestämmelse ang. tågs hastighet i visst fall vid påskjutning .....	51
Uppgift å bandispositioner med nummer och beteckning ..	51

*B. Tjänstetidtabeller:*

S J tåg å bandelarna Strömstad—Göteborg C och Göte- borg C/Sävenäs rbg—Halmstad C .....	54
Sannegårdståg .....	112
Frihamnståg .....	115
Lysekilståg .....	117
G. B. A. J. tåg.....	119

## **A. 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 loktypen. Ändras något av dessa förhållanden så, att endast en *lägre* hastighet medgives enligt Säo, får denna lägre hastighet icke överskridas.

Om vid tågförsening tågchefhavaren och föraren efter samråd funnit, att med hänsyn till bromskraft och tågsammansättning betingelser för *ökning* av den i tidtabellen angivna största tillåtna hastigheten äro för handen, må denna hastighet överskridas *inom gränsen för den för bansträckan medgivna största tillåtna hastigheten*, såvitt tidinkörning är medgiven eller anbefald. Tågchefhavaren skall härom underrätta tågexpeditören vid den station, där hastighetsökningen är avsedd att börja. Denne tågexpeditör skall i sin tur underrätta tågledaren.

Överskridande av den för en viss bandel allmänt gällande största tillåtna hastigheten får icke ske annat än under kortare tidsintervaller, och under inga förhållanden med mera än 5 km/tim. över nämnda hastighet. Då dylikt överskridande iakttages å hastighetsmätaren, skola åtgärder vidtagas för tågets hållande inom den såsom regel gällande övre gränsen för hastigheten. Dylikt tillfälligt överskridande av den största tillåtna hastigheten får dock icke under några förhållanden äga rum vid passering av stationer eller å sådana delar av banan, där nedsättning av eljest gällande största tillåtna hastighet är föreskriven.

2) Det efter ordet »Ax» 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 iakttagas, att föraren är skyldig medtaga *minst* den i överskriften angivna vagnvikten.

Jämlikt § 11 i Tjänstgöringsföreskrifter för lokpersonal (särtryck 27) är föraren emellertid skyldig att *till fullo utnyttja lokets dragkraft*. Då de i vagnviktstabellerna angivna tontalen och den i tidtabellsöverskrifterna angivna vagnvikten äro att anse såsom *minimum* för vad loken kunna framföra, skall alltså föraren vara skyldig att utöver detta tontal medtaga den ytterligare belastning, som loket under i varje särskilt fall för handen varande omständigheter anses kunna medföra.

Denna föreskrift gäller endast tåg, som framföres av ånglok. För tåg, framfört av elektrolok, anger vagnviktstabellen den största vagnvikt, som loket kan draga å olika sträckor; denna vagnvikt får sålunda icke under några förhållanden överskridas.

4) Ett tågs verkliga tyngd utrones genom att den på nedan angivet sätt fastställda vikten av de vagnar och overksammas lok, som befordras med tåget, sammanräknas efter för varje fordon skedd avrundning, så att  $\frac{1}{2}$  ton eller däröver räknas som helt ton, men mindre del bortfaller.

För tom vagn upptages den å vagnen angivna vikten. Taran av overksam, icke nedkopplat lok fördubblas i fråga om elektrolök och höjes med hälften i fråga om övriga lok.

Person-, post- och fångvagnar ävensom vagn, använd för resgods, räknas alltid som tomvagnar, dock ej personvagnar, använda för posttransport.

Bruttovikten av lastad vagn erhålles genom att sammanräkna vagnens egen vikt, som finnes angiven på vagnen, och lastens vikt. Bruttovikten finnes i regel angiven å vagnskorten.

Lastens vikt beräknas

till 1 ton för vagn, lastad med lik;

» 3 » » » » » levande djur eller styckegods,  
eller för gods- och personvagn, som användes  
för posttransport;

» 4 » » Gs eller Gsh (CG)-vagn

» 6 » » Standard G eller Grh } som användes för man-  
(CGr)-vagn } skapstransport;

enligt den i transporthandlingarna angivna vikten eller, om uppgift därom saknas, enligt uppskattning ifråga om övriga vagnlastsändningar.

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 äro signaturer för stationerna samt de platser, som för vederbörande tåg fungera såsom blockposter, satta med samma och större typer. Blockposterna äro särskilt betecknade därigenom att förkortningen *blp* tillagts signaturen. Övriga platser äro satta med mindre och kursiv stil. Övergångsstationer och städer betecknas med fet stil. Därest så av utrymmesskäl anses behöfligt, må driftplatser utan fast signal uteslutas, då platsen passeras.

7) Framför kolumn 2 förekom. *grafiska beteckningar* betyda:

| = enkelspår,

|| = dubbelspår.

8) I kolumn 2 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 huvudljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

9) I kolumn 3 angivas tågspårsnummer.

10) Tidtabellen är uppgjord efter tidsräkning 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.

11) I kolumn »Ank» befintliga *tecken* betyda:

a, p och x utan förbindelse med minutuppehåll, 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  $\bigcirc$ , 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 minutuppehåll, att tåget har *fast uppehåll* av angiven tidslängd, varvid

- a** = resande äga endast *avstiga* tåget,  
**p** = » » » *påstiga* » ;

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

● att driftplatsen är obevakad; detta tecken skall dock endast användas vid plats, som skyddas av platsen tillhörig infartssignal, vilken kan manövreras från platsen ifråga.

■ att driftplatsen enligt beslut av vederbörande trafikinspektör är obevakad för rälsbuss, ehuru sådana åtgärder icke vidtagits, som enligt säkerhetsordningens bestämmelser skola utgöra förutsättning härför.

△ att station icke är tåganmälningsstation för tåget.

Vid **X**-, **a**- och **p**-uppehåll utan förbindelse med minutuppehåll 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.

12) I kolumn 6 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 huvudljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

13) I kolumn  $\times$  angivas tågets möten. Därest mötande tåg icke är dagligt, angives detta genom hänvisning. Se punkt 14.

14) Följande såsom hänvisningar inuti tjänstetidtabell förekommande standardförkortningar och tecken betyda:

- |   |  |  |
|---|--|--|
| † | = går sön- och helgdagar   | } Vid angivande av möte i $\times$ kolumnen. |
| ✱ | = går vardagar   |  |
| d | = går dagligen utom dag efter S. o. H.   |  |
| e | = extratåg; går på särskild order  |  |
| k | = eget tåg uppehålles  |  |
| u | = som uppehålles   |  |
| h | = hinder strax bortom infartstågvägens slutpunkt (Såo § 73)  |  |
| m | = måltidsuppehåll  |  |
| s | = föraren skall, när lok stannat hinderfritt i förhållande till mötande (förbigående) tåg, genom signalen <i>lägg om växeln</i> med lokets vissla eller handsignallykta härom underrätta tågexpeditören (Såo § 55:6, anm. 3) |  |

- v = tåget intages mot vagnar, varför tåget skall införas med försiktighet (Säo § 73)  
 y = tåget må vid ingåendet vid behov framföras förbi utfartssignalen i stoppställning efter växlingssignal från tågexpeditören  
 z = se signalbeskrivning.

## Uppgift

å samtliga driftplatser och signaturer.

Bohusbanan		Väst kustbanan	
Driftplatser	Sign.	Driftplatser	Sign.
Strömstad .....	Smd	Sävenäs rbg .....	Sär
Skee .....	Ske	Sävenäs lokst. ....	Sävl
<i>Varp</i> .....	<i>Vap</i>	Olskrokens stlv I ..	Or stlv I
Överby .....	Övb	Gubbero blp .....	Gro
Kragenäs .....	Kgs	Göteborg C .....	G
<i>Mjölkeröd</i> .....	<i>Mkd</i>	Almedal .....	Am
Tanum .....	Tnu	<i>Presenten</i> .....	<i>Prn</i>
Orrekläpp .....	Ork	Mölnalds nedre ....	Mdn
<i>Trätelanda</i> .....	<i>Trl</i>	Källered .....	Krd
Rabbalshede .....	Rbh	Lindome .....	Ld
<i>Alnässljön</i> .....	<i>Aön</i>	Anneberg .....	Ag
Hällevadsholm ....	Hlv	<i>Hedal</i> .....	<i>Hed</i>
Dingle .....	DI	Kungsbacka .....	Kb
Smedberg .....	Sbg	Fjärås .....	Frs
Munkedal .....	Mkl	<i>Lekarekulle</i> .....	<i>Lek</i>
<i>Salkällan</i> .....	<i>Sln</i>	Åsa .....	Åsa
Hogstorp .....	Htp	Frillesås .....	Få
<i>Torsberg</i> .....	<i>Tog</i>	<i>Strävalla</i> .....	<i>Säl</i>
Uddevalla Sj .....	Uv	Väröbacka .....	Vbk
<i>Tändsticksfabriken</i> ..	<i>Ttf</i>	Åskloster .....	Åkr
Grohed .....	Ghd	<i>Kärradal</i> .....	<i>Kdl</i>
<i>Resteröd</i> .....	<i>Röd</i>	<i>Tångaberg</i> .....	<i>Tåe</i>
Ljungskile .....	Lj	Varberg .....	Vb
<i>Skafteröd</i> .....	<i>Srd</i>	Himle .....	Hml
Svenshögen .....	Svg	Tvååker .....	Tvk
Ödsmål .....	Öml	Långås .....	Lgs
Stenungsund .....	Snu	<i>Lisbro</i> .....	<i>Lis</i>
Stora Höga .....	Sth	Falkenberg .....	Fab
Jörlanda .....	Jl	<i>Falkenbergs tegelbruk</i> ..	<i>Fat</i>
<i>Kode</i> .....	<i>Kde</i>	<i>Herting</i> .....	<i>Hti</i>
Skårby .....	Sry	Skreanäs .....	Sra
Kungälv Ytterby ..	Yb	Heberg .....	He
Säve .....	Sve	Slöinge .....	Slö
<i>Tuve</i> .....	<i>Tuv</i>	Getinge .....	Gti
<i>Hökälla</i> .....	<i>Hök</i>	Brännarp .....	Bp
Lillhagen .....	Lhn	Harplinge .....	Ha
Göteborg—Tingstad.	Gtd	Gullbrandstorp ....	Gtp
Olskroken .....	Or	Söndrum .....	Söm
		<i>Halmstads norra</i> ....	<i>Hna</i>
		Halmstad C .....	Hd

## Uppgift

å de lutningar, som äro utslagsgivande för tågens utrustande med bromskraft för olika bansträckor i vardera tågriktningen.

## Bohusbanan

Tåg- riktning	Största lutning	Bansträckor	Största lutning	Tåg- riktning
↓	5.76 ‰	.... Strömstad— .....	5.70 ‰	↑
	10.00 ‰	.... Skee— .....	7.32 ‰	
	8.15 ‰	.... Överby— .....	6.10 ‰	
	9.60 ‰	.... Kragenäs— .....	10.00 ‰	
	2.00 ‰	.... Tanum— .....	2.80 ‰	
	2.70 ‰	.... Orrekläpp— .....	11.00 ‰	
	10.00 ‰	.... Rabbalshede— .....	6.30 ‰	
	10.00 ‰	.... Hällevadsholm— .....	0.70 ‰	
	10.00 ‰	.... Dingle— .....	10.00 ‰	
	10.00 ‰	.... Smedberg— .....	3.70 ‰	
	10.00 ‰	.... Munkedal— .....	10.00 ‰	
	7.50 ‰	.... Hogstorp— .....	8.40 ‰	
	10.00 ‰	.... Uddevalla S J— .....	10.00 ‰	
	2.50 ‰	.... Grohed— .....	10.00 ‰	
	10.00 ‰	.... Ljungskile— .....	10.00 ‰	
	0.75 ‰	.... Svenshögen— .....	10.00 ‰	
	10.00 ‰	.... Ödsmål— .....	5.70 ‰	
	4.20 ‰	.... Stenungsund— .....	2.00 ‰	
	3.65 ‰	.... Stora Höga— .....	10.00 ‰	
	2.90 ‰	.... Jörlanda— .....	10.00 ‰	
	5.00 ‰	.... Kode— .....	10.00 ‰	
	10.00 ‰	.... Skårby— .....	7.45 ‰	
	4.80 ‰	.... Kungälv's Ytterby—	5.00 ‰	
	7.75 ‰	.... Säve— .....	6.58 ‰	
	7.75 ‰	.... Lillhagen— .....	2.75 ‰	
	1.90 ‰	.... Göteborg—Tingstad—	3.00 ‰	
	7.00 ‰	.... Olskroken— .....	3.00 ‰	
	1.00 ‰	.... Göteborg C. ....	1.00 ‰	

## Väst kustbanan

Tåg- riktning	Största lutning	Bansträckor	Största lutning	Tåg- riktning
↓	7.00 ‰	....Sävenäs rbg— ....Almedal .....	6.00 ‰	↑
↓	4.96 ‰	....Göteborg C—	6.00 ‰	↑
↓	2.18 ‰	....Almedal—	1.56 ‰	↑
↓	0.95 ‰	....Möln dal nedre—	3.95 ‰	↑
↓	9.58 ‰	....Källered—	9.40 ‰	↑
↓	2.59 ‰	....Lindome—	2.64 ‰	↑
↓	4.38 ‰	....Anneberg—	2.40 ‰	↑
↓	3.60 ‰	....Kungsbacka—	5.48 ‰	↑
↓	6.59 ‰	....Fjärås—	10.00 ‰	↑
↓	9.30 ‰	....Åsa—	7.90 ‰	↑
↓	7.90 ‰	....Frillesås—	7.20 ‰	↑
↓	5.85 ‰	....Väröbacka—	5.92 ‰	↑
↓	6.82 ‰	....Åskloster—	8.29 ‰	↑
↓	11.37 ‰	....Varberg—	10.00 ‰	↑
↓	10.00 ‰	....Himle—	2.80 ‰	↑
↓	5.00 ‰	....Tvååker—	6.60 ‰	↑
↓	3.96 ‰	....Långås—	1.54 ‰	↑
↓	9.19 ‰	....Lisbro—	3.80 ‰	↑
↓	0.00 ‰	....Falkenberg—	10.00 ‰	↑
↓	10.00 ‰	....Skreanäs—	2.81 ‰	↑
↓	3.90 ‰	....Heberg—	8.75 ‰	↑
↓	4.28 ‰	....Slöinge—	4.15 ‰	↑
↓	4.56 ‰	....Getinge—	5.61 ‰	↑
↓	4.50 ‰	....Brännarp—	8.20 ‰	↑
↓	10.00 ‰	....Harplinge—	5.40 ‰	↑
↓	5.80 ‰	....Gullbrandstorp—	2.20 ‰	↑
↓	10.00 ‰	....Söndrum—	3.10 ‰	↑
↓	0.00 ‰	....Fjärås— ....Lygnern .....	16.00 ‰	↑

Ovan angivna lutningsförhållanden utvisa den största höjdskillnad, som finnes å en viss bansträcka 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.

## Hastighetsuppgifter.

A. Under iakttagande av de allmänna bestämmelserna i Säkerhetsordningen med avseende på hastigheten få tågen framföras å de olika bandelarna 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.	A	A <sup>2</sup> B	Cd	Dg	D <sup>k</sup> D <sub>s</sub>	E	E <sup>2</sup>	Ga Gb	J	Kh Ka
Bandel:										
Strömstad—Olskroken .....	60	55	80	—	—	65	70	30	75	60
Olskroken—Göteborg C .....	90	90	90	75 <sup>1)</sup>	90	65	70	55	75	60
Sävenäs rbg—Olskroken stlv I	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Göteborg C } —Halmstad C ..	90	90	90	75 <sup>1)</sup>	90	65	70	55	75	60
Or stlv I }										
Fjärås—Lygnern .....	—	—	—	—	—	25	25	—	50	25 <sup>2)</sup>

Lok litt.	L	N N <sub>a</sub>	Sa	Sb	Ta Tb	Ub Uc	Ud	W	Öb Öc
Bandel:									
Strömstad—Olskroken .....	80	45	70	70	75	—	—	65	—
Olskroken—Göteborg C .....	80	45	80	90	75	45	70	65	75
Sävenäs rbg—Olskroken stlv I	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Göteborg C } —Halmstad C .....	80	45	80	90	75	45	70	65	75
Or stlv I }									
Fjärås—Lygnern .....	30	—	—	—	25 <sup>3)</sup>	—	—	50	—

<sup>1)</sup> Vissa Dg-lok få enligt dem åsatta skyltar framföras med högst 70 km/tim.

<sup>2)</sup> Å linjen Fjärås—Lygnern får Kh-lok icke framföras.

<sup>3)</sup> Å sträckan 100 meter utanför ingångsväxeln vid Lygnern får hastigheten utgöra högst 15 km. i timmen.

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

Vid tågs ankomst till fast eller rörlig bro, för vilken nedsatt tåghastighet är föreskriven, skola bromsarna vara lossade. Bromsning å sådan bro får endast äga rum i händelse av tvingande behov.

Sträckor	Största tillåtna hastigheten		
	mellan		utgör km./ tim.
<b>Bohusbanan</b>			
Smd—Ske	Kmp 179 + 403—Kmp 180 + 070 (300 m. kurvan vid Myren) .....		667 60
• •	Kmp 174 + 518—Kmp 175 + 745 (300 m., 340 m. och 400 m. kurvorna vid Skagen) .....		1227 45
Rbh—Hlv	Kmp 130 + 440—Kmp 130 + 860 (400 m. kurvan vid Rabbalshede) .....		420 75
Hlv—Dl	Kmp 119 + 493—Kmp 119 + 663 (300 m. kurvan vid Dingle) .....		170 60
Htp—Uv	Kmp 90 + 350—Kmp 90 + 800 (banken vid Sörvik) .....		450 20
Uv—Ghd	Kmp 85 + 860—Kmp 87 + 860 (väg- och gatukorsningar vid Uddevalla S.) .....		2000 30
Lj—Svg	Kmp 63 + 235—Kmp 64 + 615 (bankarna söder om Brattefors) .....		1380 50
Jl—Yb	Kmp 33 + 000—Kmp 33 + 080 (bank vid Kode) .....		80 60

Största tillåtna hastigheten			
Sträckor	mellan	längd	utgör
		meter	km./ tim.
Yb—Sve	Kmp 19 + 580—Kmp 19 + 720 ( <i>svängbron över Nordre älv</i> )	140	40
Gtd—Or	Kmp 3 + 370—Kmp 3 + 530 ( <i>svängbron över Göta älv</i> )	160	40
„ „	Kmp 2 + 790—Kmp 3 + 370 ( <i>viadukt söder om Göta älv</i> )	580	50
„ „	Kmp 2 + 390—Kmp 2 + 790 ( <i>kurvor med 300 och 360 meters radie</i> )	400	50
Or—G	Kmp 456+405—Kmp 456+575 ( <i>kurvor med 550 och 500 meters radie</i> )	170	80
S:a dsp			
Or—G	Kmp 456+083—Kmp 456+515 ( <i>kurvor</i> )	432	60
N:a dsp			
<b>Västkustbanan</b>			
Or—Am	Kmp 2 + 539—Kmp 3 + 149 ( <i>viadukt</i> )	610	40
„ „	Kmp 3 + 149—Gubberoväxeln—Kmp 1 + 900 ( <i>viadukt samt 300—350 meterskurvan söder om Gubberoväxeln</i> )	577	45
G—Am	Kmp 0 + 664—Kmp 1 + 184 ( <i>norra viadukten</i> )	520	40
„ „	Kmp 1 + 270—Kmp 1 + 900 ( <i>södra viadukten samt 300—350 meterskurvan söder om södra viadukten</i> )	630	45
Kb—Frs	Kmp 30 + 690—Kmp 31 + 347 ( <i>450 m. kurvan vid Hammargård</i> )	657	80
Frs—Åsa	Kmp 38 + 253—Kmp 38 + 684 ( <i>400 m. kurvan vid Torpa</i> )	431	75
Få—Vbk	Kmp 55 + 000—Kmp 55 + 516 ( <i>450 m. kurvan vid Strävalla</i> )	516	80
Vb—Hml	Kmp 80 + 655—Kmp 80 + 993 ( <i>450 m. kurvan vid Jonstaka</i> )	338	80
Fab—Sra	Kmp 113 + 103—Kmp 113 + 979 ( <i>500 m. kurvan vid Skreanäs</i> )	876	80
Sra—He	Kmp 114 + 216—Kmp 114 + 610 ( <i>450 m. kurvan vid Skreanäs</i> )	394	80
Slö—Gti	Kmp 123 + 155—Kmp 124 + 010 ( <i>450 m. kurvan vid Slöinge</i> )	855	80
Ha—Gtp	Kmp 140 + 164—Kmp 140 + 600 ( <i>500 m. kurvan vid Gullbrandstorp</i> )	436	80
Söm—Hna	Kmp 148 + 080—Kmp 148 + 540 ( <i>450 m. kurvan vid Hyllebacke</i> )	460	80
Hna—Hd	Kmp 149 + 558—Kmp 149 + 795 ( <i>450 m. kurvan vid Halmstad Västra</i> )	237	80
„ „	Kmp 150 + 056—Kmp 150 + 811 ( <i>300 m. kurvorna på ömse sidor om Nissabron</i> )	755	60

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
<b>Bohusbanan</b>		
vid Strömstad .....	40 km.	30 km.
• Skee:		
för tåg med udda nummer .....	80 »	40 »
för tåg med jämna nummer .....	80 »	40 »
• Överby .....	80 »	80 »
• Kragenäs .....	80 »	80 »
• Tanum .....	80 »	80 »
• Orrekläpp .....	80 »	80 »
• Rabbalshede .....	80 »	80 »
• Hällevadsholm .....	80 »	80 »
• Dingle .....	80 »	80 »
• Smedberg .....	80 »	80 »
• Munkedal .....	80 »	80 »
• Hogstorp .....	80 »	80 »
• Uddevalla S J:		
för tåg med udda nummer .....	40 »	40 »
för tåg med jämna nummer .....	70 »	70 »
• Grohed .....	80 »	80 »
• Ljungskile:		
för tåg med udda nummer .....	80 »	75 »
för tåg med jämna nummer .....	75 »	80 »
• Svenshögen .....	80 »	80 »
• Ödsmål .....	80 »	80 »
• Stenungsund .....	80 »	80 »
• Stora Höga .....	80 »	80 »
• Jörlanda .....	80 »	80 »
• Kode .....	80 »	80 »
• Skårby .....	80 »	80 »
• Kungälv's Ytterby .....	80 »	80 »
• Säve .....	80 »	80 »
• Hökälla .....	80 »	80 »
• Lillhagen .....	80 »	80 »
• Göteborg—Tingstad .....	75 »	75 »
• Olskroken .....	40 »	40 »
• Göteborg C. ....	40 »	40 »

	genom infarts- växlarna	genom platsen i övrigt
<b>Väst kustbanan</b>		
vid Sävenäs rbg .....	30 km.	30 km.
» Sävenäs lokstation .....	30 »	30 »
» Olskroken ställverk I .....	40 »	40 »
» Göteborg C .....	40 »	40 »
» Almedal .....	90 »	90 »
» Mölndals nedre .....	90 »	90 »
» Källered .....	90 »	90 »
» Lindome .....	90 »	90 »
» Anneberg .....	90 »	90 »
» Kungsbacka .....	90 »	90 »
» Fjärås .....	90 »	90 »
» Åsa .....	90 »	90 »
» Frillesås .....	90 »	90 »
» Väröbacka .....	90 »	90 »
» Askloster .....	90 »	90 »
» Tångaberg .....	90 »	90 »
» Varberg .....	60 »	60 »
» Himle .....	90 »	90 »
» Tvååker .....	90 »	90 »
» Långås .....	90 »	90 »
» Lisbro .....	90 »	90 »
» Falkenberg		
för tåg med udda nr .....	60 »	90 »
för tåg med jämna nr .....	90 »	60 »
» Falkenbergs tegelbruk .....	90 »	90 »
» Herting .....	90 »	90 »
» Skreanäs:		
för tåg med udda nr .....	75 »	90 »
för tåg med jämna nr .....	90 »	75 »
» Heberg .....	90 »	90 »
» Slöinge:		
för tåg med udda nr .....	90 »	75 »
för tåg med jämna nr .....	75 »	90 »
» Getinge .....	90 »	90 »
» Brännarp .....	90 »	90 »
» Harplinge .....	90 »	90 »
» Gullbrandstorp:		
för tåg med udda nr .....	75 »	90 »
för tåg med jämna nr .....	90 »	75 »
» Söndrum .....	90 »	90 »
» Halmstads norra .....	—	90 »
» Halmstad C .....	40 »	40 »

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

Tåg med största hastighet enl. tdt av km./tim.	f ä r å s t r ä c k a n	framföras med största hastig- het av km./tim
	<b>Tågriktning Göteborg C.—Strömstad:</b>	
40	Kmp 140+104—Kmp 141+558 Rbh—Ork	35
60	» 140+104— » 141+558 » »	55
	<b>Tågriktning Göteborg C.—Halmstad C:</b>	
60	Kmp 78+960—Kmp 79+960 Vb—Hml	55



## Uppgift å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta.

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets plats	
Bansträcka	Sektionsnummer	Platsens art	för upp- gående tåg	för ned- gående tåg
<b>Bohusbanan</b>				
Smd—Ske	179+800—180+100	Kurva i bergskärning vid Strömstad	179+580	180+210
	177+381*)	Landsväg vid Österöd	176+970	177+861
	176+740	Ågovägar vid Sandhålan	176+300	177+110
	175+100—175+600	Kurva i bergskärn. vid Skagen	174+720	175+780
Kgs—Tnu	155+697	Utfartsväg vid Tanum	—	156+060
	157+053	» » Torseröd	156+630	—
	149+959*)	Skärbovägen	149+479	150+439
Tnu—Ork	145+133*)	Litsleby bygdeväg	144+653	145+613
Ork—Rbh	142+855	Bygdeväg vid Ryk	142+380	—
	140+848	Utfartsväg vid Korndalen	140+360	—
Rbh—Hlv	130+880	Utfartsväg vid Rabbalshede	130+590	—
	130+475	Ågoväg vid Staby	129+950	—
	129+860	» » »	—	130+400
	128+860	» » Klevberget	128+442	—
	127+818	» » Alnäs	127+380	128+180
	127+003	Utfartsväg vid Kåltorp	126+500	127+380
Hlv—Dl	125+350	» » Hällevadsholm	124+940	—
	123+928	» » Blåsupp	—	124+360
	122+812	Häradväg » Svarteborg	122+375	123+310
Dl—Sbg	120+217	Utfartsväg » Dingle	—	120+700
	118+146	» » Tyft	117+730	—
Sbg—Mkl	110+634	Ågoväg vid Lilla Foss	—	111+030
Mkl—Htp	108+625	» » Åtorp	—	—
	108+370—108+620	Kurva i bergskärn. vid Åtorp	108+150	108+830
	108+367	Bygdeväg vid Åtorp	—	—
	106+719	» » Saltkällan	106+280	107+080
	106+340	» » »	105+900	—
	105+438	» » »	105+010	—
	104+043	Ågoväg vid Småröd	103+600	—
	102+841	Utfartsväg vid Fulltaga	102+380	—
Htp—Uv	94+703	» » Majorsberg	94+301	—
	93+095	Ågoväg och kurva i bergskärning vid Hede	92+690	93+500
	92+960—93+090	Utfartsväg vid Hede	92+270	—
	92+613	Tunnel vid Kärra	90+700	91+730
	91+000—91+390	Ågoväg och kurva i bergskärning vid Sörvik	89+900	90+700
	90+341	Bygdeväg vid Uddevalla	88+950	89+630
	90+150—90+330	Tunnel vid Kålgårdsberget	87+115	87+975
	89+238	Kurva i bergskärning vid Adolfshill	86+570	87+280
Uv—Ghd	87+474—87+640	Tunnel vid Vadbacken	86+090	86+825
	86+840—87+000	Vägar vid Skeppsviken	84+620	85+300
	86+415—86+570	Tunnel » »	84+070	84+890
	84+841, 84+952	» » Häsleröd	81+200	81+900
	84+160—84+608	Vägar » Vägeryr	73+110	73+877
Ghd—Lj	81+500—81+534	Tunnel » Ljungskile	69+200	69+725
	73+533, 73+613	Ågoväg vid Ängshagen	67+085	—
Lj—Svg	69+300—69+406	Skogsväg vid Brattefors	—	64+300
	67+470	Ågovägar vid Holmestad	61+230	62+000
	63+955	Tunnel vid Bua	56+670	57+500
Svg—Öml	61+533, 61+652	Galleri o. tunnel vid Lahagen	56+370	56+890
	56+972—57+210	Tunnel vid Amdalen	55+850	56+500
	56+470—56+620	» » Skår	55+200	56+090
	56+120—56+340	Bygdevägar vid Kroh	—	54+600
	55+567—55+810	Ågovägar vid Sanden	52+995	53+790
	54+133, 54+288	Bygdeväg vid Stenungsund	—	48+400
Öml—Snu	53+332, 53+418	Utfartsväg vid Nössenäs	—	46+810
Snu—Sth	47+990	» » »	45+170	46+100
	46+529			
	45+597			

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets plats	
Bansträcka	Sektionsnummer	Platsens art	för upp- gående tåg	för ned- gående tåg
Snu—Sth	44+322	Ägoväg vid Kåkenäs	44+010	44+710
	41+525	Bygdeväg vid Bårby	—	41+880
Sth—Jl	38+859	Bygdeväg och kurva i berg- skärning vid Anrås	38+420	—
	38+650—38+850)		37+365	38+325
	37+845*)	Bygdeväg vid Gilltorp	33+710	—
Jl—Kde	34+095	Bygdeväg vid Hammar	—	33+550
	33+114	Ägoväg vid Kode	—	31+350
Kde—Sry	30+978	Bygdeväg vid Klåvrånna	—	—
	30+561	Kvarnväg och kurva i berg- skärning vid Källered	30+160	30+995
	30+100—30+620)		29+750	—
	28+284	Utfartsväg vid Hultet	—	28+700
	26+909	Bygdeväg vid Skårby	—	27+270
Sry—Yb	25+690	” ” Bollestad	25+240	—
	24+827	” ” Tofta	—	25+070
	24+551	Ägoväg vid Tofta	24+300	—
Lhn—Gtd	7+049, 7+370	Bygdevägar vid Lillhagen	—	7+600
	4+300—4+664	Kurva i skärning o. ägoväg	4+290	—
<b>Väst kustbanan</b>				
Or—Am och G—Am	3+600	Gångvägar vid Jakobsdal	4+200	3+227
Am—Mdn	5+725	Utfartsväg vid Presenten	6+110	5+320
Mdn—Krd	8+423	Fabriksv. vid Mölndal nedre	8+810	8+130
	10+150*)	Kärra byväg	10+690	9+610
	12+196	Byväg vid Ekekullen	12+736	11+900
Krd—Ld	14+551	Ägoväg vid Flabäck	14+801	—
Ld—Ag	22+017	” ” Anneberg	—	21+600
Kb—Frs	30+680, 31+232	Kurva o. vägar v. Hammargård	31+520	30+370
Frs—Åsa	38+400	Ägoväg och kurva vid Torpa	38+900	37+990
	42+311	Utfartsväg vid Lekarekullen	42+700	41+900
	44+627	” ” Örnevalla	45+70	44+200
Åsa—Få	50+200—50+400	Kurva i bergskärning vid Råge- lund	50+700	49+820
	50+022, 51+245	Vägar vid Rågelund	51+600	—
Få—Vbk	52+250—52+500)	Kurva i bergskärning vid Fril- lesås och ägoväg	—	52+240
	52+588	Kurva i bergskärning vid Ven- delsö och utfartsväg	54+700	53+880
	53+700—54+250)		53+370	—
	54+226	Kurva i bergskärning vid Strå- valla	55+580	54+700
	55+050—55+250		—	69+515
Akr—Vb	69+897, 70+053	Vägar vid Tången	—	71+365
	71+803	Utfartsväg vid Lindhof	—	—
	74+700—75+100	Kurva i bergskärning vid Södra led	75+500	74+510
	74+883, 75+060	Vägar vid Södra led	—	—
Vb—Hml	78+980—79+200	Kurva i bergskärn. vid Varberg	79+357	78+550
	80+650—80+850	Kurva i bergskärning vid Jon- staka	81+300	80+280
Tvk—Lgs	96+481	Utfartsväg vid Sotared	96+753	96+163
	97+519	” ” Lunnagård	—	97+100
Lis—Fab	106+303*)	Lindeskogsvägen	106+843	105+763
Fab—Sra	110+030	Utfartsväg vid Kristineslätt	110+730	109+730
Ha—Gtp	138+202	” ” Fjälldalen	138+710	137+700
Gtp—Söm	144+233	Ägoväg vid Heagård	144+500	143+800
Söm—Hd	145+970*)	Kristineberg—Kyrkovägen	146+510	145+430
	147+739, 147+896	Utfartsvägar vid Hyltebacke	148+180	147+380

De med \* utmärkta platserna äro försedda med rektangelformiga lystringsmärken (signaler givas endast vid dimma eller snöyra).

Övriga platser äro försedda med triangelformiga lystringsmärken (signal givas alltid).

# Uppgift å viktigare vägkorsningar och fasta postställen.

## Vägkorsningar.

Anm. Därest skyddsanordning å *bansträcka* bevakas från annan plats än den i kol. 3 angivna, är detta utsatt i kol. 5.

Station eller bansträcka	Sektionspunkt	Vägens benämning	Skyddsanordning	
			utgöres av	bevakas från
1.	2.	3.	4.	5.
<b>A. Bohusbanan</b>				
Strömstad	180+357	Strömstad	Fällbommar, bevakning <sup>1)</sup>	
Smd—Ske	174+032	Beateberg	Ringverk och ljussignaler	
Ske—Övb	172+694	Skee	Fällbommar, bevakning <sup>1)</sup>	
	169+388	Varp	„ „ „ <sup>1)</sup>	
Överby	162+987	Överby	„ „ „ <sup>1)</sup>	
Kragenäs	158+533	Kragenäs	Ringverk <sup>4)</sup>	
Kgs—Tnu	153+526	Mjölkeröd	„ „ „ <sup>4)</sup>	
Orrekläpp	143+901	Orrekläpp N	„ „ „ <sup>4)</sup>	
	143+276	„ S	Fällbommar, bevakning <sup>1)</sup>	
Ork—Rbh	142+855	Ryk norr	Ringverk <sup>4)</sup>	Ryk
	142+510	Ryk	Grindar, bevakning <sup>2)</sup>	
	139+048	Trättelanda	Ringverk	
	132+930	Ledum	Grindar, bevakning <sup>2)</sup>	
Hällevadsholm	126+137	Hällevadsholm	Fällbommar, bevakning <sup>1)</sup>	
Dingle	119+481	Dingle	„ „ „ <sup>1)</sup>	
DI—Sbg	114+627	Skådene	Grindar, bevakning <sup>2)</sup>	
Smedberg	113+395	Smedberg	Fällbommar, bevakning <sup>1)</sup>	
Sbg—Mkl	111+855	Bråland	Ringverk och ljussignaler	
	110+405	Lilla Foss	Grindar, bevakning <sup>2)</sup>	
Hogstorp	100+157	Hogstorp	Fällbommar, bevakning <sup>2)</sup>	
Uv—Ghd	87+785	Norra Drottninggatan	„ „ „ <sup>1)</sup>	} Stlv II Uv
	87+729	Kyrkogårdsg.	„ „ „ <sup>1)</sup>	
	87+414	Skolgatan	„ „ „ <sup>1)</sup>	
	87+187	Lagerbergsg.	„ „ „ <sup>2)</sup>	
	87+028	Erik Dalbergsg.	„ „ „ <sup>2)</sup>	
	86+821	Västgötavägen	„ „ „ <sup>2)</sup>	
	86+354	Vadbacken	Grindar, bevakning <sup>2)</sup>	} Stlv vid Lagerbergsg.
	83+791	Höjentorp	Ringverk och ljussignaler	
Grohed	78+535	Grohed	Fällbommar, bevakning <sup>2)</sup>	
Ghd—Lj	75+088	Stensvaden	„ „ „ <sup>1)</sup>	Resteröd
	73+613	Vägeryr	Ringverk <sup>4)</sup>	} Resteröd för södergående tåg och Stineröd för norrgående tåg.
	72+826	Stineröd	Grindar, bevakning <sup>2)</sup>	
Ljungskile	68+787	Ljungskile	Fällbommar, bevakning <sup>1)</sup>	
	68+739	„	„ „ „ <sup>1)</sup>	
Lj—Svg	64+684	Brattefors	Ringverk	
	60+570	Skröperöd	Ringverk och ljussignaler	
Svenshögen	59+273	Svenshögen	Fällbommar, bevakning <sup>2)</sup>	

<sup>1)</sup> Bevakas av tågexpeditör eller ställverkspersonal.

<sup>2)</sup> Bevakas av vägvakt.

<sup>3)</sup> Bevakas av tågexpeditör eller av vägvakt då stationen är obebakad.

<sup>4)</sup> Ej automatiskt, bevakas av tågexpeditör eller vägvakt.

Station eller bansträcka	Sektions- punkt	Vägens benämning	Skyddsanordning	
			utgöres av	bevakas från
1.	2.	3.	4.	5.
Svg—Snu	55+043	Skår	Ringverk och ljussignaler	
Ödsmål	51+397	Ödsmål	Fällbommar, bevakning <sup>2)</sup>	
Öml—Snu	50+271	Strävaliden	Grindar, bevakning <sup>2)</sup>	
Stenungsund	47+274	Stenungsund	Fällbommar, bevakning <sup>3)</sup>	
Snu—Sth	46+711	Nössenäs N	Grindar, bevakning <sup>2)</sup>	
	46+529	Solgården	» » <sup>2)</sup>	
	45+996	Nössenäs S	Ringverk	
	43+571	Kåkenäs	Grindar, bevakning <sup>2)</sup>	
Stora Höga	40+874	Stora Höga	Fällbommar, bevakning <sup>1)</sup>	
Jörlanda	36+922	Jörlanda	» » <sup>3)</sup>	
Jl—Sry	31+992	Kode	» » <sup>1)</sup>	
Kungälv's Y:by	20+827	Storängen	Fällbommar, bevakning <sup>2)</sup>	
Säve	14+541	Säve	Fällbommar, bevakning <sup>2)</sup>	
Sve—Lhn	13+976	Svensby	Ringverk och ljussignaler	
	10+145	Tuve	Ringverk	
Lillhagen	8+137	Lillhagen N	Fällbommar, bevakning <sup>3)</sup>	
Lhn—Gtd	5+480	Brunnsbo	» » <sup>2)</sup>	
	4+790	Fyllevägen	» » <sup>1)</sup>	
Gtd—Or	3+840	Dalarne (Ting- stadsvägen)	» » <sup>1)</sup>	} G-Tingstad
Olskroken	455+759	Ebelingsvägen	» » <sup>1)</sup>	
	456+005	Kruthusgatan	» » <sup>5)</sup>	

B. Västkustbanan.				
G—Am	2+313	Dämmevägen	Fällbommar, bevakning <sup>2)</sup>	} Stlv nära Vädursgat.
	2+419	Drakegatan	» » <sup>2)</sup>	
	2+552	Gårdavägen	» » <sup>2)</sup>	
	2+886	Tomtegatan	» » <sup>2)</sup>	
Almedal	4+493	Almedal	» » <sup>1)</sup>	
	4+789	»	» » <sup>1)</sup>	
Am—Mdn	7+049	Lagklarebäck	Ringverk	
	7+210	»	Ringverk och ljussignaler	
Möln dal Nedre	7+753	Möln dal Nedre	Fällbommar, bevakning <sup>3)</sup>	
	8+192	»	» » <sup>3)</sup>	
Källered	13+589	Källered	Ringverk och ljussignaler	
Lindome	18+149	Lindome	» » <sup>3)</sup>	
Ag—Kb	25+808	Hedal	» » <sup>3)</sup>	
Kungsbacka	27+820	Kungsbacka	Fällbommar, bevakning <sup>1)</sup>	
Kb—Frs	32+754	Rolfsbron	Ringverk	
	34+851	Sätinge	Ringverk och ljussignaler	
Fjärås	35+986	Fjärås	Fällbommar, bevakning <sup>3)</sup>	
	36+617	»	» » <sup>3)</sup>	
	36+741	»	» » <sup>3)</sup>	

1) Bevakas av tågexpeditör eller ställverkspersonal.

2) Bevakas av vägvakt.

3) Bevakas av tågexpeditör eller av vägvakt då stationen är obebakad.

5) Bevakas av vägvakt eller ställverkspersonal.

Station eller bansträcka	Sektions- punkt	Vägens benämning	Skyddsanordning	
			utgöres av	bevakas från
1.	2.	3.	4.	5.
Frs—Asa	39+547	Torpa	Ringverk och ljussignaler	
	39+643	"	Ringverk	
	42+511	Lekarekullen	Ringverk och ljussignaler	
	44+190	Örmevalla	" " "	
Asa	46+725	Asa	Fällbommar, bevakning <sup>3)</sup>	} Vakt vid övergång { 47+785
	46+943	"	" " <sup>3)</sup>	
	47+510	"	" " <sup>7)</sup>	
Asa—Få	47+785	"	Grindar <sup>7)</sup>	
	49+379	Landa	Ringverk	
Frillesås	52+305	Frillesås	Fällbommar, bevakning <sup>3)</sup>	
Väröbacka	59+626	Väröbacka	" " <sup>3)</sup>	
	60+063	" S	" " <sup>3)</sup>	
Vbk—Åkr	60+742	Backa Övre	Ringverk och ljussignaler	
	60+855	" Kvarnv.	Ringverk	
	61+409	" nedre	"	
Åkr—Vb	65+003	Kalthus	Ringverk och ljussignaler	
	69+561	Tångaberg	" " "	
Varberg	77+389	N. Hamnvägen	Fällbommar, bevakning <sup>1)</sup>	
	77+486	S. Hamnvägen	" " <sup>1)</sup>	
	77+639	Bäckgatan	" " <sup>1)</sup>	
Vb—Hml	80+389	St. Apelviken	Grindar <sup>7)</sup>	
	81+776	Jonstaka	Ringverk och ljussignaler	
Himle	86+722	Himle	Fällbommar, bevakning <sup>3)</sup>	
Tvååker	90+932	Tvååker	" " <sup>3)</sup>	
	91+315	"	" " <sup>3)</sup>	
Långås	99+199	Långås	Fällbommar, bevakning <sup>3)</sup>	
Lgs—Fab	99+852	"	" " <sup>3)</sup>	
	102+681	Torebo	Ringverk och ljussignaler	
	103+967	Lisbro	" " "	
	106+303	Lindeskog	" " "	
Falkenberg	107+647	Kveketorpsväg.	Fällbommar, bevakning <sup>1)</sup>	
Skreanäs	113+617	Skreanäs	Ringverk	
Sra—He	114+457	Skreakull	Ringverk och ljussignaler	
	115+299	Boberg	" " "	
Heberg	117+922	Heberg	Fällbommar, bevakning <sup>3)</sup>	
	118+073	"	" " <sup>3)</sup>	
	118+730	"	" " <sup>3)</sup>	
He—Slö	121+340	Sprottorp	Ringverk	
Slöinge	122+458	Slöinge N	Fällbommar, bevakning <sup>3)</sup>	
	123+045	" S	" " <sup>3)</sup>	
Getinge	127+438	Getinge N	Ringverk och ljussignaler	
Gti—Bp	129+020	Blåsupp	" " "	
	129+747	Rävinge	Ringverk	
Brännarp	131+594	Brännarp	Fällbommar, bevakning <sup>3)</sup>	
Harplinge	135+463	Harplinge	" " <sup>3)</sup>	
	135+628	Ågoväg	" " <sup>3)</sup>	
	136+254	Harplinge	" " <sup>3)</sup>	
	136+352	"	" " <sup>3)</sup>	
Gullbrandstorp	140+692	Gullbrandstorp	" " <sup>3)</sup>	
Gtp—Söm	143+716	Heagård	Ringverk och ljussignaler	
Söndrum	144+551	Söndrum	Ringverk	

<sup>1)</sup> Bevakas av tågexpeditör eller ställverkspersonal.

<sup>2)</sup> Bevakas av vägvakt.

<sup>3)</sup> Bevakas av tågexpeditör eller av vägvakt då stationen är obebakad.

<sup>7)</sup> Bevakas av vägvakt månaderna juni—augusti.

Station eller bansträcka	Sektions- punkt	Vägens benämning	Skyddsanordning	
			utgöres av	bevakas från
1.	2.	3.	4.	5.
Söm—Hd	148+268	Hyltebacke	Fällbommar, bevakning <sup>1)</sup>	Halmstad Norra
	148+434	Saltsjövägen	» » » <sup>1)</sup>	
	148+819	Söndrumsvägen	» » » <sup>1)</sup>	
	148+994	Karlsrovägen	» » » <sup>1)</sup>	
	149+094	Vapnövägen	» » » <sup>1)</sup>	
	149+270	Hvitfeltsgatan	» » » <sup>1)</sup>	
	149+522	Fogdegatan	» » » <sup>1)</sup>	
	149+726	Seminariegatan	» » » <sup>1)</sup>	
	149+818	Skolgatan	» » » <sup>1)</sup>	
	149+979	Norra vägen	» » » <sup>1)</sup>	
	150+636	Nissabogatan	» » » <sup>1)</sup>	
	150+866	Furuvägen	» » » <sup>1)</sup>	
	150+896	Kvarnvägen	» » » <sup>1)</sup>	
Halmstad C	151+268	Snöstorpsvägen	» » » <sup>1)</sup>	
	151+311	Laholmsvägen	» » » <sup>1)</sup>	

<sup>1)</sup> Bevakas av tågexpeditör eller ställverkspersonal.

### Fasta postställen.

Ban- sträcka	Sektions- punkt	Plats
Yb—Sve Gtd—Or	19+577 3+500	Ställverkshus för brovakten vid Nordre älvs svängbro. » » » » Göta » »

### Uppgift å platser, där orienteringsmärken finnas uppsatta och deras betydelse.

Plats eller sträcka	Orienteringsmärke gäller för	Antal m framför platsen eller sträckan för tåg med		A n m.
		udda nr	jämna nr	
<b>Bohusbanan</b>				
Skee	Infartssignalerna	600	600	Försignaler saknas
Varp	Hällplatsen	386	374	
Trättelanda	»	378	392	
Mjölkeröd	»	367	373	
Saltkällan	»	450	450	
Torsberg	»	450	450	
Tuve	»	386	386	
Hökälla	»	318	350	
<b>Västkustbanan</b>				
Hedal	Hällplatsen	450	450	Försignaler saknas
Lekarekulle	»	350	350	
Kärradal	»	350	350	
Falk:b.tegelbr.	Semaforen vid växeln	600	600	
Herting	» » »	600	547	

## Vagnviktstabel för ånglok.

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. Framføres tåg av två ånglokomotiv, erhålles vagnvikten genom att taga  $\frac{1}{2}$  av sammanlagda vagnvikterna för båda lokomotiven.

### Bohusbanan

T o n v a g n v i k t								
med lok litt.				vid avgången från	med lok litt.			
J	Ka	Tb	E		Ka	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	Uddevalla 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	Kungälv's 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

## Väst kustbanan

Ton vagnvikt								
med lok litt.				vid avgången från	med lok litt.			
Ka	Tb	E	B		Ka	Tb	E	B
335	390	520	525	Sävenäs rbg ..				
720	855	1090	1140	Almedal .....	475	640	820	890
720	855	1090	1140	Mölnadal nedre ..	720	855	1090	1140
415	490	650	655	Källered ....	720	855	1090	1140
720	855	1090	1140	Lindome ....	460	540 <sup>1)</sup>	700 <sup>1)</sup>	720 <sup>1)</sup>
720	855	1090	1140	Anneberg ....	720	855	1090	1140
700	855	1090	1140	Kungsbacka ..	720	855	1090	1140
460	540	700	720	Fjärås.....	720	855	1090	1140
405	585	775	790	Åsa .....	560	660	870	895
515	720	935	980	Frillesås .....	405	535	685	725
490 <sup>1)</sup>	580 <sup>1)</sup>	760 <sup>1)</sup>	770 <sup>1)</sup>	Väröbacka ....	425	585	775	800
460 <sup>1)</sup>	540 <sup>1)</sup>	700 <sup>1)</sup>	720 <sup>1)</sup>	Åskloster ....	720	855	1090	1140
460	540	700	720	Varberg .....	610	750	970	1010
720	855	1090	1140	Himle .....	720	855	1090	1140
460	625	840	865	Tvååker .....	405	475	630	640
720	855	1090	1140	Långås .....	720	855	1090	1140
720	855	1090	1140	Lisbro.....	690	855	1090	1140
375 <sup>2)</sup>	440 <sup>2)</sup>	585 <sup>2)</sup>	590 <sup>2)</sup>	Falkenberg ..	405 <sup>2)</sup>	475 <sup>2)</sup>	630 <sup>2)</sup>	640 <sup>2)</sup>
720	855	1090	1140	Skrånäs ....	720	855	1090	1140
460	540	700	720	Heberg .....	390	460	615	620
685	855	1090	1140	Slöinge .....	720	855	1090	1140
405	475	720	800	Getinge .....	660	785	1020	1050
460	540	795	800	Brännarp ....	720	855	1090	1140
530	630	820	840	Harplinge ....	710	855	1090	1140
720	855	1090	1140	Gullbrandstorp	460	540	700	720
720	855	1090	1140	Söndrum ....	430	510	670	680
				Halmstad C. ..	430	510	670	680

<sup>1)</sup> Passeras Väröbacka och Åskloster kan vagnvikten ökas till resp. 535, 740, 955 och 1000 ton.

<sup>2)</sup> Passeras Falkenberg kan vagnvikten ökas till resp. 460, 540, 700 och 720 ton.

<sup>3)</sup> Passeras Falkenberg kan vagnvikten ökas till resp. 440, 520, 680 och 690 ton.

<sup>4)</sup> Passeras Lindome kan vagnvikten ökas för lok. litt. Tb, E och B till resp. 635, 820 och 880 ton.

## Vagnviktstabell för elektrolok.

Elektroloken kunna å vilken bansträcka som helst av Väst kustbanan framföra följande vagnvikter.

Lok Litt.	Ton	A n m.
Dg	900	Undantagsvis må, för undvikande av dubblering, 600 tons vagnvikt framföras med Ds-lok när yttertemperaturen å tågets körsträcka icke beräknas komma att överstiga +10° samt eljest 560 ton, då så befinnes påkallat för att kunna medtaga en vagn, som ej kan medtagas vid vagnviktens begränsning till 550 ton.
Dk	600	
Ds	550	
Ub	600	
Uc	550	
Ud	600	



## Uppgift å driftplatser där tågexpeditör icke finnes tillstädes för vissa tåg med uppehåll.

Plats	Tågexpeditör tjänstgör icke vid tåg n:r	A n m.
<b>a) Bohusbanan.</b>		
Trättelanda	Samtliga	{Arbetsbiträde {finnes tillstädes.
Hogstorp	1566	
Grohed <sup>1)</sup>	1553, 1562, 1566	d:o
Jörlanda	1580, 1581	d:o
Skårby	1581	d:o
Säve	1592, 1593	d:o
Hökälla	Samtliga	d:o
Lillhagen	1592, 1593	
<b>b) Väst kustbanan.</b>		
Mölndal N	1528	{Arbetsbiträde {finnes tillstädes.  d:o vid 1529
Källered	1528, 1529	
Lindome	1489 <sup>2)</sup> , 1528, 1529	{Arbetsbiträde {finnes tillstädes.
Anneberg	1489 <sup>2)</sup> , 1528, 1529	
Hedal	Samtliga	{Arbetsbiträde {finnes tillstädes.
Fjärås	1489 (då 1527 ej går)	
Lekarekulle	Samtliga	d:o
Frillesås	1489	
Stråvalla	Samtliga	d:o
Väröbacka	1489	
Åskloster	1489, 1483	{Se anm. i tågs {1483 tjänste-tdt.
Himle	{1483	{Arbetsbiträde {finnes tillstädes.
Tvååker		
Långås	{1455	{Se anm. i tågets {tjänstetidtabell. {Vid övriga uppehållståg i Lisbro finnes platsvakt tillstädes.
Lisbro		
Skreanäs	1540	{Se anm. i tågets {tjänste-tdt.
Getinge	1540, 1541	{Arbetsbiträde finnes tillstädes vid 1540. För 1541 se anm. i tågets tj.-tdt.
Brännarp	1540, 1541	
Gullbrandstorp	1540, 1541	{Arbetsbiträde {finnes tillstädes.
Söndrum	1471, 1540 (då 5153 ej går)	{Vid övriga uppehållståg i Söndrum finnes arbetsbiträde tillstädes.

<sup>1)</sup> Fr. o. m.  $\frac{5}{10}$ . <sup>2)</sup> Då tåg 1527 ej går.

## Bestämmelser ang. framförandet av Bohusbanans tåg mellan Göteborg C och Olskroken

Bohusbanans uppgående tåg (tåg med jämna nummer) skola framföras å *Norra uppspåret* mellan Göteborg C och Olskroken.

Bohusbanans nedgående tåg (tåg med udda nummer) skola framföras å *Södra nedspåret* mellan Olskroken och Göteborg C.

### Hjälpvagnar.

Stationer	Antal vagnar
Udevalla S. J. (redskapsvagn typ II).....	1
Göteborg C.....	2*)
Halmstad C (redskapsvagn typ II) .....	1

\*) En ambulansvagn och en redskapsvagn typ I (vagn A och vagn B).

### Förklaringar till bromstabellerna.

I. Bromstabellerna A och B användas vid ändring av tåghastigheten för bestämmande av det nya bromstalet. bromstabell A för tåg av bromsgrupp I och bromstabell B för tåg av bromsgrupp II, III och IV.

*Bromstal* = det tal, som anger den erforderliga bromskraften pr 100 tons vagnvikt.

II. Bromstabell C 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.

III. Bromskraften för varje fordon fastställles enligt tabellen å sid. 26. varvid iakttages att

*Persontågsbroms* (P-broms) omfattar:

Vakuumbroms,

Tryckluftbroms Kunze-Knorr P (KKP) i läget »Perst.»

» Kunze-Knorr S (KKS) i » »

» Hildebrand-Knorr P (HiKP) i läget »Perst.»

» Hildebrand-Knorr S (HiKS) i » »

» Knorr, Westinghouse och New York utan mellanventil.

» Knorr, Westinghouse och New York med mellanventil i läget »P»;

*Godstågsbroms* (G-broms) omfattar:

Tryckluftbroms Kunze-Knorr G (KKG),

» Kunze-Knorr P (KKP) i läget »Godst.»

» Kunze-Knorr S (KKS) i » »

» Hildebrand-Knorr P (HiKP) i läget »Godst.»

» Hildebrand-Knorr S (HiKS) i » »

» Knorr, Westinghouse och New York med mellanventil i läget »G» eller med annan strypning (finnes angett å långbalken);

*Malmstågsbroms* (M-broms) omfattar:

Tryckluftbroms Knorr, Westinghouse och New York på malmbanans vagnar litt. M och Q1.

Fordon	Med persontågsbroms			Med godstågsbroms			Med malmtågsbroms vars lednings- tryck är		Med skruvbroms	
	utan last- utbroms- ning	med lastutbromsning i läget		utan last- utbroms- ning	med lastutbromsning i läget		1,6 kg/cm <sup>2</sup>	minst 4 kg/cm <sup>2</sup>		
		•Tom•	•Last•		•Tom•	•Last•				
4-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar med vagn- vikt 45 ton och däröver	40 ton pr vagn	—	—	25 ton pr vagn	—	—	—	—	5 ton pr bromsad axel	
4-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar med vagn- vikt under 45 ton <sup>1)</sup>	30 ton pr vagn	—	—	20 ton pr vagn	—	—	—	—	5 ton pr bromsad axel	
2-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar <sup>1)</sup>	15 ton pr vagn	—	—	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	—	—	—	5 ton pr bromsad axel	
Godsvagnar med mer än 4 axlar	—	—	—	5 ton pr bromsad axel	5 ton pr bromsad axel	7,5 ton pr bromsad axel	—	—	5 ton pr bromsad axel	
4-axliga godsvagnar	—	—	—	20 ton pr vagn	20 ton pr vagn	30 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel	
3- och 2-axliga godsvagnar (utom malmbanans vagnar)	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	—	—	tom eller med högst 5 ton last: 5 ton	med last över 5 ton: 7,5 ton
									pr bromsad axel	
Malmbanans vagnar litt. M och Q1	—	—	—	—	—	—	6 ton pr vagn	15 ton pr vagn	—	—
Överksamta lok	För elektrolok 10 ton pr bromsad axel, för ånglok 5 ton pr bromsad axel									

<sup>1)</sup> Bromskraften hos sådana *inspektions-* och *tjänstevagnar* (vagnar litt. B07 och B7), å vilka den genomgående bromsen verkar blott på halva antalet axlar, skall värderas till hälften av i tabellen angivna värden.

IV. Då vagnvikten och bromstalet äro bekanta, uppsökes det sistnämnda talet i den första lodräta kolumnen i bromstabell C. 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 angiver den erforderliga bromskraften.

Ex. Ett tåg har en vagnvikt av 770 ton. Bromstalet är 16. Man söker i bromstabell C i första lodräta kolumnen talet 16, därefter i den från denna siffra utgående vågräta sifferaden 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 angiver den för tåget erforderliga bromskraften.

V. 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 (bromstabell C), och den lodräta kolumnen följes härifrån nedåt, tills man kommer till den vågräta sifferad, 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. Huru stor vagnvikt kan ytterligare tillkopplas?

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

## Bromstabellerna A och B.

(För tåg av bromsgrupp II, III och IV är största tillåtna hastigheten 60 km.)

I lutningsförhållande	Vid en hastighet i km. pr tim. av															
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
	B r o m s t a l															
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	58	70
16: "	9	11	12	15	17	20	23	27	31	36	43	50	58	66		

Anm. 1. För tåg, som framföres i stigning, får bromskraften ej understiga, vad som i vederbörlig bromstabell är föreskrivet för tåg med en hastighet av 15 km/tim. i motsvarande lutning, dock att bromskraften ej får understiga, vad som i bromstabellen är föreskrivet för tåg å horisontell bana (0: 1000).

Anm. 2. Återfinnes icke ett visst lutningsförhållande eller en viss hastighet i tabellen, skall beräkningen ske efter den däri angivna närmast starkare lutningen eller större hastigheten.

## BROMS-

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

# TABELL C.

**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		
145	155	165	170	180	190	200	205	215	225	235	240	250	260	265		
140	150	155	165	170	180	190	195	205	215	220	230	240	245	255		
120	130	135	140	150	155	165	170	180	185	190	200	205	215	220		

## 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
58	275	285	295	300	310	320	330	335	345	355	360	370	380	390
61	260	270	280	285	295	305	310	320	330	335	345	350	360	370
70	230	235	240	250	255	265	270	280	285	290	300	305	315	320

**TABELL C.****kraft (i ton)**

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

**vikt (i ton)**


1920 1960 2000

1770 1810 1850 1880 1920 1960 2000

1640 1680 1710 1750 1790 1820 1860 1890 1930 1960 2000

1530 1570 1600 1630 1670 1700 1730 1770 1800 1830 1870 1900 1930 1970 2000

1440	1470	1500	1530	1560	1590	1630	1660	1690	1720	1750	1780	1810	1840	1880
1350	1380	1410	1440	1470	1500	1530	1560	1590	1620	1650	1680	1710	1740	1760
1280	1310	1330	1360	1390	1420	1440	1470	1500	1530	1560	1580	1610	1640	1670
1210	1240	1260	1290	1320	1340	1370	1390	1420	1450	1470	1500	1530	1550	1580
1150	1180	1200	1230	1250	1280	1300	1330	1350	1380	1400	1430	1450	1480	1500

1100	1120	1140	1170	1190	1210	1240	1260	1290	1310	1330	1360	1380	1400	1430
1050	1070	1090	1110	1140	1160	1180	1200	1230	1250	1270	1300	1320	1340	1360
1000	1020	1040	1070	1090	1110	1130	1150	1170	1200	1220	1240	1260	1280	1300
960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100	1130	1150	1170	1190	1210	1230	1250
920	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100	1120	1140	1160	1180	1200

885	905	925	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100	1120	1130	1150
850	870	890	905	925	945	965	980	1000	1020	1040	1060	1070	1090	1110
820	840	855	875	895	910	930	945	965	980	1000	1020	1040	1050	1070
795	810	830	845	860	880	895	915	930	950	965	985	1000	1020	1030
765	785	800	815	835	850	865	885	900	915	935	950	965	985	1000

740	760	775	790	805	825	840	855	870	885	905	920	935	950	970
720	735	750	765	780	795	815	830	845	860	875	890	905	920	940
695	710	725	740	760	775	790	805	820	835	850	865	880	895	910
675	690	705	720	735	750	765	780	795	810	825	840	855	870	885
655	670	685	700	715	730	745	755	770	785	800	815	830	845	860

640	655	665	680	695	710	720	735	750	765	775	790	805	820	835
620	635	650	660	675	690	705	715	730	740	755	770	780	795	810
605	620	630	645	660	670	685	695	710	725	735	750	765	775	790
590	605	615	630	640	655	665	680	690	705	715	730	745	755	770

560	575	585	600	610	620	635	645	660	670	685	695	705	720	730
550	560	570	585	595	605	620	630	645	655	665	680	690	705	715
535	545	560	570	580	595	605	615	630	640	650	665	675	685	700
525	535	545	555	570	580	590	600	615	625	635	650	660	670	680

500	510	520	535	545	555	565	575	585	600	610	620	630	640	650
490	500	510	520	530	545	555	565	575	585	595	605	615	630	640
480	490	500	510	520	530	540	550	565	575	585	595	605	615	625
470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	570	580	590	600	610
460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	570	580	590	600

440	450	460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	565	575
435	445	455	460	470	480	490	500	510	520	530	540	545	555	565
425	435	445	455	465	470	480	490	500	510	520	530	535	545	555
420	425	435	445	455	465	475	480	490	500	510	520	525	535	545

395	405	415	420	430	440	450	455	465	475	485	490	500	510	515
375	385	395	400	410	420	425	435	445	450	460	465	475	485	490
330	335	340	350	355	365	370	380	385	390	400	405	415	420	430



## BROMSTABELL C.

Bromstal	Bromskraft (i ton)													
	305	310	315	320	330	340	350	360	370	380	390	400	410	420
	(Vagnvikt i ton)													
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14														
15														
16	1910	1940	1970	2000										
17	1790	1820	1850	1880	1940	2000								
18	1690	1720	1750	1780	1830	1890	1940	2000						
19	1610	1630	1660	1680	1740	1790	1840	1890	1950	2000				
20	1530	1550	1580	1600	1650	1700	1750	1800	1850	1900	1950	2000		
21	1450	1480	1500	1520	1570	1620	1670	1710	1760	1810	1860	1900	1950	2000
22	1390	1410	1430	1450	1500	1550	1590	1640	1680	1730	1770	1820	1860	1910
23	1330	1350	1370	1390	1430	1480	1520	1570	1610	1650	1700	1740	1780	1830
24	1270	1290	1310	1330	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1630	1670	1710	1750
25	1220	1240	1260	1280	1320	1360	1400	1440	1480	1520	1560	1600	1640	1680
26	1170	1190	1210	1230	1270	1310	1350	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1620
27	1130	1150	1170	1190	1220	1260	1300	1330	1370	1410	1440	1480	1520	1560
28	1090	1110	1130	1140	1180	1210	1250	1290	1320	1360	1390	1430	1460	1500
29	1050	1070	1090	1100										
30	1020	1030	1050	1070										
31	985	1000	1020	1030										
32	955	970	985	1000										
33														
34	900	910	925	940	970	1000								
35														
36														
37														
38	800													
39	780	795	810	820	845	870	900							
41	745	755	770	780	805									
42														
43	710	720	735	745	765	790	815							
44	695	705												
46	665	675	685	695	715									
47	650	660	670	680	700									
48	635	645	655	665	690	710								
49	620	635	645	655	675	695	715							
50	610	620	630	640	660	680	700	720	740	760	780	800		
52	585	595	605	615	635	655	675	690	710					
53	575	585	595	605	625	640	660	680	700					
54	565	575	585	595	610	630	650	665	685	705				
55	555	565	575	580	600	620	635	655	675	690	710			
58	525	535	545	550	570	585	605	620	640	655	670	690	705	725
61	500	510	515	525	540	555	575	590	605	625	640	655	670	690
70	435	440	450	455	470	485	500	515	530	540	555	570	585	600

## Kol- och vattenstationer (k. och v.)

### Bohusbanan

Tåg nr:	Nordre älv	Jl	Svg	Båveån	Uv	Mkl	Hlv.	Ork	Ste
1552, 1554, 1556, 1558, 1564, 1566	—	—	—	—	k.v.	—	—	—	—
1551, 1553, 1555, 1557, 1559 ....	—	—	—	—	k.v.	—	—	—	—
1550.....	—	—	—	—	—	v.	—	—	—
1588, 1598 .....	—	—	v.	—	—	—	—	—	—
1580, 1590, 1595, 1597 .....	—	v.	—	—	—	—	—	—	—
1580, 1582, 1584, 1590, 1592, 1594, 1600, 7710 .....	v.	—	—	—	—	—	—	—	—
7701, 7702 .....	—	—	v.	—	k.v.	—	v.	—	—
1562.....	v. <sup>1)</sup>	—	—	—	k.v.	v.	—	—	—

Vid omläggning av kol- eller vattenstation skall lokomotivföraren därom underrätta den nya kol- resp. vattenstationen i så god tid, att vederbörande personal hinner beordras, och i varje fall senast från närmast föregående station, där ifrågasvarande tåg gör uppehåll.

<sup>1)</sup> S o. H fr. o. m.  $\frac{5}{9}$ .

### Reservlokomotivtjänsten

Station	Tid	Lok litt.
Göteborg (Sävenäs) ..	Hela dygnet	D och Sa
Halmstad C. ....	Hela dygnet	D

### Utropande av stationer å tåg.

Samtliga stationer och hållplatser, där tåg skall göra uppehåll för resandes avstigande, skola utropas i alla tåg å 9 ts.

## Förteckning över tågspår och signalbilder.

## A) För nedgående tåg å Bohusbanan.

Av- stånd	Driftplatser	Huvudtågväg			I sidotågväg			II sidotågväg			Anmärkningar
		i	s	u	i	s	u	i	s	u	
	Strömstad . . . . .	1		↑	2						Teckenförklaring: i - signalbild för in- fart, s - tågspår, u - signalbild för ut- fart.
7,1	Skee . . . . .	↑	2		↑	1					
10,0	Överby . . . . .	↑	2		↑	1					
5,1	Kragenäs . . . . .	↑	1		↑	2					
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		↑	1		
5,9	Smedberg . . . . .	↑	2	↑							
3,8	Munkedal . . . . .	↑	1		↑	2		↑	3		
8,9	Hogstorp . . . . .	↑	1		↑	2					
12,0	Uddevallå S. J. <i>Tändsticksfabr.</i>	↑	3	↑							
9,6	Grohed . . . . .	↑	2		↑	1					
9,9	Ljungskile . . . . .	↑	1		↑	2					
9,5	Svenshögen . . . . .	↑	1		↑	2					
8,1	Ödsmål . . . . .	↑	2		↑	1					
3,7	Stenungsund . . . . .	↑	3		↑	2		↑	1		
6,7	Stora Höga . . . . .	↑									
3,8	Jörlanda . . . . .	↑	3		↑	2					
	<i>Kode</i>										
10,5	Skårby . . . . .	↑	1		↑	2					
5,2	K:älv's Ytterby	↑	3	↑	b	2	↑	b	↑	b	
6,7	Säve . . . . .	↑	3		↑	2		↑	1		
	<i>Hökälla</i>										
7,1	Lillhagen . . . . .	↑	3		↑	2					
3,6	Gbg—Tingstad . . . . .	↑	1	↑	f						
	„ „	↑	2	↑	f						
	„ „	↑	2	↑	f						
2,3	Olskroken . . . . .	↑	6	↑	f	7	↑	f	8		
1,9	Göteborg C. . . . .	z			z			z			

b Förbunden med svängbro över Nordre älv.

f Förbunden med svängbro över Göta älv.

z Se signalbeskrivningen.

För tåg från Lhn

„ „ „ Sgn

„ „ „ Gf

(Spåren 9-13 även  
sidotågvägar

i - ↑

## B) För uppgående tåg å Bohusbanan.

Av- stånd	Driftplatser	Huvudtågväg			I sidotågväg			II sidotågväg			Anmärkningar
		i	s	u	i	s	u	i	s	u	
	<b>Göteborg C.</b> .....	..	..	<b>z</b>	..	..	<b>z</b>	..	..	<b>z</b>	{Spåren 8-13 även sidotågvägar; u = <b>#g</b>
1,9	Olskroken ....	<b>#</b>	<b>#</b>	<b>g</b>				..	<b>7</b>	<b>#g</b>	
2,3	Gbg—Tingstad.	<b>†</b>	1	...	..	..	..	..	..	..	För tåg mot Lhn
	» »	..	..	..	<b>#</b>	2	..	..	..	..	» » » Sgn
	» »	..	..	..	<b>#</b>	2	..	..	..	..	» » » Gf
3,6	Lillhagen .....	<b>†</b>	3	...	<b>#</b>	2	..	..	..	..	<b>Teckenförklaring:</b> i = signalbild för in- fart, s = tågspår, u = signalbild för ut- fart.
	<i>Hökälla</i>	<b>†</b>	..	..	<b>#</b>	..	..	..	..	..	
7,1	Säve .....	<b>†</b>	3	...	<b>#</b>	2	..	<b>#</b>	1	..	
	<i>Svängbro</i>	<b>†</b>	..	..	<b>#</b>	..	..	..	..	..	
6,7	K:älv's Ytterby	<b>†</b>	3	...	<b>#</b>	2	..	<b>#</b>	1	..	
5,2	Skårby .....	<b>†</b>	1	...	<b>#</b>	2	..	..	..	..	
	<i>Kode</i>	<b>†</b>	..	..	<b>#</b>	..	..	..	..	..	
10,5	Jörlanda .....	<b>†</b>	3	...	<b>#</b>	2	..	..	..	..	
3,8	Stora Höga ...	<b>†</b>	..	..	<b>#</b>	..	..	..	..	..	
6,7	Stenungsund ..	<b>†</b>	3	...	<b>#</b>	2	..	<b>#</b>	1	..	
3,7	Ödsmål .....	<b>†</b>	2	...	<b>#</b>	1	..	..	..	..	
8,1	Svenshögen ...	<b>†</b>	1	...	<b>#</b>	2	..	..	..	..	
9,5	Ljungskile ....	<b>†</b>	1	...	<b>#</b>	2	..	..	..	..	
9,9	Grohed .....	<b>†</b>	2	...	<b>#</b>	1	..	..	..	..	
	<i>Tändsticksfabr.</i>	<b>†</b>	..	..	<b>#</b>	..	..	..	..	..	
9,6	<b>Uddevalla S. J.</b> ..	<b>†</b>	2	<b>††</b>	..	..	..	..	..	..	
12,0	Hogstorp .....	<b>†</b>	1	...	<b>#</b>	2	..	..	..	..	
8,9	Munkedal .....	<b>†</b>	1	...	<b>#</b>	2	..	<b>#</b>	3	..	
3,8	Smedberg .....	<b>†</b>	2	...	<b>#</b>	1	..	..	..	..	
5,9	Dingle .....	<b>†</b>	2	...	<b>#</b>	3	..	<b>#</b>	1	..	
6,6	Hällevadsholm.	<b>†</b>	2	...	<b>#</b>	1	..	..	..	..	
	<i>Alnäsejön</i>	<b>†</b>	..	..	<b>#</b>	..	..	..	..	..	
5,8	Rabbalshede ..	<b>†</b>	2	...	<b>#</b>	1	..	..	..	..	
12,5	Orrekläpp .....	<b>†</b>	2	...	<b>#</b>	1	..	..	..	..	
4,5	Tanum .....	<b>†</b>	2	...	<b>#</b>	1	..	..	..	..	
10,1	Kragenäs .....	<b>†</b>	1	...	<b>#</b>	2	..	..	..	..	
5,1	Överby .....	<b>†</b>	2	...	<b>#</b>	1	..	..	..	..	
10,0	Skee .....	<b>†</b>	1	...	<b>#</b>	2	..	..	..	..	
7,1	<b>Strömstad</b> .....	<b>†</b>	1	...	<b>#</b>	2	..	..	..	..	

**g** Förbunden med svängbro över Göta älv.

**j** Står normalt till »kör», när bron icke är öppen för sjötrafik.

**z** Se signalbeskrivningen.

## C) För nedgående tåg å Västkustbanan.

Avstånd km.	Driftplatser	Huvudtågsväg			I sidotågsväg			II sidotågsväg			Anmärkingar
		i	s	u	i	s	u	i	s	u	
	Sävenäs rbg...	..	3	..	..	2	..	..	1	..	<b>Teckenförklaring:</b> i = signalbild för infart. s = tågspår. u = signalbild för utfart.
1.4	Sävenäs lokst.		..		..	..	..	..	..	..	
0.9	Olskroken stlv I		..		..	..	..	..	..	..	
1.3	Gubbero blp ..	<b>z</b>	..		..	..	..	..	..	..	
	<b>Göteborg C</b> .....	..	..	<b>z</b>	..	..	<b>z</b>	..	..	<b>z</b>	
1.9	Gubbero blp ..	<b>z</b>	..	....	..	..	..	..	..	..	
2.8	Almedal <b>q</b> .....		3			2			1		
3.3	Möndal nedre ..		1	....		2	....	....	....	....	
5.6	Källered .....		1	....		2	....	....	....	....	
4.3	Lindome .....		3	....		2	....	....	....	....	
4.5	Anneberg .....		4	....		3	....	....	....	....	
5.7	<b>Kungsbacka</b> .....		2	....		3	....		1	....	
8.3	Fjärås .....		2	....		1	....	....	....	....	
10.7	Åsa .....		3	....		2	....	....	....	....	
5.0	Frillesås .....		1	....		2	....	....	....	....	
7.7	Väröbacka .....		1	....		2	....	....	....	....	
4.4	Åskloster .....		2			1		....	....	....	
13.0	<b>Varberg q</b> .....		5			4			6		
10.7	Himle .....		3	....		2	....	....	....	....	
3.3	Tvååker .....		1	....		2	....	....	....	....	
8.2	Långås .....		1	....		2	....	....	....	....	
3.7	Lisbro .....		2			3		....	....	....	
5.1	<b>Falkenberg q</b> ..		2	....		1	....		3	....	
	<i>Falkenb. tegelbruk</i>										
	<i>Herting</i>										
5.4	Skreanäs .....		2			3		....	....	....	
4.6	Heberg .....		1	....		2	....	....	....	....	
4.7	Slöinge .....		1	....		2	....	....	....	....	
4.8	Getinge .....		1	....		2	....	....	....	....	
4.0	Brännarp .....		1	....		2	....	....	....	....	
4.2	Harplinge .....		1	....		2	....	....	....	....	
4.8	Gullbrandstorp.		1	....		2	....	....	....	....	
4.3	Söndrum .....		3	....		2	....	....	....	....	
4.4	<i>Halmstad N</i> ..	<b>z</b>	..	....	..	..	..	..	..	..	
2.2	<b>Halmstad C</b> ..		4	....		3	....		2	....	

III sidotågsväg:  
i = , s = 3,  
u = .

IV sidotågsväg:  
i = , s = 7  
u = .

- n** Förbunden med växel vid Presenten.  
**q** Infartssignalen är försedd med telefon.  
**r** Förbunden med växel vid Tångaberg.  
**z** Se signalbeskrivningen.

{ Spår 1 även sidotågsväg, i = .

## D) För uppgående tåg å Väst kustbanan

Av- stånd km.	Driftplatser	Huvudtåg väg			I sidotåg väg			II sidotåg väg			Anmärkningar
		i	s	u	i	s	u	i	s	u	
	<b>Halmstad C</b> ..	..	4		..	3		..	2		<b>Teckenförklaring:</b> I - signalbild för in- fart. s - tågspar. u - signalbild för ut- fart.
2,2	<i>Halmstad N</i> ..	z	..	..	..	..	..	..	..	..	
4,4	Söndrum .....	f	3	..	#	2	..	..	..	..	
4,3	Gullbrandstorp ..	f	1	..	#	2	..	..	..	..	
4,8	Harplinge .....	f	1	..	#	2	..	..	..	..	
4,2	Brännarp .....	f	1	..	#	2	..	..	..	..	
4,0	Getinge .....	f	1	..	#	2	..	..	..	..	
4,8	Slöinge .....	f	1	..	#	2	..	..	..	..	
4,7	Heberg .....	f	1	..	#	2	..	..	..	..	
4,6	Skreanäs .....	f	2	..	#	3	..	..	..	..	
	<i>Herting</i>	f									
	<i>Falkenb. tegelbr.</i>	f									
5,4	<b>Falkenberg</b> ....	f	2		#	1		#	3		
5,1	Lisbro .....	f	2		#	3		..	..	..	
3,7	Långås .....	f	1	..	#	2	..	..	..	..	
8,2	Tvååker .....	f	1	..	#	2	..	..	..	..	
3,8	Himle .....	f	3	..	#	2	..	..	..	..	
10,7	<b>Varberg q</b> ....	f	5	f	#	3	f	#	6	f	
13,0	Åskloster .....	f	2	..	#	1	..	..	..	..	
4,4	Väröbacka .....	f	1	..	#	2	..	..	..	..	
7,7	Frillesås .....	f	1	..	#	2	..	..	..	..	
5,0	Åsa .....	f	3	..	#	2	..	..	..	..	
10,7	Fjärås .....	f	2	..	#	1	..	..	..	..	
8,8	<b>Kungsbacka</b> ..	f	2	..	#	3	..	#	1	..	
5,7	Anneberg .....	f	4	..	#	3	..	..	..	..	
4,5	Lindome .....	f	3	..	#	2	..	..	..	..	
4,8	Källered .....	f	1	..	#	2	..	..	..	..	
5,6	Mölnadal nedre ..	f	1	g	#	2	g	..	..	..	
3,3	<b>Almedal q</b> ....	f	3	z	#	2	z	..	..	..	
2,8	Gubbero blp ..	z	..	..	z	..	..	..	..	..	
1,9	<b>Göteborg C</b> ..	z	..	..	z	..	..	z	..	..	
2,8	Gubbero blp ..	z	..	..	z	..	..	..	..	..	
1,3	Olskroken stlv I	f	..	..	..	..	..	..	..	..	
0,9	Sävenäs lokst. ..	f	..	..	..	..	..	..	..	..	
1,4	Sävenäs rbg ..	..	3	..	..	2	..	..	1	..	

III sidotåg väg:  
 I - #, s - 4, u - #f.

IV sidotåg väg:  
 I - #, s - 7, u - #f.

{ Spår 21 även  
 sidotåg väg.

**f** Förbunden med växel vid Tångaberg.

**g** , , , Presenten.

**q** Infartssignalen är försedd med telefon.

**z** Se signalbeskrivningen.

# SIGNALBESKRIVNING

## Göteborg C.

A) För ankommande tåg.	
T	Infartssignal (ljussignal) för infart till spåren 1—14. Dessutom visas signal med dvärgsignaler; se »Redogörelse ang. signaler m. m. vid Göteborg C», sid. 40. Invid infartssignalen telefon till ställverket Göteborg C.
B) För avgående tåg.	
T	Utfartsdvärgsignaler (ljussignaler) för utfart från spåren 1—14, 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. 40.
T	Linjeutfartssignal (ljussignal) placerad vid stationsgränsen.

## Gubbero

A) För nedgående tåg.						
T	Infartssignal (ljussignal). En signal för vardera spåret från Göteborg C resp. Sävenäs rbg, placerade 200 m. norr om skiljeväxeln. Anm. Signalen gällande för tåg från Sävenäs rbg är förbunden med en omkring 300 m. norrut placerad försignal.					
T	Huvudsignal (ljussignal) gällande för Gubbero blockpost samt för vägövergångarna vid Dämmevägen, Drakegatan och Gårdavägen. Signalen är placerad 400 m. söder om skiljeväxeln. Invid huvudsignalen telefon till ställverket Göteborg C.					
T	Huvudsignal (ljussignal) placerad framför samt gällande för Tomtegatan.					
B) För uppgående tåg.						
T	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: middle;">För tåg mot Göteborg C.</td> <td rowspan="2" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td>Infartssignal (ljussignal) placerad 400 m. söder om skiljeväxeln.</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: middle;">• • • Sävenäs rbg</td> <td>Signalen är förbunden med försignal (ljussignal) placerad 600 m. framför huvudsignalen. Med försignalen, som även gäller för samtliga ovannämnda fyra vägövergångar, visas följande signalbilder: rött fast sken, då fällbommarna icke äro fällda, grönt blinkande sken, då fällbommarna äro fällda men tillhörande huvudsignal vid Gubbero visar stopp, ofärgat blinkande sken, då fällbommarna äro fällda och tillhörande huvudsignal vid Gubbero visar kör. Invid infartssignalen telefon till ställverket Göteborg C.</td> </tr> </table>	För tåg mot Göteborg C.	}	Infartssignal (ljussignal) placerad 400 m. söder om skiljeväxeln.	• • • Sävenäs rbg	Signalen är förbunden med försignal (ljussignal) placerad 600 m. framför huvudsignalen. Med försignalen, som även gäller för samtliga ovannämnda fyra vägövergångar, visas följande signalbilder: rött fast sken, då fällbommarna icke äro fällda, grönt blinkande sken, då fällbommarna äro fällda men tillhörande huvudsignal vid Gubbero visar stopp, ofärgat blinkande sken, då fällbommarna äro fällda och tillhörande huvudsignal vid Gubbero visar kör. Invid infartssignalen telefon till ställverket Göteborg C.
För tåg mot Göteborg C.	}	Infartssignal (ljussignal) placerad 400 m. söder om skiljeväxeln.				
• • • Sävenäs rbg		Signalen är förbunden med försignal (ljussignal) placerad 600 m. framför huvudsignalen. Med försignalen, som även gäller för samtliga ovannämnda fyra vägövergångar, visas följande signalbilder: rött fast sken, då fällbommarna icke äro fällda, grönt blinkande sken, då fällbommarna äro fällda men tillhörande huvudsignal vid Gubbero visar stopp, ofärgat blinkande sken, då fällbommarna äro fällda och tillhörande huvudsignal vid Gubbero visar kör. Invid infartssignalen telefon till ställverket Göteborg C.				

## Almedal

För norrut avgående tåg.	
T	Tågvägsutfartssignal för utfart från spår 3.
T	• • • • • 1 och 2.
T	Linjeutfartssignal (automatisk ljussignal) placerad 160 m. norr om yttersta växeln. Invid linjeutfartssignalen telefon till ställverket Göteborg C.

## Linjen Söndrum—Halmstad C.

För skyddande av vägövergångarna i Halmstads stad inom II distriktet  
äro följande ljussignaler anordnade.

Ljussignal	Placering	Gällande för
<b>A) För tåg från Söndrum söderut:</b>		
Försignal H	750 m. framför huvudsignal H	Hyltebackevägen och Saltsjövägen.
Huvudsignal H	C:a 100 m. framför Hyltebackevägen	
Huvudsignal F	Framför Söndrumsvägen	Söndrumsvägen, Karlsrovägen, Vapnövägen och Vitfeltsgatan.
Huvudsignal D	Framför Fogdegatan	Fogdegatan, Seminariegatan, Skolgatan och Norra vägen.
Försignal B	400 m. framför huvudsignal B	Nissabogatan, Furuvägen och Kvarnvägen.
Huvudsignal B	Framför Nissabogatan	
<b>B) För tåg från Halmstad C norrut:</b>		
Huvudsignal A	Framför Kvarnvägen	Kvarnvägen, Furuvägen o. Nissabogatan.
Försignal C	600 m. framför huvudsignal C	Norra vägen, Skolgatan, Seminariegatan och Fogdegatan.
Huvudsignal C	Framför Norra vägen	
Huvudsignal E	Framför Vitfeltsgatan	Vitfeltsgatan, Vapnövägen, Karlsrovägen och Söndrumsvägen.
Huvudsignal G	Framför Saltsjövägen	Saltsjövägen och Hyltebackevägen.

### Bestämmelser om spårändring vid Göteborg C.

Om ändring från en oavkortad tågväg till en annan likaledes oavkortad tågväg måste vidtagas för ankommande tåg så sent, att underrättelsen härom ej hinner lämnas tåget å en föregående station, behöva det oaktat de för sådant fall eljest gällande föreskrifterna om förarens varskoende icke iakttagas. I dylikt fall skall emellertid föraren, så snart spårändringen av honom uppmärksammas, nedbringa hastigheten till högst 30 km/tim., så att om stoppsignal gives eller annat hinder förefinnes, tåget hastigt kan bringas till stopp.

Enahanda förfaringsätt skall jämväl tillämpas ifråga om spårändring för tåg, som antingen enligt tjänstetidtabell eller på grund av särskild order skall ingå å avkortad tågväg, om spårändringen avser annan avkortad eller ock oavkortad tågväg.



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

De fyra mellan Göteborg C och Olskroken befintliga spåren, vilka normalt trafikeras som *två dubbelspår*, samt spåret från Göteborg C till lokstationen vid B:s Göteborg benämnas i ordning från söder:

Södra nedspåret	Södra dubbelspåret
» uppspåret	
Norra nedspåret	Norra dubbelspåret
» uppspåret	

*BJ lokspår* (till lokstationen vid B:s Göteborg).

Å nedspåren och uppspåren äger normalt dubbelspårsdrift rum.

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

Å *BJ lokspår*, som huvudsakligen är avsett 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.* Huvudsignalerna och försignalerna äro försedda med märktavla.

Infartssignalerna för södra nedspåret (25 h) och norra nedspåret (21 h) äro placerade i jämbredd med varandra å samma ledningsbrygga, omkring 400 meter från V. K. B.-viadukten till Göteborg C. 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 nedspåren äro uppsatta å samma ledningsbrygga, omkring 340 meter framför infartssignalerna. Beträffande spåret från Almedal är försignalen 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 1—14.

För signalering inom bangårdsområdet samt vid infart och utfart (se nedan) finnas *dvärgsignaler* i enlighet med Sáo § 6 fig. 11 a—e. Dvärgsignalernas signalbilder av *ofärgade* ljuspunkter 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».\*)

Å dvärgsignalerna vid stationsgränsen, *infartsdvärgsignaler*, är anordnad särskild signalering med fast eller blinkande grönt sken under de ofärgade ljuspunkterna (Sáo § 6, fig. 11 e).

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

Nämnda gröna sken är *blinkande*, då endast en del av den tågväg, varå tåget skall ingå, är klar (avkortad tågväg). Infartssignalen visar samtidigt *rött* sken. Det gröna skenet i dvärgsignalen är *fast*, när tågvägen är hinderfri i hela sin längd och infartssignalen visar *grönt* sken.

**Signalbild för avkortad tågväg** gäller som körsignal för tåg, om så bestämts i tjänstetidtabellen för tåget ifråga eller underrättelse, att tåget skall ingå å avkortad tågväg, lämnats antingen vid en föregående station eller vid infartssignalen.

Körsignal för avkortad tågväg innebär upplysning jämlikt Sào § 73 därom, att tågvägen icke är hinderfri i hela sin längd och att särskild försiktighet därför skall iakttagas vid tågs införande.

Å dvärgsignalerna vid utfartstågvägarnas början, utfartsdvärgsignaler, är jämväl anordnad särskild signalering med fast eller blinkande grönt sken under de ofärgade ljuspunkterna (Sào § 6, fig. 11 e).

Intet grönt sken visas, då tågvägen ej är förreglad. När tågvägen är förreglad, visas grönt blinkljus, om hithörande utfartssignal står till stopp, och fast grönt sken om utfartssignalen står till kör. De i vederbörande tågväg ingående dvärgsignalerna skola visa signalbilden två ofärgade ljuspunkter i lodrät linje såväl då blinkande som fast grönt sken visas av utfartsdvärgsignalen. Då förare erhållit avgångssignal och vederbörande utfartsdvärgsignal visar grönt sken, fast eller blinkande, får han sätta tåget i rörelse mot utfartssignalen. Under det tåget är på utgående från stationen är föraren skyldig aktgiva på de dvärgsignaler, som gälla för tågvägen.

**Utfartssignaler** finnas uppsatta för södra uppspåret (11 v) och för norra uppspåret (7 v) å samma ledningsbrygga som infartssignalerna, omkring 450 meter från ställverket samt för linjen mot Almedal (1 v b II) å särskild betongstolpe mittför infartssignalen, omkring 420 meter från ställverket. Utfartssignalen mot Almedal (1 v b II) fungerar tillika såsom repetersignal till infartssignalen vid Gubbero (1 v b I).

---

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

---

## Åtgärder då vissa från ställverket vid Göteborg C manövrerade signaler ej kunna ställas till kör.

(Utdrag ur instruktionen för begagnande av växel- och signalsäkerhetsanläggningen vid Göteborg C)

### 1. Passerande av infartssignal vid Göteborg C i stoppställning.

Om huvudsignal för infart vid Göteborg C (15h för *Almedalslinjen*, 25h för *södra nedspåret* och 21h för *norra nedspåret*) icke kan ställas till kör, må tåget intagas på körsignal från den nedanför huvudsignalen, till vänster om spåret befintliga dvärgsignalen. Erforderlig underrättelse till föraren må lämnas på sätt i § 52 i Sáo bestämmes eller av ställverkspersonalen till föraren medelst vid infartssignalen anbragt telefon. (Jfr bestämmelser om spårändring vid Göteborg C, sid. 39).

### 2. Åtgärd då signal för linjesträcka skall passeras i stoppställning.

Beträffande signalerna 15 t (*linjeutfartssignalen vid Olskroken stlv I*), 1vb II (*linjeutfartssignalen vid Göteborg C för Almedalslinjen*), 1h (*huvudsignalen för uppgående tåg vid Gubbero*), A2 (*linjeutfartssignalen för uppgående tåg vid Almedal*), 1va (*infartssignalen till Gubbero från Sävenäs rbg*), 1vbI (*infartssignalen till Gubbero från Göteborg C*), B1 (*andra huvudsignalen för nedgående tåg vid Gubbero*), 11v och 7v (*linjeutfartssignalerna vid Göteborg C för uppspåren*), 11h och 7h (*dvärgsignalerna för utfart från Olskroken till Göteborg C å uppspåren*), 13h och 9h (*linjeutfartssignalerna vid Olskroken för nedspåren*) samt 13v och 9v (*dvärgsignalerna för utfart från Göteborg C till Olskroken å nedspåren*) skall, då körsignal icke kan visas, förfaras på sätt i § 72, mom. 13, i Sáo är bestämt för automatisk blockpost vid *enkelspårsdrift* d. v. s. lokföraren skall medelst telefon sätta sig i förbindelse med närmaste tåganmälningsstation.

Erforderligt telefonmeddelande till föraren lämnas därvid från ställverket i Göteborg C, och får tillstånd till tåget att framgå icke lämnas, förrän samråd ägt rum med tågklareraren i Göteborg C och visshet vunnits, att föregående tåg inkommit på vederbörande station i stationssträckans andra ändpunkt.

Innan tåget i dylikt fall framföres över växlarna 2 a och 2 b i Almedalsspåret (*skiljeväxlarna vid Gubbero*), skall föraren genom inspektion av växlarna förvissa sig om, att desamma intaga farbart läge.

### 3. Åtgärd då dvärgsignal inom bangårdsområdet vid Göteborg C skall passeras i stoppställning.

Då signalen »växling tillåten» icke kan visas med dvärgsignal, må signalen passeras i stoppställning på av signalkarl given växlingssignal, som dock icke får åtlydas med mindre föraren av signalkarlen muntligt underrättats om anledningen till att signalen måste passeras i stoppställning.

## Redogörelse ang. signaler m. m. för bispåret Olskroken stlv I—Sävenäs rbg.

1. Bispåret trafikeras som dubbelspår från en punkt cirka 100 m. öster om Olskrokens ställverk I till Sävenäs rbg. Det norra spåret skall användas av tåg med jämna nummer och kallas uppspåret och det södra spåret skall användas av tåg med udda nummer och kallas nedspåret. Tågen skola således normalt framgå å det vänstra spåret i farriktningen. Enligt för bispåret gällande instruktion fungera Olskrokens ställverk I, Sävenäs lokstation och Sävenäs rangerbangård såsom stationer å detsamma. Avgångssignal skall dock ej givas vid Sävenäs lokst. till tåg, som framgå å dubbelspåret. Olskroken stlv I fungerar därjämte som station för ifrågavarande tåg även då de som huvudspårståg anlända från eller avgå till Almedal, med det undantag likväl att Sävenäs rbg skall vara ordergivningsstation för alla avgående (södergående) tåg.

2. Följande för tågrörelser gällande signaler finnas å bispåret samt å Olskrokens bangård.

<b>A. För nedgående tåg.</b>	
T	Huvudsignal (semafor) vid Sävenäs lokstation, placerad till vänster om bispåret.
#	Huvudsignal (semafor) gällande som infartssignal till Olskrokens stlv I samt placerad till höger om bispåret omkring 450 m. framför bankorsningarna.
T	Huvudsignal (semafor) gällande som tågvägsutfartssignal från Olskroken stlv I samt placerad till höger om spåret omkring 80 m. framför bankorsningarna. (Infartstågvägens slutpunkt utmärkes medelst slutmärke.)
T	Linjeutfartssignal (ljussignal), 15 t, placerad vid stationsgränsen till vänster om spåret omkr. 200 m. bortom bankorsningarna.
<b>B. För uppgående tåg.</b>	
T	Huvudsignal (ljussignal), 59 v, gällande som infartssignal till Olskroken stlv I samt placerad till vänster om spåret omkring 200 m. framför bankorsningarna. Signalen är förbunden med en ljusförsignal, placerad 500 m. framför huvudsignalen.
#	Huvudsignal (semafor) vid Sävenäs lokstation, placerad till vänster om bispåret omkring 200 m. framför skiljeväxlarna till lokstallsområdet. (En vinge gäller i förekommande fall för infart till lokstallsområdet.)
T	Huvudsignal (envingad semafor) vid Sävenäs rbg, placerad till vänster om bispåret omkring 100 m. framför infartsväxeln samt gällande för infart till bangårdsområdet.

Anm. Med bankorsningarna förstås i detta mom. korsningarna i plan invid Olskroken stlv I mellan spåret till Almedal samt Bohusbanans och Bergslagernas järnvägars spår.

## Redogörelse ang. signaler vid Halmstad C.

Följande huvudsignaler finnas:

**H 43/44** för tåg från Halmstads Norra till spåren 1—4, placerad till vänster om spåret 117 m. norr om infartsväxeln. Vid infart visas förutom körsignal med ett fast grönt sken även ett blinkande grönt resp. ofärgat sken allt efter som tillhörande utfartssignal visar stopp- resp. körsignal.

**H 36 v** för tåg från spåren 1—4 till Halmstads Norra, placerad till höger om spåret å samma mast som signal **H 43/44**.

**I<sup>1/2</sup>** för tåg från spåren 1—4 till Rangerbangården, placerad till vänster om spåret 130 m. söder om södra yttersta växeln. Körsignal visas vid gång till Rangerbangården med två vingar.

**P** för tåg från Rangerbangården till spåren 1—4, placerad till vänster om spåret 180 m. söder om korsningen med Halmstad—Bolmens järnvägs spår. Körsignal visas med en vinge.

Signalerna **H 43/44** och **H 36 v** äro ljussignaler, signalerna **I<sup>1/2</sup>** och **P** äro semaforer.

Dessutom finnas i vardera ändan av bangården för resp. tågspår dvärgsignaler uppsatta till vänster om det spår de tillhöra, gällande för såväl tåg- som växlingsrörelser.

---

## Utdrag ur Distriktschefens föreskrifter ang. tågs främförande över obevakade driftplatser vid 9 ts.

Tåg må framföras å huvudtågväg över följande driftplatser utan att dessa hållas bevakade, nämligen:

*Alnässjön, Skårby, Hökälla, Källered, Lindome, Anneberg, Åskloster, Lisbro, Falkenbergs tegelbruk, Herting, Skreanäs, Getinge och Söndrum samt, under villkor att vägvakt är anställd för manövrering av vägbomsspel resp. signaleringsinrättningar för vägövergångarna: Hogstorp, Grohed, Svenshögen, Ödsmål, Stenungsund, Jörlanda, Kungälv's Ytterby (endast under den tid, då seglation icke förekommer i Nordre älv), Säve, Lillhagen, Mölndals nedre, Fjärås, Åsa, Frillesås, Våröbacka, Himle, Tvååker, Långås, Heberg, Slöinge, Brännarp, Harplinge och Gullbrandstorp.*

Under förutsättning att ovanstående villkor uppfyllas, få tågen framföras över resp. driftplatser med samma hastighet, som om desamma vore bevakade.

---

## **Undantag från föreskriften att tågexpeditör vid tågs ingående skall vistas å plattform eller i dess närhet (Säo § 46, mom. 5)**

skall försöksvis tillämpas vid Tanum, Hällevadsholm och Åskloster beträffande följande tåg och under följande villkor.

a) Undantaget gäller endast beträffande persontåg, som intages å spår 2 vid Tanum, Hällevadsholm och Åskloster, samt endast för tåg med i tjänstetidtabellen angivet uppehåll (fast uppehåll eller behovsuppehåll). Därjämte skall stationen vara utrustad med uppehållsmärke, gällande för tåget.

b) Undantaget får dock icke tillämpas för tåg, som å stationen skall möta, förbigå eller förbigås av annat tåg.

c) Undantaget får icke tillämpas, om visst göromål kräver tågexpeditörens närvaro å plattformen vid tågets intagande, t. ex. för manövrering av huvudsignal eller intagande av tåget enligt Säo § 74 vid i § 74, mom. 1, nämnda fall.

d) För under a) nämnt tåg, som vid stationen enligt tjänstetidtabellen har X eller p, skall, om resande finnes för påstigande, varsamhetsignal (grön signalflagga resp. handsignallykta, visande grönt sken) anbringas å därför anordnad stolpe, placerad å plattformen framför stationshuset.

e) I fråga om tågets stoppande gälla i dylikt fall bestämmelserna i säkerhetsordningen, § 72, mom. 11, andra stycket.

## **Undantag från Säo § 18 mom. 6 a) och 9, samt § 74.**

Signalerna »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring» skola bortfalla vid huvudsignal, som visar stopp,

a) vid Göteborg C och

b) vid Olskroken för bispårståg.

**Bispårståg**, som vid Olskroken utgöras av genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll, skola — ändock att signalen »jag är beredd på hinder etc.» sålunda ej gives — därstädes vara beredda på hinder enligt Säo § 74. (DC skr 6/4 1935).

## **Undantag rörande tåg, som stannat på grund av utebliven körsignal från utfartssignal, uppsatt vid stationsgräns.**

Vid tågs expedierande å station, där utfartssignal finnes uppsatt vid stationsgränsen, skall det undantag från Säo § 67, mom. 2 anm. 1, gälla, att tåg, som, efter erhållen avgångssignal framförts till nämnda utfartssignal men där nödgats stanna på grund av från denna utebliven körsignal, må utan ny avgångssignal fortsätta, när utfartssignalen intager körställning. (Sty skr 11/4 1934, dnr S 46/34).

## Särskilda undantagsbestämmelser från Säo föreskrifter för tågrörelser å sträckorna Göteborg C—Gubbero—Almedal och Olskroken—Gubbero—Almedal

Från och med den 15 maj 1936, då det nya godstågsspåret Gubbero—Olskroken för tåg till och från Sävenäs rangérbangård tages i bruk, skola följande undantag från säkerhetsordningens föreskrifter gälla, under förutsättning att säkerhetsanläggningen (inkl. linjeblockering och spårledningar) å sträckan Almedal—Gubbero—skiljeväxeln vid Olskroken och å sträckan Almedal—Gubbero—Göteborg C är i bruk:

1. Tågpersonalens möteskontroll (säkerhetsordningens § 67) bortfaller i följande fall:

a) vid **Gubbero**: å tåg från Sävenäs rangérbangård beträffande möte i Gubbero med tåg, som framgå från Almedal till Göteborg C och å tåg från Göteborg C beträffande möte i Gubbero med tåg, som framgå från Almedal till Sävenäs rangérbangård,

*Anm.* Dessa tågmöten vid Gubbero komma därjämte — därest de mötande tågen framgå å samma linje söder om Almedal — att i tjänstetidtabell eller särskild order i form av anmärkning angivas även vid Almedal. Stations- och tågpersonal skola i vanlig ordning utöva kontroll över nämnda vid Almedal anmärkningsvis angivna tågmöten.

b) vid **Olskrokens ställverk I**: å tåg från Sävenäs rangérbangård till Almedal beträffande möte vid övergången från det dubbel-spåriga bispåret Sävenäs rangérbangård—Olskroken, och

c) vid **Almedal**: å norrgående tåg beträffande möte i Almedal med tåg från Göteborg C eller Sävenäs rangérbangård.

2. Order om tågföljdsändringar (säkerhetsordningens § 77) skola icke lämnas till tågbefälhavare och lokpersonal å under 1, a)—c) härövan nämnda tåg i de fall, då denna personal befriats från möteskontroll.

3. a) *Befälhavaren i ställverket vid Göteborg C* skall vid manövrerandet av ställverksapparaterna tjänstgöra såsom tågklarerare i fråga om kontrollen av den fastställda tågföljden å sträckorna Olskroken—Gubbero—Almedal och Göteborg C—Gubbero—Almedal och

b) *Befälhavaren i ställverk I vid Olskroken* skall tjänstgöra såsom tågklarerare beträffande tåg till och från Almedal. (K. Styrelsens skr. den 2 maj 1936, dnr Dbr S 66/1936).

## Uppgift å de stationer, som med hänsyn till bromsprov skola betraktas som utgångs- resp. slutstationer.

Jämlikt bestämmelsen i särtryck 254, avd. Bt, mom. 48, skola följande stationer i bromsprovningshänseende betraktas som utgångs- resp. slutstationer.

Station	Utgångsstation för tåg	Slutstation för tåg
Strömstad Uddevalla S. J.	Samtliga avgående tåg 1550, 1555 (då 1567 går), 1561, 1562, 1563, 1565, 1567, 1574, 1578, 1585	Samtliga ankommande tåg. 1554 ( <sup>15</sup> / <sub>3</sub> — <sup>4</sup> / <sub>9</sub> ), 1560, 1562, 1566 utom då tåget fram- går till Mkl, 1573, 1575, 1577, 7711
Sävenäs Rbg Göteborg C Varberg	Samtliga avgående tåg " " " " 1457, 1484, 1486, 1488	Samtliga ankommande tåg " " " " 1481, 1485, 1487, 1489
Falkenberg	1482	1483
Halmstad C	1472, 1540, 5154, 5158, 7652	1541, 5153

## Uppgift å de stationer, vid vilka vagnavsyning skall utföras.

Vagnavsyning (jfr Sáo § 66, mom. 4, a) skall verkställas vid följande stationer sålunda:

Station	Tåg
Strömstad Uddevalla S. J. Göteborg C Sävenäs Rbg Varberg	Samtliga tåg. Samtliga tåg som hava Uv till utgångs- resp. slutstation. Samtliga tåg. " " " Samtliga tåg som hava Vb till utgångs- resp. slutstation samt därjämte 37 och 38, betr. vilka vagnavsyningen utföres av den tågen medföljande vagnskötaren.
Falkenberg Halmstad C	1482 Samtliga tåg. Tågen 37 och 38 avsynas av tågen medföljande vagnskötare.



## Bestämmelser om enkelspårdrift å dubbelspårén Göteborg C—Olskroken.

Då enkelspårdrift (Jmfr Sáo § 81) anordnas å något av dubbelspårén Göteborg C—Olskroken skall följande iakttagas.

Linjeblockeringsåtgärder vidtagas endast för tåg, som framgå å vänstra spåret i farriktningen (Asb § 40). Huvudsignal får icke användas för visande av körsignal för tåg å högerspår (Asb § 35). Signalering för tåg å högerspår skall ske i enlighet med bestämmelserna i Sáo § 52, mom. 3. För tåg å vänstra spåret sker däremot signaleringen på vanligt sätt med de fasta signalinrättningarna.

Tåganmälan utväxlas i enlighet med bestämmelserna i Sáo § 59, mom. 3 och 7.

Det åligger gränsstation för bandel, varå enkelspårdrift anordnats, att ombestyras, att personal å tåg, som framföras å högerspår, erhålla under rättelse om för detta spår gällande hastighetsnedsättningar (Jmfr Sáo § 28, mom. 3 och § 30, mom. 2).

Underrättelse till mötande tåg om möte, som uppkommer vid enkelspårdrifts början eller slut, lämnas av den gränsstation, där möte uppkommer (event. genom ordergivningsstation eller annan lämplig station).

Därest icke för särskilt fall annorlunda bestämmes, skola tågen, då enkelspårdrift anordnas, framgå i den ordning, som angives i efterstående tabeller, lästa uppifrån och nedåt, kolumn efter kolumn.

Tågpersonalen skall på vanligt sätt utöva kontroll därå, att tåget icke utgår å viss tåganmälningssträcka, förrän närmast föregående tåg, därest detta eller dessa går i motsatt riktning, lämnat sträckan (Jmfr Sáo § 67, mom. 1 och 10).

### A) Tågföljden vid enkelspårdrift å bandelen Göteborg C—Olskroken. Södra dubbelspåret.

1 0.00—8.32		2 8.32—13.20		3 13.20—16.25	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
1062		1561		1061	} SoH och dag före SoH.
		1011			
1593	} SoH. och dag efter SoH.	28		54	P. s. o.
7454		Vard.	1587	Vard. $\frac{15}{5}-\frac{4}{9}$	1064
		1032		7457	Hf. F.
1072	Vard.	1080	SoH.	1557	
1073	Vard.	1563	Vard. $\frac{15}{5}-\frac{4}{9}$	20	P. s. o.
1070	SoH.	1045		1033	
1074	Vard.	1100	SoH.	10	
1041		1551		1050	Vard. f SoH.
1112	Vard.	1079		1034	
3		1046		27	
29	P. s. o.	1090	SoH.	53	P. s. o.
4047	P. s. o.	1047		1583	} Vard. f. SoH. samt SoH.
1042		1103	SoH.		
1043		131		1082	
1581	Vard.	124		B. J. 8	
1076	Vard.	1081	SoH.	1049	
1075	Vard.		} SoH och dag före SoH.	1052	
122		1068			1099
1078	Vard.	1065		1553	
B. J. 50	Vard.	1048		1054	
1077	Vard.	1113	Hf. L.	1053	

1 16.25—18.34		2 18.34—21.40		3 21.40—24.00	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
1088		1058		B. J. 52	
1115	Vard. utom L.	1071	SoH.	1093	
1083		1057		123	
121		47		1589	
48		1585		1559	} SoH. $^{15}/_5$ — $^4}/_9$ .
40	P. s. o.	25	P. s. o.	1105	
1086		1035		1094	
1066		1012		1101	
1055		1085		9	
B. J. 18	Vard.	1098	SoH. $^{15}/_5$ — $^4}/_9$ .	4	
1084	Vard.	4048	P. s. o.	30	P. s. o.
1002		1092			
1089		1591	Vard.		} Vard. utom dag f. SoH; $^{15}/_5$ — $^4}/_9$ även SoH.
		1097	SoH. $^{15}/_5$ — $^4}/_9$ .	1565	
1599	} $^{15}/_5$ — $^4}/_9$ V. u. d. f. SoH. $^{15}/_9$ — $^{14}/_5$ vard.	1069			
			1567	SoH. samt $^{15}/_5$ — $^4}/_9$ även	19
1087	Vard.		V. f. SoH.	1044	
1595	} Vard. f. SoH. $^{15}/_5$ — $^4}/_9$ .	55	P. s. o.	1059	
1597		Vard. $^{15}/_5$ — $^4}/_9$ .	1096	SoH. $^{15}/_5$ — $^4}/_9$ .	B. J. 30
1102	SoH	1060		1095	

B) Tågföljden vid enkelspårsdrift å bandelen Göteborg C—Olskroken.  
Norra dubbelspåret.

1 0.00—6.20		2 6.20—8.35		3 8.35—12.25	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
B. J. 5		B. J. 51	Vard.	B. J. 2	
» 37		» 14	Vard.	» 48	SoH.
» 38		» 43		» 13	Vard.
» 1557	P. s. o.	» 53		1560	
» 1558	P. s. o.	1556	SoH. $^{15}/_5$ — $^4}/_9$ .	B. J. 9	
1580	Vard. f. SoH.	B. J. 26		» 22	
1588	} Vard. e. SoH. $^{15}/_5$ — $^4}/_9$ .	1552		» 45	
1582		} Vard. u. d. f. SoH.	B. J. 23		» 4

1 12.25—15.30		2 15.30—18.40		3 18.40—24.00	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
B. J. 46		B. J. 28		1590	{Dagl. $^{15}/_5-^4/_9$ {Vard $^{5}/_9-^{14}/_5$
1562		B. J. 41		B. J. 47	Vard.
B. J. 42		1586	Vard. $^{15}/_5-^4/_9$	1566	
B. J. 7		1600	{Vard. u. d. f. {SoH $^{15}/_5-^4/_9$ ; {Vard. $^{5}/_9-^{14}/_5$	B. J. 49	SoH.
1584	{Vard. f. SoH; { $^{15}/_5-^4/_9$ även {SoH.	B. J. 16		B. J. 24	
B. J. 20		B. J. 3		B. J. 1	
B. J. 40		1598	Vard. $^{15}/_5-^4/_9$	B. J. 17	
B. J. 39		B. J. 10		B. J. 25	
1596	{Vard. f. SoH { $^{15}/_5-^4/_9$ .	1564		1594	{Vard. u. d. f. {SoH.
1558	{Dagl. $^{15}/_5-$ { $^4/_9$ ; Vard. f. {SoH $^6/_9-^{14}/_5$	B. J. 27		B. J. 44	
1554		B. J. 21		1592	{Vard. f. SoH. {samt SoH.
		B. J. 54	Vard.		

### Uppgift

å stationer, där förare, som jämväl är tågchefhavare, skall mottaga och avlämna konvolut med inneliggande handlingar.

Tåg	Mottager och/eller avlämnar konvolut vid
5151	Sär
5152	Sär
5153	Sär, Vb, Fab, Hd rbg.
5154	Hd rbg, Vb, Sär.
5157	Sär, Vb, Hd.
5158	Hd rbg, Fab, Vb, Sär.
7660	Am, Sär
7663	Sär, Am, Mdn.
7664	Mdn, Am, Sär.

Anm. Därest extra uppehåll göres för vagnars tillkoppling vid annan än här ovan nämnd station skall denna pr telefon om möjligt avlämna erforderliga uppgifter till någon av tåget tidigare berörd, i tabellen här ovan nämnd station, vilken det i så fall åligger att i förväg komplettera vagnslista, ev. tågrapport etc. Vid vagnavkoppling förfäres på analogt sätt.

## Undantagsbestämmelser ang. tågs hastighet i visst fall vid påskjutning.

Största tillåtna hastigheten för tåg, som framföres av ett dragande och ett tillkopplat påskjutande lok, får uppgå till 75 km/tim., därest loken äro elektriskt sammankopplade så, att båda loken kunna manövreras från det främst gående. Tåget skall i bromsningshänseende uppfylla betingelserna för bromsgrupp I och båda loken skola bromsas med genomgående broms. Efter det påskjutande loket får, oavsett bestämmelserna i säkerhetsordningen, § 41, tillkopplas vagnar, dock ej till större vikt än 60 ton. (Styrelsens skrivelse den 1/2 1936, dnr Dbr S 141/35.)

### Uppgift å bandispositioner med nummer och beteckning (för vagnuttagnig)

Nummer och beteckning	Bandispositionens utförande m. m.
<b>Bdisp. nr 1. Vard.</b> Fab—Sra mellan tågen 7651 och 1455.	Sedan tåg 7651 inkommit till Skreanäs, disponeras linjen Fab—Sra från kl. 11.40 till kl. 13.00 för gång med lokomotor och vagnar från Falkenberg till Falkenbergs tegelbruk och Herting och åter till Falkenberg.

## **B. Tjänstetidtabeller**

Snt 37. Dgl. 2, 3. Sv 1, 2, 3.

Snt 41. Dgl. 1, 2, 3. Rtv.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 70. Vikt 550 t.Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 70. Vikt 550 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	6		2.49	z	e 58 38	G		6		16.30	z	g 1512 B28 48
z						Gro blp	z					
	3		54			Am		3		35		
	1	●	57			Mdn		1		38		7652
	1	●f	3.01			Krd		1		42		
	3	●	04			Ld		3		45		
	4	●q	07			Ag		4		48		1454
	2		11		d 5154	Kb		2		52		
	2	●	17			Frs		2		58		j 1530
	3		25		5152	Åsa		3		17.06		
	1	●	29			Få		1		10		
	1	●f	35			Vbk		1		16		n 1486
	2	●	38			Åkr		2		19		
	5	3.49	53			Vb		5	17.30	t 33		1452
	3	●	4.02			Hml		3		42		
	1	●f	05			Tvk		1		45		
	1	●	11			Lgs		1		51		
		●				Lis			●			
	2	4.18	19			Fab		2	●	58	18.00	
		●				Fat			●			
		●				Hti			●			
	2	●	24½			Sra		2	r ●	05½		
	1	●	28			He		1		09		
	1	Δf	31½			Slö		1		12½		5158
	1	●	35			Gti		1		16		
	1	●	38			Bp		1		19		
	1	Δf	41			Ha		1		22		
	1	●	44½			Gtp		1		25½		
	3	●	47½			Söm		3	r Δ	t 28½		
z			51			Hna	z			32		
	4	54	5.00			Hd		4	18.35	40		

f Tåganmälan då tåg 57 går.

g Vard före SoH samt fr. o. m. 3/9 även SoH.

j 15/6—4/9 vard utom dag före SoH.

n SoH 15/6—4/9.

q Tåganmälan då tåg 57 går, dock ej dag efter SoH.

r Tåganmälan då tåg 61 går.

t Uppehålls då tåg 61 går.

Snt 43. Dgl. 1 b, 2, 3. Rtv.

Snt 47. Dgl. 1, 2, 3. Rtv.

Sth 90. Lok Ds. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 70. Vikt 550 t.Sth 90. Lok Ds. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 70. Vikt 550 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	6		8.18	z	B16 1502	G	6	19.02	19.20	z	B 8 f 1486 1452 g 1484	
z						Gro blp	z					
z	3		23		1482	Am	z		25			
z	1		26			Mdn	z		28			
z	1		31		× 1504	Krd	z		32			
z	3		34			Ld	z		35			
z	4		37			Ag	z		38			
z	2	8.42	43			Kb	z	43	44			
z	2		51		1472	Frs	z		52			
z	3		59			Åsa	z		20.00		j 1488	
z	1		9.03			Få	z		04		n 1532	
z	1		09			Vbk	z		10			
z	2	SoH ●	12			Åkr	z		13		× 5158	
z	5	9.23	26			Vb	z	20.24	28		1458	
z	3		35			Hml	z		37			
z	1		38			Tvk	z		40			
z	1		44			Lgs	z		46		44	
z		●				Lis	z	●				
z	2	51	53		× 7652 1456	Fab	z	53	55			
z		●				Fat	z	●				
z		●				Hti	z	●				
z	2		58 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			Sra	z		21.00 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			
z	1		10.02			He	z		04			
z	1		05 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			Slö	z		07 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			
z	1		09			Gti	z		11			
z	1		12			Bp	z		14			
z	1		15			Ha	z		17			
z	1		18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			Gtp	z		20 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			
z	3	●	21 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			Söm	z	●	23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			
z			25			Hna	z		27			
z	2	10.28	34			Hd	z	21.30	34			

b 1 kl. endast  $\frac{15}{5}-\frac{4}{9}$  och endast för resande som löst 1 kl. sovplatsbiljett.f SoH  $\frac{15}{5}-\frac{4}{9}$ .g Vard före SoH  $\frac{15}{5}-\frac{4}{9}$ .j SoH  $\frac{15}{5}-\frac{4}{9}$ .n Vard  $\frac{15}{5}-\frac{4}{9}$ .

Esnt 57. Pso. Sammansättning  
enl. best. för varje gång.

Sth 90. Lok. Ds. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 70. Vikt 550 t.

Esnt 61. Pso. Sammansättning  
enl. best. för varje gång.

Sth 90. Lok. Ds. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 70. Vikt 550 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	8		3.04	z	• 58 38	G				16.10	z	B 26 f1512
z						Gro blp	z					
	3		09			Am		3		15		
	1	●	12			Mdn		2	○16.18	21		48
	1		16			Krd		1		26		*7652u
	3	●	19		u	Ld		3		29		
	4	● b	22		d 5154	Ag		4		32		
	2		26			Kb		3	○37	38		1454
	2	●	32			Frs		2		45		
	3		40		5152 u	Åsa		3		53		
	1	●	44			Få		1		58		
	1		50			Vbk		1		17.05		91486
	2	●	53			Åkr		2		08		
	5	4.04	4.08			Vb		5	17.18	25		1452
	3	●	17			Hml		3		34		
	1		20			Tvk		1		37		
	1	●	26			Lgs		1		43		
		●				Lis			●			
	2	33	34			Fab		2	●	50		53
		●				Fat			●			
		●				Hti			●			
	2	●	39 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			Sra		2		58 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
	1	●	43			He		1		18.02		
	1		46 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			Slö		1	○18.06	07		*5158
	1	●	50			Gti		1		11		
	1	●	53			Bp		1		14		
	1		56			Ha		1		17		
	1	●	59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			Gtp		1		20 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
	3	●	5.02 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			Söm		3		23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
z			06			Hna		z		27		
	4	5.09	14			Hd		4	30	37		

b Dag efter SoH.

f Vard. före SoH samt fr. o. m. <sup>5</sup>/<sub>10</sub> även SoH.

g SoH <sup>15</sup>/<sub>6</sub> - <sup>4</sup>/<sub>9</sub>.



Pt 1451. Dgl. 2. 3. Serv. G—Hbf.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 70. Vikt 550 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
						<b>G</b>		8		<b>8.55</b>	z	1482 B 14 B 12 *1504
						Gro blp	z					
						Am	z	8	<b>9.00</b>	<b>9.01</b>	z	
						Mdn	z	1	⊗	<b>05</b>	z	
						Krd	z	1	⊗	<b>11</b>		
						Ld	z	8	<b>16</b>	<b>17</b>		1472
						Ag	z	4	⊗	<b>22</b>		
						<b>Kb</b>	z	3	<b>29</b>	<b>32</b>		
						Frs	z	2	⊗	<b>40</b>		
						Åsa	z	3	<b>50</b>	<b>51</b>		
						Få	z	1	⊗	<b>57</b>		
						Vbk	z	1	⊗	<b>10.05</b>		
						Åkr	z	2	⊗	<b>11</b>	z	
						Tåe	z		⊗			
						<b>Vb</b>	z	5	<b>10.26</b>	<b>35</b>	z	1456
						Hml	z	3	⊗	<b>46</b>		
						Tvk	z	1	⊗	<b>51</b>		* 7652
						Lgs	z	1	⊗	<b>11.00</b>		
						Lis	z		● ⊗		z	
						<b>Fab</b>	z	1	<b>11.10</b>	<b>16</b>		e62 42
						Fat	z		●			
						Hti	z		●			
						Sra	z	2	⊗	<b>22</b>	z	
						He	z	1	⊗	<b>28</b>		
						Slö	z	1	⊗	<b>34</b>		
						Gti	z	1	⊗	<b>39</b>		
						Bp	z	1	⊗	<b>44</b>		
						Ha	z	1	⊗	<b>50</b>		
						Gtp	z	1	⊗	<b>56</b>		
						Söm	z	3	●	<b>12.01</b>		
						Hna	z		<b>12.06</b>	<b>08</b>		
						Hd	z	4	<b>12</b>	<b>22</b>		

Pt 1453. Dgl. 2, 3.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 70. Vikt 550 t.

Pt 1455. Dgl. 2, 3.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 70. Vikt 550 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	11		14.03	z	f B 44 1510	G		10		11.10	z	B 6
z						Gro blp	z					
	3	⊗	08			Am		3	⊗	16		* 7672
	1	⊗	13			Mdn		1	⊗	21		
	1	⊗	19		g 1508	Krd		1	⊗	27		
	3	⊗	24			Ld		2	11.32	33		1456
	4	⊗	29			Ag		4	⊗	38		
	2	14.35	36		* 7652	Kb		3	44	45		
	2	⊗	43			Frs		2	⊗	52		
	3	⊗	53			Åsa		2	12.02	12.08		e62 42
	1	⊗	59			Få		1	×	13		
	1	⊗	15.06			Vbk		1	×	22		
	2	⊗	11			Åkr		2	⊗	28		* 7652
					1454 48	Tåe			×			
	3	15.21	29			Vb		5	42	46		
	3	⊗	38			Hml		3	⊗	56		
	1	⊗	43			Tvk		1	⊗	13.01		
	1	⊗	51			Lgs		1	⊗	10		
		● ×				Lis			● × b			
	2	16.02	16.06			Fab		2	13.21	24		
		●				Fat			●			
		●				Hti			●			
	2	⊗	11			Sra		2	⊗	30		
	1	⊗	16			He		1	⊗	36		
	1	⊗	22			Slö		1	⊗	42		
	2	⊗	27		1452	Gti		1	⊗	48		
	1	⊗	33			Bp		2	52	53		1454
	1	⊗	38			Ha		1	⊗	58		
	1	⊗	44			Gtp		1	⊗	14.04		
	3	● ×	49			Söm		3	×	09		
z		55	56			Hna	z		⊗	15		
	4	59	17.11			Hd		2	14.19	54		

b Platsvakt ej i tjänst. Biljettlösen och rg-poll ordnas genom knr.

f Helgfria lördagar.

g Vard. före SoH <sup>15</sup>/<sub>3</sub>—<sup>4</sup>/<sub>3</sub>.

Pt 1457. Dgl. 2, 3.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 70. Vikt 250 t.

Pt 1471. Dgl. 2, 3.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 70. Vikt 550 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	3	×
						<b>G</b>				<b>18.25</b>	<b>z</b>	B 10
						Gro blp	<b>z</b>					b 1530
						Am	<b>z</b>	<b>3</b>	<b>18.30</b>	<b>31</b>	<b>  </b>	z
						Mdn	<b>  </b>	<b>1</b>	⊗	<b>35</b>		f 1486
						Krd	<b>#</b>	<b>2</b>	⊗	<b>41</b>		1452
						Ld	<b>  </b>	<b>3</b>	⊗	<b>46</b>		
						Ag	<b>  </b>	<b>4</b>	⊗	<b>51</b>		g 1484
						<b>Kb</b>	<b>  </b>	<b>2</b>	<b>58</b>	<b>19.00</b>		
						Frs	<b>  </b>	<b>2</b>	⊗	<b>07</b>		
						Åsa	<b>  </b>	<b>3</b>	⊗	<b>17</b>		
						Få	<b>  </b>	<b>1</b>	⊗	<b>23</b>		
						Vbk	<b>  </b>	<b>1</b>	⊗	<b>30</b>		
						Åkr	<b>  </b>	<b>2</b>	⊗	<b>35</b>	<b>  </b>	j 1488
						Tåe	<b>  </b>		⊗			
<b>5</b>			<b>6.14</b>	<b>  </b>		<b>Vb</b>	<b>  </b>	<b>5</b>	<b>19.49</b>	<b>56</b>	<b>  </b>	z 5158
<b>3</b>	×		<b>23</b>			Hml	<b>  </b>	<b>3</b>	⊗	<b>20.06</b>		
<b>1</b>	×		<b>28</b>			Tvk	<b>#</b>	<b>2</b>	⊗	<b>11</b>		1458
<b>2</b>	⊗		<b>36</b>		<b>1482</b>	Lgs	<b>  </b>	<b>1</b>	⊗	<b>19</b>		
	●×					Lis	<b>  </b>		●⊗		<b>  </b>	
<b>2</b>	<b>6.47</b>		<b>52</b>			<b>Fab</b>	<b>#</b>	<b>1</b>	<b>20.30</b>	<b>21.01</b>		44
	●					Fat	<b>  </b>		●			
	●					Hti	<b>  </b>		●			
<b>3</b>	<b>58</b>		<b>59</b>	<b>  </b>	<b>1472</b>	Sra	<b>  </b>	<b>2</b>	⊗	<b>06</b>	<b>  </b>	
<b>1</b>	⊗		<b>7.04</b>			He	<b>  </b>	<b>1</b>	⊗	<b>11</b>		
<b>1</b>	⊗		<b>10</b>			Slö	<b>  </b>	<b>1</b>	⊗	<b>17</b>		
<b>1</b>	⊗		<b>16</b>			Gti	<b>  </b>	<b>1</b>	⊗	<b>22</b>		
<b>1</b>	⊗		<b>21</b>			Bp	<b>  </b>	<b>1</b>	⊗	<b>27</b>		
<b>1</b>	⊗		<b>25</b>			Ha	<b>  </b>	<b>1</b>	⊗	<b>32</b>		
<b>1</b>	⊗		<b>31</b>		<b>z 7652</b>	Gtp	<b>  </b>	<b>1</b>	⊗	<b>38</b>		
<b>3</b>	×		<b>36</b>			Söm	<b>  </b>	<b>3</b>	● <sub>a</sub>	<b>43</b>		
<b>z</b>	<b>7.42</b>		<b>43</b>			Hna	<b>  </b>	<b>z</b>	<b>21.49</b>	<b>50</b>		
<b>4</b>	<b>46</b>		<b>8.28</b>			Hd	<b>  </b>	<b>4</b>	<b>53</b>	<b>22.14</b>		

b  $15/5 - 1/5$ , vard utom dag före SoH.f SoH  $15/5 - 1/5$ .g Vard före SoH  $15/5 - 1/5$ .j SoH  $15/5 - 1/5$ .

Pt 1481. Dgl. 2, 3. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

Pt 1483. Dgl. 2, 3.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 70. Vikt 250 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
												t 1518
												n 1488
												q 1532
												† B 42
												n 1520
												B 32
	10		15.40	z	B 4 B 26	G		13		21.44	z	z 5158
					7664	Gro blp						
z					b 1512	Am	z	3	⊗	49	†	å
†	3	⊗	45	†		Mdn	†	1	⊗	53	†	n 1522
†	1	⊗	50			Krd	†	2	21.59	22.03		44
†	1	⊗	56			Ld	†	2	⊗	07		1458
†	3	⊗	16.01		7652	Ag	†	4	⊗	13		
†	3	16.06	11		48	Kb	†	3	⊗	18		
†	2	17	18			Frs	†	2	△ SoH ×	26		
†	1	25	26		1454	Lek	†					
		a t				Åsa	†	3	×	36		g 1528
†	3	⊗	35			Få	†	1	△ SoH ×	42		
†	1	⊗	41			Vbk	†	1	△ SoH ×	49		
†	1	×	48			Åkr	†	2	● × r	54	†	
†	2	×	53	†	g 1486	Kdl	†					
		× j				Vb	†	5	23.06	23.08	†	
†	5	17.07				Hml	†	3	● ×	17		
						Tvk	†	1	● ×	22		
						Lgs	†	1	● ×	30		
						Lis	†		●		†	
						Fab	†	1		39		

b Får ej avgå förrän tåg 7664 inkommit.

f Vard. före SoH samt fr. o. m.  $\frac{5}{9}$  även SoH.g SoH  $\frac{15}{5} - \frac{4}{9}$ .j  $\frac{15}{5} - \frac{4}{9}$ .n SoH  $\frac{15}{5} - \frac{4}{9}$ .q Vard.  $\frac{15}{5} - \frac{4}{9}$ .

r Tåget gör uph. för avstigande. Tåget gör uph. för påstigande om den resande vid tågets ankomst befinner sig på plattformen. Väntsalen hålles stängd. Biljetter lösas i Vb. Resande får på eget ansvar i resgodsvagn inlasta högst 25 kg. — å halvbiljett 12 kg. — resgods och äger sedermera få detsamma inskrivet efter anvisning av knr.

t Dagl. fr. o. m.  $\frac{5}{9}$ .

å Får ej avgå förrän tåg 5158 inkommit.

**Pt 1485.** G—Vb: Vard före SoH  $15/5-4/9$ . G—Åsa:  $15/6-4/9$  vard utom dag före SoH. 3. Enbem. lok.

**Pt 1487.** SoH  $15/5-1/9$ . 3. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 550 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	13		15.17	z	g 1508							B12
					B4	G		8		9.40	z	1472
					B26	Gro blp	z					
					* 7664	Am	3	p		45	11	
z	3	p	22	11	b	Mdn	1	p		50		
1		p	27			Krd	1			56		
1			33		f1512	Ld	3			59		
3			36			Ag	4			10.02		
4			39		* 7652	Kb	2	p		07		
2	15.44		45			Frs	2			16		
1	53		58		48	Åsa	3	10.24		28		
2	⊗		16.07			Få	1	34		35		
2	×		13		1454 u	Säl		a				
		a				Vbk	1			44		u
1			22			Åkr	2			47	1	1456
2			25	1		Kdl		a				
11	5		16.38			Vb	11	58				

**b** Får ej avgå förrän tåg 7664 inkommit.

**f** Vard före SoH samt fr. o. m.  $5/9$ , även SoH.

**g** Vard. före SoH  $15/5-1/9$ .

Pt 1489. f. Dgl. 2, 3. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

Pt 1501. Vard efter SoH  $15/5-4/9$ .  
3. Kan inställas. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	13		23.10	z	44 1458 B 34	G						
						Gro blp	z	11		5.21	z	5152
z						Am	z					
z	3	×	16	z		Mdn	z	3		26	z	9
z	1		23.21		1526	Krd	z	1		29		
z	1	b Δ ×	27			Ld	z	1		34		
z	3	b ● a	32			Ag	z	3	5.43	50		*1500
z	4	b ● a	37			Kb	z	3		55		
z	2		43			Frs	z	2		6.01		
z	2	b ● a	51			Åsa	z	2		09		
z	3	×	0.01			Få	z	3				
z	1	● a	07			Vbk	z	1	6.15			
z	1	● a	14			Åkr						
z	2	● a	19	z		Vb						
z	5	0.33										

b Tåganmälan SoH  $15/5-4/9$ .

f Vid återresa å söndagsbilj. får tåget betraktas som sista tåg föreg. dag.

g Får ej avgå förrän tåg 5152 inkommit.

Pt 1503.  $15/5-4/9$  vard utom dag efter SoH; fr. o. m.  $5/9$  vard. 3. Enbem. lok.

Sth 70. Elektrov. Ax. 70.

Brgr I. Brtal 34. Vikt 250 t.

Pt 1505. Vard. 3. Enbem. lok.

Sth 75. Lok Dg. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 39. Vikt 250 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	8		6.03	z		G						
						Gro blp	z	11		7.09	z	*1500 *B 18
z						Am	z					
z	3	6.09	10	z	*1500	Mdn	z	3	7.15	19	z	1502
z	1	×	14			Krd	z	1	⊗	23		
z	1	×	20			Ld	z	1	⊗	29		
z	3	×	25			Ag	z	3	⊗	34		
z	4	×	30			Kb	z	4	⊗	39		
z	3	36					z	2	45			

**Pt 1507.** Vard före SoH  $15/5-4/9$ .  
3. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brg I. Brtal 61. Vikt 250 t.

**Pt 1509.** Dgl. 3. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brg I. Brtal 61. Vikt 250 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	10		13.25	z	e62 42 B 20	G		12		10.08	z	1472 * B 22
z						Gro blp	z					
Y	3	⊗	30			Am	Y	3	⊗	13		
Y	1	⊗	35			Mdn	Y	1	⊗	17		
Y	2	13.41	42		1510	Krd	Y	1	⊗	23		
Y	3	⊗	46			Ld	Y	3	⊗	28		
Y	4	⊗	51			Ag	Y	4	⊗	33		
						Hed			×			
Y	2	57				Kb	#	3	10.40			

**Pt 1511.** Vard före SoH samt fr. o. m.  $5/9$  även SoH. 3. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brg I. Brtal 61. Vikt 250 t.

**Pt 1513.** Vard. 3. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brg I. Brtal 61. Vikt 250 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	13		14.27	z	b B44 1510	G		12		16.42	z	f 1512 B 28 48
z						Gro blp	z					
Y	3	⊗	32		g 1508	Am	Y	3	⊗	48		* 7652
Y	1	⊗	36			Mdn	Y	1	⊗	52		
Y	1	⊗	42			Krd	Y	1	16.58	59		1454
Y	3	⊗	47			Ld	Y	3	⊗	17.03		
Y	4	⊗	52			Ag	Y	4	⊗	08		
Y	2	14.58				Kb	#	3	17.15			

**b** Helgfria lördagar.

**f** Vard före SoH samt fr. o. m.  $5/9$  även SoH.

**g** Vard före SoH  $15/5-4/9$ .

Pt 1517. G—Kb: dgl. Kb—Vbk:  
vard  $15/5-4/9$ . 3. Enbem. lok.

Sth. 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr. I. Brtal 61. Vikt 250 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
						<b>G</b>		11		<b>17.28</b>	z	48 1454
						Gro blp	z					* 7652
						Am	Y	3	⊗	<b>34</b>		g
						Mdn	Y	1	⊗	<b>38</b>		j 1530
						Krd	Y	1	⊗	<b>44</b>		
						Ld	Y	3	⊗	<b>49</b>		* 1514
						Ag	Y	4	⊗	<b>54</b>		
						Hed			×			
						<b>Kb</b>	Y	2		<b>18.01</b>	<b>18.03</b>	
						Frs	Y	1		<b>11</b>	<b>13</b>	1452
						Lek			a			
						Åsa	Y	3	⊗	<b>23</b>		n 1484
						Få	Y	1	⊗	<b>29</b>		
						Sål			a			
						Vbk	Y	2		<b>38</b>		

g Får ej avgå förrän 7652 inkommit. j  $15/5-4/9$  vard utom dag före SoH.  
n Vard före SoH  $15/5-4/9$ .

Pt 1519. SoH  $15/5-4/9$ . 3. Kan  
inställas. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

Pt 1521. SoH  $15/5-4/9$ . 3. Kan  
inställas. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	12		<b>17.57</b>	z	1454 B 10	<b>G</b>		9		<b>19.00</b>	z	B 8 b 1486 1452
						Gro blp	z					
	3		<b>18.03</b>			Am	Y	3		<b>05</b>		
	1		<b>06</b>			Mdn	Y	1		<b>08</b>		
	1		<b>11</b>			Krd	Y	1		<b>12</b>		
	2	<b>18.17</b>	<b>23</b>		b 1486	Ld	Y	3		<b>16</b>		
	3	<b>28</b>	<b>30</b>		1452	Ag	Y	4		<b>20</b>		
	3	<b>37</b>				<b>Kb</b>	Y	2		<b>24</b>		
						Frs	Y	1	<b>19.32</b>	<b>20.13</b>		f 1488
						Åsa	Y	3		<b>23</b>		
						Få	Y	1	<b>20.28</b>			

b SoH  $15/5-4/9$ . f SoH  $15/5-4/9$ .



Pt 1523. Vard. 3. Enbem. lok.

Pt 1525. G—Kb: SoH. Kb—Få:  
SoH  $^{15/6}-^{4/9}$ . 3. Kan inställas.  
Enbem. lok. Lokf. även tbfh  
fr. o. m.  $^{5/9}$ .

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Sth 75. Lok Dg. Ax.  $^{15/5}-^{4/5}$  60.  
 $^{5/9}-^{14/5}$  14.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

Brgr I. Brtal 39. Vikt 250 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	11		19.26	z	B 8 1452 g 1484	G		12		20.55	z	j 1518 j B48 n 1518 j 1488
z	3	⊗	31			Gro blp	z	3		21.00		
	1	⊗	35			Am		1		03		
	1	⊗	41			Mdn		1	21.09	14		j 1520
	3	⊗	46			Krd		3		20		
	4	⊗	51			Ld		3	25	34		j 1522
	3		19.57			Ag		1	40	49		1458 44
						Kb		2		58		
						Frs		3		22.08		
						Åsa		1	22.14			
						Få						

g Vard före SoH  $^{15/5}-^{4/9}$ .j SoH  $^{15/5}-^{4/9}$ .n Dgl fr. o. m.  $^{5/9}$ .Pt 1527. SoH  $^{15/6}-^{4/9}$ . 3. Kan  
inställas. Enbem. lok.

Pt 1529. f. Dgl. 3. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	12		23.00	z	b 1522 44 1458 B 34	G		8		23.41	z	B 34 B 2 1526
z	3		05			Gro blp	z	3	⊗	46		
	1		08			Am		1	×	50		
	2	23.12	17		1526	Krd		1	●×	56		
	3		23			Ld		3	●a	0.01		
	4		27			Ag		4	●a	06		
	2		33			Kb		3	0.12			
	2		41			Frs						
	2	50				Åsa						

b SoH  $^{15/5}-^{4/9}$ . f Vid återresa å söndagsbilj. får tåget betraktas som sista tåg föreg. dag.

Pt 1531. Vard efter SoH  $15/6-4/9$ .  
3. Kan inställas. Enbem. lok.  
Lokf även tbfh.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 14.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

Pt 1541. f. SoH och dag efter  
SoH. 2, 3. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			4.59			<b>Kb</b>						
			5.08			Frs						
						Åsa						
		5.18				<b>Fab</b>	1			1.25		e 58 38 d 5154
						Fat			●			
						Hti			●			
						Sra	2		●	30		†
						He	1		●×	35		
						Slö	2		1.41	45		5152
						Gti	1		●× <sub>n</sub>	50		
						Bp	1		●×	55		
						Ha	1		×	2.00		
						Gtp	1		●×	06		
						Söm	3		●	11		
						Hna.			a	17		
						<b>Hd</b>	3		2.21			

f Vid återresa å söndagsbiljett får tåget betraktas som sista tåg föregående dag.

n Tåget gör uppehåll för *avstigande* samt för *påstigande*, om den resande vid tågets ankomst befinner sig på plattformen. Väntsalen hålles stängd. Resande får på eget ansvar i resgodsvagn inlasta bögst 25 kg — å halvbiljett 12 kg — resgods och äger sedermera få detsamma inskrivet efter anvisning av konduktören. Biljett får lösas efter anvisning av konduktören.

Pt 1551. Dgl. 2, 3.

Grh 65; Sth 70. Lok. Sa. Ax. 70.  
Brgr I. Brtal 34. Vikt 120 t.

Pt 1553. Dgl. 2, 3.

Grh 70; Sth 80. Lok. Cd. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 46. Vikt 120 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	1		5.51	1		Smd	1		11.51	1		b 1556
#	1	⊗	6.01			Ske	1	⊗	12.02			1552
f	2	×	13			Vap		×				
f	1	⊗	19			Övb	2	12.14	15			
f	2	⊗	32			Kgs	1	20	21			
f	2	⊗	37			Mkd		×				
f	2	⊗	51			Tnu	2	34	36			
f	2	⊗	57			Ork	2	42	43			
f	2	●	7.06	7.07		Trl		×				
f	2	⊗	14	11		Rbh	2	58	59			
f	2	×	20	24		Aön		●				
f	1	⊗	35	1550		Hlv	2	13.06	13.07			
f		×	49	8.00	11	Dl	2	16	19			
f	3	⊗	13			Sbg	2	×	26	11		
f	2	⊗	26			Mkl	2	32	36			
f	1	8.25	26			Sth	1	×	36			
f	1	×	40	41	b 1556	Htp	1	×	47			e 7704
f	2	⊗	49			Tog		×				
f	2	54	56	1552		Uv	3	14.02	14.13	11		7702
f	3	⊗	9.03			Tfj						
f	3	9.08	09			Ghd	2	⊗	26			
f	1	⊗	21			Röd		×				
f	3	28	29	7702		Lj	2	38	39			n 1562
f	3	37	38			Srd		×				
f		×	50			Svg	1	52	53			
f		● p	55	6 Gf		Öml	2	△⊗	15.01			
f		⊗	59			Snu	3	15.06	07			
f	6	⊗	10.03			Sth		⊗	16			
z	1					Jl	3	21	22			ä 1596
						Kde		×				
						Sry	1	×	34			
						Yb	ä 3ä	41	42	1		q 1558
						Svängbro						
						Sve	1	50	51			1554
						Tuv						
						Hök		●				
						Lhn	3	⊗	16.01			
						Gtd	1	⊗	06			e 20 Sgrn 7 8 Gf
						Svängbro						
						Or	6	16.10	11			
						G	z 1	15				

b SoH  $15/5-4/9$ . n Dgl  $15/5-4/9$ , övrig tid vard. q  $15/5-4/9$  dgl;  $5/9-14/5$  vard före SoH.  
 ä Vard före SoH  $15/5-4/9$ . ä # tågspår 2 då tåg 1558 går.

Pt 1555. Dgl. 1 b, 2, 3. Serv  
Smd—G  $5/9$ — $14/5$  (ej SoH Uv—G).  
Grh 65; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.  
Brgr I. Brtal 34. Vikt 120 t.

Pt 1557. Smd—Mkl dgl  $15/5$ — $4/9$ ;  
Mkl—G dgl. 2, 3. Serv  $15/5$ — $4/9$ .  
Grh 70; Sth 80. Lok Cd. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 46. Vikt 120 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	1		17.05			Smd	1		9.50			1550
#	1	⊗	15			Ske	1		59			
f		×				Vap	2					
f	2		17.27	28		Övb	2		10.08			
f	1		34	35		Kgs	1		13			
f		⊗			✕ 7702	Mkd						
f	2		48	49		Tnu	2	10.22	24		t 1556	
r	2r		54	57		Ork	2		29			
f	2		18.11	18.12		Rbh	2		42			
f		●				Aön						
f	2	⊗	18			Hlv	2		47			
f	2		27	31		DI	3	53	54		1552	
f	2	×		38		Sbg	2	a	11.01		Ly 52	
f	1		44	51		Mkl	1	11.06	10		n 1552 n 1574	
f		×			j Ly 54	Sln						
f	1	⊗	19.03			Htp	1	Δ×	20			
f		×				Tog						
f	3		19.18	ä 37		Uv	3	33	41		e 7708	
f		⊗		50		Tif						
f	2	⊗				Ghd	2	⊗	54		1560	
f	1		20.02	20.03		Röd		×				
f		⊗				Lj	1	12.06	12.07		✕ 7702	
f	1	⊗	16	17		Srd		×				
f	2	⊗		26		Svg	1	21	22		e 7704	
f	3	Δ Vard.		31		Öml	2	×	30			
f				32		Snu	3	35	37			
f		⊗		40		Sth		×	45			
f	3		45	46		Jl	3	50	51			
f		⊗				Kde		×				
f	1	⊗		57		Sry	1	×	13.03			
f	3		21.04	21.05		Yb	3	13.10	11		✕ 7710	
f				14		Svängbro						
f	3		13			Sve	1	19	20		1562	
f		●				Tuv		×				
f	3	⊗		24		Hök		●				
f	1	⊗		28		Lhn	3	⊗	31			
f		⊗				Gtd	1	⊗	36		e14sgn	
f	6		32	33		Svängbro						
f	1		37			Or	6	40	41			
z						G	1	45				

b 1 kl. endast vard.  $11/9$ — $22/9$  och endast för resande som löst 1 kl. sovplatsbilj.; å sträckan Smd—Mkl dock endast mån-, tors- och lördagar. g Dgl  $15/5$ — $4/9$ . j Vard fr. o. m.  $5/9$ . n Dgl fr. o. m.  $5/9$ . q  $15/5$ — $4/9$  vard före SoH samt SoH. r # tågpar 1 då tåg 1558 går. t SoH  $15/5$ — $4/9$ . ü Tåg 1555 uppehålls då tåg 1567 går.

Pt 1559. SoH  $15/5-4/9$ . 1 b,  
2, 3.

Grh 70; Sth 80. Lok Cd. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 46. Vikt 120 t.

Pt 1561. Dgl 2, 3.

Grh 70; Sth 80. Lok Cd. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 46. Vikt 120 t.

Tåg 7703 följer efter tåg 1561 vardagar å bstr  
Uv—Or. Best. i Säo §102, mom. 10, tillämpas.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	1		18.55	†	f1558	Smd						
	2		19.04			Ske						
	2		12			Övb						
	1		17			Kgs						
	2	⊗	26			Tnu						
	2		32			Ork						
	2		43			Rbh						
	2	●				Aön						
	2		48			Hlv						
	2		19.54			DI						
	2		20.01	†	jLy54a	Sbg						
	1		20.05		1564	Mkl						
	1	△	20			Htp						
	3		31	40	†	Uv	3		6.35	†		
	2			52		Ttj	†					
	2					Ghd	†	2	⊗	48		
	1		21.01	21.02	1566	Röd	†		×			
	1					Lj	†	1	7.00	7.01		
	1					Srd	†		×			
	1		13			Svg	†	1	14	15	n1588	
	2		20			Öml	†	2	×	23		
	3	⊗	24			Snu	†	3	28	29		
	3		32			Sth	†		×	36		
	3		36			Jl	†	3	41	42		
	1		45			Kde	†		×			
	3		50	†		Sry	†	1	×	54		
	3					Yb	†	3r	8.01	8.02	†	q1558
	3		57			Svängbro						
	1					Sve	†	1	10	11		1552
	3					Tuv	†		×			
	3	●				Hök	†		●	Ⓟ		
	3		22.04			Lhn	†	3	⊗	23		7702
	1		07	†		Gtd	†	1	⊗	28	†	6 Sgn
	6		10	†		Svängbro						
	1		22.14			Or	†	6	32	33	†	
	z					G	†	z	6	37	†	

b 1 kl. endast SoH  $11/6-22/8$  å sträckan Mkl—G och endast för resande, som löst 1 kl. sov-  
platsbilj. f Dgl  $15/5-4/9$ . j SoH  $15/6-4/9$ . n Vard efter SoH  $15/5-4/9$ . q SoH  $15/5-4/9$ .  
r # tågpar 2 då tåg 1556 går.

Pt 1563. Vard  $15/5-4/9$ . 2, 3.

Grh 70; Sth 80. Lok Cd. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 46. Vikt 120 t.

Pt 1565. Uv-G: SoH  $15/5-4/9$ .  
Yb-G: Vard utom dag föreSoH. 3, SoH  $15/5-4/9$  även 2.

Grh 70; Sth 75. Lok Tb. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 39. Vikt 120 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	3		7.39	11		Uv		3		21.00	11	
1	2	×	51			Tij	1	21.12	13			1566
						Ghd						
						Röd		×				
1	1	8.00	8.01			Lj	1	25	26			
		×				Srd		×				
1	1	⊗	13			Svg	1	40	41			
2	2	×	21			Öml	2	×	50			
3	3	26	27			Snu	3	55	56			
		×	34			Sth		×	22.04			
2	2	39	40		1552	Jl	3	22.09	10			
						Kde		×				
1	1		49			Sry	1	×	21			
3	3	p	54	1		Yb	3	⊗	28		b 1594	
						Svängbro						
3	3		9.04		u * 7702	Sve	3	⊗	35			
						Tuv		×				
		●				Hök		●×				
3	3		11			Lhn	3	×	46			
1	1		14	11		Gtd	1	⊗	51		24 S	
						Svängbro						
6	6	⊗	17	11		Or	6	⊗	55	11		
z	1	9.22				G	z	3	59			

b Vard utom dag före SoH.

**Pt 1567.** Uv—G: SoH.

Snu—G: vard före SoH  $^{15/5}-^{4/9}$ .

3, SoH även 2. Serv Smd—G

SoH  $^{5/9}-^{14/5}$ .

Grh 70; Sth 80. Lok Cd. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 49. Vikt 120 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	3		19.28	11	1564	<b>Uv</b>						
						Ttj						
	2		39			Ghd						
	1	19.48	49			Lj						
	1		20.00			Svg						
	2		07			Öml						
	3	⊗	10		b 1590	Snu						
			19			Sth						
	3		23		1566 u	Jl						
						Kde						
	1		33			Sry						
	3	p	38	1		Yb						
						<i>Svängbro</i>						
	3		47			Sve						
		●				Hök						
	3		53			Lhn						
	1		56	11		Ctd						
						<i>Svängbro</i>						
	6	ⓐ	21.00	11		Or						
	z	1	21.04	11		<b>G</b>						

**b**  $^{15/5}-^{4/9}$  vard före SoH och SoH.

**Pt 1573.** Dagl fr. o. m  $^{5/9}$ .

2, 3. Tåget framföres av backg. tenderlok.

Grh 40; Sth 45. Lok Cd. Ax. 100.

Brgr I. Brtal 17. Vikt 120 t.

**Pt 1575.** Vard före SoH samt

SoH. 2, 3. Tåget framföres av backg. tenderlok.

Grh 40; Sth 45. Lok Cd. Ax. 100.

Brgr I. Brtal 17. Vikt 120 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			20.12		1564	<b>Mkl</b>				22.12		g 1566
		×				Sln						
	1	Δ×	25			Htp	1	ⓐ j		25		
		×				Tog		●				
	3		20.43			<b>Uv</b>	3	×		22.45		

**g** Vard före SoH samt SoH.

**j** SoH  $^{15/5}-^{4/9}$ .

**Pt 1577.** SoH. 2, 3. Tåget framföres av backg. tenderlok.

Grh 40; Sth 45. Lok Cd. Ax 100.  
Brgr I. Brtal 17. Vikt 120 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			15.50									
		×				† 1578	Mkl					
†	1	△×	16.06				Sth					
		×					Htp					
†	3	×	16.29				Tog					
							Uv					

**Pt 1581.** Vard före SoH  
Snu—Yb. Vard Yb—G. 3.

Grh 60; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.  
Brgr I. Brtal 34. Vikt 150 t.

**Pt 1583.** Vard före SoH samt  
SoH. 3.

Grh 60; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.  
Brgr I. Brtal 32. Vikt 90 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			6.17			b 1580	Snu					
†		△×	25				Sth					
†	3	●	6.29	30			Jl					
†		×					Kde					
†	1	●×	43				Sry					
†	3	51	52			†	Yb	3		14.48		† j 1584
						f 1582	Svängbro					
†	3	7.00	7.01				Sve	† 1	⊗	55		† k g 1596
		×					Tuv		×			
†		● <sup>Ⓟ</sup>					Hök	†	● <sup>Ⓟ</sup>			
†	3	⊗	12				Lhn	† 3	⊗	15.06		
†	1	⊗	17				Gtd	† 1	⊗	11		† 16 Sgn † 18 Sgn
							Svängbro					
†	6	21	22				Or	† 6	⊗	15		
z	1	26					G	z 2	15.19			

**b** Vard före SoH.

**f** Vard utom dag före SoH.

**g** Vard före SoH  $^{15}/_5$ — $^{4}/_5$ .

**j** Vard före SoH samt  $^{15}/_5$ — $^{4}/_5$ , även SoH.

**q** Vard efter SoH  $^{15}/_5$ — $^{4}/_5$ .



Pt 1585. Dgl. 2, 3.

Pt 1587. Vard  $15/5-4/9$ . 2, 3.

Grh 65; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.

Grh 65; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.

Brgr I. Brtal 34. Vikt 150 t.

Brgr I. Brtal 34. Vikt 120 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	3		17.05	11	b 1558	Uv						
	2	17.18	19		1554	Ttj						
	1	×				Ghd						
	1	32	33			Röd						
	1	×				Lj						
	2	47	48			Srd						
	2	×	56		j 1586	Svg	2		7.37		q 1588	
	3	18.01	18.04		j 1598	Öml	2	×	46			
	2	×	12			Snu	3	7.52	53			
	1	17	18		1564	Sth		×	8.00			
	3	×				Jl	3	8.05	06			
	1	×	30			Kde	1		16			
	3	⊗	37			Sry	2	21	22		1552	
	3	⊗	46			Yb	3		29			
	3	⊗	56		g 1590	Svängbro						
	1	⊗	19.01		22Sgn	Sve	1					
	6	⊗	05			Tuv	6					
	1					Hök	3					
	1					Lhn	1		36		7702	
	6					Gtd	6		40			
	1					Or	1		44			
	1					G	1		50			

b  $15/5-4/9$  dgl;  $5/9-14/9$  vard före SoH.g Vard;  $15/5-4/9$  även SoH.j Vard  $15/5-4/9$ .q Vard efter SoH  $15/5-4/9$ .

Pt 1589. SoH  $15/5-4/9$ . 2, 3.Pt 1591. Svg—Yb: vard före  
SoH  $15/5-4/9$ . Yb—G: vard. 3.Grh 65; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.  
Brgr I. Brtal 34. Vikt 120 t.Grh 60; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.  
Brgr I. Brtal 34. Vikt 90 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
						Svg				19.05		f 1598 1564
			21.05		1566	Öml	†	2	×	13		
			13			Snu	†	3	⊗	18		
	3	Ⓟ	17			Sth	†		×	25		
						Jl	†	2		19.30	35	g 1590
						Kde	†		×			
	1		27			Sry	†	1	×	48		
	3		32	†		Yb	†	2	55	20.00	†	b 1590 1566
						<i>Soängbro</i>						
	3		40			Sve	†	3	⊗	08		
						Tuv			×			
		●				Hök	†		● p			
	3		47			Lhn	†	3	⊗	20		
	1		51	††		Gtd	††	1	⊗	25	††	
						<i>Soängbro</i>						
	6		21.55	56	††	Or	††	6	⊗	30	††	
z	8		22.00		††	G	z	2		20.34	††	

b  $15/5-4/9$  vard utom dag före SoH;  $5/9-14/6$  vard.f Vard  $15/5-4/9$ .g  $15/5-4/9$  vard före SoH och SoH

Pt 1593. g. SoH samt dag efter SoH. 3.

Grh 60; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.  
Brgr I. Brtal 32. Vikt 90 t.

Pt 1595. Vard före SoH.<sup>15/5-4/9</sup>.  
2. 3. Kan inställas. Tåget framföres av backg. tenderlok.

Grh 35; Sth 45. Lok Cd. Ax. 100.  
Brgr I. Brtal 17. Vikt 120 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
						Öml				15.42		b 1596
						Snu	#	2	15.49	16.33		j 1558 1554
						Sth	#			4 4		
						Jl	#	2	16.50	5 3		n 1586
						Kde	#					
						Sry	#	1		17.09		
	3		0.1 4		f 1592	Yb	#	2	17.16	3 9		n 1598
						<i>Svängbro</i>						
	3	● ×	2 1			Sve	#	1	4 9	5 0		1564
						Hök	#					
	3	● ×	3 2			Lhn	#	3		18.01		
	1	×	3 6			Gtd	#	1		0 6		
						<i>Svängbro</i>						
	6	a	4 1			Or	#	6		1 0		
z	5	0.4 5				G	#	2	18.14			

b Vard före SoH <sup>15/5-4/9</sup>. f SoH samt dag efter SoH. g Vid återresa å söndagsbiljett får tåget betraktas som sista tåg föregående dag. j <sup>15/5-4/9</sup> dgl., <sup>5/9-14/5</sup> vard. före SoH. n Vard <sup>15/5-4/9</sup>.

Pt 1597. Vard <sup>15/5-4/9</sup>. 2, 3.

Grh 60; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.  
Brgr I. Brtal 34. Vikt 120 t.

Pt 1599. <sup>15/5-4/9</sup> vard utom dag före SoH; <sup>5/9-14/5</sup> vard. 3.

Grh 60; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.  
Brgr I. Brtal 32. Vikt 90 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			17.11			Öml						
	3		17.16	2 1	r 1588	Snu						
				2 7		Sth						
	3			3 1		Jl						
						Kde						
	2	4 0	4 5		r 1598	Sry						r 1588
	2	5 1	5 8		1564	Yb		3		17.20		t 1600
						<i>Svängbro</i>						
	3	×	18.06			Sve	#	1	17.27	3 2		r 1598
						Tuv	#					
		● ×				Hök	#		● ×			
	3	×	1 6			Lhn	#	2	⊗	4 1		1564
	1	×	2 1			Gtd	#	1	⊗	4 6		
						<i>Svängbro</i>						
	6	⊗	2 5			Or	#	6	⊗	5 1		
z	1	18.29				G	#	1	5 5			

r Vard <sup>15/5-4/9</sup>. t <sup>15/5-4/9</sup> vard u. d. f. SoH; <sup>5/9-14/5</sup> vard.

**Fjgt 5151. b.** Vard från Sär.  
Kan inställas. Lokf. även tbfh.

Sth 60. Lok Dg. Ax. 120.  
Brgr II. Brtal 28.

**Fjgt 5153. b.** Vard. Krt pso.  
Lokf. även tbfh.

Sth 60. Lok Dg. Ax. 120.  
Brgr II. Brtal 28.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			22.07			Sär				19.30		
I						Sävl	I					
#			14	I	5158	Or stlv I	#			37	I	
					B 32 f B 62 44	Gro blp						B 8 1452 n 1484 B 30
z					g 1458	Am	z					q
	3		24	I		Mdn		3		45	I	
	1		28			Krd		1		49		
	1		34			Ld		1		55		
	3		39			Ag		3		20.00		
	4		44			Kb		4		06		
	2		50			Frs		2		13		
	2		59			Åsa		2		23		r 1532
	3		23.10			Få		3		34		
	1		16			Vbk		1		40		5158
	1		24			Åkr		1		49		
	2	●	29	I		Vb		2		54	I	1458
	5		43	I		Hml		6	21.08	21.38	I	44
	3	●	55		ä 1540	Tvk		3	●	53		
	1	●	59			Lgs		1	●	57		
	1	●	0.08			Lis		1	●	22.06		
	2	●	18			Fab		2	22.17	35		
		●				Fat			●			
		●				Hti			●			
	2	●	24	I		Sra		2	●	43	I	
j	1	●	29		e 58 k	He		1	●	48		
	2	0.35	1.09		d <sup>38</sup> 5154	Slö		1	●	53		
	1	●	16			Gti		1	●	58		
	1	●	22			Bp		1	●	23.03		
	1		28		5152	Ha		1		08		
	1	●	33			Gtp		1	●	13		
	3	●	37 1/2			Söm		3	●	18		t 1540 k
			42 1/2			Hna				24		
z						Hd	z					
I	4	1.46	54				I	4	23.27å			

b Bispårstäg Sär—Or stlv I, sth 30 km. f Vard före SoH. g Får ej avgå förrän tåg 44 inkommit. j tågspår 2 då tåg 58 går, n Vard före SoH. <sup>15/5-1/9</sup>. q Får ej avgå förrän tågen 1452 och 1484 inkommit. r Vard <sup>15/5-1/9</sup>. t Vard före SoH och SoH. å Tåget passerar Hd och framgår direkt till Hd rbg; signalbild för utfart. ä SoH och dag efter SoH.

**Fjgt 5157. b. Dgl. Kan inställas.**  
 Lokf. även tbfh.  
 Sth 60. Lok Dg. Ax. 120.  
 Brgr II. Brtal 28.

**Lgt 7651. b. Vard. 3. Krt Sär**  
 —Kb pso. Kan inst. Enbem. lok.  
 Sth 60. Lok Ud. Ax. 100 (120).  
 Brgr II. Brtal 28.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			11.56			Sär				3.57		
I						Sävl	I					
#			12.03			Or stlv I	#			4.04		d 5154
z					B24 1456	Gro blp	z					d B52
	3		11		f	Am		1	4.12	24		5152
	1		15			Mdn		2	30	42		
	1		21		e62 42	Krd		2	50	56		
	2	12.27	32			Ld		2	5.03	5.12		
	4		37			Ag		3	18	24		
	2		43			Kb		1	32	6.01		j 1500
	2		52			Frs		2	6.12	20		
	3		13.03			Åsa		2	33	45		g 1502
	1		09		* 7652	Få		2	52	7.05		
						Sål						
	1		18			Vbk		2	7.15	23		1482
	2	●	23			Åkr		1	30	35		
						Tåe			×			
	5	13.38	50			Vb		6	52	9.00		1472
	3		14.05			Hml		2	9.14	18		
	1		09			Tvk		2	24	45		
	1		18			Lgs		2	55	10.24		1456 * 7652
	2	●				Lis			●×			e62 42
	2		28		1454	Fab		1	10.38	11.26		
		●				Fat			●			
		●				Hti			●			
	2		36			Sra		2	11.35	38		
	2	14.42	48		48	He		1	45	55		
	1		54			Slö		2	12.02	12.12		
	1		59			Gti		2	19	30		
	1		15.03			Bp		2	36	40		
	1		08			Ha		1	47	13.02		
	1		13			Gtp		2	13.09	18		
	3	●	18			Söm		2	25	36		1454
			24			Hna				42		
	4	15.27	43			Hd		3	45	15.05		

b Bispårståg Sär—Or stlv I, sth 30 km.  
 f Får ej avgå förrän tåg 1456 inkommit.  
 g Vard efter SoH <sup>15/5</sup>—<sup>4/9</sup>.  
 j Vard efter SoH <sup>15/5</sup>—<sup>4/9</sup>.

**Lgt 7663. f. Vard. Kan inställas.**  
Lokf. även tbfh. Dragande ång-  
lok kopplar Sär—Am.

Sth 50. Lok Ka. Ax. 140.  
Brgr II. Brtal 15.

**Lgt 7671. Vard. Kan inställas.**

Sth 40. Lok Ka. Ax. 180.  
Brgr II. Brtal 7.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
I			9.45			Sär						
#			52			Sävl						
z						Or stlv I						
#						Gro blp						
I	2	10.01	10.20	11	g	Am				10.30	b	1472
#						Prn			10.35			
I	2	30				Mdn						

**b** Tåget utgår förbi utfartssignal i stoppställning.

**f** Bispårståg Sär—Or stlv I, sth 30 km.

**g** Får ej avgå förrän tåg 1472 inkommit.

Lgt 7701. Vard. 3. Kan inställas.  
Krt pso.

Grh 50; Sth 60. Lok Ta.  
Ax. 100 (120). Brgr II. Brtal 28.

Lgt 7703. Vard. Enbem. räls-  
buss (Y). Kan inställas. Fö-  
raren även tbfh.

Sth 80.

Tåg 7703 följer efter tåg 1561 Uv—Or. Best.  
i Säo § 102, mom. 10, tillämpas.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	1		10.15	†	1550	Smd						
	2	10.27	32			Ske						
	2	46	49			Övb						
	2	58	11.06			Kgs						
	1	11.20	40		1552	Tnu						
	2	48	50			Ork						
	2	12.14	12.17			Rbh						
		● b				Aön						
	1	26	30			Hlv						
	1	40	13.32			DI						
	2	×	42	†		Sbg						
	3	13.50	14.16		e 7704	Mkl						
	1	14.30	33		7702	Htp						
	3	50	16.12	†	f1562	Uv	8		6.35	ä		
						Ttj	†					
	1	16.29	40		g 1558	Ghd	†	2	⊗	48		
	2	54	17.05		1554	Lj	†	1	7.00	7.01		
	2	17.19	27			Svg	†	1	14	15	t 1588	
	1	×	40		j1586	Öml	†	2	×	23		
	1	46	18.31		i1588 1564	Snu	†	3	28	29		
		×	42			Sth	†		×	36		
	2	18.48	51			Jl	†	3	41	42		
		×			k	Kde	†					
r	1r	×	19.11		n 1590	Sry	†	1	×	54		
	1	19.22	40	†	q 1590	Yb	†	3	8.01	8.02	†	
						Swängbro						
	3	50	52		1566	Sve	†	1	10	11	1552	
		●				Hök	†		●			
	3		20.02			Lhn	†	3	⊗	23	7702	
	1		07	†		Gtd	†	1	⊗	å 28	ä	6 Sgn
						Swängbro						
7h		20.12				Or	†	6	å 8.32			

b Växlar vid behov. f  $15/5-4/9$ , dgl;  $5/9-14/5$  vard. g  $15/5-4/9$  dagl.,  $5/9-14/5$  vard före SoH. j Vard  $15/5-4/9$ . n  $15/5-4/9$  vard före SoH och SoH. q  $15/5-4/9$  vard. utom dag före SoH;  $5/9-14/5$  vard. r † tågspår 2 då 1590 går. t Vard efter SoH  $15/5-4/9$ . å Tam skall utväxlas enl. föreskr. i Säo § 102, mom. 10 f. Ut- och innanmälan skall av Gtd resp. Or ställas även till brovakten vid Götaälvsbron. ä Utgår förbi utfartssignal i stoppställning.

Elgt 7705. Pso.

Grh 20; Sth 40. Lmot. Ax. 180.  
Brgr IV. Brtal 7.

Elgt 7707. Pso.

Grh 20; Sth 40. Lmot. Ax. 180.  
Brgr IV. Brtal 7.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
1	3	11.10	11.05	11		Uv Ttj	1	3	8.25	8.20	11	

Lgt 7711. DI-Mkl: vard fr. o. m.  $\frac{5}{9}$ ; Mkl-Uv: vard. 3. Tåget framföres av backg. tenderlok.  
Grh 35; Sth 45. Lok Cd. Ax. 140.  
Brgr II. Brtal 17.

Lgt 7713. Vard. Kan inställas.  
Lokf. även tbfh.

Grh 50; Sth 60. Lok Sa. Ax 100 (120).  
Brgr II. Brtal 25.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
1	2		16.40		n 1562	DI						
1	3	×	49	11		Sbg						
1	3	16.56	17.37		f 1558	Mkl						
		a				Sln						
		$\Delta f$				Htp						
1	2	17.54	18.02		g 1554	Tog						
1	3	×	18.24			Uv						
						Yb		1		13.40	1	1562
						Svängbro						
						Sve	1	3		49		
						Hök	1		●			
						Lhn	1	3		58		
						Gtd	1	1		14.02	1	e14Sgn
						Svängbro						
						Or	1	7h	14.06			

f Dgl  $\frac{15}{5} - \frac{4}{9}$ .g Dgl fr. o. m.  $\frac{5}{9}$ .n Vard fr. o. m.  $\frac{5}{9}$ .



Snt 38. Dgl. 2, 3. Sv 1, 2, 3.

Snt 42. q. Dgl. 1, 2, 3. Rtv.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 550 t.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 550 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
		0.14	j 0.19	1	d 5153	Hd			10.33	10.38	1	43
			22			Hna				41		
	3	●	25 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			Söm		3	n ●	44 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
	1	●	28 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			Gtp		1		47 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
	1		32			Ha		1		51		
	1	●	35			Bp		1		54		
	1	●	38			Gti		1		57		
	1		j 41 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		d 5151	Slö		1		11.00 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
	1	●	45			He		1		04		
	2	●	49			Sra		2		08		
		●				Hti			●			
		●				Fat			●			
	2	54	j 56	1		Fab		2	11.13	15	1	* 7851 1451
		●		1		Lis			●			
	1	●	1.04			Lgs		1		23		
	1	● b	10			Tvk		1		29		
	3	●	13			Hml		3		32		
	5	1.21	j 24	1	1489	Vb		5	40	43	1	f 1487
	2	●	35			Åkr		2	SoH ● n	54		
	1	● b	38			Vbk		1		57		
	1	●	44			Få		1		12.03		
	3		j 48			Åsa		3		07		1455
	2	●	56			Frs		2		15		
	2		2.02			Kb		2	⊗	22		
	4	●	06			Ag		4		28		
	3	●	09			Ld		3		31		5157
	1	● b	12			Krd		1		34		
	1	●	16	1		Mdn		1		38	1	
	3		19	z		Am		3		41	z	B7 g B43
z						Gro blp		z				
z	7	2.24				G		z	6	12.46		

L Tåganmälan då tåg 58 går.

f SoH <sup>15</sup>/<sub>6</sub>—<sup>4</sup>/<sub>9</sub>.

g Helgfria lördagar.

j Uppehålles då tåg 58 går.

n Tåganmälan då tåg 62 går.

q Uppehålles vid erforderliga stationer då tåg 62 går.

Snt 44. Dgl. 1 b, 2, 3. Rtv.

Snt 48. Dgl. 1, 2, 3. Rtv.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 550 t.Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 550 t.

2	3	Ank.	Avg	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
		19.53	19.57	11		Hd			14.18	14.22	11	7651 1455
z			20.00			Hna	z			25		
	3	●	03 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			Söm	z	3		28 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
	1		06 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			Gtp	z	1		31 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
	1		10			Ha	z	1		35		
	1		13			Bp	z	1		38		
	1		16			Gti	z	1		41		
	1		19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			Slö	z	1		44 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
	1		23			He	z	1		48		5157
	2		27			Sra	z	2		52		
		●				Hti	z		●			
		●				Fat	z		●			
	2	20.32	34	11	1471	Fab	z	2	●	57	59	11
		●				Lis	z		●			
	2	o 42	47		47	Lgs	z	1		15.07		
	1		54			Tvk	z	1		13		
	3		57			Hml	z	3		16		
	5	21.06	21.09	1	5153	Vb	z	5	15.24	26	1	1453
	2		20			Åkr	z	2		37		
	1		24			Vbk	z	1		40		
	1		30			Få	z	1		46		
	3		34			Åsa	z	3		50		
	2		42			Frs	z	2		58		f1485
	2	49	50		1525	Kb	z	2	×	16.05		
	4		55			Ag	z	4		11		1481
	3		59			Ld	z	3		14		
	1		22.03		1483	Krd	z	1		17		
	1		07			Mdn	z	1		21		e61
	3		10	z	B 33	Am	z	3		24	z	B 13
z						Gro blp	z					
z	6	22.15				G	z	7	16.29	50		

b 1 kl. endast <sup>15</sup>/<sub>5</sub>—<sup>4</sup>/<sub>6</sub>, och endast för resande, som löst 1 kl. sovplatsbiljett.  
f <sup>15</sup>/<sub>5</sub>—<sup>14</sup>/<sub>6</sub>, vard före SoH; <sup>15</sup>/<sub>5</sub>—<sup>4</sup>/<sub>6</sub>, vard.

Esnt 58. Pso. Sammansättning  
enl. best. för varje gång.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 550 t.

Esnt 62. Pso. Sammansättning  
enl. best. för varje gång.

Sth 90. Lok Ds. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 550 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
		0.05	0.08	1	d 5153	Hd		10.26	10.30	1		43
z			11			Hna	z		33			
	3	●	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			Söm		3	36 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			
	1	●	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			Gtp		1	39 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			
	1		21			Ha		1	43			
	1	●	24			Bp		1	46			
	1	●	27			Gti		1	49			
	1		30 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			Slö		1	52 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			
	1	● n	34		d 515 <sup>u</sup>	He		1	56			
	2	●	38			Sra		2	11.00			
		●				Hti			●			
		●				Fat			●			
	2	43	44	1		Fab		2	11.05	10	1	7851 1451
		●				Lis			●			
	1	●	52			Lgs		1		18		
	1		58			Tvk		1		24		
	3	●	1.01			Hml		3		27		
	5	1.09	11	1	1489	Vb		5	35	37	1	b1487
	2	●	22			Åkr		2		47		
	1		25			Vbk		1		50		
	1	●	31			Få		1		56		
	3		35			Åsa		3	12.01	12.02		1455
	2	●	43			Frs		2		10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
	2		49			Kb		2	⊗	17		
	4	●	53			Ag		4		23		
	3	●	56			Ld		3	○26	27		5157
	1		59			Krd		1		31		
	1	●	2.03	1		Mdn		1		35	1	B7
	3		06	z		Am		3		38	z	fB 43
z	5	2.11				Gro blp	z					
						G	z	7	43			

b SoH <sup>15</sup>/<sub>5</sub>—<sup>4</sup>/<sub>9</sub>.

f Helgfria lördagar.

n Dag efter SoH.

Pt 1452. Dgl. 2, 3. Verksamst  
Ds-lok kpl Vb—G dgl, dock ej  
SoH  $15/6-4/9$ .

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 550 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
						<b>Hd</b>			<b>15.40</b>	<b>15.53</b>	11	<b>5157</b>
						<i>Hna</i>	}z		<b>56</b>	<b>58</b>		
						Söm	1	a vard	<b>16.03</b>			
							3	●				
						Gtp	1	⊗		<b>08</b>		
						Ha	1	⊗		<b>14</b>		
						Bp	1	⊗		<b>20</b>		
						Gti	1		<b>16.25</b>	<b>27</b>		<b>1453</b>
						Slö	1	⊗		<b>32</b>		
						He	1	⊗		<b>37</b>		
						Sra	2	⊗		<b>43</b>		
						<i>Hti</i>		●				
						<i>Fat</i>		●				
						<b>Fab</b>	2		<b>49</b>	<b>52</b>	11	
						<i>Lis</i>		●⊗				
						Lgs	1	⊗		<b>17.02</b>		
						Tvk	1	⊗		<b>10</b>		
						Hml	3	⊗		<b>15</b>		
						<b>Vb</b>	3		<b>17.25</b>	<b>32</b>	11	b 1485 1481 e 81 41
						<i>Täe</i>		⊗				
						Åkr	2	⊗		<b>45</b>		
						Vbk	1	⊗		<b>50</b>		
						Få	1	⊗		<b>57</b>		
						Åsa	3	⊗		<b>18.03</b>		
						Frs	2	⊗		<b>13</b>		<b>f 1517</b>
						<b>Kb</b>	3		<b>18.21</b>	<b>24</b>		<b>g 1517</b>
						Ag	4	⊗		<b>29</b>		<b>j 1519</b>
						Ld	3	⊗		<b>35</b>		
						Krd	1		<b>40</b>	<b>41</b>		<b>1471</b>
						Mdn	1		<b>47</b>	<b>49</b>	1	
						Am	3		<b>53</b>	<b>54</b>	z	<b>B 5</b>
						Gro blp	z					
						<b>G</b>	z	10	<b>59</b>			

b Vard före SoH  $15/5-4/9$ . f Vard  $15/5-4/9$ . g  $15/5-4/9$  SoH;  $5/5-14/9$  dagl.  
j SoH  $15/5-4/9$ .

Pt 1454. Dgl. 2, 3.

Pt 1456. Dgl. 2, 3.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 550 t.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 550 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
		13.12	13.26	11		Hd			8.53	8.58	11	
		29	30			Hna			9.01	9.02		
	3	×	35		× 7651	Söm		3	△ ×	08		
	1	41	42			Gtp		1	⊗	13		
	1	47	48			Ha		1	⊗	19		
	1	53	54		1455	Bp		1	⊗	24		
	1	58	59			Gti		1	⊗	29		
	1	14.04	14.05			Slö		1	⊗	35		
	1	⊗	10			He		1	⊗	40		
	2	⊗	16			Sra		2	⊗	46		
		●				Hti			●			
		●				Fat			●			
	1	22	28	11	5157	Fab		1	52	55	11	43
		● ×				Lis			● ×			
	1	38	39			Lgs		1	⊗	10.05		× 7651
	1	46	47			Tvk		1	⊗	13		
	2	51	52			Hml		3	⊗	18		
	4	15.01	15.42	#	1453	Vb		3	10.28	31	#	1451
		×				Tæ			×			
	2	55	56			Åkr		2g	⊗	44		k j1487
	4	16.01	16.02		k b 1485	Vbk		1	⊗	49		
	1	⊗	10			Få		1	⊗	56		
	3	⊗	16		f 1485	Åsa		3	⊗	11.02		
	2	26	27		1481	Frs		2	⊗	12		
	2	35	38		e61	Kb		2	11.20	22		1509
	3	43	48		41	Ag		4	⊗	27		
	3	⊗	53			Ld		3	⊗	33		1455
	2	⊗	59		× 1513	Krd		1	⊗	38		
	1	⊗	17.05	1		Mdn		1	⊗	44	1	
	3	17.09	10	z	B 29	Am		3	⊗	49	z	B 7
z						Gro blp	z					
z	6	15				G	z	6	55			

b Vard före SoH  $15/5-4/9$ .f  $15/5-4/9$  vard utom dag före SoH.

g # tågspår 1 då 1487 går.

j SoH  $15/5-4/9$ .

Pt 1458. Dgl. 2, 3. Serv Hbf—G.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 550 t.

Pt 1472. Dgl. 2, 3.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 550 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
		18.37	18.50	11	e61 41	Hd				6.12	11	
		53	54			Hna	z	⊗		15		
	3	Δ×	19.00			Söm	1	×		21		
	1	⊗	05			Gtp	1	⊗		26		
	1	⊗	11			Ha	1	⊗		32		
	1	⊗	16			Bp	1	⊗		37		
	1	⊗	21			Gti	1	⊗		42		
	1	⊗	27			Slö	1	⊗		48		
	1	⊗	33			He	1	⊗		53		
	2	⊗	39			Sra	2	6.59	7.00			1457
		●				Hti		●				
		●				Fat		●				
	2	19.46	50	11		Fab	2	7.06	09		11	
		●×				Lis		●⊗				
	1	20.00	20.01			Lgs	1	20	21			
	1	09	11		1471	Tvk	1	30	31			
	3	⊗	15			Hml	3	35	36			
	3	27	35	#	47	Vb	5	47	57		1	7851
						Tæ		⊗				
		p b				Kdl						
	1f	48	54		5153	Åkr	2	8.12	8.13			
	1	×	21.00			Vbk	1	18	19			
	1	×	08		b 1521	Få	1	25	26			
	3	21.15	16			Åsa	2	31	33			
						Lek		p				
	2	×	27			Frs	1	45	52			43
	3	38	55		1525	Kb	3	9.01	9.03			
	4	⊗	22.00			Ag	4	09	10			
	3	22.06	07		1483	Ld	2	15	16			1451
	1	⊗	11			Krd	1	21	22			
	1	⊗	17			Mdn	1	28	29			
	2	21	24	z	B 33 5151 B 49	Am	2	33	34		z	B 1 B 23
	z					Gro blp	z					
	z	11	30			G	z	6	39			

b SoH  $\frac{15}{5} - \frac{4}{9}$ .f SoH  $\uparrow$  tågspår 2.

Pt 1482. Dgl. 2, 3. Enbem. lok.

Pt 1484. Vardföre SoH<sup>15/5-4/9</sup>.  
3. Kan inställas. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	1	●×	6.25	11		<b>Fab</b>						
	1	6.35	36	1457		Lis						
	1	×	43			Lgs						
	3	×	48			Tvk						
	5	58	7.02	1		Hml						1481
		×				<b>Vb</b>	6		17.50	1		e 61 41
	2	×	15			Kdl						
	1	⊗	20	7651		Åkr	2		18.01			
		p f				Vbk	1		05			
	1	⊗	29			Sdl						
	3	⊗	35			Få	1		11			
	2	⊗	45			Åsa	2	18.16	24			b 1517
	3	7.53	54	1505		Frs	2		33			
	4	⊗	59			<b>Kb</b>	2		40			
	3	⊗	8.05			Ag	3	45	51			1471
	1	⊗	10			Ld	3		56			
	1	⊗	16	1		Krd	1		19.00			
	2	8.21	24	z	B 19 43	Mdn	1		04	1		1
						Am	3		07	z		B 5
						Gro blp	z					
	5	30				<b>G</b>	z	7	19.13			

b Vard <sup>15/5-4/9</sup>.f <sup>15/5-4/9</sup>.

**Pt 1486.** SoH  $15/6-4/9$ . 3. Kan  
inställas Vb—Få. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

**Pt 1488.** SoH  $15/5-4/9$ . 3.  
Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 550 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	5		16.37	†		Vb		5		19.20	†	
#	1	16.50	55		1481	Kdl Åkr	#	1	P 19.34	35		1471
#	2	17.00	17.17		e <sup>61</sup> 41	Vbk	†	1		40		
†	1	24	44			Sål Få	†	1	P Ⓟ	49		
†	3	49	53			Åsa	#	2	55	20.02		47
†	2		18.02			Frs	†	2	p	12		b 1521
#	3	18.09	11		1517	Kb	#	3	20.21	23		
†	4	⊗	17			Ag	†	4		29		
†	3	⊗	23		b 1519	Ld	†	3		33		
†	1	⊗	28			Krd	†	1		36		
†	2	34	35	†	1471	Mdn	†	1	@	42	†	
†	3	⊗	40	z	B 5	Am	†	3	@	47	z	B 81
z						Gro blp	z					
z	9	46				G	z	8	53			

**b** SoH  $15/5-4/9$ .





**Pt 1508.** Vard före SoH  $15/5 - 4/9$ . 3. Kan inställas. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60. Brgr I.  
Brtal 61. Vikt 250 t.

**Pt 1510.** Dgl. 3. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax 60. Brgr I.  
Brtal 61. Vikt 250 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			<b>14.03</b>			<b>Kb</b>				<b>13.25</b>		<b>5157</b>
					n 1507	Hed			×			
†	4		<b>08</b>			Ag	†	4	⊗	<b>31</b>		
†	3		<b>11</b>			Ld	†	3	⊗	<b>36</b>		
†	2	<b>14.15</b>	<b>19</b>		1453	Krd	†	1	⊗	<b>42</b>		n 1507
†	1		<b>24</b>	†	† B 27	Mdn	†	1	⊗	<b>47</b>	†	
†	2	<b>29</b>	<b>32</b>	z	q 1511	Am	†	3	⊗	<b>51</b>	z	B 25
z						Gro blp	z					
z	14	<b>38</b>				<b>G</b>	z	6	<b>13.57</b>			

n Vard före SoH  $15/5 - 4/9$ .

q Vard före SoH samt  $5/9 - 14/5$  även SoH.

**Pt 1512.** Vard före SoH samt  $5/9 - 14/5$  även SoH. 3. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

**Pt 1514.** Vard. 3. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			<b>15.13</b>		1453	<b>Kb</b>				<b>17.38</b>		<b>41</b>
					b 1511	Ag			⊗	<b>43</b>		† 1513
†	4	⊗	<b>19</b>			Ld	†	4	⊗	<b>43</b>		
†	3	⊗	<b>24</b>			Krd	†	2	<b>17.48</b>	<b>49</b>		<b>1517</b>
† f	1 f	<b>15.29</b>	<b>33</b>		g 1485	Mdn	†	1	⊗	<b>54</b>		
†	1	⊗	<b>38</b>	†		Am	†	1	⊗	<b>18.00</b>	†	
†	2	<b>42</b>	<b>45</b>	z	{ B 3 B 13 1481	Gro blp	†	3	⊗	<b>04</b>	z	† B45 † B15
z						<b>G</b>	z					
z	10	<b>50</b>					z	5	<b>18.10</b>			

b Vard före SoH samt  $5/9 - 14/5$  även SoH.

f † tågspår 2 då tåg 1485 går.

g  $15/5 - 14/5$  vard före SoH;  $15/5 - 4/9$  vard.

Pt 1516. SoH  $^{15/5-4/9}$ . 3.  
Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

Pt 1518. Dgl  $^{5/9-14/5}$ . 3.  
Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			20.00			Kb				20.14		47 * 1523 * 5153
						Hed			×			
f	4		05			Ag	f	4	⊗	20		
f	3		09			Ld	f	3	⊗	25		
f	1		12			Krd	f	1	⊗	30		
f	1		16	†		Mdn	f	1	⊗	36	†	
f	3		19	z	j B17 B47	Am	#	2	20.40	41	z	B31
z						Gro blp	z					
z	8		20.24			G	z	10	47			

j SoH  $^{15/5-4/9}$ .

Pt 1520. SoH  $^{15/5-4/9}$ . 3.  
Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

Pt 1522. SoH  $^{15/5-4/9}$ . 3.  
Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
						Få				20.56		47 b 1521
						Åsa						
						Frs	f	3	21.02	21.06		
			20.58			Kb	#	2		16		
						Hed	#	3	24	28		
f	4	×	21.04			Ag	f	4		34		†1525
f	3	⊗	09			Ld	f	3		39		
f	2	⊗	14		†1525	Krd	f	1		44		
f	1	⊗	20	†		Mdn	#	2	50	53	†	1483
f	3	⊗	24	z	B 31	Am	#	2	⊗	57	z	B 33
z						Gro blp	z					
z	9		21.30			G	z	5	22.03			

b SoH  $^{15/5-4/9}$ .

**Pt 1526.** Få—Kb: SoH  $15/6-4/9$ .  
Kb—G: dgl. 3. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

**Pt 1528.** f. Dag efter SoH  
 $15/6-5/9$ . Enbem. lok.  
Kan inställas  $5/9$ .

Sth 90. Lok Ds. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			<b>22.30</b>			Få						
	2	<b>22.35</b>	<b>37</b>		<b>g 1525</b>	Åsa				<b>0.05</b>		<b>j 1527</b>
					<b>1483</b>	Frs						<b>1489</b>
	2	×	<b>47</b>		<b>n 1483</b>	Kb				<b>14</b>		
	3	<b>5 6</b>	<b>23.02</b>		<b>z 5151</b>	Ag				<b>0.22</b>		<b>1529</b>
	4	×	<b>07</b>			Ld				<b>29</b>		
	3	×	<b>12</b>			Krd				<b>34</b>		
	1	⊗	<b>17</b>		<b>g1527</b>	Mdn				<b>39</b>		
	2	<b>23.22</b>	<b>23</b>		<b>1489</b>	Am				<b>45</b>		
	3	×	<b>27</b>			Gro blp				<b>49</b>		
						G						
	z											
	z	<b>12</b>	<b>33</b>							<b>55</b>		

**f** Vid återresa å söndagsbiljett får tåget betraktas som sista tåg föregående dag.

**g** SoH  $15/6-4/9$ .

**n** Dgl utom SoH  $15/6-4/9$ .

**j** Dag efter SoH  $15/6-5/9$ .

**Pt 1530.**  $15/6-4/9$  vard utom dag före SoH. 3. Kan inställas. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

**Pt 1532.** Vard  $15/5-4/9$ . 3. Enbem. lok.

Sth 75; Lok Ds. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 39. Vikt 250 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
						Vbk				<b>19.50</b>		<b>1471</b>
					<b>b 1485</b>	Få				<b>19.58</b>	<b>20.04</b>	<b>47</b>
	2		<b>16.43</b>		<b>1481</b>	Åsa				<b>09</b>		
	1	<b>16.53</b>	<b>59</b>		<b>e 61 k</b>	Frs				<b>20.19</b>	<b>24</b>	<b>z 5153</b>
	2	<b>17.07</b>	<b>17.16</b>		<b>41</b>	Kb				<b>31</b>	<b>33</b>	<b>z 1523</b>
					<b>z 1513</b>	Hed				×		
	4		<b>21</b>			Ag				⊗	<b>39</b>	
	3		<b>25</b>			Ld				⊗	<b>44</b>	
	1		<b>29</b>			Krd				⊗	<b>49</b>	
	2	<b>34</b>	<b>39</b>		<b>1517</b>	Mdn				⊗	<b>55</b>	
					<b>B 29</b>	Am				⊗	<b>59</b>	<b>z B 31</b>
	3		<b>43</b>		<b>z B 45</b>	Gro blp						
					<b>z B 15</b>	G						
	z											
	z	<b>12</b>	<b>50</b>							<b>21.05</b>		

**b**  $15/5-14/6$  vard före SoH;  $15/6-4/9$  vard.

Pt 1540. f. Vard före SoH och  
SoH från Hd. 2, 3. Enbem. lok.

Sth 90. Lok Ds. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 250 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			23.13	11		Hd						
		⊗	16			Hna						
	3g	● a	23		u	Söm						
					5153							
	.1	●×	27			Gtp						
	1	⊗	33			Ha						
	1	●×	38			Bp						
	1	●⊗ j	43			Gti						
	1	⊗	49			Slö						
	1	●⊗	54			He						
	2	●×	0.00			Sra						
		●				Hti						
		●				Fat						
	1	0.06				Fab						

f Vid återresa å söndagsbiljett får tåget betraktas som sista tåg föregående dag. g ¶ tågspår 2, då 5153 går.

j Tåget gör uppehåll för *avstigande*. Tåget gör uppehåll för *påstigande*, om den resande vid tågets ankomst befinner sig på plattformen. Väntsalen hålles stängd. Biljett får lösas efter anvisning av konduktören. Resande får på eget ansvar i resgodsvagn inlasta högst 25 kg. — å halvbiljett 12 kg — resgods och äger sedermera få detsamma inskrivet efter anvisning av konduktören.

Pt 1550. Dgl. 2, 3.

Grh 70; Sth 80. Lok Cd. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 49. Vikt 120 t.

Pt 1552. Dgl. 1 b, 2, 3, Serv

G—Smd  $5\frac{1}{9}$ — $14\frac{1}{5}$ .Grh 65; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.  
Brgr I. Brtal 38. Vikt 120 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
						<b>G</b>						
						Or		5	7.51	5.2		z 1581
						<i>Svängbro</i>						
						Gtd		1	⊗	5.6		
						Lhn		3	⊗	8.02		
						Hök			●			
						Sve		3	8.11	1.2		1561 z 7703
						<i>Svängbro</i>						
						Yb		3	2.0	2.1		f1587
						Sry		1	⊗	2.6		
						Kde			⊗			
						Jl		3	4.0	4.1		f 1563
						Sth			⊗	4.6		
						Snu		3	5.5	5.7		1551
						Öml		2	⊗	9.01		
						Svg		1	9.12	1.3		
						<i>Srd</i>			×			
						Lj		1	2.6	2.7		
						Röd			⊗			
						Ghd		2	⊗	3.9		
						<i>Ttf</i>						
	3		7.17	n		<b>Uv</b>		2	m 5.3	10.08		
						<i>Tog</i>			×			
	2	×	7.33		1551	Htp		1	⊗	2.4		
						<i>Sln</i>			×			
	1	×	4.5		Ly 51	Mkl		1	10.36	4.0		Ly 57
	2	×	5.6			Sbg		2	×	4.6		
	1	8.04	8.07			Dl		2	5.4	5.7		j1557
	2	1.4	1.5			Hlv		2	⊗	11.06		
		●				<i>Aön</i>			●			
	2	2.1	2.2			Rbh		2	⊗	1.2		
		×				<i>Tri</i>						
	2	3.4	3.5			Ork		2	⊗	2.5		
	2	4.0	4.1			Tnu		2	11.30	3.1		z 7701
		⊗				<i>Mkd</i>			⊗			
	1	5.2	5.3			Kgs		1	⊗	4.3		
	2	5.9	9.00			Övb		2	⊗	4.9		
		×				<i>Vap</i>			×			
	1	9.11	1.2			Ske		1	12.01	12.03		1553
q	1q	2.1				<b>Smd</b>		1	1.3			

b 1 kl. endast vard.  $11\frac{1}{8}$ — $22\frac{1}{8}$  och endast för resande, som löst 1 kl. sovplatsbilj.; å sträckan Mkl—Smd dock endast mån-, tors- och lördagar. f Vard  $15\frac{1}{5}$ — $4\frac{1}{9}$ . j Dgl  $15\frac{1}{5}$ — $4\frac{1}{9}$ .

n Utgår förbi utfartssignal i stoppställning. q  $13\frac{1}{5}$ — $4\frac{1}{9}$  tågspår 2.

Pt 1554. Dgl G—Uv; fr. o. m.  
5/9 dgl även Uv—Smd. 2, 3.

Grh 65; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.  
Brgr I. Brtal 38. Vikt 120 t.

Pt 1556. SoH <sup>15</sup>/<sub>5</sub>—<sup>4</sup>/<sub>9</sub>. 1j, 2, 3.

Grh 70; Sth 80; Lok Cd. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 49. Vikt 120 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	7		15.26	z		G		10		7.33	z	
#	5	15.30	31	#	e 158gn b 1583	Or	#	5	p	37	#	1
	1	⊗	36			<i>Svängbro</i> Gtd		1		43		
	3	⊗	40			Lhn		3		46		
		● ⊗				Hök			●			
		×				Tuv						
	3	51	52		1553	-Sve		3		53		
						<i>Svängbro</i> Yb		3	p	8.00	8.01	1561
	1	⊗	16.00			Sry		1		06		
		⊗	07			Kde						
	3	16.20	21			Jl		3		15		
		⊗	25			Sth				19		
	3	33	35		q1595	Snu		3	25	26		
	2	⊗	39			Öml		2		30		
	1	50	51			Svg	#	2	o	39	40	1551
		×				Srd						
	1	17.03	17.04		7701	Lj		1	⊗	49		
		⊗				Röd						
#	1	17	18		1585	Ghd		2		59		
						Ttj						
	2	31	45			Uv		2	9.10	9.16		

b Vard före SoH samt SoH.

j 1 kl. endast SoH <sup>11</sup>/<sub>5</sub>—<sup>22</sup>/<sub>9</sub> å sträckan G—Mkl och endast för resande, som löst 1 klass sovplatsbiljett.

q Vard före SoH <sup>15</sup>/<sub>5</sub>—<sup>4</sup>/<sub>9</sub>.

Forts. å nästa sida.

Pt 1554.

Forts. från föreg. sida.

Pt 1556.

Forts. från föreg. sida.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
		×				<i>Tog</i>						
†	1	⊗	18.02		7711	Htp	†	1	△	9.31		
		×				<i>Sln</i>						
†	1	18.14	17			Mkl	†	1	9.39	42		f Ly 1
†	2	×	23			Sbg	†	2		48		
†	3	31	32		1555	Dl	†	2	54	55		
†	2	⊗	41			Hlv	†	2		10.03		
†	2	●				<i>Aön</i>	†	2	●			
†	2	⊗	47			Rbh	†	2		08		
†	2	×				<i>Trl</i>						
†	2	⊗	19.00			Ork	†	2		19		
†	2	⊗	05			Tnu	†	1	10.24	26		n 1557
†	1	×				<i>Mkd</i>						
†	1	⊗	17			Kgs	†	1		35		
†	2	⊗	23			Övb	†	2		40		
†	1	×				<i>Vap</i>						
†	1	⊗	34			Ske	†	1		48		
†	1	19.46				Smd	†	1	57			

f SoH  $\frac{15}{6}-\frac{4}{6}$ .n Dgl  $\frac{15}{6}-\frac{4}{6}$ .



Pt 1558.  $15/5-4/9$  dgl G—Smd;  
 $5/9-14/5$  vard före SoH G—Uv  
 2, 3. Serv G—Smd  $15/5-4/9$ .

Grh 70; Sth 80. Lok Cd. Ax. 60.  
 Brgr I. Brtal 49. Vikt 120 t.

Pt 1560. Dgl. 2, 3.

Grh 70; Sth 75. Lok Tb. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 39. Vikt 120 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	8		15.15	z		G		5		10.03	z	
	5	p	19		e <sup>15</sup> sgn b 1583	Or		5	10.07	08		q 1563 * 1 Gf e 5 Sgn 1551
	1		24			<i>Svängbro</i> Gtd		1	⊗	12		
	3	●	27			Lhn		3	⊗	17		
						Hök			● ⊗			
						Tuv			×			
	3		33			Sve		3	⊗	29		
						<i>Svängbro</i>						
	3	15.40	41		1553	Yb		3	⊗	38		
	1		46			Sry		1	×	45		
	3		55			Kde			×			
			59			Jl		3	⊗	58		
	3	16.05	16.06		j 1595	Sth			×	11.03		
	2		10			Snu		3	⊗	12		
	1		19			Öml		2	×	18		
						Svg		1	⊗	27		
	1	⊗	28			Std			×			
						Lj		1	⊗	40		
	2		39		* 7701	Röd			×			
						Ghd		1	11.53	54		1557
	2	49	55		† 1577	Tij						
	1	Δ	17.10			Uv		2	12.07			
	1	17.18	22		n Ly11 f Ly11a	Htp						
	2		27			Mkl						
	2	⊗	33			Sbg						
	2		41			Dl						
	2	●	46			Hlv						
	2		57		1555	Aön						
	2		46			Rbh						
	2		57			Ork						
	2	⊗	18.01			Tnu						
	1		12			Kgs						
	2		17			Övb						
	1		26			Ske						
g	19	18.35				Smd						

b Vard före SoH samt SoH. f Dgl  $15/5-4/9$ . g SoH  $\frac{1}{2}$  tågspår 2.  
 j Vard före SoH  $15/5-4/9$ . n Vard  $15/5-14/9$  och fr. o. m.  $5/9$ . q Vard  $15/5-4/9$ .

**Pt 1562.**  $\frac{15}{5}-\frac{4}{9}$ : G—Uv SoH;  
G—Mkl vard.

$\frac{5}{9}-\frac{14}{5}$ : G—Yb SoH; G—Dl  
vard. 3, dgl  $\frac{15}{5}-\frac{4}{9}$  samt vard  
fr. o. m.  $\frac{5}{9}$  även 2 G—Uv.

G—Uv:

Grh 70; Sth 80. Lok Cd. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 46. Vikt 120 t.

Uv—Dl:

Grh 50; Sth 60. Lok Cd. Ax. 80.  
Brgr I. Brtal 28. Vikt 120 t.

**Pt 1564.** Dgl G—Mkl; dgl  
 $\frac{15}{5}-\frac{4}{9}$  även Mkl—Smd. 2, 3.

Grh 70; Sth 80. Lok Cd. Ax. 60.

Brgr I. Brtal 49. Vikt 120 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	5		12.54	z		G		8		17.27	z	
#	5	12.58	59	#	11 Sgn	Or	#	5	17.31	32	#	11
						<i>Svängbro</i>						
	1	⊗	13.03			Gtd		1	⊗	36		
	3	⊗	08		.	Lhn		3	40	41		q 1599
		●⊗				<i>Hök</i>			●⊗			
		×				<i>Tuv</i>			×			
	3	13.20	21		1557	Sve		3	⊗	50		n 1595
						<i>Svängbro</i>						
	3	29	31			Yb		3	58	59		f 1597
	1	×	36			Sry		1	18.05	18.06		
		×				<i>Kde</i>			⊗			
	3	50	51			Jl		3	18	19		1585
		×	56			Sth			⊗	23		
	3	14.05	14.08			Snu		3	31	32		01
	2	Δ×	13			Öml		2	⊗	36		
	1	24	25			Svg		1	⊗	47		
		×				<i>Srd</i>			×			
	1	37	38		1553	Lj		1	⊗	59		
		×				<i>Röd</i>			×			
	2	×	51			Ghd		2	×	19.12		
						<i>Ttj</i>						
	2	15.03	15.45	#	7701	Uv		2	19.25	35	#	1555

f Vard  $\frac{15}{5}-\frac{4}{9}$ .

n Vard före SoH  $\frac{15}{5}-\frac{4}{9}$ .

q  $\frac{15}{5}-\frac{4}{9}$  vard utom dag före SoH;  $\frac{5}{9}-\frac{14}{5}$  vard.

Pt 1562.

Forts. fr. föreg. sida.

Pt 1564.

Forts. fr. föreg. sida.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
γ	1	×	16.05			<i>Tog</i>			×			
		Δ×				<i>Htp</i>	γ	1	×	19.51		
		×				<i>Sln</i>			×			
γ	1	16.17	18			<i>Mkl</i>	γ	1n	20.02	20.07		gLy59
γ	2	×	24			<i>Sbg</i>	γ	2	×	13		j 1559
γ	2	32				<i>Dl</i>	γ	2	20	21		
						<i>Hlv</i>	γ	2	Δ ⊗	30		
						<i>Aön</i>	γ		●			
						<i>Rbh</i>	γ	2	Δ ⊗	36		
						<i>Trl</i>			×			
						<i>Ork</i>	γ	2	Δ ⊗	49		
						<i>Tnu</i>	γ	2	⊗	54		
						<i>Mkd</i>			×			
						<i>Kgs</i>	γ	1	Δ ⊗	21.06		
						<i>Övb</i>	γ	2	Δ ⊗	12		
						<i>Vap</i>			×			
						<i>Ske</i>	γ	1	Δ ⊗	23		
						<i>Smd</i>	γ	1	21.35			

g SoH  $1\frac{1}{5}$ — $\frac{4}{5}$ .j SoH  $1\frac{1}{5}$ — $\frac{4}{5}$ .

n # tågspår 3 då tåg 1559 går.

Pt 1566. G—Uv: dgl. Uv—Mkl:  
vard före SoH samt SoH. 2, 3.

Grh 70; Sth 80. Lok Cd. Ax. 60.  
Brgr I. Brtal 46. Vikt 120 t.

Pt 1574. Dgl fr. o. m.  $\frac{5}{9}$ .  
2, 3. Kan inställas. Tåget fram-  
föres av backg. tenderlok.

Grh 40; Sth 45. Lok Cd. Ax. 100.  
Brgr I. Brtal 17. Vikt 120 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	8		19.26	z		G						
#	5	19.30	31	# 1	e 7 Gf 1585 * 19 Sgn * 9 Gf	Or						
f	1	⊗	35			Svängbro						
f	3	⊗	39			Gtd						
f		● @				Lhn						
f		×				Hök						
#	1	⊗	51		* 7701	Tuv						
f						Sve						
f	3	59	20.00		b 1591	Svängbro						
f	1	×	05			Yb						
f		×				Sry						
f					k	Kde						
f	3f	20.19	20		n 1567	Jl						
f		×	24			Sth						
f	2	32	33		1555	Snu						
f	2	△×	37			Öml						
f	1	⊗	48			Svg						
f		×				Srd						
g	1g	21.00	21.01		j 1559	Lj						
f		×				Röd						
f	2	×	13		j 1565	Ghd						
f						Ttj						
f	2	25	42	# 1	q 1573	Uv	2		10.25	# 1		
f		×				Tog		a				
f	1	●×	56			Htp	# 1	a	45			
f		×				Sln		a				
f	1	22.06				Mkl	# 1	11.01				

b Vard före SoH  $\frac{15}{5}-\frac{4}{9}$ .

f # tågspår 2 då tåg 1567 går.

g # tågspår 2 SoH  $\frac{15}{5}-\frac{4}{9}$ .

j SoH  $\frac{15}{5}-\frac{4}{9}$ .

n SoH;  $\frac{15}{5}-\frac{4}{9}$  även vard före SoH.

q Dgl fr. o. m.  $\frac{5}{9}$ .

Pt 1578. SoH. 2, 3.

Grh 70; Sth 80. Lok Cd. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 46. Vikt 120 t.Grh ; Sth . Lök . Ax.  
Brgr . Brtal . Vikt t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	2		15.10			Uv						
		×				Tog						
	1	Δ×	30			Htp						
		×				Sln						
	1	15.42				Mkl						

Pt 1580. Vard före SoH. 3.

Grh 60; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.  
Brgr I. Brtal 34. Vikt 150 t.Pt 1582. Vard utom dag  
före SoH. 3.Grh 60; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.  
Brgr I. Brtal 30. Vikt 90 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	10		5.00	z		G		10		6.06	z	
	5	⊗	04			Or		5	⊗	10		e18gn
						<i>Svängbro</i>						
	1	×	09			Gtd		1	×	15		
	3	×	14			Lhn		3	×	20		
		●				Hök			● <sup>a</sup>			
	3	×	23			Sve		3	6.29	30		
						<i>Svängbro</i>						
	3	×	31			Yb		3	38			
	1	●	37			Sry						
		×				Kde						
	3	●	5.51			Jl						
		Δ×	55			Sth						
	3	6.05				Snu						

Pt 1584. Vard före SoH samt  
 $15/5-4/9$  även SoH. 3.

Grh 60; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.  
 Brgr I. Brtal 30. Vikt 90 t.

Pt 1586. Vard  $15/5-4/9$ . 2, 3.

Grh 65; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.  
 Brgr I. Brtal 34. Vikt 120 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	5		14.04	Z		G		7		16.12	Z	
#	5	⊗	08	#		Or	#	5	⊗	16	#	1553
	1	⊗	13			<i>Svängbro</i>		1		21		
	3	⊗	19			Gtd		3		24		
		● a				Lhn			●			
		×				Hök						
	3		14.31			Tuv		3		30		
	3		40			Sve						
						<i>Svängbro</i>		3	⊗	37		
						Yb		1		43		
						Sry		3	×	52		f 1595
						Kde			×	57		
						Jl		3	⊗	17.06		
						Sth		2		17.10		
						Snu						
						Öml						

f Vard före SoH  $15/5-4/9$ .

**Pt 1588.** Vard efter SoH  $15/5 - 4/9$ . 2, 3. Kan inställas.

Grh 60; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.  
Brgr I. Brtal 34. Vikt 90 t.

**Pt 1590.** G—Yb: vard samt  $15/5 - 4/9$  även SoH. Yb—Snu:  $15/5 - 4/9$  vard före SoH samt SoH. Vard 3, SoH 2, 3. Kan inst. SoH.

Grh 60; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.  
Brgr I. Brtal 34. Vikt 90 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	5		5.59	z		G		7		18.40	z	
#	5		6.03	#	e1 Sgn	Or	#	5	⊗	44	#	j 1599 *178gn b 1595 f 1597 e 7 Gf
						<i>Svängbro</i>						
	1		07			Gtd		1	⊗	49		
	3		11			Lhn	#	2	18.54	56		1585
		●				Hök			● a			
						Tuv			×			
	3		18			Sve		3	×	19.06		
						<i>Svängbro</i>						
	3		25			Yb	#	2	19.14	15		
	1	●	3.1			Sry		1	×	21		*7701u
						Kde			×			
	3	●	42			Jl		3	×	35		b 1591
		△	46			Sth			×	40		
	3		53			Snu	#	1	51			
	2		57			Öml						
	2	7.08				Svg						

b Vard före SoH  $15/5 - 4/9$ . f Vard  $15/5 - 4/9$ . j  $15/5 - 4/9$  vard. utom dag före SoH;  $5/9 - 14/5$  vard.

**Pt 1592.** Vard före SoH samt SoH räknat vid G. 3.

Grh 60; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.  
Brgr I. Brtal 30. Vikt 90 t.

**Pt 1594.** Vard utom dag före SoH. 3.

Grh 60; Sth 70. Lok Sa. Ax. 70.  
Brgr I. Brtal 30. Vikt 90 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	5		23.38	z		G		8		21.42	z	
#	5	p	42	#	g 1585	Or	#	5	⊗	46	#	*23 Sgn 1555
						<i>Svängbro</i>						
	1	⊗	46			Gtd		1	⊗	51		
	3	● ⊗	51			Lhn	#	3	⊗	56		
		● a				Hök			● a			
						Tuv			×			
	3	● a	0.00			Sve		3	×	22.05		
						<i>Svängbro</i>						
	3		0.08			Yb	#	3	22.13			

g Vard utom dag före SoH;  $15/5 - 4/9$ , även SoH.

**Pt 1596.** Vard före SoH  $^{15/5}-^{4/9}$ .  
2, 3.

Grh 70; Sth 80. Lok Cd. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 46. Vikt 120 t.

**Pt 1598.** Vard  $^{15/5}-^{4/9}$ . 2, 3.

Grh 65; Sth 70. Lok Sa. Ax 70.  
Brgr I. Brtal 34. Vikt 120 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	5		14.40	z		G		3		17.14	z	
#	5	p	44	#	7713 e 15 Sgn	Or	#	5	⊗	18	#	
	1		49			<i>Svängbro</i>		1		23		
	3		52			Gtd		3		26		
	3	●	58		u	Lhn		3	●	32		j 1599
	3		15.05		b 1583	Hök		3		39		f 1595
	1		09			Sve		1		45		g 1597
	2		15.19		1553	<i>Svängbro</i>		3		54		
	3	@	26			Yb		2		18.04	18.05	7701 1585
	3	@	34			Sry		2	a	09		
	2		39			Kde		2		22		
						Jl		2				
						Sth						
						Snu						
						Öml						
						Svg						

**b** Vard före SoH samt SoH.

**f** Vard före SoH  $^{15/5}-^{4/9}$ .

**g** Vard  $^{15/5}-^{4/9}$ .

**j**  $^{15/5}-^{4/9}$  vard utom dag före SoH;  $^{5/9}-^{14/5}$  vard.

**Pt 1600.**  $^{15/5}-^{4/9}$  vard utom  
dag före SoH;  $^{5/9}-^{14/5}$  vard. 3.

Grh 60; Sth 70. Lok Sa. Ax 70.  
Brgr I. Brtal 30. Vikt 90 t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	8		16.38	z		G						
#	5	⊗	42	#	1553	Or						
	1	⊗	47			<i>Svängbro</i>						
	3	⊗	52			Gtd						
	3	● ⊗	17.02			Lhn						
	3	⊗	17.10			Hök						
						Sve						
						<i>Svängbro</i>						
						Yb						



Fjgt 5152. b. Dgl. Krt psö.  
Lokf. även tbfh.

Sth 60. Lok Dg. Ax. 120.  
Brgr II. Brtal 28.

Fjgt 5154. b. Dgl utom dag  
efter SoH. Kan inställas. Lokf.  
även tbfh.

Sth 60. Lok Dg. Ax. 120.  
Brgr II. Brtal 28.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
		1.02	1.06		d 5153	Hd				0.38		d 5153
			09			Hna	z			41		
	3	●	14			Söm		3	●	46		
	1	●	18 <sup>1/2</sup>			Gtp		1	●	49 <sup>1/2</sup>		
	2	24	28		d 5151	Ha		1		54 <sup>1/2</sup>		
	1	●	34			Bp		1	●	59		
	1	●	39			Gti		1	●	1.03		
	1		45		f 1541	Slö		1		08		d 5151
	1	●	50			He		1	●	13		
	2	●	55			Sra		2	●	19		
		●				Hti			●			
		●				Fat			●			
	2		2.01			Fab		2		25		
		●			f	Lis			●			f
	1	●	10			Lgs		1	●	34		
	1	●	18 <sup>1/2</sup>			Tvk		1	●	42 <sup>1/2</sup>		
	3	●	22		#	Hml		3	●	46		#
	4	2.34	44			Vb		4	1.58	2.10		
	2	●	3.00			Åkr		2	●	24		
	1	●	05			Vbk		1	●	29		
	1	●	14		37	Fä		1	●	37		
	2	3.20	26		e 57 k	Åsa		3		42		
	2	●	40			Frs		2	●	54		
	2		50			Kb		3	3.04	3.12		37
	4	●	58			Ag	g 4g		●	20		e 57 k
	3	●	4.04			Ld		3	●	25		
	1	●	10			Krd		1	●	30		
	1	●	17			Mdn		1	●	36		z
	3		22		z 7651	Am		3		40		z
			29			Gro blp	z			47		
						Or stlv I						
						Sävl						
	3h	4.35				Sär		3h	53			

b Bispårståg Or Stlv I—Sär, sth 30 km. f SoH och dag efter SoH.  
g # tågspar 3 då 57 går.

**Fjgt 5158. b. Vard. Kan in-**  
ställas. Lokf. även tbfh.

Sth 60. Lok Dg. Ax. 120.

Brgr II. Brtal 28.

**Lgt 7652. b. Vard. 3. Kan**  
inställas. Enbem. lok.

Sth 60. Lok Dg. Ax. 100 (120).

Brgr II. Brtal 28.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			17.31			Hd				6.55		
			35			Hna				58		
	3	●	41			Söm		3	×	7.07		
	1		46			Gtp		2	7.17	32		1457
	1		51			Ha		1	41	50		
	1		56			Bp		1	58	8.01		
	1		18.01		e61	Gti		2	8.09	18		
	2	18.07	13		41	Slö		2	26	35		
	1		20			He		2	43	50		
	2	●	25			Sra		2	59	9.01		
		●				Hti			●			
		●				Fat			●			
	2	32	50			Fab		1	9.10	10.06		43
		●				Lis			●×			
	1	△	19.02			Lgs		1	10.23	30		7651
	1	△	11			Tvk		2	42	55		1451
	3	△	15			Hml		2	11.03	11.07		
	8h	19.28	51		1471	Vb		3f	22	12.05		
						Tåe			a g			
	1	20.08	20.14		47	Åkr		1	12.26	33		1455
	1		21			Vbk		2	41	50		
						Säl			a			
	2	31	40		7651	Få		2	13.01	13.13		5157
	3		48			Åsa		2	22	30		
	2		21.01			Frs		2	45	14.05		
	2		10			Kb		3	14.18	15.20		1453 j 1511
	4		16			Ag		3	15.28	39		n 1485
	3		21			Ld		2	47	16.01		1481
	1		26			Krd		2	16.09	22		e 61 k
	1		32			Mdn		2	31	39		41
	3		36	z	B31	Am		2	46	17.03	z	1513 B29
			43			Gro blp						
						Or stlv I				10		
						Sävl						
	1h	21.49				Sär		2h	17.16			

b Bispårståg Or stlv I-Sär, sth 30 km. f Avgår från tågspår 5. g Växlar vid behov.  
j Vard före SoH samt  $\frac{5}{9}$ - $\frac{14}{6}$  även SoH. n  $\frac{15}{6}$ - $\frac{14}{6}$  vard före SoH;  $\frac{15}{6}$ - $\frac{4}{9}$  vard.

Lgt 7660. n. Vard. Kan inställas. Lokf. även tbfh.

Sth. 50. Lok Ka.

Ax. 140. Brgr II. Brtal 16.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			12.11	z	1455 B 7 5157	Am Gro blp Or stlv I Sävl Sär						
z			19									
3h		12.25										

n Bispärståg Or. stlv I—Sär, Sth 30 km.

Lgt 7664. n. Vard. Kan inställas. Lokf. även tbfh.

Sth 50. Lok Ka.

Ax. 140. Brgr II. Brtal 16.

Lgt 7672. Vard. Kan inställas.

Sth 40. Lok Ka. Ax 180.

Brgr II. Brtal 7.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			14.30	†	q 1507 1453 b 1511 k	Mdn Prn				10.45		
#	2	14.40	57	z	⊗ B 27 B 3	Am	†	3	10.50			
z			15.05			Gro blp Or stlv I Sävl Sär						
22h		15.11										

b Vard före SoH samt  $\frac{5}{9}$ — $\frac{14}{9}$  även SoH.

n Bispärståg Or stlv I—Sär, Sth 30 km.

q Vard. före SoH  $\frac{15}{9}$ — $\frac{4}{9}$ .

Lgt 7702. Vard. 3. Kan in-  
ställas. Krt pso.

Grh 50; Sth 60. Lok Ta.  
Ax. 100 (120). Brgr II. Brtal 31.

Elgt 7704. Pso. Krt pso. Lokf  
även tbfh.

Grh 45; Sth 50. Lok Ka.  
Ax. 140. Brgr II. Brtal 22.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			7.58		† 1581	Or				10.30		†
						<i>Soängbro</i>						e5 Sgn 1551 e7 Sgn
†	1	×	8.04			Gtd	†	1		35		
					1561 † 7703 b 1587	Lhn	†	3		41		
		● × g				<i>Hök</i>	†		●			
	1	49	52		k b 1563	Sve	†	3		52		
						<i>Soängbro</i>	†					
	2	9.03	9.28		1551	Yb	†	3		11.03		
	1	×	35			Sry	†	1		10		
		×				<i>Kde</i>	†					
	2	10.02	10.07			Jl	†	3		26		
		×	14			Sth	†			32		
	1	26	47			Snu	†	3		43		
	1	×	55			Öml	†	2		49		
	2	11.13	11.41			Svg	†	2	12.02	12.22		1557
	2	55	12.07		1557	Lj	†	1		35		
	1	12.20	21			Ghd	†	2		48		
						<i>Tfj</i>	†					
	2	35	14.03		† 1553	Uv	† j	2 j	13.02	13.20		
		×				<i>Tog</i>	†					
	2	14.26	31		† 7701	Htp	†	2	39	48		1553
		×				<i>Sln</i>	†					
	3	45	15.19			Mkl	†	1	14.02	14.12		n Ly53a † 7701
	2	×	28			Sbg	†	2		20		
	1	15.38	16.02			Dl	†	2	×	28		
	1	16.14	22			Hlv	†	2	×	37		
		●				<i>Aön</i>	†		●			
	2	31	36			Rbh	†	2	×	47		
	2	53	58			Ork	†	2	×	15.05		
	1	17.06	17.19			Tnu	†	2	×	13		
	2	33	44		1555	Kgs	†	1	×	28		
	2	53	18.00			Övb	†	2	×	36		
	2	18.14	39			Ske	†	1	×	51		
† f	1 f	51				Smd	†	1	16.04			

b Vard  $1\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{2}$ . f † tågspar 2  $1\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{2}$ . g Växlar vid behov.

j Tåg 7702 undanväxlas då 7704 går. n  $1\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{2}$  dag före SoH och SoH.

**Elgt 7706. Pso.**

Grh 20; Sth 40. Lokomotor.  
Ax. 180. Brgr IV. Brtal 14.

**Elgt 7708. Pso.**

Grh 20; Sth 40. Lokomotor.  
Ax. 180. Brgr IV. Brtal 14.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			11.20			Ttf				8.35		
b	5	11.25				Uv	b	5	8.40			

**b** Hjälsignalmedel.

**Lgt 7710. Vard. Kan inställas.**

Grh 35; Sth 60. Lok Sa. Ax 100 (120)  
Brgr II. Brtal 28.

Grh ; Sth . Lok . Ax .  
Brgr . Brtal . Vikt t.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			11.35			Or						
						<i>Svängbro</i>						
	1	×	42			Gtd						
	2	×	51			Lhn						
		●×				Hök						
	1	×	12.05			Sve						
						<i>Svängbro</i>						
	1		12.18			Yb						

## Sannegårdståg.

Lokalgodståg. Kunna inställas.

Grh 20; Sth 25; Lok. Ke. Ax. 140. Brgr IV. Brtal: vid gång i riktning från Or till Gtd 4, i riktning från Gtd till Or 6.

Dessa tåg få avsändas från Olskroken och Göteborg-Tingstad intill 15 min. före tidtabellstiden, under förutsättning att tågföljden medgiver detta, och att vakten vid svängbron har underrättats härom minst 10 minuter före tågets avgång från Olskroken resp. Göteborg-Tingstad.

### Därjämte gäller:

vid gång i riktning från Or till Gtd: Or signalbild för utfart  $\frac{1}{2}$ ; Gtd signalbild för infart  $\frac{1}{2}$ , tågspår 2.

vid gång i riktning från Gtd till Or: Gtd tågspår<sub>2</sub>, signalbild för utfart  $\frac{1}{2}$ ; Or signalbild för infart  $\frac{1}{2}$ , tågspår 7 h.

1 Sgn. Pso.			3 Sgn. Vard.			1	5 Sgn. Pso.		
Ank.	Avg.	×	Ank.	Avg.	×		Ank.	Avg.	×
		e 2Sgn * 4Sgn e 2 Gf f 1580 * 4 Gf			6 Sgn 1552 * 7702	Gtd			9.26
5.35			8.22			Svängbro Or	9.33		

f Vard före SoH.

7 Sgn. Pso.			9 Sgn. Vard.			1	11 Sgn. Pso.		
Ank.	Avg.	×	Ank.	Avg.	×		Ank.	Avg.	×
		6 Gf 1560 * 8Sgn			e 7704 * 108Sgn	Gtd			* 7710 e 12Sgn
10.29	10.22		11.32			Svängbro Or	12.12		12.05

13 Sgn. Vard.			15 Sgn. Pso.			1	17 Sgn. Vard.		
Ank.	Avg.	×	Ank.	Avg.	×		Ank.	Avg.	×
		1562			g 1584	Gtd			j 1598 1564
13.19	13.12		14.34			Svängbro Or	18.03		17.56

g Vard före SoH samt  $\frac{15}{6}$ — $\frac{4}{9}$ , även SoH.

j Vard  $\frac{15}{6}$ — $\frac{4}{9}$ .

## Sannegårdståg.

(forts., se sid. 112).

19 Sgn. Vard.			21 Sgn. Vard.			1	23 Sgn. Pso.		
Ank.	Avg.	×	Ank.	Avg.	×		Ank.	Avg.	×
	19.07	<sup>22 Sgn</sup> b 1590		20.13	1566	Gtd Seångbro Or		20.47	
19.14			20.20				20.54		

b Vard,  $\frac{15}{100}$ — $\frac{1}{100}$  även SeH.

						1			
Ank.	Avg.	×	Ank.	Avg.	×		Ank.	Avg.	×
						Gtd Seångbro Or			

2 Sgn. Pso.			4 Sgn. Vard.			1	6 Sgn. Dgl.		
Ank.	Avg.	×	Ank.	Avg.	×		Ank.	Avg.	×
	4.30			4.40		Or Seångbro Gtd		7.25	<sup>1581</sup>
4.37			4.47				7.32		

8 Sgn. Vard.			10 Sgn. Vard.			1	12 Sgn. Pso.		
Ank.	Avg.	×	Ank.	Avg.	×		Ank.	Avg.	×
	10.13	f 1563 <sup>1 Gf</sup> e5 Sgn 1551		10.52	1551 e7 Sgn	Or Seångbro Gtd		11.53	<sup>9 Sgn</sup> e 3 Gf
10.20			10.59				12.00		

f Vard  $\frac{15}{100}$ — $\frac{1}{100}$ .

## Sannegårdståg.

(forts., se sid. 112).

14 Sgn. Pso.			16 Sgn. Pso.			1	18 Sgn. Vard.		
Ank.	Avg.	×	Ank.	Avg.	×		Ank.	Avg.	×
	<b>13.20</b>	× 5 Gf × 13 Sgn		<b>14.50</b>	× 7713 e 15 Sgn	Or Svängbro Gtd		<b>14.58</b>	× 7713 e 15 Sgn
<b>13.27</b>			<b>14.57</b>				<b>15.05</b>		

20 Sgn. Pso.			22 Sgn. Vard.			1	24 Sgn. Pso.		
Ank.	Avg.	×	Ank.	Avg.	×		Ank.	Avg.	×
	<b>15.37</b>	q 1583		<b>18.26</b>	r 1599 × 17 Sgn j 1595 b 1597	Or Svängbro Gtd		<b>22.30</b>	1555 f 1589 e 11 Gf f 1559
<b>15.44</b>			<b>18.33</b>				<b>22.37</b>		

b Vard  $^{15/5-4/9}$ .f SoH  $^{15/5-4/9}$ .j Vard före SoH  $^{15/5-4/9}$ .

q Vard före SoH samt SoH.

r  $^{15/5-4/9}$  vard utom dag före SoH;  $^{5/9-14/9}$  vard.



## Frihamnståg.

Lokalgodståg. Kunna inställas.

**Grh 20; Sth 25; Lok Ke. Ax 140. Brgr IV. Brtal: vid gång i riktning från Or till Gtd 4, i riktning från Gtd till Or 6.**

Dessa tåg få avsändas från Olskroken och Göteborg-Tingstad intill 15 min. före tidtabellstiden, under förutsättning att tågföljden medger detta, och att vakten vid Svängbron har underrättats härom minst 10 min. före tågets avgång från Olskroken resp. Göteborg-Tingstad.

### Därjämte gäller:

vid gång i riktning från Or till Gtd: Or signalbild för utfart  $\frac{1}{1}$ ; Gtd signalbild för infart  $\frac{1}{1}$ , tågspår 2.

vid gång i riktning från Gtd till Or: Gtd tågspår 2, signalbild för utfart  $\frac{1}{1}$ ; Or signalbild för infart  $\frac{1}{1}$ , tågspår 11 h.

1 Gf. Vard.			3 Gf. Pso.			1	5 Gf. Vard.		
Ank.	Avg.	×	Ank.	Avg.	×		Ank.	Avg.	×
	<b>9.18</b>			<b>11.45</b>	$\frac{108}{7710}$ gn	Gtd Svängbro Or		<b>13.04</b>	1562
<b>9.25</b>			<b>11.52</b>				<b>13.11</b>		

7 Gf. Pso.			9 Gf. Vard.			1	11 Gf. Pso.		
Ank.	Avg.	×	Ank.	Avg.	×		Ank.	Avg.	×
	<b>18.33</b>	$\frac{1564}{225}$ gn		<b>19.18</b>	$\frac{225}{1580}$ gn	Gtd Svängbro Or		<b>21.57</b>	f 1594
<b>18.40</b>			<b>19.25</b>				<b>22.04</b>		

**b** Vard;  $\frac{15}{5}$ — $\frac{4}{5}$ , även SoH. **f** Vard utom dag före SoH.

						1			
Ank.	Avg.	×	Ank.	Avg.	×		Ank.	Avg.	×
						Gtd Svängbro Or			

## Frihamnståg.

(forts., se föregående sida).

2 Gf. Pso.			4 Gf. Vard.			1	6 Gf. Dgl.		
Ank.	Avg.	×	Ank.	Avg.	×		Ank.	Avg.	×
	4.50			5.16		Or <i>Svängbro</i> Gtd	9.35		b 1587 b 1563 e 1 Gf e 5Sgn
4.57			5.23				9.42		

**b** Vard  $^{15}/_5 - ^{1}/_5$ .

8 Gf. Vard.			10 Gf. Pso.			1			
Ank.	Avg.	×	Ank.	Avg.	×		Ank.	Avg.	×
	15.45			16.22		Or <i>Svängbro</i> Gtd			
15.52			16.29						

**g** Vard före SoH samt SoH.

						1			
Ank.	Avg.	×	Ank.	Avg.	×		Ank.	Avg.	×
						Or <i>Svängbro</i> Gtd			

## Ly. j. tåg.

Ly 1. SoH  $15/6-4/9$ .Ly 11. Vard  $15/5-14/6$  samt  
fr. o. m.  $5/9$ .

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			9.24			Sbg				17.09		b 1582
#	2	9.30				Mkl	#	2	17.16			

b Vard fr. o. m.  $5/9$ .Ly 11 a. Dgl  $15/6-4/9$ .

Ly 51. Dagl.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			17.11			Sbg				7.05		
#	2	17.16				Mkl	#	2	7.11			

Ly 53.  $15/6-4/9$  vard utom dag  
före SoH.Ly 53a.  $15/6-4/9$  dag före  
SoH och SoH.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			13.02			Sbg				13.18		
#	2	13.10				Mkl	#	2	13.24			

Ly 55. Dgl  $15/5-14/6$  samt  
fr. o. m.  $5/9$ .Ly 55a. Dgl  $15/6-4/9$ .

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			18.23			Sbg				18.31		
#	2	18.29				Mkl	#	2	18.37			

f Dgl fr. o. m.  $5/9$ .g Dgl  $15/5-4/9$ .

Ly 57. Dgl.

Ly 59. SoH  $15/6-4/9$ .

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			10.29			Sbg				19.43		
#	2	10.35				Mkl	#	2	19.49			

j SoH  $15/5-4/9$ .

## Ly. j. tåg.

Ly 2. Vard  $15/6-4/9$ .

Ly 50. Dgl.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
#	1	15.08	15.00			Mkl				7.56		Ly 51 1551
						Sbg	#	1	8.02			

Ly 52. Dgl.

Ly 54. Vard fr. o. m.  $5/9$ .

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
#	1	10.52	10.46		Ly 57	Mkl				18.30		qLy55
						Sbg	#	1	18.37			

q Dgl  $15/6-14/9$  samt fr. o. m.  $5/9$ .Ly 54 a. SoH  $15/6-4/9$ .Ly 56. SoH  $15/6-4/9$ .

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
#	1	19.01	18.55		rLy55a 1555	Mkl				9.49		b Ly1
						Sbg	#	1	9.54			

b SoH  $15/6-4/9$ .r Dgl  $15/6-4/9$ .Ly 58. Dgl.  $15/6-4/9$ .Ly 58 a. Vard  $15/5-14/6$ .

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
#	1	17.32	17.27		f Ly11a	Mkl				17.29		t Ly11
						Sbg	#	1	17.35			

f Dgl  $15/6-4/9$ .t Vard  $15/6-14/6$  samt fr. o. m.  $5/9$ .

Ly 64. Dgl.

Ly 78. SoH  $15/6-4/9$ .

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
#	1	20.18	20.13		j Ly59 g 1559	Mkl				15.47		
						Sbg	#	1	15.53			

g SoH  $15/5-4/9$ .j SoH  $15/6-4/9$ .

## G. B. A. J. tåg.

Snt B1. Dgl.

Snt B3. Dgl.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	11		8.50	z	1482 B 14 B 12 *1504	G		11		14.50	z	1510 n 1508 B 4
z						Gro blp	z					
γ	3	8.56				Am	γ	3	14.56			

Pt B5. Dgl.

Pt B7. Dgl.

	10		18.28	z	B 10 j 1530 * 1514	G		11		11.40	z	
z						Gro blp	z					
γ	3	18.34				Am	γ	3	11.46			

Pt B11. Dgl.

Pt B13. Dgl.

	12		6.57	z	*1500 *B18	G		9		15.24	z	n 1508 B 4 B 26
z						Gro blp	z					*7664
γ	3	7.03				Am	γ	3	15.31			

Pt B15. Vard.

Pt B17. Dgl.

	12		17.25	z	48 1454	G		12		19.23	z	B 8 g 1486 1452 n 1484
z					*7652	Gro blp	z					
γ	3	17.31				Am	γ	3	19.29			

Pt B19. Dgl.

Pt B21. SoH.

	11		7.52	z	B 16 1502	G		11		9.55	z	1472
z						Gro blp	z					
γ	3	7.58				Am	γ	3	10.02			

Pt B23. Dgl.

Pt B25. Dgl.

	10		9.26	z	1482 B 14 B 12 *1504	G		12		13.16	z	e 62 42 B 20
z						Gro blp	z					*7860
γ	3	9.32				Am	γ	3	13.22			

g SoH  $15/6-4/6$ .j  $15/6-4/6$  vard utom dag före SoH.n Vard före SoH  $15/6-4/6$ .

## G. B. A. J. tåg.

Pt B 27. Vard.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	12		14.20	z	b B44 1510	G						
z						Gro blp						
γ	3	14.26				Am						

Pt B 29. Dagl.

	13		16.47	z								
z												
γ	3	16.53										

Pt B 31. Dagl.

	10		20.35	z								B 30 1516 B 48
z												✕ B54
γ	3	20.41										

Pt B 33. Dgl.

	11		21.50	z								
z												
γ	3	21.56										

Pt B 35. Dgl utom jul-, nyårs- och påskafton.

	9		23.38	z								B 34 B 2 1526
z												
γ	3	23.43										

Pt B 39. Vard efter SoH.

	10		5.12	z								
z												
γ	3	5.18										

Pt B 43. Helgfria lördagar.

	13		12.29	z								B 24 1456
z												✕ 7660
γ	3	12.35										

Pt B 45. Vard.

	10		17.17	z	B 28 48 1454	G						
z						Gro blp						
γ	3	17.23			✕ 7652	Am						

Pt B 47. SoH  $15/5-4/9$ .

	13		19.40	z								B 8 1486 1452 B 30
z												
γ	3	19.46										

b Helgfria lördagar.

j SoH  $15/5-4/9$ .q Vard före SoH samt fr. o. m.  $5/9$  även SoH.r SoH  $15/5-4/9$ .t Vard  $15/5-4/9$ .

## G. B. A. J. tåg.

Pt B 49. SoH.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
	12		22.18	z		G Gro blp Am						
z	8	22.24										

Gt B 51. n. Vard.

Gt B 53. n. Vard.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
z	8	23.58	23.45	52	(B 34 B 2 1526	Sär	z	1	5.15	5.00	5152	
						Or stlv I				07		
						Gro blp						
						Am						

b. SoH  $\frac{15}{5} - \frac{1}{5}$ .

n Bispårståg Sär—Or stlv I, sth 30 km.

## G. B. A. J. tåg.

Snt B2. Dagl.

Pt B4. Dagl.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			23.23	z	5151 t 1527 1489	Am Gro blp G				14.39	z	1453 q 1511
z							z					
z	6	23.29					z	12	14.45			

Pt B 6. Dgl.

Pt B 8. Dgl.

			10.28	z	r 1487 7663 1509	Am Gro blp G				18.36	z	r 1519 1471 B 5
z							z					
z	5	10.35					z	13	18.42			

Pt B 10. Dgl.

Pt B 12. Dgl.

			17.34	z	41 1513 B 15 1517	Am Gro blp G				8.39	z	43
z							z					
z	13	17.40					z	12	8.45			

Pt B 14. Dgl.

Pt B 16. Dgl.

			8.27	z	43	Am Gro blp G				7.16	z	1505
z							z					
z	10	8.33					z	12	7.22			

Pt B 18. Vard.

Pt B 20. Dgl.

			6.24	z	w 1501 j 1503	Am Gro blp G				12.46	z	5157
z							z					
z	10	6.30					z	11	12.52			

Pt B 22. Vard.

			9.46	z	1451	Am Gro blp G						
z												
z	11	9.52										

j  $^{15/5}-^{4/9}$  vard utom dag efter SoH;  $^{5/9}-^{14/9}$  vard.q Vard f. SoH samt fr. o. m.  $^{5/9}$ , även SoH.r SoH  $^{15/5}-^{4/9}$ .t SoH  $^{15/6}-^{4/9}$ .w Vard. efter SoH  $^{15/6}-^{4/9}$ .



## G. B. A. J. tåg.

Pt B 24. Dgl.

Pt B 26. Dgl.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	3	Ank.	Avg.	6	×
			11.46	z	1455 B 7	Am				15.05	z	1453 f 1511
z						Gro blp	z					
z	12	11.52				G	z	5	15.12			

Pt B 28. Dgl.

Pt B 30. Dgl.

			16.16	z	b 1485 1481 e 61	Am				19.32	z	g 1521 47 B 17 f 1523
z						Gro blp	z					
z	10	16.22				G	z	10	19.39			

Pt B 32. Dgl.

Pt B 34. Dgl.

			21.28	z	+ 1525	Am				22.48	z	1483 f 5151
z						Gro blp	z					
z	6	21.35				G	z	6	22.55			

Pt B 42. SoH.

Pt B 44. Helgfria lördagar.

			21.14	z	+ 1525	Am				13.34	z	q 1507
z						Gro blp	z					
z	12	21.20				G	z	6	13.40			

Pt B 48. SoH  $15/5 - 4/9$ .

			20.26	z		Am						
z						Gro blp						
z	9	20.32				G						

b  $15/5 - 14/6$  vard före SoH;  $15/5 - 4/9$  vard.f Vard före SoH samt fr. o. m.  $5/9$  även SoH.g SoH  $15/5 - 4/9$ .n SoH  $21/6 - 5/9$ .q Vard. före SoH  $15/5 - 4/9$ .

## G. B. A. J. tåg.

Gt B 52. n. Dagl utom dag  
efter SoH.

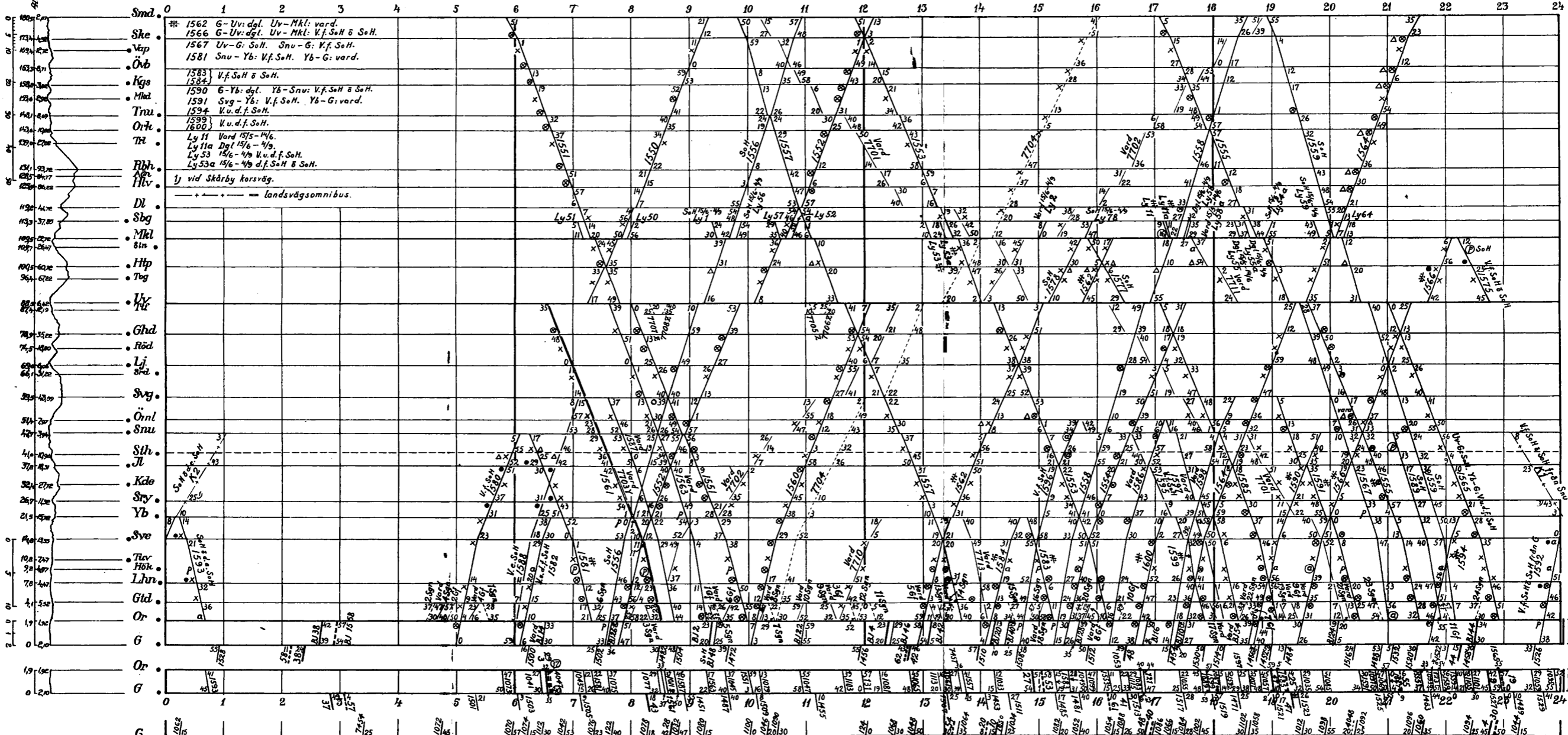
Gt B 54. n. Vard.

2	3	Ank.	Avg.	6	×	1	2	2	Ank.	Avg.	6	×
z I H-f	4h		3.48	z	37 e 57	Am	z I H-f	2h		19.52	z	47 * 1523 * 5153
			5.4			Gro blp				20.00		
		4.00			Or stlv I				20.07		Sävl	
						Sär						

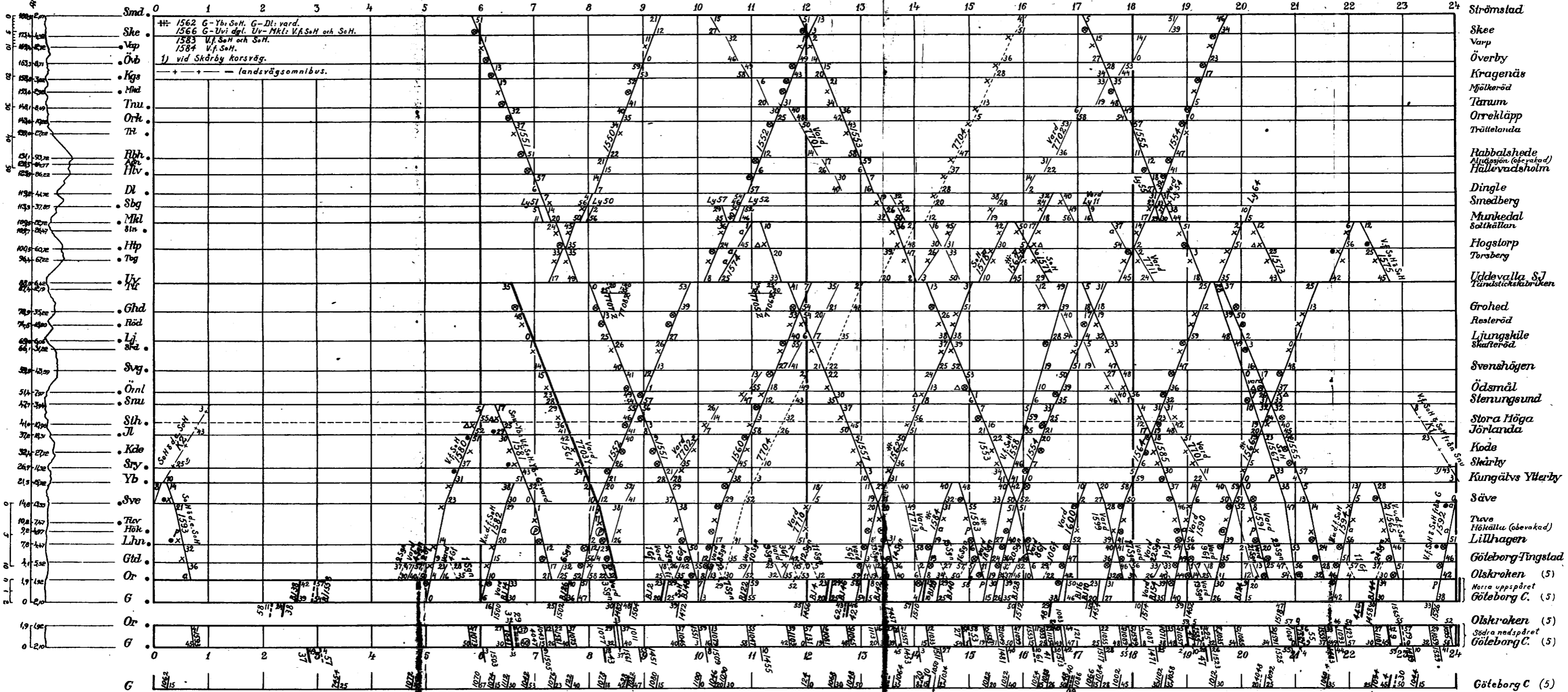
Pt B 62. Vard före SoH.

z z	5		22.00	z	1483 B 33	Am						
		22.06				Gro blp						
						G						

n Bispårståg Or Stlv I—Sär, Sth 30 km.



- Strömstad
- Skee
- Varp
- Överby
- Kragenäs
- Mjälleröd
- Tarum
- Orrekläpp
- Trätälanda
- Rabbalshede
- Hällevadsholm
- Dingle
- Smedberg
- Munhedal
- Sattällan
- Hogstorp
- Torsberg
- Uddevalla S J
- Grohed
- Resteröd
- Ljunghule
- Skateröd
- Svenshögen
- Ödsmål
- Stenungsund
- Stora Höga
- Jörlanda
- Kods
- Skärby
- Kungälv's Ytterby
- Säve
- Trave
- Liljhagen
- Göteborg-Tingstad
- Olskrokan (5)
- Göteborg C. (5)
- Olskrokan (5)
- Göteborg C. (5)
- Göteborg C (5)



- Strömstad
- Skæe
- Varp
- Överby
- Kragenäs
- Mjölkeröd
- Tärnum
- Orrekläpp
- Trättestanda
- Rabbalshede
- Ålvsjöarna (oberokad)
- Hällervadsholm
- Dingle
- Smødberg
- Munkedal
- Salthällan
- Flogstorp
- Torsberg
- Uddevalla S.7
- Tärnsticketårbräken
- Grohed
- Resleröd
- Ljungshile
- Skafteröd
- Svenshöggen
- Ödsmål
- Stenungsund
- Stora Höga
- Jörlanda
- Kode
- Skärby
- Kungävs Ytterby
- Säve
- Truva
- Hökhällu (oberokad)
- Lillhagen
- Göteborg-Tingstad
- Olskrohen (5)
- Norra uppspåret
- Göteborg C. (5)
- Olskrohen (5)
- Södra nedspåret
- Göteborg C. (5)
- Göteborg C (5)



# Teckenförklaringar

vid hänvisningar inuti tjänstetidtabell

- † = går sön- och helgdagar.  
\* = » vardagar.  
**d** = » dagligen utom dag efter S. o. H.  
**e** = extratåg; går på särskild order.  
**k** = eget tåg uppehålles.  
**u** = som uppehålles.
- Vid angivande av möte i X-kolumnen
- h** = hinder strax bortom infartstågvägens slutpunkt (Säo § 73).  
**m** = måltidsuppehåll.  
**s** = lokföraren skall, när lok stannat hinderfritt i förhållande till mötande (förbigående) tåg, genom signalen »lägg om växeln» med lokets vissla härom underrätta tågklararen (Säo § 55:6, anm. 3).  
**v** = tåget intages mot vagnar, varför tåget skall införas med försiktighet (Säo § 73).  
**y** = tåget må vid ingåendet vid behov framföras förbi utfartssignalen i stoppställning efter växlingssignal från tk1 (stva).  
**z** = se signalbeskrivning.

## Håll- och lastplatser

Namn	Sign.	Namn	Sign.
<i>Varp</i>	<i>Vap</i>	<i>Resteröd</i>	<i>Röd</i>
<i>Mjölkeröd</i>	<i>Mkd</i>	<i>Skafteröd</i>	<i>Srd</i>
<i>Trättelanda</i>	<i>Trl</i>	<i>Ödsmål</i>	<i>Öml</i>
<i>Alnässjön</i>	<i>Aön</i>	<i>Stora Höga</i>	<i>Sth</i>
<i>Saltkällan</i>	<i>Slk</i>	<i>Kode</i>	<i>Kde</i>
<i>Torsberg</i>	<i>Tog</i>	<i>Tuve</i>	<i>Tuv</i>
<i>Tändsticksfabriken</i>	<i>Ttf</i>	<i>Hökälla</i>	<i>Hök</i>

## 9. Trafiksektionen

# Avstånd mellan stationerna BOHUSBANAN

För nedgående tåg			För uppgående tåg		
Av- stånd km.	Stationer		Av- stånd km.	Stationer	
	Namn	Sign.		Namn	Sign.
	Strömstad	Smd		Göteborg C.	G
7,1	Skee	Ske	1,9	Olskroken	Or
10,0	Överby	Övb	2,2	Gbg—Tingstad	Gtd
5,1	Kragenäs	Kgs	3,6	Lillhagen	Lhn
10,1	Tanum	Tnu	7,1	Säve	Sve
4,5	Orrekläpp	Ork	6,7	Kung. Ytterby	Yb
12,5	Rabbalshede	Rbh	5,2	Skårby	Sry
5,3	Hällevadsholm	Hlv	10,5	Jörlanda	Jl
6,6	Dingle 30 <sub>6</sub>	Dl	10,5	Stenungsund	Snu
5,9	Smedberg	Sbg	11,8	Svenshögen	Svg
3,8	Munkedal	Mkl	9,5	Ljungskile	Lj
8,9	Hogstorp 30 <sub>6</sub>	Htp	9,9	Grohed	Ghd
12,0	Uddevalla S. J.	Uv	9,6	Uddevalla S. J.	Uv
9,6	Grohed	Ghd	12,0	Hogstorp	Htp
9,9	Ljungskile	Lj	8,9	Munkedal	Mkl
9,5	Svenshögen	Svg	3,8	Smedberg	Sbg
11,8	Stenungsund	Snu	5,9	Dingle	Dl
10,5	Jörlanda	Jl	6,6	Hällevadsholm	Hlv
10,5	Skårby	Sry	5,3	Rabbalshede	Rbh
5,2	Kung. Ytterby	Yb	12,5	Orrekläpp	Ork
6,7	Säve	Sve	4,5	Tanum	Tnu
7,1	Lillhagen	Lhn	10,1	Kragenäs	Kgs
3,6	Gbg—Tingstad	Gtd	5,1	Överby	Övb
2,2	Olskroken	Or	10,0	Skee	Ske
1,9	Göteborg C.	G	7,1	Strömstad	Smd

Håll- och lastplatser, se andra sidan.

