

STATENS JÄRNVÄGAR

5 TRAFIKSEKTIONEN

TIDTABELLSBOKEN

TIDTABELL n:r 140

*Gällande fr. o. m. den 1 juli 1940
och tillsvidare*

å bandelen

GÖTEBORG C—FALKÖPING C

Tillägg.

Tillägg skall efter verkställd komplettering av tidtabellsboken registreras här nedan, var- efter det i stigande nummerordning skall inklistras å fals sist i tidtabellsboken.

N:r	Infört		N:r	Infört	
	den	namn		den	namn

Obs.! Falsarna äro gummerade.

Uppgift å driftplatser och signaturer å 5 trafiksektionen.

Driftplatsernas namn	Sign.	Driftplatsernas namn	Sign.	Driftplatsernas namn	Sign.
Falköping C	F	<i>Bryngenäs</i>	<i>Bys</i>	<i>Sävedalen</i>	<i>Sel</i>
Odensberg ..	Og	V:a Bodarne .	Vbd	Frändtorp...	Ftp
Floby	Fby	Norsesund ..	Ns	Sävenäs rbg	Sär
Källeryd	Kä	Floda	Fd	Torpa	Tpa
Fåglavik	Fk	Stenkullen ..	Sn	<i>Sävenäs.....</i>	<i>Säv</i>
Herrljunga ..	Hr	<i>Hedefors</i>	<i>Hef</i>	Olskroken ..	Or
Remmededal	Re	<i>Lerums kyrka .</i>	<i>Lrk</i>	Göteborg C.	G
Vårgårda	Vgå	Lerum	Lr	Göteborg—	
<i>Torofabriken ..</i>	<i>Tfb</i>	<i>Aspedalen</i>	<i>Asd</i>	Tingstad ..	Gtd
Lagmansh. ..	L	<i>Aspen</i>	<i>Apn</i>	Sannegården	Sgn
<i>Hol</i>	<i>Hol</i>	Jonsered	J	Göteborgs	
Torp	Tr	<i>Bokedalen</i>	<i>Bkd</i>	frihamn ...	Gf
Alingsås	A	<i>Kåhög</i>	<i>Kög</i>	Göteborgs S.	
<i>Sörhaga.....</i>	<i>Söh</i>	Partille	P	J. hamnbana	Ghb
<i>Lövekulle.....</i>	<i>Lök</i>	<i>Ugglum</i>	<i>Ugm</i>		

Innehållsförteckning.

A. Allmänna bestämmelser.

Förklaringar till tjänstetidtabellerna	sid. 4
Uppgift å utgångs- och slutstationer för bromsprov	» 7
» » stationer för vagnavsyning.....	» 7
» » de lutningar, som å olika bansträckor äro utslags- givande för tågens utrustning med bromskraft	» 8
Uppgift å stigningar, som kunna vara utslagsgivande för tågens utrustande med bromskraft	» 8
Uppgift å viktigare vägkorsningar och fasta postställen ...	sid. 9 resp. 10
» » gångbanesidor	sid. 10
» » platser, där lystringsmärken finnas uppsatta	» 11
» » platser, där orienteringsmärken finnas uppsatta	» 11
» » ang. växeln i huvudsp. vid Hol	» 11
Hastighetsuppgifter.....	sid. 12—14
Vagnviktstabell	sid. 14
Förklaringar till bromstabellerna.....	sid. 14—16
Bromstabellerna A och B.....	sid. 17
Bromstabellen C.....	sid. 18—22
Förteckning över tågspår, signalbilder och avstånd	» 23—26
Dubbelspårens användning G—Or	sid. 26
Signalbeskrivning för Göteborg C	sid. 27—30
» » Olskroken	» 31—38
» » Alingsås	» 39—41
» » Herrljunga.....	sid. 42
» » Falköping C.....	sid. 43—44
Särskilda bestämmelser om ljussignaler för tågs avsändande resp. stoppande	sid. 45
» » » skredvarningsanordningar å linjen Alingsås—Olskroken	» 46
Instrukt. för loks framförande å Sävenäs rbg utan att växlings- personal är tillstädes	sid. 47—49
» » » » å Falköping C bangård	» 50—51
Förteckning över driftplatser, som få lämnas obevakade för tåg	sid. 52
Reservloktjänsten	» 52
Hjälpvagnar	» 52
Tillåtna loktyper för växlingsrörelser å vissa bansträckor	» 53
Uppgift å stationer, där förare, som jämväl är tbfh, skall mottaga och avlämna konv. med tåghandlingar	» 53
Banpersonalens underrättande	» 54
Undantagsbestämmelser rörande tåg, som stannat på grund av ute- bliven körsignal	» 55
Särskilda bestämmelser om avgångssignal vid Frändtorp.....	» 55
Undantag ang. tågrörelsen Frändtorp—Sävenäs rbg	» 55
Undantagsbestämmelser ang. spårändring m. m. vid Falköping C	» 56
» » » överflyttning av tåg m. m. Göte- borg—Olskroken	sid. 56, 57
Påskjutningslok, som får tillsättas i gång varande tåg.....	sid. 57
Bestämmelser om enkelspårdrift å dubbelspår	sid. 58—70
Uppgift ang. stationär personals tjänstgöring vid tåg med uppe- håll å hållplatser etc.	sid. 71
Särskilda bestämmelser om tågens utropande.....	» 71

B. Tjänstetidtabeller.

Tjänstetidtabeller för tåg med udda nummer.....	sid. 74—106
» » » » jämna	» 107—142

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 medges enligt säkerhetsordningen, får denna lägre hastighet icke överskridas.

Om vid tågförsening tågbefälhavaren 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 anbefalld. Tågbefälhavaren 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 mer 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 siffer-talet betecknar det största antalet axlar, lastade eller tomma, som får medtagas enligt säo § 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 är föraren emellertid skyldig att *till fullo utnyttja lokets dragkraft*. Då de i vagnviktstabellerna angivna tontalen och den i tidtabellöverskrifterna 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 utrönes genom att den på nedan angivet sätt fastställda vikten av de vagnar och overksamma 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 > > > > > lev. djur eller styckegods, eller för gods- och personvagn, som användes för posttransport;

> 4 > > Gs eller Gsh (CG)-vagn } som användes för
> 6 > > standard G eller Grh (CGr)-vagn } manskapstransport

enligt den i transporthandlingarna angivna vikten eller, om uppgift därom saknas, enligt uppskattning i fråga om övriga vagns-lastsändningar.

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. Därest så av utrymmeskäl anses behöfligt, må driftplatser utan fast signal uteslutas, då platsen passeras.

7) Framför kolumn 2 förekommande *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 tidräkning från klockan 0 till klockan 24. Den första timmen på dygnet betecknas med siffran 0, ankomsttid precis midnatt 24.00 och avgångstid precis midnatt 0.00.

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*,

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

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

Ⓐ = uppehåll för resandes *avstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner,

Ⓟ = uppehåll för resandes *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* > ;

O 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 station *icke* är tåganmälningstation för tåget.

Vid **×**, **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 **×** 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,

* = går vardagar,

d = går dagligen utom dag efter SoH,

e = extratåg; går på särskild order,

k = eget tåg uppehålles,

u = som uppehålles,

h = hinder strax bortom infartstågvägens slutpunkt (såo § 73),

m = måltidsuppehåll,

Vid angivande av möte i **×** kolumnen.

- s** = föraren skall, när lok stannat hinderfritt i förhållande till mötande (förbigående) tåg genom signalen "lägg om växeln" med lokets vissla eller handsignallykta härom underrätta tågexpeditören (såo § 55:6, anm. 3),
- v** = tåget intages mot vagnar, varför tåget skall införas med försiktighet (såo § 73),
- y** = tåget må vid ingäendet vid behov framföras förbi utfartssignalen i stoppställning efter växlingssignal från tågexpeditören,
- z** = se signalbeskrivning.

Uppgift å utgångs- och slutstationer för bromsprov.

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

Station	Utgångsstation för tåg	Slutstation för tåg
Göteborg C.....	} Samtl. avg. tåg	Samtl. ank. tåg
Säv. rangerbang.		
Herrljunga	4050, 4712, 7460	4385 d. e. SoH, 7455, 7459
Falköping C ...	Samtliga avg. tåg (utom genomgående)	Samtliga ank. tåg (utom genomgående)

Beträffande lokaltågen å bansträckan Göteborg C—Fågslavik gäller, att varje vagn skall underkastas minst ett utgångs- resp. slutprov pr dygn.

Uppgift å stationer för vagnavsyning.

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

Station	Tåg
Göteborg C.....	} Samtliga tåg
Säv. rangerbang.....	
Herrljunga	4050, 4712, 7460
Falköping C.....	} Alla utgångståg och tåg med uppehåll utom tågen 3 och 4, som avsynas av medföljande vsk.

Uppgift

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

10 : 1000	↓	Falköping C.—Odensberg	↑	10 : 1000
10 : 1000	↓	Odensberg—Floby	↑	0 : 1000
9 : 1000	↓	Floby—Källeryd	↑	5 : 1000
10 : 1000	↓	Källeryd—Fåglavik	↑	9 : 1000
10 : 1000	↓	Fåglavik—Herrljunga	↑	10 : 1000
10 : 1000	↓	Herrljunga—Remmenedal	↑	9 : 1000
10 : 1000	↓	Remmenedal—Vårgårda	↑	7 : 1000
10 : 1000	↓	Vårgårda—Lagmansholm	↑	7 : 1000
10 : 1000	↓	Lagmansholm—Torp	↑	10 : 1000
5 : 1000	↓	Torp—Alingsås	↑	1 : 1000
8 : 1000	↓	Alingsås—V:a Bodarne	↑	10 : 1000
10 : 1000	↓	V:a Bodarne—Norsesund	↑	0 : 1000
6 : 1000	↓	Norsesund—Floda	↑	6 : 1000
4 : 1000	↓	Floda—Stenkullen	↑	4 : 1000
10 : 1000	↓	Stenkullen—Lerum	↑	0 : 1000
7 : 1000	↓	Lerum—Jonsered	↑	7 : 1000
5 : 1000	↓	Jonsered—Partille	↑	2 : 1000
2 : 1000	↓	Partille—Frändtorp	↑	4 : 1000
8 : 1000	↓	Frändtorp—Olskroken	↑	0 : 1000
1 : 1000	↓	Olskroken—Göteborg C.	↑	1 : 1000
3 : 1000	↓	Frändtorp—Sävenäs rbg	↑	0 : 1000
8 : 1000	↓	Fjällbo (—Sävenäs rbg)— Olskroken	↑	5 : 1000

Ovan angivna lutningsförhållanden utvisa den största höjdskillnad, som finnes å en viss bansträcka mellan två punkter på 1,000 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.

Uppgift

å stigningar, som kunna vara utslagsgivande för tågens utrustande med bromskraft. (Jfr bestämmelsen å sid. 17 under »Bromstabellerna A o. B».)

—	↓	Odensberg—Floby	↑	10 : 1000
—	↓	Floby—Källeryd	↑	9 : 1000
—	↓	Remmenedal—Vårgårda	↑	10 : 1000
—	↓	Vårgårda—Lagmansholm	↑	10 : 1000
10 : 1000	↓	Alingsås—V:a Bodarne	↑	—
—	↓	V:a Bodarne—Norsesund	↑	10 : 1000
—	↓	Stenkullen—Lerum	↑	10 : 1000
—	↓	Frändtorp—Olskroken	↑	8 : 1000
—	↓	Fjällbo (—Sävenäs rbg)— Olskroken	↑	8 : 1000

Uppgift å viktigare vägkorsningar och fasta postställen.

a) Väggkorsningar.

Plats	Belägen å		Skyddsanordning
	km.	sträcka station	
Redberga	346+912	F—Og	Ringverk, ljussignaler.
Floby bang.	—	Floby	Fällbommar, bevakning ¹⁾ .
Välan	362+793	Fby—Kå	Ringverk, ljussignaler.
Källeryds bang.	—	Källeryd	Ringverk ²⁾ ljussignaler ²⁾ .
Fåglaviks	—	Fåglavik	Fällbommar, bevakning ³⁾ .
Herrljunga	}	Herrljunga	Ringverk ⁴⁾ .
kvarnvägen			
Horsby norr	378+452	Hr—Re	Ringverk ⁴⁾ .
Remmene (Åsen) ...	382+013	» — »	Ringverk, ljussignaler.
Remmenedals bang.	—	Remmenedal	Ringverk ²⁾ .
Bråttensby	386+037	Re—Vgå	Ringverk, ljussignaler.
Vårgårda bang., norr	—	Vårgårda	Fällbommar, bevakning ³⁾ .
d:o	—	d:o	Fällbommar, bevakning ³⁾ .
Hoberg, norr	392+525	Vgå—L	Ringverk.
Vårvik	395+140	» — »	Ringverk.
Lagmansholms bang.	—	Lagmansholm	Fällbommar, bevakning ³⁾ .
Torps bang.	—	Torp	Ringverk ²⁾ , ljussignaler ²⁾ .
Stockholmsvägen ...	411+444	Tr—A	} Fällbommar, bevakning ¹⁾ .
Boråsvägen	411+556	» — »	
Alingsås bang.	}	Alingsås	Fällbommar, bevakning ¹⁾ .
Lendalsgatan			
Göteborgsvägen...			
Västgötagatan.....	—		
Sörhaga	413+560	A—Vbd	Ringverk, ljussignaler ⁶⁾ .
Alvhem	414+493	» — »	Ringverk, ljussignaler ⁶⁾ .
Lövekulle	415+235	» — »	Ringverk ⁶⁾ .
V:a Bodarne	418+454	» — »	Ringverk, ljussignaler ⁶⁾ .
Floda bang. (gångv.)	—	Floda	Ringverk ⁴⁾ ⁶⁾ .
Stenkullens bang. ...	—	Stenkullen	Ringverk ⁴⁾ ⁶⁾ .
Kåhög	445+262	J—P	Ringverk, ljussignaler ⁶⁾ .
Partille bang.	—	Partille	Fällbommar, bevakning ³⁾ .
Olskrokens bang. ...	}	Olskroken	Fällbommar, bevakning ¹⁾ .
Ebelingsvägen ...			
Olskrokens bang. ...	}	»	Fällbommar, bevakning ⁷⁾ .
Kruthusgatan ...			
Sannegården:			
Pumpgatan	3+021	Sgn—Gtd	Fällbommar, bevakning ⁵⁾ .
Hallegatan	2+861	» — »	Fällbommar, bevakning ⁵⁾ .
Madångsgatan	2+622	» — »	Fällbommar, bevakning ⁵⁾ .
Kvillegatan.....	2+278	» — »	Fällbommar, bevakning ⁵⁾ .
Fyllevägen	0+657	» — »	Fällbommar, bevakning ¹⁾ .

1) Bevakas av tågexpeditör el. ställverkspersonal.

2) Kan avstängas av st.

3) Bevakas av tågexpeditör el. ställverkspersonal eller, då stationen är obevakad, av vägvakt.

4) Fungerar endast då tågväg är lagd.

5) Bevakas av vägvakt.

6) Fungera ej vid rörelse å högerspår (jfr. S.ö. § 81:6).

7) Bevakas av vägvakt eller ställverkspersonal.

b) Fasta postställen.

Vid nedannämnda platser upprättas fasta postställen, när personförande tåg framförs med ånglok eller då skredvarningsanordningarna äro ur funktion (Jfr sid. 46).

Håvared, kmp. 428+030—428+
255 å lin. Ns—Fd.
Pålstorp, kmp. 428+910—429+
140 å lin. Ns—Fd.
Lerums kyrka, kmp. 435+975—
436+275 å lin. Sn—Lr.

Jonserefs bang., kmp. 442+355
—442+865.
Bokedalen-Kåhög, kmp. 444+350
—444+910 å lin. J—P.
Ugglum, kmp. 450+160—450+
760 å lin. P—Or.

Uppgift å gångbanesidor

angivande å vilken sida av tåget, räknat i tågriktningen, gångbanor finnas.

Bansträckan Falköping C—Alingsås.

Nedgående tåg å *högra* sidan.
Uppgående » » *vänstra* »

Bansträckan Alingsås—Göteborg C.

Nedspåret, nedgående tåg å *högra* sidan.
» uppgående » » *vänstra* »
Uppspåret, nedgående » » *vänstra* »
» uppgående » » *högra* »

Uppgift å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta.

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets		
			plats		utseende
Bansträcka	Sektionsnummer	Platsens art	för tåg med udda nummer	för tåg m. jämna nummer	
Hr—Re	379+005	Vägöverg. vid Horsby söder	378+600	379+600	▽
"	379+441	Vägöverg. vid Tomten	378+940	379+800	▽
"	380+120	Vägöverg. vid Tarsled	—	380+525	▽
Re—Vgå	388+819	Vägöverg. v. Högstorp	388+410	—	▽
L—Tr	402+176	Vägöverg. vid Vittne	401+776	402+576	▽
Ns—Fd	426+605	Tunnlar vid Ubbared	426+305	427+095	▽
	426+797				
Lr—J	440+465	Tunneln vid Hulan	440+165	441+036	▽
	440+736				
J—P	443+859	Tunneln vid Jonsereds fabriker	443+559	444+344	▽
	444+044				
"Or	444+900	Kurv. vid Kåhøgsberget	444+600	445+200	▽
	451+940				
"	451+940	Vägöverg. vid Frändtorp	451+560	452+360	▽
"	452+700	S-kurva vid Torpa	452+300	453+100	▽
"	453+706	Vägöverg. vid Sävenäs hållpl.	453+459	453+953	▽

Uppgift å platser, där orienteringsmärken finnas uppsatta.

Plats	Sektion för		Betydelse
	nedgående tåg	uppgående tåg	
Lövekulle	414+893	415+576	Orientering om platsens läge.
Bryngenäs	416+570	417+380	
Hedefors	434+912	435+725	
Aspedalen	438+255	439+074	
Aspen	439+710	440+457	
Bokedalen	443+850	444+610	
Kåhög	444+940	445+770	
Ugglum	450+015	—	
Sävedalen	450+674	451+542	
.....			
.....			
.....			

Hol.

Växeln i huvudspåret är inlagd vid tidtabellsskiftet $\frac{1}{7}$ 40.

• » » » borttagen fr. o. m. tåg n:r den*)

* Ifylles, när order därom erhålles.

Hastighetsuppgifter.

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

Lok. litt.	A2 B	Cd	Dg	Dr Dks	E	E2	Ga Gb	Gb2	Ha	Hb	J	Ka	Kh	Kf2	L
Bandel:															
Göteborg C—															
Falköping C.	90	90	75	90	65	70	55	60	70	80	75	60	60	60	80
Olskroken—															
Sävenäs rbg—															
Frändtorp ...	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

Lok. litt.	Na	Od	Oka	Oke	R	Sa	Sb	Ta	Tb	Ua	Ub Uc	W	Öa	Öb Öc
Bandel:														
Göteborg C—														
Falköping C.	45	60	90	70	50	80	90	75	75	45	45	65	55	75
Olskroken—														
Sävenäs rbg—														
Frändtorp ...	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

Ang. loks framförande å vissa allenast för växlingsrörelse upplåtna bansträckor, se sid. 53.

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 (Början och slut utmärkas med hastighetstavlor)			längd meter	utgör km.
Ns—Fd å	Kmp	428+030—428+255	(svag bank vid Håvared)	225	40
» — » å	»	428+910—429+140	(„ „ „ Pålstorp)	230	40
Sn—Lr å	»	435+975—436+275	(svag bank Lerums kyrka)	300	40
J—P å	»	444+350—444+910	(„ „ Bokedalen—Kådhög)	560	40
P—Or å	»	450+160—450+760	(„ „ Ugglum)	600	40
Or—G }	»	456+405—456+575	(kurvor med 500 och 550 meters radie)	170	80
S:a dsp }					
Or—G }					
N:a dsp }	»	456+083—456+515	(kurvor)	432	60

å Gäller endast för tåg, som framföras med ånglok.

Vid provkörning med lok

får hastigheten uppgå till 115 km./tim. å nedanstående sträckor (sträckor-
nas ändpunkter äro utmärkta genom särskilda tavlor), nämligen:

Uppgående dubbelspåret:

Lr—Fd Kmp 437+000—432+000 med undantag av Stenkullens station
och 50 m. utanför denna stations yttersta växlar = 4500 m.

Nedgående dubbelspåret:

J—Ftp Kmp 445+000—451+800 med undantag av sträckan Kmp 447+
750—448+950 = 5600 m.

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

	Genom infarts- växlarna	Genom platsen i övrigt
vid Falköping C.	40	40
» Odensberg	90	90
» Floby	90	90
» Källeryd	90	90
» Fåglavik	90	90
» Herrljunga	90	90
» Remmenedal	90	90
» Vårgårda	90	90
» Torvfabriken.....	90	90
» Lagmansholm	90	90
» Hol.....	90	90
» Torp	90	90
» Alingsås:		
i bangårdens östra ände:		
för tåg med udda nr.....	80	—
» » jämna nr genom utfartsväxeln genom kurvor med 560 m. radie 412+165 —412+250 = 85 m.	—	40
över bangården i övrigt	90	80
» Sörhaga med växel endast i nedspåret.....	90	90
» Västra Bodarne	90*)	—
» Västra Bodarne	90	90
» Norsesund.....	90	90
» Floda	90	90
» Stenkullen.....	90	90
» Lerum	90	90
» Jonsered:		
i bangårdens östra ände:		
för tåg framfört av ånglok kmp 442+355—442+865 = 510 m.....	40	40
över bangården i övrigt	90	90
» Partille kmp 447+750—448+950 = 1200 m.	60	60
» Frändtorp vid gång till och från:		
Olskroken	90	90
Sävenäs rangerbangård	40	40

*) Vid enkelspårsdrift å nedspåret 40 km./tim. för tåg, som framgår å
högerspår.

	Genom infartsväxlarna	Genom platsen i övrigt
vid Olskroken för tåg å 5 ts:		
i bangårdens <i>östra</i> ände:		
genom 2 kurvor med 450 m. radie 454+635—455+190 = 555 m.	80	80
i bangårdens <i>västra</i> ände:		
för tåg till och från norra dubbelspåret vid in- eller utfart till eller från spåren 3 och 4.....	40	40
över bangården i övrigt	90	90
> Göteborg C	40	40
> Sävenäs rangerbangård	30	30

Vagnviktstabell.

Lok litt. Dk	600 ton
„ „ Ds	550 „ *)
„ „ Dg	900 „
„ „ Ha, Hb, Ub... ..	600 „

*) Undantagsvis må, för undvikande av dubbling 600 tons vagnvikt framföras med Ds-lok när yttertemperaturen å tågets körsträcka icke beräknas komma att överstiga $+10^{\circ}$ samt eljest 560 ton, då så befinnes påkallat för att kunna medtaga en vagn, som ej kan medtagas vid vagnviktens begränsning till 550 ton.

Förklaringar till bromstabellerna.

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

för att med ledning av givet bromstal bestämma tåghastigheten, varvid, om bromstalet ifråga ej finnes i tabellen för det lutningsförhållande, för vilket hastigheten skall bestämmas, närmast lägre bromstal för ifrågavarande lutningsförhållande väljes.

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,

bestämmandet av bromstalet hos ett tåg med hänsyn till dess vagnvikt och den tillgängliga bromskraften.

III. *Bromskraften* hos olika fordon skall värderas enligt bestämmelserna å sid. 15 och 16.

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 siffraden talet 770. Detta tal finnes icke, varför man tager det närmast högre talet 780 följer härifrån den lodräta kolumnen uppåt och finner i tabellens huvud talet 125, vilket 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 eller, om detsamma ej finnes, närmast lägre tal i tabellens huvud (bromstabell C), och den lodräta kolumnen följes härifrån nedåt, tills man kommer till den vågräta siffrerad, 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 109 ton. Hur stor vagnvikt kan ytterligare tillkopplas?

Man söker i tabellens huvud bromskraften 109. Detta tal finnes icke, varför man tager det närmast lägre talet 105, följer den lodräta kolumnen nedåt till den vågräta siffrerad, 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.

VI. Motsvarar bromskraften i ett tåg ej det i tjänstetidtabellen angivna bromstalet och vill man för att beräkna den ändrade största hastighet, varmed tåget därför högst kan få framföras, utröna det bromstal, tågets bromskraft i stället motsvarar, uppsökes först i tabellens huvud (bromstabell C) det tal, som är lika med bromskraften eller, om sådant icke finnes, närmast lägre tal, och den lodräta kolumnen följes härifrån nedåt tills man kommer till ett tal, som är lika med tågets vagnvikt eller, om sådant ej finnes, närmast högre tal. Därest detta tal förekommer å mer än en rad, väljer man det understa. Talet i yttersta vänstra kolumnen i samma siffrerad är det sökta bromstalet.

Ex. Ett persontåg, vars tidtabell föreskriver bromstal 61 och en största hastighet av 90 km/tim, har en vagnvikt av 212 ton och en bromskraft av 118 ton. Bromskraften är såunda ej tillräcklig enligt tidtabellen. För bedömande om hastighetsnedsättning erfordras, måste därför tågets bromstal utrönas.

Man söker då i tabellens huvud bromskraften 118, som emellertid ej finnes, varför man väljer det närmast lägre talet 115, följer den lodräta kolumnen nedåt och söker talet 212. Enär detta ej finnes, måste man välja närmast högre tal, som är 215. Detta återfinnes på två rader och man väljer då den understa av dessa rader. Bromstalet erhålles i yttersta vänstra kolumnen på samma rad och är 54.

Av bromstabell A finner man, att bromstalet 54 tillåter en största hastighet av 90 km/tim, om ej större lutningsförhållande förekommer i tågets väg än 6 : 1000, varför i sådant fall order om hastighetsnedsättning ej erfordras. Förekommer större lutningsförhållande än 6 : 1000, måste däremot order om hastighetsnedsättning givas och av föraren tillämpas, varvid hastigheten i varje lutning bliver beroende av lutningsförhållandet (enligt bromstabell A högst 85 km/tim vid lutningsförhållande över 6 : 1000 t. o. m. 10 : 1000, högst 80 km/tim vid lutningsförhållande däröver t. o. m. 12.5 : 1000 o. s. v.).

Bromskraften hos olika fordon värderas på sätt nedan under A och B anges, 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 mel-
 lanventil i läget "G" eller med annan strypning
 (finnes angivet å långbalken).

Malmstågsbroms (M-broms) omfattar:

Tryckluftbroms Knorr, Westinghouse och New York på malm-
 banans vagnar litt M och Q1.

- A) Bromskraften hos fordon, som äro försedda med bromsvikt-
 skyltar och som tryckluftbromsas, värderas enligt de å broms-
 viktsskyltarna angivna bromsvikttalet. Om dessa fordon skruv-
 bromsas, värderas bromskraften enligt nedanstående tabell,
 kolumnen längst till höger.
- B) Bromskraften hos fordon, som ej äro försedda med bromsvikt-
 skyltar, värderas enligt nedanstående tabell.

Fordon	Med persontågs- broms			Med godstågsbroms			Med malmstågs- broms, vars led- ningstryck är		Med skruv- broms $\frac{1}{2}$	
	utan lastut- bromsning	med lastut- bromsning i läget		utan lastut- broms- ning	med lastut- bromsning i läget		1,6 kg./cm. ²	minst 4 kg./cm. ²		
		»Tom»	»Last»		»Tom»	»Last»				
4-axliga person-, post- fång- o. resgodsvag- nar med vagnvikt 45 ton och däröver.	40 ton pr vagn	—	—	25 ton pr vagn	—	—	—	—	5 ton pr bromsad axel	
4-axliga person-, post- fång- o. resgodsvag- nar med vagnvikt under 45 ton.*)	30 ton pr vagn	—	—	20 ton pr vagn	—	—	—	—	5 ton pr bromsad axel	
2-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar*)	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 brom- sad axel	—	—	5 ton pr bromsad axel	
4-axliga godsvag- nar	—	—	—	20 ton pr vagn	20 ton pr vagn	30 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel	
3- o. 2-axligagods- vagnar (utom malm banans 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 el. med högst 5 ton last: 5 ton pr brom- sad axel	
Malmbanans vag- nar litt. M. o. Q1	—	—	—	—	—	—	6 ton pr vagn	15 ton pr vagn	—	
Overksamt lok	För elektrolok 10 ton pr bromsad axel, för ånglok 5 ton pr bromsad axel.									

*) 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.

Bromstabellerna A och B.

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

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

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).

BROMS-

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

TABELL 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
150	160	165	175	185	195	200	210	220	230	235	245	255	265	270
140	150	155	165	170	180	190	195	205	215	220	230	240	245	255

BROMS-

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

TABELL 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							
675	690	705	720	735	750	765	780	795	810					
655	670	685	700	715	730	745	755	770	785	800				
640	655	665	680	695	710	720								
620	635	650	660	675	690	705	715							
605	620	630	645	660	670	685	695	710	725	735	750	765	775	790
590	605	615	630	640	655	665	680	690	705	715				
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	
535	545	560	570	580	595	605	615	630	640	650	665	675	685	700
525	535	545	555	570	580	590	600	615	625	635	650	660	670	680
500	510	520	535	545	555	565	575	585	600	610	620	630	640	650
490	500	510	520	530	545	555	565	575	585	595	605	615	630	640
480	490	500	510	520	530	540	550	565	575	585	595	605	615	625
470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	570	580	590	600	610
460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	570	580	590	600
440	450	460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	565	575
435	445	455	460	470	480	490	500	510	520	530	540	545	555	565
425	435	445	455	465	470	480	490	500	510	520	530	535	545	555
420	425	435	445	455	465	475	480	490	500	510	520	525	535	545
405	410	420	430	440	445	455	465	475	480	490	500	510	520	525
375	385	395	400	410	420	425	435	445	450	460	465	475	485	490

BROMSTABELL C.

Bromstal	Bromskraft (i ton)														
	305	310	315	320	330	340	350	360	370	380	390	400	410	420	430
	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	1950
23	1330	1350	1370	1390	1430	1480	1520	1570	1610	1650	1700	1740	1780	1830	1870
24	1270	1290	1310	1330	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1630	1670	1710	1750	1790
25	1220	1240	1260	1280	1320	1360	1400	1440	1480	1520	1560	1600	1640	1680	1720
26	1170	1190	1210	1230	1270	1310	1350	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1620	1650
27	1130	1150	1170	1190	1220	1260	1300	1330	1370	1410	1440	1480	1520	1560	1590
28	1090	1110	1130	1140	1180	1210	1250	1290	1320	1360	1390	1430	1460	1500	1540
29	1050	1070	1090	1100											
30	1020	1030	1050	1070											
31	985	1000	1020	1030											
32	955	970	985	1000											
33															
34															
35															
36															
37															
38	800														
39															
41	745	755	770	780	805										
42															
43	710	720	735	745	765	790	815								
44	695	705													
46	665	675	685	695	715										
47	650	660	670	680	700										
48	635	645	655	665	690	710									
49	620	635	645	655	675	695	715								
50	610	620	630	640	660	680	700	720	740	760	780	800			
52	585	595	605	615	635	655	675	690	710						
53	575	585	595	605	625	640	660	680	700						
54	565	575	585	595	610	630	650	665	685	705					
55	555	565	575	580	600	620	635	655	675	690	710				
57	535	545	555	560	580	595	615	630	650	665	685	700			
61	500	510	515	525	540	555	575	590	605	625	640	655	670	690	705
































Förteckning över tågspår, signalbilder och avstånd.

I Olskroken betecknas V. G. J. tågspår med 1 A och det normal-spåriga spåret närmast stationshuset med 1 B samt det nästa med n:r 2 o. s. v.

Å övriga stationer avses med spår n:r 1 spåret närmast stationshuset, med spår n:r 2 det nästa o. s. v.

Två tågspårnr, åtskilda med ett bråkstreck, betecknar tågväg, vari båda tågspåren ingå i angiven ordning.

För viss tågväg under varandra angivna signalbilder äro upptagna i den ordning de befinna sig i tågs farriktning.

Av- stånd km.	Driftplatser	Tågriktning Falköping C									
		Huvudtågväg			Sidotågvägar						
		Tåg- spår nr	Signalbild för		Tåg- spår nr	Signalbild för		Tåg- spår nr	Signalbild för		
			in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
	Sävenäs rbg... 										
0,7	Frändtorp										
	Göteborg C ...			z				z			
1,9	Olskroken n t . Södra uppsp.	2	z	z	3	z	z				
	Norra n t	4	z	z	3	z	z				
3,5	Frändtorp										
3,2	Partille... n w	1		 d	3						
5,9	Jonsered	3		 d	1						
5,4	Lerum	3		 d	2			4			
3,5	Stenkullen n	2									
3,5	Floda..... n	4		 d	2						
7,7	Norsesund.....	4		 d	3						
3,6	V:a Bodarne n	2									
6,7	Alingsås	1	z	z	2	z	z	3-4	z	z	
6,8	Torp	2			1			3			

(Fortsättning på sid. 24)

d Är försedd med utfartsförsignal anbragt å infartssignalen.



n Ljussignal för tågs avgång och stoppande anordnad.

t Telefon uppsatt vid infartssignalen.


















































w Vid högerspårstrafik signaleras för uppgående tåg vid infart till spåren 1 och 2 med **dvärgsignal** vid stationsgränsen. (Fig. 11 b, såo).

z Se signalbeskrivning.

(Fortsättning från sid. 23)

		Tågriktning Falköping C								
Av- stånd km.	Driftplatser	Huvudtågväg			Sidotågvägar					
		Tåg- spår nr	Signalbild för		Tåg- spår nr	Signalbild för		Tåg- spår nr	Signalbild för	
			in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
5,2	Hol 		g							
2,0	Lagmansholm .	2	t	f	3	#	f			
7,2	Vårgårda	2	t		1	#				
8,1	Remmenedal .	2	t	t	1	#	t			
5,6	Herrljunga ...	4	z	z		z	z			
6,4	Fåglavik	2	t		1	#				
4,8	Källeryd	3	t		2	#		1	#	
9,0	Floby.....	1	t		2	#				
6,2	Odensberg ...	3	t		2	#		1	#	
7,5	Falköping C nt 	2	z			z				

f Förbunden med växel vid Torvfabriken.**g** Gäller endast då växeln i huvudspåret är inlagd. Se sid. 11.**n** Ljussignal för tågs stoppande anordnad för vissa tåg, som intagas å spår 4.**t** Telefon uppsatt utanför infartssignalen.**z** Se signalbeskrivning.

Av- stånd km.	Driftplatser	Tågriktning Göteborg C								
		Huvudtågväg			Sidotågvägar					
		Tåg- spår nr	Signalbild för		Tåg- spår nr	Signalbild för		Tåg- spår nr	Signalbild för	
in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Falköping C... 			Z			Z			
7,5	Odensberg ...	3			2			1		
6,2	Floby.....	1			2					
9,0	Källeryd	3			2			1		
4,8	Fåglavik	2			1					
6,4	Herrljunga ...	4	Z	Z		Z	Z			
5,6	Remmenedal ..	2			1					
8,1	Vårgårda	2		 f	1		 f			
7,2	Lagmansholm .	2			1					
2,0	Hol		 g							
5,2	Torp	2			1			3		
6,8	Alingsås	2	Z	Z e	3	Z	Z e	4	Z	Z e
6,7	V:a Bodarne...	3								
3,6	Norsesund... n	5	 å	 d	3	 å				
7,7	Floda.....	3		 d	2					
3,5	Stenkullen ...	3								
3,5	Lerum	5		 d	2			4		
5,4	Jonsered ... n	2		 d	1					
5,9	Partille	2		 d	3					
3,2	Frändtorp									

(Fortsättning på sid. 26)

d Är försedd med utfartssignal anbragt å infartssignalen.**e** Förbunden med växel vid Sörhaga.**f** " " " " Torvfabriken.**g** Gäller endast då växeln i huvudspåret är inlagd. Se sid. 11.**n** Ljussignal för tågs avgång och stoppande anordnad för nedgående tåg.**z** Se signalbeskrivning.**å** Tfnapp. uppsatt vid infartssign. Sào § 52: 2, anm. 2 får tillämpas.

(Fortsättning från sid. 25)

		Tågriktning Göteborg C								
Av- stånd km.	Driftplatser	Huvudtågväg			Sidotågvägar					
		Tåg- spår nr	Signalbild för		Tåg- spår nr	Signalbild för		Tåg- spår nr	Signalbild för	
			in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3,5	Olskroken									
	Södra nedsp. nt	1 B	z	z						
	Norra , nt				3	z	z	4	z	z
1,9	Göteborg..... t	1	z		2-14	z				
—	Frändtorp		#							
0,7	Sävenäs rbg...	3			2			1		

n Ljussignal för tågs avgång och stoppande anordnad.

t Telefon uppsatt vid infartssignalen.

Bestämmelser ang. användningen normalt av dubbelspären mellan Göteborg C och Olskroken.

Södra dubbelspåret skall användas för 5 trafiksektionens alla tåg *utom* 1115, för bohusbanans tåg 1554 och för B. J. tåg n:r 10, 23 och 41.

Norra dubbelspåret skall användas för 5 trafiksektionens tåg 1115, för bohusbanans alla tåg *utom* 1554 och för B. J. tåg *utom* B. J. tåg n:r 10, 23 och 41 ävensom för växlingsätt.

Signalbeskrivning för Göteborg C enligt ritning litt. C nr 50187.

Fastställd den 4 december 1939.

Tåg från Almedal till Göteborg C och Olskroken.

1. Vid Almedals norra stationsgräns visas körsignal för infart på västra spåret (uppspåret) resp. östra spåret (nedspåret) från huvudljussignal 2 A resp. 4 A med fast grönt sken, innebärande att tåg får framgå till ljusförsignal 2 B resp. 4 B vid Tomtegatan (vägkorsning V⁴), vilka ljusförsignaler även kunna visa rött sken.

Då fällbommarna vid vägkorsningarna V¹, V², V³ och V⁴ äro fällda och tåg får framgå till huvudljussignal 101h resp. 103h vid Gubbero blockpost, visas från ljusförsignal 2 B resp. 4 B grönt eller ofärgat blinkljus, därmed angivande, huruvida huvudljussignal 101h resp. 103h visar stopp eller kör.

2. Från huvudljussignal 101h resp. 103h visas körsignal med *ett* fast grönt sken för tåg mot Göteborg C och med *två* fasta gröna sken för tåg mot Olskroken. Körsignalen gäller i förra fallet till infartssignal 15h vid Göteborg C, i senare fallet till infartssignal 59v vid Olskroken. Båda dessa infartssignaler äro förbundna med försignal, uppsatt 330 resp. 505 meter framför infartssignalen.

3. Körsignal för infart till plattformsspår vid Göteborg C visas, då plattformsspåret är fritt från järnvägsfordon, med fast grönt sken från huvudljussignal 15h jämte signalbild enligt fig. 11 e i såo från en vid infartssignalen uppsatt dvärgsignal 15v.

Då plattformsspåret är upptaget av järnvägsfordon (avkortad tågväg), visas körsignal enbart med dvärgsignalen, vars gröna sken då är blinkande.

Infartssignal 59v vid Olskroken tillhör Olskrokens station och manövreras från ställverket vid nämnda station.

Tåg från Olskroken till Göteborg C på vänsterspår.

4. Vid Olskrokens västra stationsgräns visas körsignal för infart på norra resp. södra nedspåret från huvudljussignal 9h resp. 13h med fast grönt sken. Körsignalen gäller till infartssignal 21h resp. 25h vid Göteborg C, vilka båda äro förbundna med försignal, uppsatt 335 meter framför infartssignalen.

5. Körsignal för infart från norra resp. södra nedspåret till plattformsspår å Göteborg C visas, då plattformsspåret är fritt från järnvägsfordon, med fast grönt sken från huvudljussignal 21h resp. 25h jämte signalbild enligt fig. 11 e från dvärgsignal 21v resp. 25v, uppsatt under vederbörande huvudsignal.

För avkortad tågväg visas körsignal enbart med dvärgsignalen, vars gröna sken då är blinkande.

Tåg från Olskroken till Göteborg C på B. J. lokspår, norra uppspåret eller södra uppspåret.

6. För infart på B. J. lokspår, norra uppspåret och södra uppspåret visas vid Olskrokens västra stationsgräns körsignal med signalbild enligt fig. 11 b från dvärgsignal 5h, 7h resp. 11h. Körsignalen gäller till dvärgsignal 17h, 19v resp. 23h vid Göteborg C.

7. Signalering med dvärgsignal 17h, 19v resp. 23h vid infart å Göteborg C från B. J. lokspår, norra uppspåret och södra uppspåret utföres med signalbilder enligt fig. 11 b och 11 c från till tågvägen hörande dvärgsignaler såsom vid växling (jmf.. punkt 14).

Tåg från Göteborg C och Olskroken till Almedal.

8. Körsignal för utfartstågvägar från plattformsspåren å Göteborg C visas från dvärgsignaler vid plattformsspårens yttre ändar med signalbild enligt fig. 11 e, gällande till huvudljussignal 10IV_{II} vid stationsgränsen. Dvärgsignalens gröna sken är blinkande, då 10IV_{II} visar stopp, och fast, då nämnda signal visar kör.

Körsignal från huvudljussignal 10IV_{II} gäller till huvudljussignal, 10IV_I. Denna signal är försedd med ljusförsignal, uppsatt omkring 320 meter framför huvudsignalen.

9. För tåg från Olskroken visas körsignal med fast grönt sken från en vid stationsgränsen uppsatt huvudljussignal 15t. Körsignalen gäller till huvudljussignal 103v, som är förbunden med en c:a 310 meter framför huvudsignalen uppsatt försignal.

10. Huvudljussignaler 10IV_I och 103v jämte därå anbragta ljusförsignaler visa körsignal till västra spåret till Almedal med *ett* fast grönt sken och samtidigt ett blinkande grönt eller ofärgat sken från ljusförsignalen, och för tåg till östra spåret till Almedal med *två* fasta gröna sken och samtidigt ett blinkande grönt eller ofärgat sken från ljusförsignalen. Körsignalen gäller till huvudljussignal 1 A resp. 3 A vid Gubbero blockpost, vilkas ställning anges genom nyssnämnda ljusförsignaler.

11. Körsignal med fast grönt sken från huvudljussignaler 1 A och 3 A vid Gubbero innebär, att fällbommarna vid vägkorsningarna V¹, V² och V³ äro fällda och att tåget får framgå till huvudljussignal 1 B resp. 3 B vid Tomtegatan (V⁴). Sistnämnda huvudljussignaler visa fast grönt sken, då fällbommarna V⁴ äro fällda och tåg får framgå till infartssignal 3h resp. 1h vid Almedal. Infartssignalerna 3h och 1h vid Almedal äro förbundna med försignaler uppsatta 615 meter från vederbörande infartssignaler.

Tåg från Göteborg C till Olskroken på vänsterspår.

12. Körsignal för utfartstågvägar från plattformsspåren vid Göteborg C mot norra resp. södra uppspåret till Olskroken visas från dvärgsignaler vid plattformsspårens yttre ändar med signalbild enligt fig. 11 e, gällande till huvudljussignal 7v resp. 11v vid stationsgränsen. Dvärgsignalens gröna sken är blink-

ande, då 7v resp. 11v visar stopp, och fast, då nämnda signal visar kör.

Körsignal från huvudljussignaler 7v och 11v visas med fast grönt sken och gäller till infartssignal 105v resp. 115v vid Olskroken.

Tåg från Göteborg C till Olskroken på B. J. lokspår, norra nedspåret eller södra nedspåret.

13. För tåg till Olskroken på B. J. lokspår, norra nedspåret och södra nedspåret visas körsignal med signalbild enligt fig. 11 b eller 11 c från ifrågakommande dvärgsignaler såsom vid växling (jmf. punkt 14). Körsignal från de vid stationsgränsen uppsatta dvärgsignalerna 5v, 9v och 13v visas dock alltid med signalbild enligt fig. 11 b, innebärande att tågvägen är klar till dvärgsignal 95v, 109v resp. 119v vid Olskroken.

Växlingsrörelser.

14. Växling tillåten visas med signalbild enligt fig. 11 b eller 11 c. Sistnämnda signalbild innebär, att järnvägsfordon kan finnas på signalsträckan omedelbart bortom signalen, eller att växlarne äro lagda till spår, som icke kontrolleras genom spårledning.

15. Dvärgsignalerna B, C, K, L, O, Y¹, Y³, Y⁵, Y⁷, 55h/t, 57 hb/t, 57va/t, 79h₂/t, 89 h/t och 89va kunna visa signalbild enligt fig. 11 d (ogiltighet), som innebär, att rörelse är tillåten, då signal till rörelse gives av växlingspersonal med signalredskap. Då ogiltighet visas på dvärgsignaler 89h/t och 89va, skall erforderlig omläggning av växel 90 utföras lokalt.

16. Innanför var och en av växlar 4a, 12a, 14a, 16a, 26a och 28a är anordnad spårspärrlykta, som då vederbörande växel omlagts, visar stopp för rörelser på det mot växelns normal-läge svarande spåret innanför växeln.

Spårspärrlyktor äro anordnade vid spårspärrarna 6a, 24a och 92b.

Växlarna 18/24b, 20, 5/50a, 9/52b, 78 och 90 äro försedda med växellykta.

Plattformssignaler.

17. Plattformssignaler äro uppsatta vid samtliga plattformsspår och visa:

för tågväg till Almedal grönt sken ovanför och till vänster om ett ofärgat markeringsljus,

för tågväg till norra uppspåret grönt sken mitt över markeringsljuset,

för tågväg till södra uppspåret grönt sken ovanför och till höger om markeringsljuset.

Plattformssignalerna visa rött sken in mot stationen, då infartstågväg är klargjord till det spår, för vilket plattformssignalen gäller.

Signaltelefoner.

18. Telefoner i förbindelse med ställverket äro anordnade vid eller i närheten av alla vid stationsgränsen eller utanför denna belägna signaler. Då tåg stoppats för fast signal, skall lokomotivföraren efter högst två minuters väntan uppringa ställverket för erhållande av förhållningsorder.

19. Signalerna "tåg kommer" och "jag är beredd på hinder och spårändring" skola enligt Sty skrivelse den 19/2 1935, dnr S 15/35, *bortfalla* vid huvudsignal, som visar stopp.

Spårändring.

20. 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 hinder förefinnes, tåget hastigt kan bringas till stopp.

Enahanda förfaringssätt 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. (K. Sty. skr. 4/4 1935, dnr S 45/35).

Signalbeskrivning för Olskroken med tillfarts- linjer enligt planritning litt. C nr 50288.

Signalbeskrivningen omfattar de delar av ställverksområdet, som vid ibrukttagandet den 15 juni 1940 stå under ställverkets i Olskroken kontroll. Dessa delar utgöras av:

- a) Olskrokens bangårdsområde;
- b) Sträckan Göteborg-Tingstad—Olskroken från och med huvudljussignal 47 h (linjeutfartssignal för gång från Göteborg—Tingstad);
- c) Sträckan Göteborg Bs—Olskroken från och med dvärgsignal 93 v å "Bj tågspår" och dvärgsignal 91 v å "Bj växlingsspår";
- d) Dubbelspåret Sävenäs rbg (Sävenäs lokstation)—Olskroken;
- e) Spåret Skansbangården—Olskroken från och med dvärgsignal 99 v;
- f) Bj lokspår Göteborg C—Bj lokstation med dvärgsignalerna 95 v och 95 h.

1. Alla huvudljussignaler och försignaler till dylika äro anbragta till vänster om vederbörande spår, c:a 4 meter över marken. Alla dvärgsignaler äro placerade vid marken till vänster om vederbörande spår.
2. Signalering för tåg sker dels med huvudljussignal, dels med dvärgsignal med eller utan grönt sken. Körsignal med grönt sken från huvudljussignal eller dvärgsignal innebär, att samtliga för tågvägen gällande dvärgsignaler samtidigt visa kör. Endast ofärgat sken förekommer vid körsignal till eller från högerspår. Körsignal med enbart ofärgat sken från dvärgsignal användes även vid gång till eller från vänsterspår, då annan körsignal av en eller annan anledning icke kan visas. Sådan körsignal gäller endast för signalsträckan till nästa dvärgsignal i tågvägen. Då signalbild enligt fig. 11 b i Säo visas, är signalsträckan fri från fordon. Då kör visas med varsamhetssignal enligt fig. 11 c i Säo, kan fordon finnas i tågvägen omedelbart bortom signalen, varför största försiktighet är nödvändig. Signal enligt fig. 11 c kan också innebära att dvärgsignalen leder in på spår, som icke kontrolleras genom spårledning, eller mot vägövergång, vars bommar icke äro fällda.

3. *Signaler för tåg från och till Göteborg C.*

a) **Tåg från södra uppspåret:**

Körsignal för infart till Olskroken visas från huvudljussignal 115 v,

för tåg till spår 2

medelst ett fast grönt sken jämte, under denna signal, blinkande grönt eller ofärgat sken från utfartsförsignal. Blinkande ofärgat sken anger att utfartstågväg är ordnad till uppspåret mot Frändtorp,

för tåg till något av spåren 3, 4, 5 eller 6

medelst två fasta gröna sken.

b) **Tåg från norra uppspåret:**

Körsignal för infart till Olskroken visas från huvudljussignal 105 v

för tåg till spår 4

medelst ett fast grönt sken jämte under denna signal, blinkande grönt eller ofärgat sken från utfartsförsignal. Blinkande ofärgat sken anger att utfartstågväg är ordnad mot Lärje,

för tåg till något av spåren 3, 5 eller 6

medelst två fasta gröna sken.

c) **Tåg till södra nedspåret:**

för tåg från spåren 1, 3, 4, 5 eller 6

medelst ett fast grönt sken från huvudljussignalerna 119 h (från spår 1), och från 109/119 ha, 109/119 hb, 109/119 hc och 109/119 hd (från spåren 3, 4, 5 och 6 respektive). Härvid visar också huvudljussignal 13 h kör vid stationsgränsen mot Göteborg C.

d) **Tåg till norra nedspåret:**

för tåg från spåren 3, 4, 5 eller 6

medelst två fasta gröna sken från huvudljussignalerna 109/119 ha, 109/119 hb, 109/119 hc och 109/119 hd resp. Härvid visar också huvudljussignal 9 h kör vid stationsgränsen mot Göteborg C.

e) **Tåg å högerspår:**

Körsignal visas medelst signalbild enligt fig. 11 b i Sjö från dvärgsignaler, vilka gälla endast för en signalsträcka i sänder.

f) **Tåg å Bj lokspår:**

Körsignal visas medelst signalbild enligt fig. 11 b i Sjö från dvärgsignaler, vilka gälla endast för en signalsträcka i sänder. För infart till Göteborg C gällande dvärgsignal 5 h är uppsatt vid stationsgränsen.

4. *Signaler för tåg från och till Frändtorp.*

a) **Tåg från nedspåret:**

Körsignal för infart till Olskroken visas från huvudljussignal 11 h, vilken är förbunden med försignal, uppsatt på 700 meters avstånd från signalen

för tåg till spår 1

medelst ett fast grönt sken jämte, under denna signal, blinkande grönt eller ofärgat sken från utfartsförsignal. Blinkande ofärgat sken anger att utfartstågväg är ordnad från spår 1 till södra nedspåret.

för tåg till något av spåren 3 eller 4

medelst två fasta gröna sken.

b) **Tåg till uppspåret:**

för tåg från spåren 2, 3 eller 4

medelst ett fast grönt sken från huvudljussignal 15/35/59 vc, 15/35/59 vb eller 15/35/59 va resp. Signalen gäller för linjen till infartssignalen vid Frändtorp.

c) **Tåg å högerspår:**

Körsignal för gång mot Frändtorp å högerspår (nedspåret) visas medelst signal enligt fig. 11 b i Sáo från dvärgsignal vid utfartsväxeln från Olskroken. Signalen gäller för linjen till Frändtorp.

Körsignal för infart till Olskroken för tåg från Frändtorp å högerspår (uppspåret) visas medelst signal enligt fig. 11 b i Sáo från dvärgsignal 15 h vid stationsgränsen, vilken signal gäller endast till dvärgsignalen vid infartsväxeln, varifrån tåget föres vidare på signal från dvärgsignaler såsom vid växlingsrörelse.

5. *Signaler för tåg från och till Göteborg-Tingstad.*

a) **Tåg från Göteborg-Tingstad:**

Körsignal för utfart från Göteborg-Tingstad mot svängbron visas med ett fast grönt sken från huvudljussignal (linjeutfartssignal) 47 h.

Körsignal för infart till Olskroken visas från huvudljussignal 51 h

för tåg till spår 5

medelst ett fast grönt sken jämte, under denna signal, blinkande grönt eller ofärgat sken från utfartsförsignal. Blinkande ofärgat sken anger att utfartstågväg är ordnad från spår 5 till *endera* södra eller norra nedspåret mot Göteborg C.

för tåg till något av spåren 6, 7, 8, 9 eller 10 medelst två fasta gröna sken.

Då tåg skall intagas å något av spåren 11, 12 eller 13 kan körsignal från huvudljussignalen ej visas, enär dessa spår ej kontrolleras genom spårledning. Körsignal för infart till dessa spår måste därför, efter given förhållningsorder till föraren, ske medelst signal enligt fig. 11 c i Sáo från den invid huvudljussignalen placerade dvärgen 53 h.

b) Tåg till Göteborg-Tingstad:

för tåg från spåren 5 eller 6

medelst ett fast grönt sken från huvudljussignal 35/51 v resp. 51 v.

för tåg från spåren 7—13

medelst signal enligt fig. 11 e i Sáo från dvärgsignal 57 vc beträffande spåren 7—10 och från dvärgsignal 57 vb beträffande spåren 11—13.

Då körsignal visas från huvudljussignal eller med signalbild enligt fig. 11 e i Sáo från dvärgsignal, visar även huvudljussignal 47 v vid stationsgränsen (linjeutfartssignal) körsignal med ett fast grönt sken. Körsignalen gäller för linjen till infartssignalen vid Göteborg-Tingstad.

Linjeutfartssignalerna, 47 h för gång från Göteborg-Tingstad och 47 v för gång från Olskroken stå i beroende av svängbrons läge, varför de icke utan särskild för varje tillfälle given order få passeras i stoppställning av tåg eller växlingsrörelse.

6. Signaler för tåg från och till Lärje R.

a) Tåg från Lärje R:

Körsignal för infart till Olskroken visas från huvudljussignal 35 h

för tåg till spår 3

medelst ett fast grönt sken jämte, under denna signal, blinkande grönt eller ofärgat sken från utfartsförsignal. Blinkande ofärgat sken angiver att utfartstågväg är ordnad till norra nedspåret mot Göteborg C

för tåg till spåren 4, 5, 7, 8, 9 eller 10

medelst två fasta gröna sken.

Då tåg skall intagas å något av spåren 11, 12 och 13 kan körsignal från huvudljussignal ej visas, enär dessa spår ej kontrolleras genom spårledning. Körsignal för infart å dessa spår måste därför, efter given förhållningsorder till föraren, ske medelst signal 11 c i Sáo från den invid huvudljussignalen uppsatta dvärgsignalen 37 h.

b) **Tåg till Lärje R:**

för tåg från spåren 2, 3, 4 eller 5

medelst två fasta gröna sken från huvudljussignalen 15/35/59 vc, 15/35/59 vb, 15/35/59 va resp. 35/51 v

för tåg från spåren 7—13

medelst signalbild enligt fig. 11 f i Sjö från dvärgsignal 57 vc beträffande spåren 7—10 och dvärgsignal 57 vb beträffande spåren 11—13.

Då körsignal visas från huvudljussignal eller med signalbild enligt fig. 11 f i Sjö från dvärgsignal, visar även huvudljussignal 33 v (linjeutfartssignal) vid stationsgränsen körsignal medelst ett fast grönt sken. Körsignalen gäller för linjen till infartssignalen vid Lärje R.

7. **Signaler för tåg från och till Sävenäs rbg samt Sävenäs lokstation.**

a) **Tåg från Sävenäs rbg och Sävenäs lokstation:**

För tåg från Sävenäs rbg, som skall avgå mot Olskroken å nedspåret visas körsignal för utfart från huvudljussignal 1 h medelst ett fast grönt sken, gällande för sträckan fram till infartssignalen 21 h vid Olskroken.

Om endast sträckan fram till dvärgsignal 5 ha vid Sävenäs lokstation är fri, visas körsignal enbart med signalbild enligt fig. 11 b i Sjö från den vid huvudljussignalen 1 h placerade dvärgsignalen 1 h, varvid huvudljussignalen 1 h visar stopp.

Dvärgsignal 5 ha vid Sävenäs lokstation visar körsignal med signalbild enligt fig. 11 b i Sjö, gällande för sträckan fram till infartssignal 21 h vid Olskroken.

Körsignal från nedspåret för infart till Olskroken visas från huvudljussignal 21 h

för tåg till spår 3

medelst ett fast grönt sken jämte, under denna signal, blinkande grönt eller ofärgat sken från utfartssignal. Blinkande ofärgat sken anger att utfartstågväg är ordnad till norra nedspåret mot Göteborg C

för tåg till spåren 1, 4, 7, 8, 9 eller 10

medelst två fasta gröna sken

för tåg till Almedal

också medelst två fasta gröna sken, varvid även huvudljussignal 15 t vid Olskrokens stationsgräns å viadukten visar kör med ett fast grönt sken.

Körsignal för utfart från Sävenäs lokstation mot Olskroken å nedspåret visas medelst signalbild enligt fig. 11 b (eller 11 c) i Sjö från de vid lokstationens gräns placerade dvärgsignalerna 5 hb, 7 hb eller 7 hc.

Då tåg skall vid Olskroken intagas å något av spåren 11, 12 eller 13, kan körsignal icke visas från huvudljussignalen, enär dessa spår ej kontrolleras genom spårledning. Körsignal för infart till dessa spår måste därför, efter given förhållningsorder till föraren, visas med signalbild enligt fig. 11 b i Sjö från den invid huvudljussignalen 21 h placerade dvärgsignalen 23 h, varvid från dvärgsignal 27/29 h vid infartsväxeln visas signalbild enligt fig. 11 c i Sjö.

b) Tåg till Sävenäs rbg:

för tåg från spåren 2, 3 eller 4

medelst tre fasta gröna sken från huvudljussignal 15/35/59 vc, 15/35/59 vb resp. 15/35/59 va

för tåg från Almedal till Sävenäs rbg

medelst ett fast grönt sken från huvudljussignal 59 v, vilken är förbunden med försignal, uppsatt på 500 m avstånd från signalen

för tåg från spåren 7—13

medelst signalbild enligt fig. 11 f från dvärgsignal 57 vc beträffande spåren 7—10 och 57 vb beträffande spåren 11—13.

Då körsignal visas från huvudljussignal eller från dvärgsignal medelst signalbild enligt fig. 11 f i Sjö, visar även huvudljussignalen 7/25 v vid stationsgränsen körsignal med ett fast grönt sken. Körsignalen gäller för sträckan fram till infartssignalen (semafor) vid Sävenäs rbg.

Då tågväg är lagd för gång in på spårområdet vid Sävenäs lokstation kan körsignal icke visas från huvudljussignaler, varför dessa måste passeras i stoppställning och rörelsen ske på signal från dvärgsignaler såsom vid växlingsrörelse. Dvärgsignal 7 v vid infartsväxeln till Sävenäs lokstation visar då signalbild enligt fig. 11 c i Sjö, därmed angivande, att den leder till spår som icke kontrolleras genom spårledning.

c) Tåg å högerspår:

Vid gång å högerspår i ena eller andra riktningen visas körsignal med signalbild enligt fig. 11 b i Sjö från dvärgsignaler, vilka gälla endast för en signalsträcka i sänder.

8. Signaler för tåg från och till Göteborgs Bs.

a) Tåg från Göteborg Bs:

Körsignal för infart till Olskroken å något av spåren 3—10 visas medelst signalbild enligt fig. 11 e i Sjö med dvärgsignal 93 v.

Då tåg skall intagas å något av spåren 11, 12 eller 13 kan körsignal enligt fig. 11 e i Sjö ej visas, enär dessa spår ej kontrolleras genom spårledning. Körsignal till dessa spår visas medelst signalbild enligt fig. 11 b i Sjö från dvärgsignal 93 v. Sista dvärgsignalen (85 v₁) i infartstågvägen

visar då signalbild enligt fig. 11 c i Sjö, därmed angivande, att den leder till spår, som icke kontrolleras genom spårledning.

b) Tåg till Göteborg Bs:

Körsignal till utfart från något av spåren 3—13 visas med signalbild enligt fig. 11 e i Sjö från första dvärgsignalen i resp. utfartstågväg. Signalen gäller för sträckan till infartssignalen (semafor) vid Göteborg Bs.

För rörelse mellan Olskroken och Göteborg Bs å "Bj växlingsspår", gälla ej enbart signaler från dvärgsignaler utan erfordras dessutom växlingssignal från medföljande växlingspersonal.

9. Signaler för tåg från eller till Skansbangården.

a) Tåg från Skansbangården:

Körsignal för infart å något av spåren 3—10 visas med dvärgsignal 99 v medelst signalbild enligt fig. 11 e i Sjö.

b) Tåg till Skansbangården:

Körsignal till utfart från något av spåren 3—10 visas medelst signalbild enligt fig. 11 f i Sjö från första dvärgsignalen i resp. utfartstågväg. Signalen gäller för ingång å Skansbangården.

10. Tåg må framgå förbi rött sken å huvudljussignal på körsignal från dvärgsignal, om detta bestämts i tidtabellen för tåget eller i särskild instruktion för rörelsen i fråga samt då föraren per telefon (jfr punkt 11) från ställverket erhållit tillstånd härtill.

11. Signalerna "tåg kommer" och "jag är beredd på hinder och spårändring" skola ej givas från vare sig bispårs- eller huvudspårståg, då gällande infartssignal visar stopp vid tågets ankomst till Olskroken. Bibehålles infartssignalen i stoppställning, skall i stället föraren efter högst 2 min. väntan uppringa ställverket medelst signaltelefonen.

12. Signaltelefoner äro uppsatta invid alla infartssignaler, såväl huvudljussignaler som sådana dvärgsignaler, med vilka kan visas grönt sken enligt ovanstående. Dessutom finnes telefon invid dvärgsignalerna 5 hb, 7 hb och 7 hc vid Sävenäs lokstation samt vid dvärgsignal 95 h vid Bj lokstation, medelst vilka resp. förare skola anmäla till ställverket, då lok är klart för utgång från lokstationen.

13. Om vid Olskroken spårändring måste vidtagas för ankommande tåg så sent, att underrättelse 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 spårändring av honom uppmärksammas, nedbringa

hastigheten till högst 30 km/tim så att, om stoppsignal gives eller hinder förefinnes, tåget hastigt kan bringas till stopp.

14. Vid signalering med enbart dvärgsignaler får hastigheten vara högst 30 km/tim. Dock må för ensamt lok hastigheten uppgå till högst 40 km/tim.
15. Dvärgsignalerna 57 h, 57 vb och 57 vc i östra änden av Olskrokens bangård kunna visa signalbild ogiltighet (fig. II d i Sjö), vilken signalbild icke får uppfattas som signal till rörelse. Ogiltighet å nämnda dvärgsignaler innebär, att växlarna 52, 56, 58 och 60 omläggas lokalt medelst invid desamma uppsatt ställare. Vid lokalomställare för växel finnes en kontrollampa, som lyser när lokal omläggning är tillåten.
16. Tåg eller växlingsrörelse som skall utgå vid Olskroken från något av spåren 7—13, få icke sätta sig i rörelse enbart på signal från dvärgsignal, utan först efter dessutom given signal av personal på Olskrokens bangård.
17. Vägkorsningarna V 1 (Ebelingsvägen) och V 2 (Kruthusgatan) i västra änden av Olskroken äro försedda med fällbommar. För att dvärgsignal skall kunna visa signalbild enligt fig. II b i Sjö för rörelse över vägkorsningen måste bommarna vara fällda. (Jfr punkt 2, sista satsen.) Fällbommarna äro dessutom förbundna med bomsignalskärm och bomlykta, uppsatta på fristående stativ vid vägkorsningen. Tre sådana signalanordningar finnas vid V 1, nämligen mellan södra upp- och nedspåret, mellan norra upp- och nedspåret samt invid dvärgsignal 83 vb. Vid V 2 finnes dylik signalanordning uppsatt invid Bj lokspår.

18. Signaler för avgång vid Olskroken.

Ljusanordning för avgång enl. Sjö § II, anm. 2, finnes uppsatt i östra änden av plattformspår 2, 4 resp. 6 för tåg öster ut samt i västra änden av plattformspår 1, 3 resp. 5 för tåg västerut. Signalerna manövreras med å plattformarna uppsatta kontaktanordningar.

Signalbeskrivning för Alingsås enligt ritning litt. C n:r 50292.

1. Signaler för infart.

- a) *Huvudljussignal* $C^{1/2/3}$, uppsatt utanför vägkorsningen V^3 , för tåg från Torp, visande:

ett fast grönt sken jämte blinkande grönt eller ofärgat sken från utfartsförsignal till spår II;

två fasta gröna sken till spår III;

tre fasta gröna sken till spår IV.

Med huvudljussignal $C^{1/2/3}$ är förbunden en utanför vägkorsningen V^5 uppsatt ljusförsignal $A/C^{1/2/3}$, som även kan visa fast rött sken. Blinkande grönt eller ofärgat sken på ljusförsignalen innebär tillstånd att passera vägkorsningarna V^5 och V^4 (Stockholms- och Boråsvägarna). Samtidigt lämnas besked om huvudljussignal $C^{1/2/3}$ ställning. Om fällbommarna vid ovannämnda vägkorsningar icke äro fällda, visar ljusförsignalen $A/C^{1/2/3}$ stopp med rött sken.

Att stoppsignal visas på ljusförsignal $A/C^{1/2/3}$ angives även genom blinkande grönt sken på en 600 meter längre ut uppsatt ljusförsignal A. Blinkande ofärgat sken innebär, att ljusförsignal $A/C^{1/2/3}$ får passeras, däremot ej, att infarten är klar förbi huvudljussignal $C^{1/2/3}$.

- b) *Huvudljussignal* $F^{1/2/3}$, försedd med försignal och uppsatt 225 meter utanför växel nr 2, för tåg från Västra Bodarne på vänsterspår, visande:

ett fast grönt sken jämte blinkande grönt eller ofärgat sken från utfartsförsignal till spår I;

två fasta gröna sken till spår II;

tre fasta gröna sken till spår III eller IV.

- c) *Dvärgsignal* N, uppsatt mitt för infartssignal $F^{1/2/3}$ för signalering till tåg från Västra Bodarne på högerspår, visande signalbild enligt fig. 11 c i Sáo till samtliga spår.

Växlarna i infartstågvägarna äro med undantag av 2 och 19 oförreklade.

2. Signaler för utfart.

- a) *Huvudljussignal* B, uppsatt innanför vägkorsningen V^4 , för tåg till Torp, visande stopp för tåg till Torp, till dess att bommarna vid V^4 och V^5 blivit fällda. Körsignal visas med fast grönt sken.

- b) *Huvudljussignal BI*, uppsatt i östra änden av spår I, visande körsignal med grönt fast eller blinkande sken, då tågvägen från nämnda spår är klar till ovanstående signal B. Blinkande sken, innebär, att signal B visar stopp.
- c) *Dvärgsignaler BI/D1, BII/D2, BIII/D3 och BIV-VII/D4*, uppsatta i östra änden av spåren I, II, III resp. IV—VII, för signalering vid utfart mot Torp.
- d) *Huvudljussignal E*, uppsatt i västra änden av stationen, mitt för infartssignal $F^{1/2/3}$, för signalering till tåg till Västra Bodarne på vänsterspår. Körsignal visas med fast grönt sken.
- e) *Huvudljussignal EII*, uppsatt i västra änden av spår II, för signalering till tåg från nämnda spår mot Västra Bodarne. Körsignal visas med fast grönt sken.
- f) *Dvärgsignal L*, uppsatt mitt för huvudljussignal E, för signalering till tåg till Västra Bodarne på högerspår.
- g) *Dvärgsignaler H5, H6a och H6b*, uppsatta i västra änden av spåren Iv, IIv resp. IIIv, för signalering vid utfart mot Västra Bodarne.
- h) *Dvärgsignaler EI/H1, EII/H2, EIII/H3 och EIV-VII/H4*, uppsatta i västra änden av spåren I, II, III resp. IV—VII, för signalering vid utfart mot Västra Bodarne.

Anm. 1. Dvärgsignalerna gälla för såväl tåg- som växlingsrörelser och visa körsignal resp. "växling tillåten" med signalbild enligt fig. 11 b eller 11 c i Säo.

Anm. 2. Signalbild enligt fig. 11 b innebär, att ifrågakommande växlar och spårspärrar äro rätt lagda och förreglade, förekommande spårledninga fria från fordon och i tågvägen belägna fällbommar fällda. Signalbild enligt fig. 11 b visas på dvärgsignalerna i stationens västra ände endast vid rörelser till och från vänsterspår.

Anm. 3. Signalbild enligt fig. 11 c innebär, att rörelsen sker över oförreglade växlar. Signalbild enligt fig. 11 c visas även för tåg till och från högerspår samt eljest, då vederbörlig körsignalbild icke kan visas.

3. *Lyktor vid växlar och spårspärrar.*

Samtliga spårspärrar på stationen äro försedda med spårspärrlyktor, som hava lutande tvärstreck mot det eller de spår, för vilka de gälla.

Alla i förreglingen ingående växlar äro försedda med växellyktor.

4. *Väggkorsningar.*

Väggkorsningarna V^1 (Västgötagatan), V^2 (Göteborgsvägen), V^3 (Lendahlgatan), V^4 (Boråsvägen) och V^5 (Stockholmsvägen) äro försedda med fällbommar, som manövreras från ställverket.

Fällbommarna påverka signalerna för rörelser över korsningarna, så att vederbörlig körsignal från huvudljussignal eller med signalbild enligt fig. 11 b å dvärgsignal icke kan visas, förrän ifrågakommande fällbommar blivit fällda.

Fällbommarna V^1 , V^2 och V^3 äro dessutom förbundna med bomsignalskärm och bomsignallykta, uppsatta på fristående stativ vid vägkorsningarna. Vid V^2 är sådan signalanordning uppsatt dels mellan spåren I och II, dels mellan spåren III och IV.

5. *Signaltelefoner.*

Signaltelefoner för användning enligt Sjö § 52, mom. 2, anm. 2, äro uppsatta vid infartssignalerna samt vid ljusför-signal A/C^{1/2/3}. Om körsignal ej erhålles efter högst 2 minuters väntan, skall föraren uppringa tågklararen, som, därest vederbörlig körsignal icke kan visas, äger efter samråd med ställverksvakten och sedan tågvägsinspektion verkställts medgiva tågets framförande förbi huvudsignal i stoppställning utan att körsignal visas vid signalen medelst hjälpsignalmedel.

Tåg, som på ovannämnda sätt tillåtits framgå förbi stoppsignal, skall framföras med varsamhet, så att detsamma kan omedelbart stanna, om växel ligger fel, fällbommar ej fällts eller annat hinder iakttages.

Signalbeskrivning för Herrljunga.

Följande fasta signalinrättningar, gällande för 5 ts tåg, finnas (alla ljussignaler):

För tåg med jämna nummer:

Infartssignal O 1/2/3 jämte försignal för infart å spår 4, 5 eller 6.

När signalen är ställd till kör för spår 4 (huvudtågväg) visas förutom det fasta gröna skenet under detta ett grönt blinkljus, då *utfartssignalen* för huvudtågväg står till stopp, och ett ofärgat blinkljus, då samma *utfartssignal* står till kör.

I förbindelse med spårspärr X *två spårspärrsignaler*, en för vardera av spår 4 och 5, till skydd för tåg till Fåglavik resp. från Vedum.

Utfartssignalerna C och B, den högra C för utfart från spår 4 (huvudtågväg), den vänstra B för utfart från spår 5, 6, 7 eller 8.

Vid utfart från spår 6, 7 eller 8 gälla därjämte *två spårspärrsignaler* i förbindelse med den i öster vid spår 7 och 8 befintliga spårspärr VII.

För tåg med udda nummer:

Infartssignal A 1/2/3 jämte försignal för infart å spår 4, 5 eller 6.

När signalen är ställd till kör för spår 4 (huvudtågväg) visas förutom det fasta gröna skenet under detta ett grönt blinkljus, då *utfartssignalen* för huvudtågväg står till stopp, och ett ofärgat blinkljus, då samma *utfartssignal* står till kör.

I förbindelse med spårspärr XI *två spårspärrsignaler*, en för vardera av spår 4 och 5, till skydd för tåg från Fåglavik resp. till Vedum.

Utfartssignalerna L och N (för tågvägar), den vänstra L för utfart från spår 4 (huvudtågväg), den högra N för utfart från spår 5, 6, 7 eller 8.

Vid utfart från spår 6, 7 eller 8 gälla därjämte *två spårspärrsignaler* i förbindelse med den i väster vid spår 7 och 8 befintliga spårspärr I.

Utfartssignal P (för linjen) för utfart å linjen mot Remmenedal.

Signalerna L och N kunna visa kör, endast försävtitt signalen P visar kör.

Tågvägar	Infartssignal	Utfartsförsignal	Spårspärrsignaler			Utfartssignaler	
			vid infart över Uvbanans spårkorsning	vid utfart från spår 6, 7 eller 8	vid utfart över Uvbanans spårkorsning	tågvägs	linje
Tåg med jämna nr:							
<i>huvudtågväg:</i>		(ofärgat blinkljus under infartssignalen)					
spår 4.....	I		—	—	□□	I I	—
<i>sidotågvägar:</i>							
spår 5.....	II	—	—	—	□□	I I	—
> 6.....	III	—	—	⊖ □	□□	I I	—
> 7.....	—	—	—	□ ⊖	□□	I I	—
> 8.....	—	—	—	□ ⊖	□□	I I	—
Tåg med udda nr:							
<i>huvudtågväg:</i>		(ofärgat blinkljus under infartssignalen)					
spår 4.....	I		□□	—	—	I I	I I
<i>sidotågvägar:</i>							
spår 5.....	II	—	□□	—	—	I I	I I
> 6.....	III	—	□□	□ ⊖	—	I I	I I
> 7.....	—	—	—	⊖ □	—	I I	I I
> 8.....	—	—	—	⊖ □	—	I I	I I

Signalbeskrivning för Falköping C.

(Utdrag för bandelen Falköping C—Göteborg C).

1) Huvudljussignaler för infart:

Signal 61 v jämte försignal för tåg från Odensberg, vidare:

ett fast grönt sken jämte ett blinkande grönt eller ofärgat sken (utfartsförsignal) till spår IIa via IIb;

två fasta gröna sken till spår V, spår VI, spår Ia via Ib eller IIb, spår IIa via Ib, spår IIIa via IIIb eller IVb samt spår IVa via IIIb eller IVb;

tre fasta gröna sken dels till spår XX dels till spår Ib, IIb och IIIb (avkortad tågväg), varvid tågvägens slutpunkt markeras med fast rött sken från signallykta RIb, RIIb resp. RIIIb.

2) Huvudljussignaler för utfart:

Signal 61 h, uppsatt bortom utfartsväxlarna till Odensberg.

Anm. Körsignal å ovanstående utfartssignal visas alltid med ett fast grönt sken.

3) För infartstågvägen gällande dvärgsignaler äro anordnade:

- vid infartssignal 61v (61t),
- framför växel 70b (59v),
- framför växelkryssen vid mitten av tågspåren I, II, III och IV (31v, 33v, 35v och 37v).

Anm. 1. Då körsignal visas med huvudsignal för infart å Falköping C station, visas signalbild enligt fig. 11 b i såo å samtliga för tågvägen ifrågakommande dvärgsignaler. För avkortad tågväg signaleras dessutom med rött sken å den vid tågvägens slutpunkt belägna dvärgsignalen.

Anm. 2. Då körsignal icke kan visas med huvudsignal, skall signalering vid tågs insläppande ändock såvitt möjligt ske med dvärgsignalerna.

4) För utfartstågvägarna gällande dvärgsignaler äro anordnade:

- vid utfartstågvägarnas början i yttre ändarna av vederbörande tågspår (43ha, 43hb, 43hc, 43hd, 43he, 51h, 53h, 53/55h och 55/57h);
- framför vissa i utfartstågvägen liggande växlar eller växelgrupper (59ha och 59hb).

Anm. 1. Då körsignal visas med signalbild enligt fig. 11 b i såo å i punkter b) och c) angivna dvärgsignaler, är utfartstågvägen klar till utfartssignalerna.

Anm. 2. Då tåg vid avgång skall passera växlarna vid mitten av spåren I, II, III och IV, visas körsignal även med i punkt 3 c) angivna dvärgsignaler 31v, 33v, 35v och 37v, som dock gälla endast till i punkt 4 b) angivna dvärgsignaler vid utfartstågvägens början.

5) *Signalering vid växlingsrörelser, som kontrolleras från ställverket.*

- a) Då växling skall ske förbi infartssignal i stoppställning, visas å dvärgsignalerna 5t, 61t, 63t och 65t signalbilden "växling tillåten" medelst signalbild enligt fig. 11 c i såo.
- b) Å alla andra dvärgsignaler, gällande för rörelser in mot tågspåren och genom växelkryssen mitt för stationshuset, visas "växling tillåten" med signalbild enligt fig. 11 b eller 11 c i såo, varvid förstnämnda signalbild användes, då rörelsen sker mot tågspår, som är fritt från fordon.
- c) Å dvärgsignaler, gällande för rörelser utåt i riktning från tågspåren genom växlarna i bangårdens ändar, visas "växling tillåten" genom signalbild enligt fig. 11 b eller 11 c i såo, varvid förstnämnda signalbild användes, då rörelsen sker mot linjen, om spåret är klart till utfartssignalen.
- d) Å dvärgsignalerna 3v och 67h visas, då rörelse skall ske till Tomtens eller Berga kalkbruks lastplatser resp. till Falköping S signalbild enligt fig. 11 b i såo, eller, om fordon finnas på tågspåret, enligt fig. 11 c.

6) *Signalering vid växlingsrörelser, då omläggning av växlarna sker lokalt.*

Då centralt omläggbara växlar skola omläggas lokalt av växlingspersonalen, visas från ifrågakommande dvärgsignaler signalbild enligt fig. 11 d i såo (ogiltighetssignal). Under växelomläggning visas stoppsignal å dvärgsignal, som gäller för rörelse mot spetsen av den under omläggning varande växeln.

Anm. Dvärgsignalerna 3v och 67h kunna icke visa ogiltighetssignal.

7) *Signaltelefoner.*

Signaltelefoner, avsedda för telefonering till ställverket från tågen, äro uppsatta vid signalerna 1h, 5h, 61v, 63v och 71v. De vid 63v och 71v uppsatta signaltelefonerna skola användas även för tåg, för vilka signalerna 65v och 71h gälla.

Om körsignal ej erhålles efter högst två minuters väntan, skall föraren uppringa tågklareren, som i förekommande fall äger medgiva tågets framförande såsom växlingsrörelse förbi huvudsignal i stoppställning. Körsignal skall under tågets framförande visas med för tågvägen gällande dvärgsignaler.

Då körsignal visas med signalbild enligt fig. 11 c, får tåget icke framföras hastigare, än att det omedelbart kan stanna, om hinder i tågvägen iakttages.

Då 1h och 5v passerats i stoppställning på telefonorder, skall vid passerandet av växlarna vid Berga kalkbruk och Tomten tåget framföras så varsamt, att detta kan stoppas i tid om växlarna skulle ligga fel.

Detsamma gäller vid passerandet av 65h och 71v beträffande växeln i huvudspåret vid Falköping S.

Särskilda bestämmelser om ljussignaler för tågs avgång resp. stoppande.

När i tjänstetidtabellen för visst tåg angives, att avgångssignal resp. stoppsignal gives medelst ljusanordning, skall följande instruktion gälla:

"INSTRUKTION

för begagnande av ljussignal för tågs avgång resp. stoppande vid en driftplats.

§ 1.

Å sådan driftplats, där svårigheter förefinnas för lokpersonalen att uppfatta tågklararens (stations-, platsvaktens) avgångs- eller stoppsignal för tåg, kunna särskilda ljussignalanordningar uppsättas för givande av dessa signaler. Ljussignalen för avgång består av ett A och signalen för tågs stoppande av en röd lykta. Signalerna uppsättas å elektrifieringsbrygga eller vid sidan av spåret på elektrifieringsstolpe eller en särskild stolpe.

§ 2.

Då signal medelst ljussignal gives, skall densamma omedelbart åtlydas av lokpersonalen. Avgångssignalen skall hållas tänd, till dess tåget satt sig i rörelse. Stoppsignalen skall tändas omedelbart, innan tåget skall stanna och skall släckas omedelbart efter det tåget bringats till stopp. Ljussignalerna skola hållas släckta utom vid det tillfälle, då de användas för tågs avgång resp. stoppande.

§ 3.

Lokpersonalen å alla tåg skall efter avgången aktgiva på ljussignalen för tågs stoppande, så länge den är synlig från loket.

§ 4.

Vederbörande trafikinspektör äger att besluta, för vilket eller vilka tåg av Kungl. Styrelsen godkänd ljussignal vid viss driftplats bör gälla, vilket skall angivas under resp. tåg i tidtabellsboken, avd. B.

Där uppehållsmärke för vederb. tåg finnes, skall stoppsignal medelst ljusanordning användas endast vid särskilt behov. (Tillägsbest. av 5 ti).

§ 5.

Ljussignal skall i regel endast givas åt enligt § 4 bestämt tåg. För sådant tågs stoppande eller avgång må, i stället för ljussignal signalredskap dock användas, därest med detsamma given signal vid något tillfälle klart och tydligt kan uppfattas av lokpersonalen, utan att denna personal behöver förflytta sig från sin plats på loket.

Signalredskap skall även användas för tågs avgång, då flera än ett tåg med samma tågriktning finnas inne å driftplatsen och det ej tydligt framgår, för vilket tåg signal given med ljusanordningen gäller. (Dc skr 22/1 36, dnr Dc 381/33.)

Likaledes skall signalredskap användas i de fall, då tåg behöver stoppas, så att loket kommer att befinna sig på en plats, varifrån ljussignalen ej kan ses, eller då avgång skall givas till dylikt tåg." (Dc skr ²¹/₂ 1933.)

Särskilda bestämmelser om skredvarningsanordningar å linjen Alingsås—Olskroken.

Å linjen Alingsås—Olskroken äro å nedannämnda sträckor — i samband med andra skyddsåtgärder — anordningar monterade, som i händelse av skred eller dylikt, genom kortslutning å kontaktledningarna skola göra desamma spänningslösa. Genom att tåg, som äro på väg mot platsen för skredet, sålunda berövas drivkraften, skola de hejdas innan de utsättas för några risker.

Skredvarningsanordningar äro uppsatta å följande områden:

- 1) å linjen *Norsesund—Floda*
kmp 428+030—428+255 (Håvared, 225 m),
,, 428+910—429+140 (Pålstorp, 230 m),
- 2) å linjen *Stenkullen—Lerum*
kmp 435+975—436+275 (Lerums kyrka, 300 m),
- 3) å *Jonsereds bangård*
kmp 442+355—442+865 (510 m),
- 4) å linjen *Jonsered—Partille*
kmp 444+350—444+910 (Bokedalen—Kåhög, 560 m),
- 5) å linjen *Partille—Olskroken*
kmp 450+160—450+760 (Ugglum, 600 m).

Dessa områdens gränser äro vid ovan angivna kmp utmärkta medelst skredvarningsmärken enligt vidstående skiss



Ang. vad som lokf särskilt skall iakttaga om spänningslöshet inträder å ledningssektion, som omfattar någon av nämnda bansträckor, se särtryck 27, Tjänstgöringsföreskrifter för lokpersonal, § 36.

När *personförande* tåg måste framföras med ånglok, eller när skredvarningsanordningarna äro ur funktion, skall detta delgivas vederbörande *gränsstationer*, vilka i sin tur åligga att underrätta banavdelningens personal för upprättande av fasta postställen enligt föreskrift å sid. 10.

Dessa fasta postställen skola underrättas om rubbningar i den regelbundna driften i enlighet med säkerhetsordningens § 82. (Dc skr ¹⁷/₅, ¹²/₁₀ 1927, Ti skr ⁵/₁₁ 1928, 5 Biö skr ²⁷/₈ 1931.)

Instruktion

för loks framförande *utan att växlingspersonal är tillstädes* mellan Sävenäs lokstationsområde och Sävenäs rangerbangård samt å Sävenäs rangerbangård.

Orientering. Öster = den ände av rangerbangården, där spåren från Frändtorp och Fjällbo ansluta och väster = den ände av bangården, där dubbelspåret och spåret från lokstationsområdet ansluta.

Fast signal. För infart från lokstationsområdet till rangerbangården gäller en spårspärrsignal, uppställd nära anslutningsväxeln och till vänster om infartsspåret.

Telefonapparater finnas uppsatta: i öster mellan spåren 3 och 4 och i väster mellan spåren 3 och 4 samt 11 och 12.

Lok eller lokomotor, ensamt eller dragande högst 2 vagnar, må framföras under form av växlingsrörelse mellan lokstationsområdet och rangerbangården samt å rangerbangården *utan att växlingspersonal är tillstädes* under iakttagande av följande föreskrifter.

Vad som här nedan stadgas för lok gäller även för lok eller lokomotor dragande högst 2 vagnar.

A. Rörelse i riktning mot öster.

1. Å lokstationsområdet må lok framföras utan signal till spårspärrsignalen.

2. Lok från lokstationsområdet må för signalen "Växling tillåten" från spårspärrsignalen införas å rangerbangården och framföras.

a) å spåren 1—4 till stationshuset och

b) „ „ 5—22 „ hinderpålen vid första växeln i östra änden av rangerbangården i det spår, varå lok framgår.

På särskild order av tågklararen får lok införas till ovan föreskriven plats å bangården *förbi spårspärrsignal i stoppställning*. Tågklararen skall i sådant fall bestämma, å vilket spår lok skall införas samt låta underrätta föraren därom genom att kalla honom till telefon.

3. Vid rörelse enbart inom bangårdsområdet må lok, där

annat besked ej samtidigt lämnas, efter vederbörlig växlings-signal likaledes framföras

- a) å spåren 1—4 till stationshuset och
- b) „ „ 5—22 „ hinderpålen vid första växeln i östra änden av rangerbangården i det spår, varå loket framgår.

B. Rörelse i riktning mot väster.

1. Lok från östra änden av rangerbangården må, där annat besked ej samtidigt lämnas, efter vederbörlig växlingssignal framföras

till hinderpålen vid den första växeln i västra änden av rangerbangården i det spår, varå loket framgår.

2. Lok må införas å lokstationsområdet efter vederbörlig växlingssignal av signalgivare i västra änden av rangerbangården.

Växlingssignal erfordras ej därstädes, om föraren redan beordrats att införa lok å lokstationsområdet.

C. Allmänna bestämmelser.

1. Lokpersonalen skall under gången med skärpt uppmärksamhet aktgiva på signaler och växlars lägen samt förvissa sig om att spår, som befares, är fritt från hinder såsom bromsskor, bromsslädar, ej hinderfritt avställda vagnar etc. Vid dimma eller snöyra får hastigheten utgöra högst 10 km/tim. Föraren å enbemannat lok skall manövrera loket från framänden i lokets farriktning.

2. För växlingsrörelse förbi sådan plats å rangerbangården, dit lok enligt dessa föreskrifter får framgå utan att växlingspersonal är tillstädes, erfordras särskild växlingssignal.

3. Då så undantagsvis erfordras, kan åt lokpersonalen uppdragas att vid ifrågavarande växlingsrörelser omlägga växlar till spår, varå lok skall framgå, samt verkställa avkoppling mellan lok och annat fordon etc.

Order om omläggning av växlar skall repeteras av lokpersonalen.

4. Om flera lok stå efter varandra framför spårspärrsignalen, gäller signalen "Växling tillåten" endast för det främsta loket. Först då spårspärrsignalen omställts till stopp och där-efter ånyo visar "Växling tillåten" får ett efterföljande lok framgå.

D. Särskilda åligganden för personalen vid Sävenäs rangerbangård.

1. Är signalvakt tillstädes i västra änden av rangerbangården, skall samråd om ifrågavarande växlingsrörelser alltid äga rum mellan denne och vederbörande tjänsteman i östra änden av bangården. Därvid skall överenskommelse träffas om spår för desamma, därest sådant ej redan är bestämt.

2. Den som giver signal eller lämnar tillstånd till rörelserna åligger att dessförinnan tillse att det eller de spår, som skola

användas å rangerbangården, äro fria från hinder såsom broms-
skor, bromsslädar, ej hinderfritt avställda vagnar etc., med
förekommande växlar i rätta lägen till den plats, dit lok skall
framföras utan ytterligare signal, *eller ock* att giva föraren
tydligt besked om för spårens klagörande erforderliga åtgärder
såsom växelomläggningar etc. Från den andra änden av ban-
gården får samtidigt ej tillåtas sådana tåg- eller växlingsrörel-
ser, som utgöra fara för den tillämnade växlingsrörelsen.

Instruktion

**för lokomotivs framförande å Falköping C bangård
utan att växlingspersonal därvid behöver
vara tillstädes.**

Från stallet utgående lok.

Loket framgår å vänstra lokspåret *till hinderpålen för lokspårsväxeln nr 100*, vilken normalt ligger till det andra lokspåret (högra) och alltså uppköres av de lok, som passera densamma vid gång *från* stallet. Från ovannämnda hinderpåle får loket icke fortsätta, förrän den vid växeln uppsatta dvärgsignalen 9 hd visar antingen signalbild enligt fig. 11 b i Sjö (växling tillåten) eller signalbild enligt fig. 11 c i Sjö (varsamhetssignal). Normalt visas från denna dvärgsignal antingen signalbild enligt fig. 11 a i Sjö (stoppsignal) eller signalbild enligt fig. 11 d i Sjö (ogiltighetstecken). Å sistnämnda signalbild får loket fortsätta först sedan signal erhållits av växlingspersonalen. Intill växel 100 finnes en telefon medelst vilken lokföraren kan komma i förbindelse med tågklareraren (en lång signal), ifall väntad signal från dvärg 9 hd uteblir.

Signalbilden 11 b innebär, att loket skall fortsätta genom växlarna i norra änden av bangården och framgå mot södra änden av bangården å något av spåren 1—6, tills antingen signal gives av växlingspersonalen eller, om sådan uteblir, till nästa dvärgsignal. Visas även från denna signalbilden 11 b eller 11 c, fortsätter loket vidare, tills signal gives av växlingspersonalen eller, om sådan uteblir, till nästa dvärgsignal o. s. v. Sedan sista signalbilden 11 b eller 11 c passerats, skall loket, om ingen signal gives av växlingspersonalen, fortsätta till det passerat förbi någon av de mot söder visande dvärgsignalerna (55 v, 59 v eller 57 v), som äro anordnade omedelbart utanför infartsväxlarna för tåg från resp. Og, Slp eller Vf och stanna där. När denna dvärgsignal visar signalbilden 11 c, vänder loket och fortsätter antingen till det tåg, loket skall framföra eller vidare tills signal gives av växlingspersonalen. Dvärgsignal, som visar signalbilden 11 d (ogiltighetstecken) får passeras *endast* på signal av växlingspersonal.

Signalbilden 11 c från dvärgsignalen vid lokspårsväxeln 100 innebär, att loket skall fortsätta genom växlarna i norr antingen till det tåg, loket skall framföra eller vidare tills signal gives av växlingspersonalen.

Till stallet ingående lok.

Lok, som framfört tåg från Vlp, skall, sedan det avkopplats, och om signal av växlingspersonalen icke gives, framgå söderut på signalbild 11 b eller 11 c från närmast framför liggande dvärgsignal (event. flere), tills det passerat förbi någon av de mot söder visande dvärgsignalerna (55 v, 59 v eller 57 v), som äro anordnade omedelbart utanför infartsväxlarna för tåg från resp. Og, Slp eller Vf och stanna där. När denna dvärgsignal visar signalbilden 11 b eller 11 c vänder loket och framgår mot norra änden av bangården. Erhålles signal av växlingspersonalen, sedan loket avkopplats från tåget, växlas loket av denna in å det spår, å vilket det skall framgå mot norra änden av bangården. Sedan loket, antingen genom signalbilden från någon av dvärgsignalerna 55 v, 59 v eller 57 v eller genom växlingspersonalens försorg inkommit å nyssnämnda spår, skall det, om framför liggande dvärgsignaler visa signalbilden 11 b eller 11 c, fortsätta till lokstallet. Skulle någon av dessa dvärgsignaler visa signalbilden 11 d får det fortsätta först sedan signal gives av växlingspersonalen. Ensamt lok, som ankommer från Vlp, skall, sedan stoppsignal av stationspersonal givits, vända och nedgå till stallet, på liknande sätt.

Lok, som framfört tåg eller ank. ensamt från Og, Slp eller Vf, fortsätter till stallet först sedan, antingen framför liggande dvärgsignaler visa signalbilden 11 b eller 11 c eller signal gives av växlingspersonalen.

Ovanstående gäller även i tillämpliga delar för växellok, som skall framgå från eller till stallet.

Alla till stallet ingående lok framgå från lokspårsväxeln nr 100 å det vänstra spåret (i farriktningen). Skulle den vid denna växel uppsatta lyktan visa rött sken (stoppsignal), får loket dock icke fortsätta genom växeln, förrän lokföraren undersökt växeln och tillsett, att densamma sluter ordentligt. När så är förhållandet, slocknar lyktan, och först då får loket fortsätta genom växeln.

Utgående och ingående lok.

Lok får icke passera den framför ställverkshuset belägna spårövergången över spåren 1 och 2 förrän signal härtill givits av växlingspersonal eller tkl. Uteblir sådan signal, skall loket alltså stanna framför övergången, tills framåt-resp. backsignal erhålles, även ifall för spåret gällande dvärgsignaler skulle visa någon av signalbilderna enligt fig. 11 b eller 11 c i Sjö.

Förteckning över driftplatser, som få lämnas obevakade för tåg.

(Säo, §§ 86—96).

Ständigt obevakade	Obevakade för vissa tåg	Största tillåtna hastighet	A n m.
Torvfabriken. Hol. Sörhaga.	Odensberg. Floby. Källeryd. Fåglavik. Remmenedal. Vårgårda. Lagmansholm. Torp. V:a Bodarne. Norsesund. Floda. Stenkullen. Lerum. Jonsered. Partille. Frändtorp.	Enligt »Hastighetsuppgifter», avd. C, sid. 12.	Frändtorp får vara obevakad endast för tåg, som framgå mellan Olskroken och Partille. För samtliga driftplatser gäller, att tåg, som berör driftplats, då densamma är obevakad, skall framföras å huvudtågväg (huvudspår).

Reservloktjänsten.

Sävenäs lokstation	Hela dygnet	Lok. litt. D.
Falköping C.	» »	» » »

Hjälpvagnar

Göteborg C: redskapsvagn av typ I (vagn A och vagn B), ambulansvagn.

Falköping C: redskapsvagn av typ II.

Tillåtna loktyper å sådana bansträckor, som normalt trafikeras med växlingsrörelser eller av växlingsätt.

Bansträckor	Lok, som får framföras	Största tillåtna hastighet m. m.
Göteborg C—Carnegieska bruket (Göteborg S.J.hamnbana)	A2, B, Cd, E, E2, J, Ka, Kf2, Kh, L, Na, Oka, Sa, Sb, Ta, Tb, W	Lok litt. A2 och B få framföras endast till "Berget" vid Lilla Bommen och hastigheten får därvid ej överstiga den för växling å hamnspåren eljest föreskrivna.
Göteborg-Tingstad—Göteborgs frihamn, Göteborg-Tingstad—Sannegården och Sannegården—Rya	A2, B, Cd, E, E2, Ga, Gb2, J, Ka, Oka, Oke, Kf2, Kh, L, Na, R, Sa, Sb, Ta, Tb, W	Å bangården vid Rya få framföras endast lok litt. Na, och Kh och hastigheten får därvid ej överstiga 10 km./tim.
Frändtorp—Fjällbo	= Or—Sär—Ftp	Se sid. 12
Hol—Hols grusgrop	E, E2, G, Ka, Kf2, Kh, Na, Ta, Tb	Den största tillåtna hastigheten för Ga 10 km./tim. och för övriga 20 km./tim.

Uppgift å stationer, där förare, som jämväl är tågbefälhavare, skall mottaga och avlämna konvolut med inneliggande tåghandlingar.

Å samtliga godståg, där föraren är tågbefälhavare, mottager föraren konvolut (väska) med tåghandlingar å tågets utgångsstation, avlämnar dylikt konvolut å tågets slutstation samt avlämnar och mottager konvolut å samtliga de stationer, där tåget gör uppehåll för vagnutbyte.

Banpersonalens underrättande jämlikt Sáo § 82.

Underrättelse-		I följande kol. anges kl. för	1 mars—31 okt.		1 nov.—28 febr.	
stationer	sträckor		Hf. lördagar	Övriga vard.	Hf. lördagar	Övriga vard.
Floby Herrljunga Alingsås	F—Fk Fk—L L—Ns	Arbets- tid Påringning	6.50—13.0 6.50	6.50—17.0 6.50 o. 14.0	8.0—13.0 8.0	8.0—16.10 8.0 o. 13.0
Lerum	Ns—P		6.50—13.0 6.50	6.50—17.0*) 6.50 o. 14.0	8.0—13.0 8.0	8.0—16.10 8.0 o. 13.0
Olskroken	P—G		6.50—13.0 6.50	6.50—17.0*) 6.50 o. 14.0	8.0—13.0 8.0	8.0—16.10 8.0 o. 13.0

*) Under mars och okt. månader slutar arbetstiden 16.50.

A n m. Ledningsvakterna underrättas av ledningsmästaren utóm i de fall, där ledningsmästaren genom meddelande till underrättelsestation angivit ledningspersonal, som genom nämnd station skall underrättas. (II Dc skrivelse den 19/2 28, dnr Td A 96/26.)

Undantagsbestämmelser.

1. Undantagsbestämmelse rörande tåg, som stannat på grund av utebliven körsignal från utfartssignal, uppsatt vid stationsgräns.

Järnvägsstyrelsen har bestämt det undantag från såo § 67, mom 2, anm. 1, att tåg, som efter erhållen avgångssignal framförts till vid stationsgräns uppsatt utfartssignal men där nödgats stanna på grund av från denna utebliven körsignal, må utan ny avgångssignal fortsätta, när utfartssignalen intager körställning. (Sty skrivelse den 11/4 1934, dnr S 46/34).

2. Särskilda bestämmelser om avgångssignal vid Frändtorp.

Vid Frändtorp skall avgångssignal ej givas till genomfartståg å bansträckan Olskroken—Partille under förutsättning, att linjeblockeringen å nämnda sträcka är i bruk, och att linjen trafikeras som dubbelspår. (De skr. 17/10 1929).

Linjeblockeringen å bansträckan Olskroken—Partille är icke i bruk för tåg med tecknet ● vid Partille. Är den ur bruk för andra tåg, skall tågbefälhavaren och lokpersonalen underrättas därom.

3. Undantagsbestämmelser angående tågrörelsen mellan Frändtorp och Sävenäs rangerbangård.

Styrelsen har i skrivelse den 22/4 1936, dnr Dbr S 32/36, bestämt följande att tillämpas fr. o. m. tidtabell nr 136.

1. Tågrörelsen mellan Frändtorp och Sävenäs rangerbangård skall betraktas såsom rörelse inom ett stationsområde.

2. Tågmöten vid Frändtorp och Sävenäs rangerbangård skola icke angivas i tjänstetidtabellerna.

3. Kontroll å tågrörelsen mellan Frändtorp och Sävenäs rangerbangård skall utövas av tågklarerarna vid Frändtorp och Sävenäs rangerbangård, vilka efter överenskommelse jämväl äga ändra ordningsföljden mellan här ifrågavarande tåg.

4. Tågpersonalens kontroll över tågföljden bortfaller.

4. Undantagsbestämmelser om spårändring och signalen "jag är beredd på hinder och spårändring" vid Falköping C.

Om spårändring, vare sig den föranleder ändring av signalbilden eller ej, måste vidtagas för ankommande tåg vid Falköping C så sent, att underrättelse därom ej hinner lämnas tåget å en föregående station, behöva det oaktat de för sådant fall eljest gällande föreskrifterna om lokpersonalens varskoende icke iakttagas. I dylikt fall skall emellertid föraren, så snart spårändringen uppmärk-

sammas, nedbringa hastigheten till högst 30 km./tim., så att, om stoppsignal gives eller annat hinder förefinnes, tåget hastigt kan bringas till stopp. (K Sty. skr. 13/7 37, dnr Dbr S 98/1937).

Om förare å tåg vid ankomsten till Falköping C finner infartssignalen intaga stoppställning, skall han icke giva signalen "Jag är beredd på hinder och spårändring". Föraren skall i stället i dylikt fall stoppa tåget och omedelbart sätta sig i förbindelse med tågklareraren medelst den för resp. infartssignal avsedda telefonen.

Telefon för tåg från Valtorp och Falköping S är uppsatt invid infartssignalen samt för tåg från Odensberg å stolpe 200 m. utanför densamma.

5. Undantag från säkerhetsordningens bestämmelser vid trafikering av bansträckan Göteborg C—Olskroken.

(Sty skr 12/5 38, dnr S 93/38).

Följande undantagsbestämmelser gälla å nämnda sträcka fr. o. m. den 1 juni 1938:

I. Överflyttning av tåg från ett spår till ett annat.

Under förutsättning att linjeblockeringen är i bruk äga tågklarerarna vid Göteborg C och Olskroken, oavsett tjänstetidtabellernas bestämmelser, låta tågen framgå å vilket som helst av dubbelspår (dock endast vänsterspår, om ej enkelspårdrift är anbefalld av tågledaren).

Vid dylik överflyttning skall tågklareraren å den station, till vilken tåget skall framgå, till den andra stationen utfärda order enligt följande formulering:

"Tåg skall i dag gå från till å södra nedspåret (södra uppspåret etc.)."

Skall tåget intagas å annat spår än det förut bestämda, må detta anges i ordern.

Lokpersonalen å det tåg, som sålunda skall överflyttas till annat spår, skall delgivas ordern skriftligen å av distriktschefen fastställt formulär.

Tågpersonalens kontroll av tågföljden vid enkelspårdrift bortfaller.

II. Ändring av ordningsföljden mellan tvenne tåg.

a) Mellan tvenne tåg, som båda framgå i samma riktning å samma dubbelspår, må under förutsättning att linjeblockeringen är i bruk ordningsföljden ändras enligt överenskommelse mellan tågklarerarna vid Göteborg C och Olskroken utom i det fall att båda tågen gå från Göteborg C och skola bortom Olskroken framgå å samma huvudspår.

Vid dylik ändring av ordningsföljden framställer tågklareraren å den station (C), varifrån ordningsföljden är avsedd att ändras, till den andra stationen (D) följande fråga:

"Kan tåg 02 gå efter 04 till D?"

Finnes intet hinder för ändringen, svarar tågklareraren vid D sålunda:

"Tåg 02 går efter 04 till D."

Den ändrade ordningsföljden är härmed fastställd.

Tågpersonalen skall ej underrättas.

Finnes däremot hinder för ändringen, svarar tågklareren vid D sålunda:

"Tåg 02 kan ej gå efter 04 till D" och angiver därjämte skälet härtill.

Frågan om ändring av ordningsföljden har därmed förfallit.

b) Mellan tvenne tåg, som vid enkelspårdrift å någotdera dubbelspåret framgå i motsatt riktning å samma spår må, när linjeblockeringen är i bruk, ordningsföljden likaledes ändras genom överenskommelse mellan tågklarerna vid Göteborg C och Olskroken; dylik ändring av ordningsföljden må dock ej göras i fråga om två B. J.-tåg eller två Bohusbanans tåg, då mötet skall flyttas från Göteborg C till Olskroken.

Härvid skall tågklareren å den nya mötesstationen (A) avsända följande verkställighetsorder till den förutvarande:

"Tåg 02 skall framgå till A och där möta 01."

Den ändrade ordningsföljden är härmed fastställd.

Tågbefälhavare och lokpersonal å båda tågen skall delgivas orden å form. S8 resp. S9.

Finnes hinder för mötets förläggande till den utsedda stationen (A) meddelar tågklareren därstädes detta till den andra stationen sålunda:

"Tåg 02 kan ej möta 01 i A."

För banbevakningens underrättande gälla bestämmelserna i säkerhetsordningen, § 82, mom. 5 anm. 2.

Tågledaren skall underrättas om dispositioner enligt ovanstående endast om tåggrubningar väntas uppstå.

6. Påskjutningslok får vid behov tillsättas *i gång varande tåg*

vid påskjutning från Sävenäs rbg i riktning mot Gubbero och från Olskroken i riktning mot Sävenäs rbg eller Göteborg—Tingstad. (5 och 9 ti skrivelse 29/3 39, dnr 5 te 96/39).

Bestämmelser om enkelspårsdrift å dubbelspår.

(Jfr säo § 81.)

Då enkelspårsdrift anordnas å någon del av bansträckan Göteborg C—Alingsås, skola, därest icke för särskilt fall annorlunda bestämmes, tågen framgå över den enkelspåriga bansträckan i den ordning, som efterföljande tabeller angiva.

Följande särskilda bestämmelser skola vid enkelspårsdrift iakttagas.

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

Manuell linjeblockering för båda tågriktningarna på samma spår (Asb kap. XVI) är ej anordnad å bansträckan Göteborg C—Alingsås.

Signalering för tåg å högerspår skall ske enligt säo § 52, mom. 3.

Avgångssignal skall givas av tågexpeditör vid alla stationer och för samtliga tåg.

Vid enkelspårsdrift å nedspåret Alingsås—Västra Bodarne skall tågklareraren vid Alingsås, innan "klart 0" får anmälas för sådant uppgående tåg, som skall framgå över växeln vid Sörhaga, hava förvissat sig därom, att kontrollåset K¹ å stationens blockapparat är öppnat och att den i bruk varande kontrollåsnyckeln K¹ följaktligen finnes fastsittande i kontrollåset.

Tågklareraren vid Västra Bodarne åligger vid sådan enkelspårsdrift att ombestyrta underrättelse till ifrågavarande tåg om att nyssnämnda växel vid Sörhaga är oförreglad.

Hastighetsnedsättning enligt säo §§ 28 och 30 gällande för tåg, som framgå å högerspår, skall meddelas lokpersonalen å dylikt tåg.

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).

Finnes **automatisk signalanordning vid vägövergång** som fungerar endast vid rörelse i ena riktningen (se uppgiften å sid. 9), skall banmästaren anmodas anordna bevakning vid dyl. vägövergång. Kan bevakning ej ordnas, skall föraren å tåg, som framgår å högerspår, beordras iakttaga föreskriften i såo § 32 mom. 5, andra stycket (se såo § 81, mom. 6).

Tågpersonalen, skall på vanligt sätt utöva kontroll därå, att tåget icke utgår å viss tåganmälningsträcka, förrän närmast föregående tåg å sträckan — därest detta eller dessa går i motsatt riktning — lämnat sträckan.

Tabellerna i det följande läsas uppifrån och nedåt, kolumn efter kolumn (kol. 1, 2 o. s. v.). (Ex. å förkortningar, använda i anm.-kol.: d. e. SoH = dag efter SoH; d. f. SoH = dag före SoH; F = fredag; hf = helgfri; L = lördag; vard. = vardag.)

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

Södra dubbelspåret.

1		2		3	
0.00—6.30		6.30—7.40		7.40—9.00	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
1104	{Natt efter SoH.	1112	Vard.	122	
128		3			
		29	Pso	1032	
1072	Vard.	4047	Pso	B. J. 23	
1073	Vard.	1042		1077	Vard.
				56	Pso
1070	SoH.	1043		1011	
1074	Vard.	1076	Vard.	28	
1041		1075	Vard.	1078	

(Fortsättning å nästa sid.)

(Fortsättning från föreg. sid.)

**Göteborg C—Olskroken.
Södra dubbelspåret.**

1		2		3	
9.00—13.40		13.40—16.50		16.50—20.15	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
1045		20	Pso	1066	
1100	SoH.	10		B. J. 10	
1079	SoH.	1033	.		
1080	SoH.	1050	Vard. f. SoH.	1086	
1040	SoH.	1034		1055	
1089	Vard.	73	Pso	1002	
1090	Vard.	27		1084	SoH.
1103	SoH.	53	Pso	1071	
124		1554	Vard. f. SoH.	1058	
131		1082	{SoH o. d. före SoH.	1057	
1068	{SoH o. d. f. SoH	1049		47	Pso
1081		1052		1012	
7457	Hf F	1099	Vard. f. SoH.	1085	SoH.
1048	Vard.	B. J. 41		1035	
1113	Hf L	1053		1098	SoH. ¹ / ₇ — ¹ / ₉
1064		1056			
1061	{SoH' o. d. f. SoH	1083	{SoH o. d. före SoH.		
		121			
		48	Pso		

(Fortsättning å nästa sid.)

(Fortsättning från föreg. sid.)

**Göteborg C—Olskroken.
Södra dubbelspåret.**

1		2		3	
20.15—21.30		21.30—22.50		22.50—24.00	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
4048	Pso	1060		9	
1092	SoH.	1093	SoH.	19	Pso
1097	SoH. $\frac{1}{7}$ — $\frac{1}{9}$	123	SoH.		
1069	{SoH o. d. f. SoH.	1105	SoH. $\frac{1}{7}$ — $\frac{1}{9}$	1044	
55	Pso	1101		1059	
1096	SoH. $\frac{1}{7}$ — $\frac{1}{9}$	4			
		30	Pso		

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

1		2		3	
0.00—6.00		6.00—7.35		7.35—12.00	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
B. J. 38		1590	$\frac{1}{7}$ — $\frac{1}{9}$ vard. utom d. f. o. e. SoH; vard. utom dag f. SoH. övrig tid.	1550	SoH. $\frac{1}{7}$ — $\frac{1}{9}$
• 1557	Pso			1552	
• 1558	Pso	1583	Vard.	B. J. 50	
		B. J. 51	Vard.	1565	
1588	Vard.			1551	
		• 26		B. J. 2	
1586	{Vard. f. SoH samt $\frac{1}{7}$ — $\frac{1}{9}$ även vard. e. SoH.	• 53		1564	SoH.
				B. J. 9	
				• 22	
		1585	Vard.	7710	Vard.

(Fortsättning å nästa sid.)

(Fortsättning från föreg. sid.).

**Göteborg C—Olskroken.
Norra dubbelspåret.**

1		2		3	
12.00—15.30		15.30—19.25		19.25—24.00	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
B. J. 7		B. J. 28		1604	SoH. $\frac{1}{7}$ — $\frac{1}{9}$
1566		1555		1574	
B. J. 42		1598	Vard.	B. J. 1	
1571		B. J. 16	Vard.	B. J. 24	
B. J. 39		1115	Vard. utom L.	1597	
7713	Vard.	1570		B. J. 47	SoH.
1594	Vard. f. SoH.	B. J. 27		B. J. 25	
B. J. 46		1595	Vard.	1557	{Vard. f. SoH. o. SoH.
B. J. 45	Vard.	B. J. 21		B. J. 52	
1589	Vard. f. SoH.	1600	{Vard. $\frac{1}{7}$ — $\frac{1}{9}$; {dgl. övr. tid.	1599	SoH. $\frac{1}{7}$ — $\frac{1}{9}$.
1556		B. J. 54	Vard.	1575	
B. J. 40		1573	{Vard. f. SoH. o. SoH.	B. J. 49	SoH.
		B. J. 17	Vard.	1578	{Vard. f. SoH. samt SoH.

C) Tågföljden vid enkelspårsdrift å bandelen Olskroken—Partille.

1		2		3	
0.00—3.45		3.45—6.10		6.10—7.20	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
1104	{Natt efter SoH.	7452 f	Vard.	1041	
4745 f	Pso	4052 f	Pso	1074	Vard.
4702 f	{Dagl. utom d. e. SoH.	4713 f	{Dagl. utom d. e. SoH.	3	
4711 f	Pso	1072	Vard.	1112 g	Vard.
4718 f	Pso	4715 f	Pso	29	Pso
4053 f	Pso	1073	Vard.	4047	Pso
128		4041 f		1042	
4701 f	{Dagl. utom d. e. SoH.	1070	SoH.	1043	

f Endast å bandelen Frändtorp—Partille.**g** Endast å bandelen Olskroken—Frändtorp.

(Fortsättning å nästa sid.)

(Fortsättning från föreg. sid.)

Olskroken—Partille.

1		2		3	
7.20—12.25		12.25—16.45		16.45—21.00	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
1076	Vard.	1081		48	Pso
1075	Vard.	1068	{SoH. o. d. f. { SoH.	1066	
4717 f		7457	Hf. F.	1055	
122		1048	Vard.	1086	
4740 f	Pso	1061	{SoH. o. d. f. { SoH.	1002	
1032		1064		4054 f	Pso
1077	Vard.	20	Pso	1071	
1011		10		1084	SoH.
56	Pso	4742 f	Pso	1057	
28		4719 f	Pso	1058	
4385 f	{Dagl. utom { d. e. SoH.	1050	Vard. f. SoH.	47	Pso
1078		1034		4721 f	Pso
4720 f	Pso	73	Pso	4044 f	Vard.
1045		27		7451 f	Vard.
1079	SoH.	53	Pso	1085	SoH
1100	SoH.	4706 f	SoH. o. Pso	1035	
4741 f	Pso	1049		1012	
1080	SoH.	1082	{SoH. o. d. f. { SoH.	7461	Vard.
1089	Vard.	4743 f	Pso	1098	SoH. $\frac{1}{7}/\frac{1}{9}$
1040	SoH.	1052		4048	Pso
1090	Vard.	1099	Vard. f. SoH.	1092	SoH.
7458 f	Hf. F.	1053		1097	SoH. $\frac{1}{7}/\frac{1}{9}$
1103	SoH.	4704 f	Pso	1069	{SoH o. d. f. { SoH.
124		4051 f	Pso	4046 f	Vard.
131		1083	{SoH. o. d. f. { SoH.		
		121			
		1056			

f. Endast å bandelen Frändtorp—Partille.

(Fortsättning å nästa sid.)

(Fortsättning från föreg. sid.)

Olskroken—Partille.

1		2		3	
21.00—22.00		22.00—23.10		23.10—24.00	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
55	Pso	1105	SoH. $\frac{1}{7}$ — $\frac{1}{9}$	1044	
4744 f	Pso	1101			
		4		1059	
1096	SoH. $\frac{1}{7}$ — $\frac{1}{9}$	9			
1093	SoH.	30	Pso	4710 f	Vard.
1060		19	Pso		
123	SoH.	4042 f	Vard.	4075 f	Vard.

f Endast å bandelen Frändtorp—Partille.

D) Tågföljden vid enkelspårsdrift å bandelen Partille—Jonsered
Väggorsning med signalanordning, som ej fungerar vid rörelse å höger-
spår, se sid. 9.

1		2		3	
0.00—5.40		5.40—7.45		7.45—9.55	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
1104	{Natt efter SoH.	4041		122	
4745	Pso	1041	Vard.	4740	Pso
4702	{Dagl. utom d. e. SoH.	3		1077	Vard.
4711	Pso	29	Pso	1032	
4718	Pso	1074	Vard.	1011	
4053	Pso	4047	Pso	4385	{Dagl. utom d. e. SoH.
4701	{Dagl. utom d. e. SoH.	1043		56	Pso
128		1042		28	
4052	Pso	1075	Vard.	1078	
4713	{Dagl. utom d. e. SoH.	4717		4720	Pso
7452	Vard.	1076	Vard.	1045	
1072	Vard.			1079	SoH.
4715	Pso				
1073	Vard.				

(Fortsättning å nästa sid.)

(Fortsättning från föreg. sid.)

Partille—Jonsered.

Väggkorsning med signalanordning, som ej fungerar vid rörelse å höger-spår, se sid. 9.

1		2		3	
9.55—14.55		14.55—19.00		19.00—24.00	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
4741	Pso	1049		4044	Vard.
1100	SoH.	4706	SoH o. Pso	1085	SoH.
1089	Vard.	4743	Pso	1035	
1080	SoH.	1082	{SoH o. d. f. { SoH.	7461	Vard.
1040	SoH.	1099	Vard. f. SoH.	1012	
1090	Vard.	1052		1098	SoH. $\frac{1}{7}$ - $\frac{1}{9}$
7458	Hf. F.	1053		4048	Pso
1103	SoH.	4704	Pso	1097	SoH. $\frac{1}{7}$ - $\frac{1}{9}$
131		4051	Pso	1069	{SoH. o. d. f. { SoH.
124		1083	{SoH o. d. f. { SoH	1092	SoH
1081		121		55	Pso
1068	{SoH. o. d. f. { SoH.	1056		4046	Vard.
7457	Hf. F.	48	Pso	4744	Pso
1048	Vard.	1066		1096	SoH $\frac{1}{7}$ - $\frac{1}{9}$
1061	{SoH. o. d. f. { SoH.	1055		1093	SoH.
1064		1086		123	SoH.
1033		1002		1060	
20	Pso	1071		1105	SoH. $\frac{1}{7}$ - $\frac{1}{9}$
10		4054	Pso	1101	
4719	Pso	1057		9	
4742	Pso	1084	SoH.	4	
1050	Vard. f. SoH.	47	Pso	19	Pso
73	Pso	1058		30	Pso
1034		4721	Pso	4042	Vard.
27		7451	Vard.	1059	
53	Pso			1044	
				4075	Vard.
				4710	Vard.

E) Tågföljden vid enkelspårsdrift å bandelen Jonsered—Lerum.

1		2		3	
0.00—8.00		8.00—12.40		12.40—16.30	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
4710	{Dagl. utom { d. e. SoH.	1077	Vard.	1068	{SoH. o. d. f. { SoH.
1104	{Natt efter { SoH.	4740	Pso	1061	{SoH. o. d. f. { SoH.
4745	Pso	1011		1048	Vard.
4702	{Dagl. utom { d. e. SoH.	1032		1033	
4711	Pso	4385	{Dagl. utom { d. e. SoH.	1064	
4718	Pso	56	Pso	20	Pso
4053	Pso	28		10	
4701	{Dagl. utom { d. e. SoH.	1078		4719	Pso
128		1045		4742	Pso
4713	{Dagl. utom { d. e. SoH.	4720	Pso	73	Pso
4052	Pso	1079	SoH.	1050	Vard. f. SoH.
7452	Vard.	4741	Pso	27	
4715	Pso	1089	Vard.	53	Pso
1072	Vard.	1100	SoH.	1034	
1073	Vard.	1080	SoH.	1049	
4041		1040	SoH.	4743	Pso
1041	Vard.	1090	Vard.	4706	SoH. o. Pso
3		1103	SoH.	1099	Vard. f. SoH.
29	Pso	7458	Hf. F.	1082	{SoH. o. d. f. { SoH.
4047	Pso	131		1053	
1074	Vard.	1081		1052	
1043		1081		4051	Pso
1075	Vard.	124		1083	{SoH. o. d. f. { SoH.
1042		7457	Hf. F.	4704	Pso
4717					
1076	Vard.				
122					

(Fortsättning å nästa sid.)

(Fortsättning från föreg. sid.)

Jonsered—Lerum.

1		2		3	
16.30—18.50		18.50—21.20		21.20—24.00	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
121		1058		1093	SoH.
1056		1085	SoH.	4744	Pso
48	Pso	4044	Vard.	1096	SoH. $\frac{1}{7}$ - $\frac{1}{9}$
1055		1035		123	SoH.
1066		7461	Vard.	1105	SoH. $\frac{1}{7}$ - $\frac{1}{9}$
1086		1012		1060	
1002		1098	SoH. $\frac{1}{7}$ - $\frac{1}{9}$	1101	
1071		1097	SoH. $\frac{1}{7}$ - $\frac{1}{9}$	9	
1057		1069	{SoH o. d. f. SoH.	19	Pso
4054	Pso	4048	Pso	4	
7451	Vard.	1092	SoH.	30	Pso
47	Pso	55	Pso	1059	
1084	SoH.	4046	Vard.	4042	Vard.
4721	Pso			1044	
				4075	Vard.

F) Tågföljden vid enkelspårdrift å bandelen Lerum—Floda.

Väggorsningar med signalanordning, som ej fungerar vid rörelse å höger-spår, se sid. 9.

1		2		3	
0.00—3.50		3.50—6.30		6.30—8.05	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
4710	{Dagl. utom d. e. SoH.	4713	{Dagl. utom d. e. SoH.	1043	
4745	Pso	4052	Pso		
1104	{Natt efter SoH.	4715	Pso	1074	Vard.
4702	{Dagl. utom d. e. SoH.	7452	Vard.	1075	Vard.
4711	Pso	4041			
4718	Pso	1041	Vard.	4717	
4053	Pso	3		1042	
4701	{Dagl. utom d. e. SoH.	29	Pso		
128		4047	Pso	122	

(Fortsättning å nästa sid.)

(Fortsättning från föreg. sid.)

Lerum—Floda.

Väggkorsningar med signalanordning, som ej fungera vid rörelse å höger-spår, se sid. 9.

1		2		3	
8.05—14.10		14.10—19.00		19.00—24.00	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
1011		20	Pso	1058	
4740	Pso	10		1035	
4385	{Dgl. u. d. e. SoH.	73	Pso	4044	Vard.
1032		27		7461	Vard.
56	Pso	4742	Pso	1012	
28		53	Pso	1069	{SoH o. d. f. SoH.
1045		1050	Vard. f. SoH.	4048	Pso
1078		1049			
1079	SoH	1034	{Dagl. utom vard. f. SoH.	55	Pso
4720	Pso	4743	Pso	1092	SoH.
4741	Pso	4706	SoH o. Pso	1093	SoH.
1089	Vard.	1053		4046	Vard.
1100	SoH.	4051	Pso	123	SoH.
1040	SoH.	1052		4744	Pso
1103		121		1101	
7458	Hf. F.	4704	Pso	1060	
131		48	Pso	9	
124		1056		19	Pso
7457	Hf. F.	1055		4	
1068	{SoH. o. d. f. SoH.	1066			
1061	{SoH. o. d. f. SoH.	7451	Vard.	1059	
1048	Vard.	1002		30	Pso
1033		1057		4042	Vard.
1064		4054	Pso	4075	Vard.
4719	Pso	4721	Pso	1044	
		47	Pso		

G) Tågföljden vid enkelspårsdrift å bandelen Floda—Norsesund.
Väggkorsning med signalanordning som ej fungerar vid rörelse å höger-
spår, se sid. 9.

1		2		3	
0.00—10.45		10.45—17.05		17.05—24.00	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
4710	{Dagl. utom d. e. SoH.	1040	SoH.	48	Pso
4745	Pso	1103	SoH.	1056	
1104	{Natt efter SoH.	131		7451	Vard.
4711	Pso	7458	Hf. F.	1066	
4702	{Dagl. utom d. e. SoH.	7457	Hf. F.	1057	
4718	Pso	124		1002	
4053	Pso			4721	Pso
4701	{Dagl. utom d. e. SoH.	1061	{SoH. o. d. f. SoH.	47	Pso
128		1068	{SoH. o. d. f. SoH.	4054	Pso
4713	{Dagl. utom d. e. SoH.	1033		1035	
4052	Pso	1048	Vard.	7461	Vard.
4715	Pso	4719	Pso	1058	
4041		1064		4044	Vard.
1041	Vard.	20	Pso	1012	
7452	Vard.	73	Pso	1069	{SoH o. d. f. SoH.
3		10		55	Pso
29	Pso	27		4048	Pso
4047	Pso	53	Pso	4046	Vard.
1043		4742	Pso	123	SoH.
4717		1049		1101	
1042		1050	Vard. f. SoH.	4744	Pso
1011		1034	{Dagl. utom vard. f. SoH.	1060	
122	{Dagl. utom d. e. SoH.	4743	Pso	9	
4385	Pso	1053		19	Pso
4740		4706	SoH. o. Pso	1059	
1032		4051	Pso	4	
1045	Pso	1052		30	Pso
56		121		4075	Vard.
28	Pso	4704	Pso	4042	Vard.
4720	Pso	1055		1044	
4741	Pso				
1100	SoH.				

H) Tågföljden vid enkelspårdrift å bandelen Norsesund—Alingsås.
Väggkorsningar med signalanordning, som ej fungerar vid rörelse å höger-
spår, se sid. 9.

1		2		3	
0.00—11.00		11.00—16.35		16.35—24.00	
Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.	Tåg nr	Anm.
1044		1103	SoH.	1055	
4710	{Dagl. utom d. e. SoH.	1040	SoH.	4704	Pso
4745	Pso	131		48	Pso
1104	{Natt efter SoH.	7458	Hf. F.	7451	Vard.
4711	Pso	7457	Hf. F.	1056	
4702	{Dagl. utom d. e. SoH.	1061	{SoH. o. d. f. SoH.	1057	
4053	Pso	124		1066	
4718	Pso	1068	{SoH. o. d. f. SoH.	4721	Pso
4701	{Dagl. utom d. e. SoH.	1033		47	Pso
4713	{Dagl. utom d. e. SoH.	4719	Pso	1002	
128		1048	Vard.	1035	
4715	Pso	73	Pso	4054	Pso
4052	Pso	1064		7461	Vard.
4041		27		1058	
1041	Vard.	20	Pso	4044	Vard.
3		53	Pso	1069	{SoH o. d. f. SoH.
29	Pso	10		1012	
4047	Pso	1049		55	Pso
1043		4742	Pso	4048	Pso
7452	Vard.	4743	Pso	123	SoH.
4717		1050	Vard. f. SoH.	4046	Vard.
1042		1034	{Dagl. utom vard. f. SoH.	1101	
1011		1053		4744	Pso
122		4051	Pso	9	
4385	{Dagl. utom d. e. SoH.	4706	SoH o. Pso	1060	
4740	Pso	121		19	Pso
1045				1059	
1032				4	
56	Pso			4075	Vard.
28				30	Pso
4741	Pso				
4720	Pso				
1100	SoH.	1052		4042	Vard.

U p p g i f t

ang. stationär personals tjänstgöring vid tåg med uppehåll vid hållplatser, lastplatser och obevakade stationer samt angående förekommande påstigningsmärken.

Hållplats, lastplats eller obevakad station x = påstigningsmärke finnes	Tågexpeditörs- (platsvakts-) tjänstgöring enligt såo § 72: 11 förekommer för nedan angivna tåg med behovsuppehåll
Lövekulle	124, 131, 1002, 1011, 1012, 1032, 1033, 1034, 1035, 1042, 1045, 1052, 1053, 1055, 1056, 1057, 1058 ²⁾ , 1059 ²⁾ , 1060 ²⁾ , 1066, 1069 ²⁾ , 1101
Bryngenäs x	1 ¹⁾
Hedefors	1093 ²⁾
Aspedalen	1011 ²⁾ , 1042 ²⁾
Aspen	1011 ²⁾ ;
Kåhög	1011 ²⁾ , 1042, 1085, 1097
Sävedalen	1042, 1085, 1097, 1105
Platsvakt finnes dessutom tillstådes vid alla tåg med fast uppehåll <u>utom</u> följande tåg:	
Hedefors	1033 ²⁾ , 1041, 1042 ²⁾ , 1043 ²⁾ , 1059, 1060, 1064 ²⁾ , 1066, 1101 ²⁾
Aspedalen	1012 ²⁾ , 1041, 1043 ²⁾ , 1059, 1060 ²⁾ , 1073, 1092 ²⁾ , 1101 ²⁾
Aspen	1041, 1043 ²⁾ , 1059, 1060 ²⁾ , 1073, 1092, 1101 ²⁾
Bokedalen.....	1 ¹⁾
Kåhög	1059, 1073
Ugglum	1 ¹⁾
Sävedalen	1059, 1073, 1101
Sävenäs	1 ¹⁾

1) Obemannad för alla tåg. 2) SoH. 3) Vard.

Särskilda bestämmelser om tågens utropande.

Samtliga stationer och hållplatser, vid vilka de personförande tågen skola göra upphåll för avstigande, skola i regel utropas.

Utrop i lokaltågens vagnar å sträckan Göteborg C — Alingsås behöver dock icke göras annat än vid mörker. (Särtryck 240, art 144: 1 a.)