

STATENS JÄRNVÄGAR
8. trafiksektionen

TIDTABELLSBOKEN

Tidtabell nr 140

Gällande fr. o. m. den 1 juli 1940
tills vidare.

å följande bandelar:

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

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

Huvudavdelning A:

Allmänna bestämmelser.

Förklaringar till tjänstetidtabellerna	4—7
Uppgift å de lutningar, som å olika bansträckor i vardera tågriktningen äro utslagsgivande för tågens utrustande med bromskraft	8—9
Hastighetsuppgifter	9—12
Uppgift å de platser, där lystringsmärken äro uppsatta	13—14
Vagnviktstabell	15—16
Bromstabellerna A, B och C med förklaringar	17—24
Tabell för beräkning av bromskraften hos olika fordon	24
Förteckning över tågspår, signalbilder och avstånd	25—30
Hjälpvagnars placeringsorter	30
Reservloktjänsten	30
Uppgift å samtliga driftplatser och signaturer	31
Uppgift å stationer för vagnavsugning	31
Uppgift å utgångs- och slutstationer för bromsprov	32
Uppgift å stationer, där förare, som jämväl är tågbefälhavare, skall mottaga och avlämna konvolut med ineliggande tåghandlingar	32
Signalbeskrivning för Hallsberg, personbangården	33
Föreskrifter för rörelser med fordon å lokpassagespåret vid Hallsberg Rbg	33—35
Signalbeskrivning för Falköping C	35—38
Instruktion rörande lokomotivs framförande å Falköping C bangård	39—40
Signalbeskrivning för Jönköping C	40—42
Signalbeskrivning för Nässjö	43
Instruktion rörande lokomotivs framförande å Nässjö bangård	44—47
Uppgift å viktigare vägkorsningar och fasta postställen	47—49
Tabell över de ställen, där kol och vattentagning skall äga rum för olika tåg	49
Bestämmelser om tågens ordningsföljd vid enkelspårsdrift å dubbelspår	50—51
Uppgift å platser, där orienteringsmärken finnas uppsatta	51—52
Uppgift angående stationär personals tjänstgöring vid tåg med uppehåll vid hållplatser, lastplatser och obebakade stationer samt angående förekommande påstigningsmärken....	53
Bestämmelser för resgodsinnskrivning vid resa från obemannad driftplats	53
Bestämmelser för tågs framförande före den i tjänstetidtabellen angivna avgångstiden	54
Bestämmelser för trafikering av bandelen Skövde—Karlsborg..	54
Bestämmelser för trafikering av bandelen Vartofta—Tidaholm..	55
Särskilda bestämmelser om tjustsignaler för tågs avgång resp. stoppande	56
Förteckning över driftplatser, som få lämnas obebakade för tåg (Såo avd. C kap. 1)	57
Föreskrifter för trafikering av den uppkörbara skiljeväxeln vid Hult i godstågsspåren å lin. Hallsberg Rbg—Östansjö.....	58
Uppgift å bandispositioner med nummer och beteckning	58
Undantag från säkerhetsordningen	59—60

Huvudavdelning B:

Tjänstetidtabeller.

Tjänstetidtabeller för tåg med udda nr	63—101
” ” ” ” ” ” jämna nr	102—138
Förteckning över bispårståg Jönköpings central—Jönköpings hamn	139

Huvudavdelning 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 nedläggning av eljest gällande största tillåtna hastighet är föreskriven.

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

3) Beträffande tågbelastningen skall iakttagas, att föraren är skyldig medtaga *minst* den i överskriften angivna vagnvikten.

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

Denna föreskrift gäller endast tåg, som framföres av ånglok. För tåg, framfört av elektrolok, anger vagnvikts-tabellen 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 elektrolok och höjes med hälften i fråga om övr. lok.

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

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

Lastens vikt beräknas:

till 1 ton för vagn lastad med lik;

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

till 4 ton för 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 ifråga om övriga vagnslastsändningar.

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 utrymmesskäl anses behöfligt, må driftplatser utan fast signal uteslutats, då platsen passeras. Övergångsstationer och städer betecknas med fet stil.

7) Framför kolumn 2 förekommande *grafiska beteckningar* betyda:

| = enkelspår,

|| = dubbelspår.

8) I kolumn 2 angives bild av för tåget gällande kör-signal för infart å driftplats, som är försedd med växel-förregling eller är utrustad med två eller flera infartssig-naler, vilka äro så uppställda, att de kunna förväxlas med

varandra. Har särskild signalbeskrivning upprättats, införas 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 \times utan förbindelse med minutuppehåll, att tåget har *behovsuppehåll* kortare än en minut, varvid

a = uppehåll för resandes *avstigande*,

p = " " " *påstigande*

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

a, **p** och \times , omgivna av \circ , att tåget har *fast uppehåll* kortare än en minut, varvid

Ⓐ = uppehåll för resandes *avstigande* eller gods-
trafikutbyte enligt gällande transportplaner;

Ⓟ = " " " *påstigande* eller gods-
trafikutbyte 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 " ;

\circ framför minutsiffran, att uppehållet *icke* är avsett för resandes av- eller påstigning eller annat trafikutbyte;

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

■ att driftplatsen enligt beslut av vederbörande trafikinspektör är obebakad för rälsbuss, ehuru sådana åtgärder icke vidtagits, som enligt säkerhetsordningens bestämmelser skola utgöra förutsättning härför. (Gäller endast vissa linjer).

△ att station icke är tåganmälningsstation för tåget.

Vid \times -, 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 kör-signal 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 kolumnen \times angivas tågets möten. Därest mötande tåg icke är dagligt, angives detta genom hänvisning. Se punkt 14.

14) Följande såsom hänvisningar inuti tjänstetidta-bell förekommande standardförkortningar och tecken betyda:

- | | |
|---|--|
| † = går sön- och helgdagar. | } vid angivande av möte i \times kolumnen. |
| ✱ = 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 infortsvägens slutpunkt (Säo § 73). | |
| m = måltidsuppehåll. | |
| 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. (Säo § 55: 6, anm. 3). | |
| v = tåget intages mot vagnar, varför tåget skall införas med försiktighet. (Säo § 73). | |
| y = tåget må vid ingåendet vid behov framföras förbi utfartssignalen i stoppställning efter växlingssignal från tågexpeditören. | |
| z = se signalbeskrivning. | |

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

Linjen H—F		Linjen F—H		Linjen F—N	
Lutning för tåg med udda nummer		Lutning för tåg med jämna nummer		Lutning för tåg med udda nummer	
Stigning för tåg med jämna nummer		Stigning för tåg med udda nummer		Stigning för tåg med jämna nummer	
Hrbg—Öj	0:1000	F—Vlp	10:1000	F—Vf	8:1000
H—Öj	0:1000	Vlp—Ss	8:1000	Vf—Kt	10:1000
Öj—Vt	10:1000	Ss—Su	10:1000	Kt—Ryn	3:1000
Vt—Lå	10:1000	Su—Sk	10:1000	Ryn—Sm	10:1000
Lå—Fa	10:1000	Sk—Ukr	10:1000	Sm—Mu	10:1000
Fa—Gdö	10:1000	Ukr—Vä	5:1000	Mu—Ho	10:1000
Gdö—Äl	10:1000	Vä—Ti	3:1000	Ho—Bry	10:1000
Äl—Sle	4:1000	Ti—Mh	3:1000	Bry—Kto	10:1000
Sle—T	10:1000	Mh—T	9:1000	Kto—Jö	10:1000
T—Mh	10:1000	T—Sle	0:1000	Jö—Th	2:1000
Mh—Ti	5:1000	Sle—Äl	8:1000	Th—Fm	4:1000
Ti—Vä	3:1000	Äl—Gdö	8:1000	Fm—Äng	4:1000
Vä—Ukr	0:1000	Gdö—Fa	10:1000	Äng—N	10:1000
Ukr—Sk	4:1000	Fa—Lå	10:1000		
Sk—Su	0:1000	Lå—Vt	10:1000		
Su—Ss	10:1000	Vt—Öj	6:1000		
Ss—Vlp	10:1000	Öj—H	10:1000		
Vlp—F	0:1000	Öj—Hrbg	10:1000		
Linjen N—F		Linjen Sk—Kbg		Linjen Kbg—Sk	
Lutning för tåg med jämna nummer		Lutning för tåg med jämna nummer		Lutning för tåg med udda nummer	
Stigning för tåg med udda nummer		Stigning för tåg med udda nummer		Stigning för tåg med jämna nummer	
N—Äng	10:1000	Sk—Ip	10:1000	Kbg—Mp	3:1000
Äng—Fm	10:1000	Ip—Kry	2:1000	Mp—Fgs	8:1000
Fm—Th	10:1000	Kry—Tb	10:1000	Fgs—Tb	5:1000
Th—Jö	10:1000	Tb—Fgs	10:1000	Tb—Kry	3:1000
Jö—Kto	0:1000	Fgs—Mp	6:1000	Kry—Ip	8:1000
Kto—Bry	10:1000	Mp—Kbg	8:1000	Ip—Sk	10:1000
Bry—Ho	6:1000				
Ho—Mu	10:1000				
Mu—Sm	10:1000				
Sm—Ryn	1:1000				
Ryn—Kt	6:1000				
Kt—Vf	10:1000				
Vf—F	9:1000				
		Sidospåren	Riktning mot huvudspårsväxeln	Riktning från	
		vid Tomten	6,3 : 1000	0 : 1000	
		„ Berga övre	13,5 : 1000	0 : 1000	
		„ Karlsro kbr	7,6 : 1000	0 : 1000	
		„ Kjepplunda	14,8 : 1000	3,2 : 1000	
		„ Ekshagen	21 : 1000	15 : 1000	

Linjen Vf—Td		Linjen Td—Vf	
Lutning för tåg med udda nummer		Lutning för tåg med jämna nummer	
Stigning för tåg med jämna nummer		Stigning för tåg med udda nummer	
Vf—Kve	10: 1000	Td—Mlm	0: 1000
Kve—Fob	7: 1000	Mlm—Fob	12: 1000
Fob—Mlm	16: 1000	Fob—Kve	7: 1000
Mlm—Td	9: 1000	Kve—Vf.	12: 1000

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

Hastighetsuppgifter.

A. Under iakttagande av de allmänna bestämmelserna i Säkerhetsordningen med avseende på hastigheten få tågen framföras å 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.	Elektriska lok					Å n g l o k						
	Ds	Dg	Ha	Ub	Öe	A	B	Cd	E	F	Ga	J
Bandel H(Hrbg)—F	90	75 ¹⁾	70	45	75	90	90	90	65	90	55	75
F—N	90	75 ¹⁾	70	45	75	90	90	90	65	90	55	75
Sk—Kbg	—	—	60	—	60	—	—	—	50	—	—	60
Vf—Td	—	—	—	—	—	—	—	—	60	—	—	60

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

Lok litt.	Ånglok											
	Ka	Ke	Kh	Kf	L	Mc	N	R	Sa	Sb	Ta	W
Bandel H (Hrbg) —F	60	60	60	60	80	60	45	50	80	90	75	65
F—N	60	60	60	60	80	60	45	50	80	90	75	65
Sk—Kbg	45	50	—	—	60	—	—	—	—	—	—	60
Vf—Td	¹⁾ 60	¹⁾ 60	¹⁾ 60	¹⁾ 60	—	—	—	—	—	—	—	60

¹⁾ T. J. ånglok motsvara närmast S. J. litt. K.

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	längd meter	utgör km.
Sle—T	Km. 274 + 130 — km. 274 + 160 (Svängbron över Göta kanal vid Töreboda)	30	20*)
Sm—Mu	Km. 34 + 816 — km. 35 + 102 (500 m:s kurvan vid Stråken)	286	80
Mu—Ho	Km. 37 + 866 — km. 38 + 236 (500 m:s kurvan vid Mullsjö)	370	80
Bry—Kto	Km. 59 + 516 — km. 60 + 340 (450 m:s kurvan vid Nyarp)	824	75
Kto—Jö	Km. 68 + 282 — km. 68 + 660 (400 m:s kurvan vid Talavid)	378	75
Jö—Th	Km. 69 + 665 — km. 69 + 694 (Svängbron vid JönköpingC)	29	40
	Km. 70 + 884 — km. 71 + 020 (350 m:s kurvan vid Östertull)	136	65
Th—Fm	Km. 85 + 735 — km. 86 + 986 (500 m:s kurvan vid Tenhults herrgård)	1251	80

* Så länge förstärkningsarbeten pågå.

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

V i d	Genom in- och utfartsväxlarna	Genom platsen i övrigt	A n m.
Hallsbergs pbg	60	60	raka tågvägen
„ rbg	40	40	andra „
Hults skiljeväxel	40	40	(Växel är uppkörbar för södergående tåg.
Östansjö till H pbg	40	90	Vid utfart
„ från „ „	90	90	
„ till H rbg	90	90	
„ från H „	40	90	Vid infart
Vretstorp	90	90	
Laxå, udda tåg.	90	90	
„ jämna tåg.	90	90	Vid infart
„ „ „	40	90	„ utfart
Finnerödja	90	90	
Gårdsjö	90	90	
Älgarås	90	90	
Galgbackens grusgrop....	90	90	
Slätte	90	90	
Töreboda	90	90	(Över svängbron *) 20 km./tim.
Moholm	90	90	
Tidan	90	90	
Väring	90	90	
Ulvåker	90	90	
Kjepplunda lp	90	90	
Skövde	90	90	
Karlsro kalkbr. lp	90	90	
Skultorp	90	90	
Stenstorp	90	90	
Valtorp	90	90	
Berga kalkbr. lp	90	90	
Tomten lp	90	90	
Falköping C.	40	40	
Falköping S.	90	90	
Vartofta	90	90	
„ tåg till och från Kve	60	60	
Kättilstorp	90	90	
Ryttaren lp	90	90	

*) Så länge förstärkningsarbeten pågå.

V i d	Genom in- och utfartsväxlarna	Genom platsen i övrigt	A n m.
Sandhem	90	90	
Mullsjö	60	60	
„ grusgrop	90	90	
Habo	90	90	
Bankeryd	90	90	
Kortebo	90	90	
Jönköping C.....	40 c	40 c	{Över svängbron 40 km./tim.
Rocksjön	90	90	
Ekhagen	90	90	
Tenhult, udda tåg.....	90	80	Vid infart
„ „ „	80	80	„ utfart
„ jämna tåg.....	80	80	„ infart
„ „ „	90	80	„ utfart
Forserum	90	90	
Ång	90	90	
Gransängs grusgrop.....	90	90	
Nässjö gbg.....	90	—	
Nässjö	40	40	
Igelstorp	40	40	
Kungsryd	40	40	
Tibro.....	40	40	
Fagersanna	40	40	
Mölltorps grusgrop	40	40	
Mölltorp	40	40	
Karlsborg.....	40	40	
Kälvene	40	40	
Folkabo	40	40	
Suntak	40	40	
Madängsholm	40	40	
Tidaholm Rbg	40	40	
Tidaholm	40	40	

C 90 km/tim i vissa fall jämlikt signalbeskrivningen för Jö.

Uppgift å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta.

Signalering för	Km.	Linjen	Lystringsmärk. placering		A n m.
			För nedgående tåg	För uppgående tåg	
Hallsberg—Falköping C.					
Vägövergång vid Nockeryd	256+467	Gårdsjö—Älgarås.....	255+927	257+007	Triangelformigt märke
” ” Mårum	300+080	Väring—Ulvåker	299+564	300+572	Rektangelformigt ”
” ” Nollheden	323+810	Skultorp—Stenstorp	323+310	324+143	Triangelformigt ”
” ” Systrakvarn	333+545	Stenstorp—Valtorp	333+000	331+100	” ”
” ” Berga	336+610	Valtorp—Falköping C	336+200	337+100	” ”
Falköping C—Nässjö.					
” ” Kärnekulla	51+960	Habo—Bankeryd	51+560	52+360	” ”
” ” Österlid	54+732	” — ”	54+482	55+132	” ”
” ” Solberga	55+935	” — ”	55+535	56+185	” ”
” ” Sandstensgrindarne..	62+420	Bankeryd—Kortebo.....	62+020	62+820	” ”
” ” Granbäck	64+064	” — ”	—	64+413	” ”
” ” Kortebo	64+663	Kortebo bangård	64+413	64+913 ¹⁾	” ”
” ” Hyltan	79+722	Jönköping C—Tenhult	—	80+037	” ”
” ” Rommelsjö	89+528	Tenhult—Forserum	89+226	89+938	” ”
” ” Norra Målen	110+747	Äng—Nässjö	110+447	111+047	” ”
Skövde—Karlsborg.					
” ” Kroken	323+605	Igelstorp—Kungsryd	324+000	323+250	” ”
” ” Balteryd	329+710	Kungsryd—Tibro	330+015	329+210	” ”
” ” Prästvågen	339+040	Tibro—Fagersanna	339+400	338+680	” ”

¹⁾ Gäller icke för tåg, som göra uppehåll vid platsen. Vid avgång gives signal för vägövergången.

Vartofta—Tidaholm

Signalering för	Km.	Linjen	Lystringsm. plac.		Anm.
			För nedgående tåg	För uppgående tåg	
Vägövergång vid Sjövägen	2+365	Vartofta—Kälvene	2+063	2+681	Rektangelf. märke.
” ” Vartofta gård	3+040	” — ”	2+735		Triangelf. ”
” ” ”	3+040	” — ”		3+343	Rektangelf. ”
” ” Kälvene ”	4+640	” — ”	4+335		Triangelf. ”
” ” ”	4+640	” — ”		4+945	Rektangelf. ”
” ” Baltak	20+859	Madängsholm—Tidaholm	20+530	21+161	Triangelf. ”

Vagnvikstabelle.

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

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

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

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

VAGNVIKSTABELL FÖR ELEKTROLOK.

Elektrolok litt D med snälltågsväxel: Lok litt Dk 600 ton

" " Ds 550 " 4)

Elektrolok litt D med godstågsväxel: Lok litt Dg 900 ton⁵⁾

" " Ha/b " 600 " 5)
" " Ua/b " 600 " 5)

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

5) Då så befinnes möjligt med hänsyn till rådande väderleksförhållanden må å bansträcka med maximistigning av 10 ‰ framföras en vagnvikt av 1000 ton med Dg-lok och 700 ton med Ub-lok.

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

T o n v a g n v i k t														
med lok litt.						vid av- gången från	med lok litt.							
B	E	G	J Ka	Tb	Sa		B	E	G	J Ka	Tb	Sa		
1140 (1140)	1095 (1090)	1755 (1590)	720	855	870	↓	F	↑	1140 ¹⁾ (685) ⁵⁾	1095 ¹⁾ (700) ⁵⁾	1755 ¹⁾ (940) ⁵⁾	520 ¹⁾	710 ¹⁾	560
750 (685)	730 (700)	1170 (990)	460	540	560		Fks		970 (950)	915 (915)	1295 (1280)	620	710	660
" "	" "	" "	" "	" "	" "		Vf		825 (785)	790 (770)	1170 (1040)	460	540	560
1140 ²⁾ (700) ⁶⁾	1095 ²⁾ " "	1755 ²⁾ (940) ⁶⁾	720 ²⁾	855 ²⁾	"		Kt		750 ³⁾ (660)	730 ³⁾ (655)	1095 (940)	425	500	520
700 (660)	685 (655)	1095 "	405	500	500		Sm		750 (685)	730 (700)	1170 (990)	460	640	560
690 (650)	670 (645)	1075 "	"	490	"		Mu		670 (640)	660 (630)	1055 (940)	405	475	500
1125 (1125)	1095 (855)	1560 (1560)	485	660	615		Ho		670 (640)	660 (630)	1055 (940)	405	475	500
750 (660)	730 (655)	1170 (940)	425	500	520		Bry		700 (660)	685 (655)	1095 (940)	405	500	500
1140 "	1095 "	1755 "	"	"	"		Kto		700 (660)	685 (655)	1095 (940)	405	500	500
700 "	685 "	1095 "	"	"	"		Jö		1140 (1140)	1095 (1090)	1755 (1590)	720	855	870
740 (685)	720 (670)	1170 (990)	435	510	545		Th		1140 (1140)	1095 (1090)	1755 (1390)	720	855	870
700 (660)	685 (655)	1095 (940)	425	500	520		Fm		750 (685)	730 (700)	1170 (1040)	460	540	560
							N							
Litt J, Ka	vid avgången från	Litt. J, Ka	med lok litt.			vid avgången från			med lok litt.					
460	↓ Sk	405	f. d. T J nr 1 och 2	J och Ka	f. d. T J nr 4	↓	Td	↑	f. d. T J nr 1 och 2	J och Ka	f. d. T J nr 4			
"	↑ Ip	425	280	280	80	↓	Mlm	↑	380	380	120			
675	Tb	425	280	280	80	↓	Fob	↑	380	380	120			
560	Fgs	675	380	380	120	↓	Vf	↑	380	380	120			
720	Mp	560												
	Kbg	560												

¹⁾ Göres uppehåll vid Falköping S, minskas vagnvikten för lok litt. Ka(J), Tb, E, B, G till resp. 460, 540, 730, 770, 1470 ton. ²⁾ Göres uppehåll vid Kätilstorp, minskas vagnvikten för lok litt. Ka(J), Tb, E, B, G till resp. 460, 540, 730, 750, 1435 ton. ³⁾ Göres uppehåll vid Sandhem, minskas vagnvikten för lok litt. E, B till resp. 685, 700 ton. ⁴⁾ Passeras Falköping S kan vagnvikten ökas för lok litt. Ka(J), Tb, E, B, G till resp. 520, 710, 920, 950, 1140 ton. ⁵⁾ Passeras Kätilstorp, kan vagnvikten ökas för lok litt. Ka(J), Tb, E, B, G till resp. 720, 855, 1090, 1140, 1390 ton.

Bromstabell A

för tåg av bromsgrupp I.

I lutnings- förhållande	Vid en hastighet i km. pr tim. av															
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
	B r o m s t a l															
0:1000	4	4	4	4	5	5	7	9	12	15	16	20	24	30	35	42
1: "	4	4	4	4	5	6	8	10	13	16	18	22	26	31	37	44
2: "	4	4	4	4	5	7	9	11	14	18	19	23	27	33	38	46
3: "	4	4	4	5	6	7	9	12	15	19	20	25	29	34	41	48
4: "	4	4	5	5	6	8	10	13	16	20	22	26	30	36	43	50
5: "	4	5	5	5	7	9	12	15	18	22	23	27	31	38	44	52
6: "	5	5	6	6	8	10	13	16	19	23	25	29	33	39	46	54
7: "	5	5	6	7	9	11	14	17	20	24	26	30	34	41	47	55
8: "	5	6	7	8	10	12	15	18	21	25	27	32	36	42	50	57
10: "	6	7	8	10	12	14	17	20	24	28	30	34	39	46	53	61
12: "	7	8	10	11	13	16	19	22	26	31	33	38	42	49	58	70
12,5: "	7	8	10	12	14	16	19	23	27	32	34	38	43	50	60	73
14: "	8	9	11	13	15	18	21	24	28	33	35	41	48	56		
16: "	9	11	12	15	17	20	23	27	31	36	43	50	58	66		

Bromstabell B

för tåg av bromsgrupp II, III och IV.

I lutnings- förhållande	Vid en hastighet i km. pr tim. av											
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	*65	*70
	B r o m s t a l											
0:1000	4	4	4	4	5	5	7	9	12	15	20	28
1: "	4	4	4	4	5	6	8	10	13	16	22	30
2: "	4	4	4	4	5	7	9	11	14	18	23	31
3: "	4	4	4	5	6	7	9	12	15	19	25	33
4: "	4	4	5	5	6	8	10	13	16	20	27	35
5: "	4	5	5	5	7	9	12	15	18	22	29	37
6: "	5	5	6	6	8	10	13	16	19	23	30	39
7: "	5	5	6	7	9	11	14	17	20	24	32	41
8: "	5	6	7	8	10	12	15	18	21	25	33	42
10: "	6	7	8	10	12	14	17	20	24	28	36	45
12: "	7	8	10	11	13	16	19	22	26	31	39	48
12,5: "	7	8	10	12	14	16	19	23	27	32	40	49
14: "	8	9	11	13	15	18	21	24	28	33	42	
16: "	9	11	12	15	17	20	23	27	31	36	45	
25: "	15	17	19	22	25	28						

OBS.! Bromskraften för tåg, som framföres i stigning, får ej understiga, vad som i vederbörlig bromstabell är föreskrivet för tåg med en största 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).

* Skall t. v. ej tillämpas.

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									
5	200	300	400	500	600	700	800	900	1000							
6	165	250	335	415	500	585	665	750	835	915	1000					
7	145	215	285	355	430	500	570	645	715	785	855	930	1000			
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	
40	25	37	50	62	75	87	100	110	125	135	150	160	175	185	200	
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	
45	22	33	44	55	66	78	89	100	110	120	130	145	155	165	175	
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	
56	18	27	36	45	54	62	71	80	89	98	105	115	125	135	140	
57	18	26	35	44	53	61	70	79	88	96	105	115	125	130	140	
58	17	26	34	43	52	60	69	78	86	95	105	110	120	130	140	
60	16	25	33	41	50	58	66	75	83	91	100	110	115	125	135	
61	16	25	33	41	49	57	66	74	82	90	98	105	115	125	130	
64	15	23	31	39	46	54	62	70	78	85	93	100	110	115	125	
66	15	23	30	38	45	53	61	68	76	83	91	98	105	115	120	
70	14	21	28	35	42	50	57	64	71	78	85	92	100	105	115	
73	13	20	27	34	41	47	54	61	68	75	82	89	95	100	110	
74	13	20	27	33	40	47	54	60	67	74	81	87	94	100	110	

kraft (i ton)

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

vikt (i ton)

945	1000															
850	900	950	1000													
775	820	865	910	955	1000											
710	750	790	835	875	915	960	1000									
655	690	730	770	810	845	885	925	960	1000							
605	645	680	715	750	785	820	855	895	930	965	1000					
565	600	635	665	700	735	765	800	835	865	900	935	965	1000			
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		
210	225	235	250	260	275	285	300	310	325	335	350	360	375	385		
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		
190	200	210	220	230	245	255	265	275	290	300	310	320	330	345		
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	170	180	185	195	205	215	225	230	240	250	260	270	275		
150	160	165	175	185	195	200	210	220	230	235	245	255	265	270		
145	155	165	170	180	190	200	205	215	225	235	240	250	260	265		
140	150	160	165	175	185	190	200	210	215	225	235	240	250	260		
140	150	155	165	170	180	190	195	205	215	220	230	240	245	255		
130	140	150	155	165	170	180	185	195	205	210	220	225	235	240		
130	135	145	150	160	165	175	180	190	195	205	210	220	225	235		
120	130	135	140	150	155	165	170	180	185	190	200	205	215	220		
115	125	130	135	145	150	155	165	170	180	185	190	200	205	210		
115	120	130	135	140	150	155	160	170	175	180	190	195	200	210		

Bromstal	Broms-													
	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220	225
	Vagn-													
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14														
15														
16	1000													
17	940	970	1000											
18	890	915	945	970	1000									
19	840	870	895	920	945	975	1000							
20	800	825	850	875	900	925	950	975	1000					
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
40	400	410	425	435	450	460	475	485	500	510	525	535	550	560
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
45	355	365	375	390	400	410	420	430	445	455	465	475	490	500
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
56	285	295	305	310	320	330	340	350	355	365	375	385	395	400
57	280	290	300	305	315	325	335	340	350	360	370	375	385	395
58	275	285	295	300	310	320	330	335	345	355	360	370	380	390
60	265	275	285	290	300	310	315	325	335	340	350	360	365	375
61	260	270	280	285	295	305	310	320	330	335	345	350	360	370
64	250	255	265	275	280	290	295	305	310	320	330	335	345	350
66	240	250	260	265	275	280	290	295	305	310	320	325	335	340
70	230	235	240	250	255	265	270	280	285	290	300	305	315	320
78	220	225	230	240	245	255	260	265	275	280	285	295	300	310
74	215	220	230	235	245	250	255	265	270	275	285	290	295	305

kraft (i ton)

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

vikt (i ton)

1000															
960	980	1000													
920	940	960	980	1000											
885	905	925	940	960	980	1000									
850	870	890	905	925	945	965	980	1000							
820	840	855	875	895	910	930	945	965	980	1000					
795	810	830	845	860	880	895	915	930	950	965	985	1000			
765	785	800	815	835	850	865	885	900	915	935	950	965	985	1000	
740	760	775	790	805	825	840	855	870	885	905	920	935	950	970	
720	735	750	765	780	795	815	830	845	860	875	890	905	920	940	
695	710	725	740	760	775	790	805	820	835	850	865	880	895	910	
675	690	705	720	735	750	765	780	795	810	825	840	855	870	885	
655	670	685	700	715	730	745	755	770	785	800	815	830	845	860	
640	655	665	680	695	710	720	735	750	765	775	790	805	820	835	
620	635	650	660	675	690	705	715	730	740	755	770	780	795	810	
605	620	630	645	660	670	685	695	710	725	735	750	765	775	790	
590	605	615	630	640	655	665	680	690	705	715	730	745	755	770	
575	585	600	610	625	635	650	660	675	685	700	710	725	735	750	
560	575	585	600	610	620	635	645	660	670	685	695	705	720	730	
550	560	570	585	595	605	620	630	645	655	665	680	690	705	715	
535	545	560	570	580	595	605	615	630	640	650	665	675	685	700	
525	535	545	555	570	580	590	600	615	625	635	650	660	670	680	
510	520	530	545	555	565	575	590	600	610	620	630	645	655	665	
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	
410	420	430	435	445	455	465	475	480	490	500	510	520	525	535	
405	410	420	430	440	445	455	465	475	480	490	500	510	520	525	
395	405	415	420	430	440	450	455	465	475	485	490	500	510	515	
385	390	400	410	415	425	435	440	450	460	465	475	485	490	500	
375	385	395	400	410	420	425	435	445	450	460	465	475	485	490	
360	365	375	380	390	400	405	415	420	430	435	445	455	460	470	
350	355	365	370	380	385	395	400	410	415	425	430	440	445	455	
330	335	340	350	355	365	370	380	385	390	400	405	415	420	430	
315	320	330	335	340	350	355	365	370	375	385	390	395	405	410	
310	315	325	330	335	345	350	360	365	370	380	385	390	400	405	

BROMSTABELL C.

Bromstal	Bromskraft (i ton)													
	305	310	315	320	330	340	350	360	370	380	390	400	410	420
Vagnvikt (i ton)														
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14														
15														
16														
17														
18														
19														
20														
21														
22														
23														
24														
25														
26														
27														
28														
29														
30														
31	985	1000												
32	955	970	985	1000										
33	925	940	955	970	1000									
34	900	910	925	940	970	1000								
35	870	885	900	915	945	970								
36	850	860	875	890	915	945	970	1000						
37	825	835	850	865	890	915	945	970	1000					
38	800	815	830	840	870	895	920	945	975	1000				
39	780	795	810	820	845	870	900	925	950	975	1000			
40	760	775	785	800	825	850	875	900	925	950	975	1000		
41	745	755	770	780	805	830	855	880	905	925	950	975	1000	
42	725	740	750	760	785	810	835	855	880	905	930	950	975	1000
43	710	720	735	745	765	790	815							
44	695	705	715	725	750	770	795	820						
45	675	690	700	710	730	755	775	800	820	845	865	890	910	930
46	665	675	685	695	715	740	760	780	805					
47	650	660	670	680	700	725	745	765	785	805				
48	635	645	655	665	690	710	730	750	770	790	810	830	855	875
49	620	635	645	655	675	695	715	735	755	775	795	815	835	855
50	610	620	630	640	660	680	700	720	740	760	780	800	820	840
52	585	595	605	615	635	655	675	690	710	730	750	770	785	805
53	575	585	595	605	625	640	660	680	700	715	735	755	770	790
54	565	575	585	595	610	630	650	665	685	705	720	740	760	775
55	555	565	575	580	600	620	635	655	675	690	710	725	745	760
56	545	555	560	570	590	605	625	640	660	680	695	715	730	750
57	535	545	555	560	580	595	615	630	650	665	685	700	720	735
58	525	535	545	550	570	585	605	620	640	655	670	690	705	725
60	510	515	525	535	550	565	585	600	615	635	650	665	685	700
61	500	510	515	525	540	555	575	590	605	625	640	655	670	690
64	475	485	490	500	515	530	545	560	580	595	610	625	640	655
66	460	470	475	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635
70	435	440	450	455	470	485	500	515	530	540	555	570	585	600
73	415	425	430	440	450	465	480	495	505	520	535	545	560	575
74	410	420	425	430	445	460	470	485	500	515	525	540	555	565

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. 24.

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 siffran, som är lika med vagnvikten eller, om sådan icke finnes, till den närmast högre. Den lodrätt över denna siffra i tabellens huvud stående siffran anger den erforderliga bromskraften.

Ex. Ett tåg har en vagnvikt av 770 ton. Bromstalet är 16. Man söker i 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 anger 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 siffraden, 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. Huru 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 siffraden, i vars yttersta kolumn står bromstalet 12. I dessa kolumners skärningspunkt står talet 875. Då vagnvikten förut var 540 ton kan sålunda $875 - 540 = 335$ tons vagnvikt ytterligare tillkopplas.

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, uträna 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 siffraden 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 sålunda ej tillräcklig enligt tidtabellen. För bedömande om hastighetsnedsättning erfordras, måste därför tågets bromstal utränas.

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.)

Tabell för beräkning av bromskraften hos olika fordon.

Persontågsbroms (P-broms) omfattar:

Vakuumbroms,	Kunze-Knorr P (KKP) i läget "Perst.",
Tryckluftbroms	Kunze-Knorr S (KKS)
"	Hildebrand-Knorr P (HiKP) i läget "Perst.",
"	Hildebrand-Knorr S (HiKS)
"	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)
"	Hildebrand-Knorr P (HiKP) i läget "Godst.",
"	Hildebrand-Knorr S (HiKS)
"	Knorr, Westinghouse och New York med mellanventil i läget "G" eller med annan strypning (finnes angivet å längbalken).

Malmstågsbroms (M-broms) omfattar:

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

A) Bromskraften hos **fordon, som äro försedda med bromsviktskyltar och som tryckluftbromsas**, värderas enligt de å bromsviktskyltarna angivna bromsvikttalet. Om dessa fordon skruvbromsas, värderas bromskraften enligt nedanstående tabell, kolumnen längst till höger.

B) Bromskraften hos **fordon, som ej äro försedda med bromsviktskyltar**, värderas enligt nedanstående tabell.

Fordon	Med persontågsbroms				Med godstågsbroms				Med malmstågsbroms vars ledningstryck är		Med skruvbroms	
	utan lastutbromsning	med lastutbromsning i läget		utan lastutbromsning	med lastutbromsning i läget		1,6 kg/cm ²	minst 4 kg/cm ²				
		"Tom"	"Last"		"Tom"	"Last"						
4-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar med vagnvikt 45 ton och däröver	40 ton pr vagn	—	—	25 ton pr vagn	—	—	—	—	—	5 ton pr bromsad axel		
4-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar med vagnvikt under 45 ton ¹⁾	30 ton pr vagn	—	—	20 ton pr vagn	—	—	—	—	—	5 ton pr bromsad axel		
2-axliga person-, post-, fång- o. resgodsvagnar ¹⁾	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 broms. axel	5 ton pr broms. axel	7,5 ton pr broms. axel	—	—	—	5 ton pr bromsad axel		
4-axliga godsvagnar	—	—	—	20 ton pr vagn	20 ton pr vagn	30 ton pr vagn	—	—	—	5 ton pr bromsad axel		
3- och 2-axliga godsvagnar (utom malmbanans vagnar)	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	—	—	—	tom el. med högst 5 ton last: 5 ton	med last över 5 ton: 7,5 ton	
Malmbanans vagnar litt. M och Q	—	—	—	—	—	—	6 ton pr vagn	15 ton pr vagn	—	—		
Översamt lok	För elektrolok 10 ton pr bromsad axel, för ånglok 5 ton pr bromsad axel.											

¹⁾ 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.

Förteckning över tågspår, signalbilder och avstånd.

Tågväg, som via ett spår (en spårdel) leder in på ett annat spår betecknas med båda spårens nummer, åtskilda av ett bråkstreck. Exempelvis betecknar tågspår 3/4 att tågvägen leder via spår 3 in på spår 4.

Av- stånd km.	Driftplatser	Tågriktning Hallsberg—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	
	Hallsb. Rbg.	U1			U2			U	3-5		
3,5	Hult*										
2.9	Östansjö ¹⁾	3	²⁾		2	#		4	#		
	Hallsberg ¹⁾ ...	2		z	1		z	3		z	
7.9	Östansjö ¹⁾ ...	3	²⁾		2	#		4	#		
7.1	Vretstorp	2		³⁾	3	#	³⁾	3, 5	#		
15.0	Laxå ¹⁾	1			2	#		3-6 20			
13.9	Finnerödja	2			1	#		3	#		
9.0	Gårdsjö	3			2	#		4	#		
8.0	Älgårås ¹⁾	2	²⁾	⁴⁾	3	#	⁴⁾	1	#	⁴⁾	
6.3	Slätte	2			1	#					
7.8	Töreboda ¹⁾	2			1	#		3	#		
12.1	Moholm ¹⁾	2			3	#		1	#		
4.3	Tidan	3			2	#		4	#		
7.3	Väring	2			1	#					
4.6	Ulvåker	2		⁴⁾	1	#	⁴⁾				
10.5	Skövde ¹⁾	1	²⁾	⁴⁾	2	#	⁴⁾	3-4 5-9	#	⁴⁾	⁴⁾
			t			t			t		
5.4	Skultorp	3			2	#					
10.3	Stenstorp	2			3	#		1	#		
5.7	Valtorp	2			1	#					
9.0	Falköping C. ¹⁾ .	2	t z		1,3-6	t z					

* Skiljeväxeln vid Hult uppköres av södergående tåg, varvid lokpersonalen skall kontrollera, att den söder om växeln uppsatta ljussignalen visar rött sken.

1) Ljussignaler.

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

3) Försedd med försignal (ljussignal).

4) Förreglar växel å linjen.

t Telefon finnes uppsatt vid infartssignalen.

z Se signalbeskrivning.

U = spår å utfartsgruppen vid Hrbg.

Förteckning över tågspår, signalbilder och avstånd.

Av- stånd km.	Driftplatser	Tågriktning Falköping C—Hallsberg.									
		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. ¹⁾ 4)	2		z	1,3-6		z				
9,0	Valtorp	2	↑		1	≠					
5,7	Stenstorp	2	↑↑	↑ ¹⁾	3	↑≠	↑ ¹⁾	1	↑≠	↑ ¹⁾	
10,3	Skultorp	3	↑	↑ ¹⁾ 3)	2	≠	↑ ¹⁾ 3)				
5,4	Skövde ¹⁾ 4)	1	↑ ²⁾ t	↑ ³⁾	2	t ≠	↑ ³⁾ ↑ ³⁾	3-4 5-9	t ≠	↑ ³⁾ ↑ ³⁾	
10,5	Ulvåker	2	↑		1	≠					
4,6	Väring	2	↑		1	≠					
7,3	Tidan	3	↑		2	≠		4	≠		
4,3	Moholm ¹⁾	2	↑		3	≠		1	≠		
12,1	Töreboda ¹⁾	2	↑ ²⁾	↑↑	1	≠	↑↑	3	≠	↑↑	
7,8	Slätte	2	↑	↑ ³⁾	1	≠	↑ ³⁾				
6,3	Älgårås ¹⁾	2	↑		3	≠		1	≠		
8,0	Gårdsjö	3	↑↑		2	↑≠		4	↑≠		
9,0	Finnerödja	2	↑		1	≠		3	≠		
13,9	Laxå ¹⁾	1	↑	↑↑	2	≠	↑↑	4 3-5	≠	↑↑	
15,0	Vretstorp	1	↑		3	≠					
7,1	Östansjö ¹⁾	4	↑ ²⁾	↑↑↑	3	≠	↑↑↑	2	≠	↑↑↑	
7,9	Hallsberg ¹⁾ ...	2	↑ t		3	≠ t		1	≠ t		
2,9	Östansjö ¹⁾	4	↑ ²⁾	≠↑↑	3	≠	↑≠↑	2	≠	↑↑≠	
1,3	Hallsb. Rbg ¹⁾ ..	I 3			I 4			I 2,5			

1) Ljussignaler.

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

3) Förreglar växel å linjen.

4) Ljussignal finnes för tågs avgång eller stoppande.

* Framför skiljeväxeln vid Hult är anordnad en ljussignal, som visar rött sken, om växeln rubbas från normalläge.

† Telefon finnes uppsatt vid infartssignalen.

z Se signalbeskrivning.

I = spår å infartsgruppen vid Hrbg.

Förteckning över tågspår, signalbilder och avstånd.

Av- stånd km.	Driftplatser	Tågriktning Falköping C—Nässjö.									
		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 ²⁾				1-6,20			z			
11,5	Vartofta	2	↑		3	#					
7.6	Kättilstorp	3	↑	↑ ⁴⁾	2	#	↑ ⁴⁾				
6.8	Sandhem ³⁾	1	↑		2	#					
11.8	Mullsjö	1	↑	↑ ⁴⁾	2	#	↑ ⁴⁾				
12.7	Habo ³⁾	1	↑		2	#					
8.3	Bankeryd	3	↑		2	#		1	#		
6.2	Kortebo	1	↑		2	#					
4.6	Jönköping C ²⁾	4 11	t z		1-3 11	t z	z	1-4 10	t z	z	
15.9	Tenhult	1	↑		2	#					
11.1	Forserum	1	↑		2	#					
7,3	Äng ³⁾	2	↑		1	#					
3,3	Gransäng grp.		↑			#					
3,9	Nässjö gbg	1	↑		G ² -G ⁴	#					
1,7	Nässjö	8	↑		7	#		10-13	#		

²⁾ Ljussignaler.

³⁾ Ljussignal finnes för tågs avgång eller stoppande.

⁴⁾ Förreglar växel å linjen.

t Telefon finnes uppsatt vid infartssignalen.

z Se signalbeskrivning.

Förteckning över tågspår, signalbilder och avstånd.

Av- stånd km.	Driftplatser	Tågriktning Nässjö—Falköping C								
		Huvudtågväg			Sidotågvägar					
		Tåg- spår nr	Signalbild för		Tåg- spår nr	Signalbild för		Tåg- spår nr	Signalbild för	
			in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Nässjö ⁵⁾	8		z	7		z	10-12		z
1.7	Nässjö gbg . . .	1	†		G ² .G ⁴					
3.9	Gransång grp . .		†							
3.3	Äng ⁵⁾	2	†		1	#				
7.3	Forserum ⁵⁾	1	†	†	2	#	†			
11.1	Tenhult ⁵⁾	1	†	†	2	#	†			
15.9	Jönköping C ¹⁾ . .	4 ²⁾	t z	z	1-3 ²⁾	t z	z	1-4 ³⁾	t z	z
4.6	Kortebo	1	†		2	#				
6.2	Bankeryd ⁵⁾	3	†		2	#		1	#	
8.3	Habo	1	†	† ⁴⁾	2	#	† ⁴⁾			
12.7	Mullsjö	1	†		2	#				
11.8	Sandhem	1	†	† ⁴⁾	2	#	† ⁴⁾			
6.8	Kättilstorp ⁵⁾ . . .	3	†		2	#				
7.6	Vartofta ⁵⁾	2	†		3	#				
11.5	Falköping C. ¹⁾ . .				1-6, 20	t z				

1) Ljussignaler.

2) Utfart över spår 11.

3) Utfart över spår 10.

4) Förreglar växel å linjen.

5) Ljussignal finnes för tågs avgång eller stoppande.

t Telefon finnes uppsatt vid infartssignalen.

z Se signalbeskrivning.

Förteckning över tågspår, signalbilder och avstånd.

Av- stånd km.	Driftplatser	Tågriktning Karlsborg—Skövde.									
		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	
	Karlsborg	1			2						
7.4	Mölltorp	2			1						
7.7	Fagersanna	2			1						
9.3	Tibro	1			2						
11.6	Igelstorp	2			1						
8.0	Skövde ¹⁾	2	t		3	t #		4	t #		
	¹⁾ Ljussignaler.										
		Tågriktning Skövde—Karlsborg.									
	Skövde ¹⁾	2		#	3		#	4—9		#	
8.0	Igelstorp	2			1						
11.6	Tibro	1			2						
9.3	Fagersanna	2			1						
7.7	Mölltorp	2			1						
7.4	Karlsborg	1			2						
	¹⁾ Ljussignaler.										
		Tågriktning Vartofta—Tidaholm.									
	Vartofta	1			3			4			
5.4	Kälvene	1			2						
6.0	Folkabo	1			2						
4.2	Süntak	1			2						
3.4	Madängsholm ..	2			1						
4.5	Tidaholm Rbg .	1									
0.4	Tidaholm.....	1			2						
		Tågriktning Tidaholm—Vartofta.									
	Tidaholm	1			2						
0.4	Tidaholm Rbg .	1									
4.5	Madängsholm ..	2			1						
3.4	Süntak	1			2						
4.2	Folkabo	1			2						
6.0	Kälvene	1			2						
5.4	Vartofta	1			3	#		4	#		

Tågspårens beteckning.

Med spår nr 1 avses spåret närmast stationshuset, spår nr 2 det nästa o. s. v.

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

Det i signalbeskrivningen för Falköping C upptagna spår 20 utgöres av säckspår.

Hjälpvagnars placeringsorter.

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

Reservlokomotivtjänsten.

Station	Lok. litt.	Reservtjänsttid
Hallsberg ..	D	Hela dygnet.
Falköping C..	D	Hela dygnet.
Nässjö	D	Hela dygnet.

Uppgift å samtliga driftplatser och signaturer.

Hallsberg (H)	Falköping C (F)	Rommelsjö (Rmö)
Tälle grindar (Täg)	Falköping S (Fks)	Öggestorp (Ötp)
Hallsberg Rbg (Hrbg)	Smebybro (Smb)	Kanarp (Knp)
Hult (Hul)	Vartofta (Vf)	Forserum (Fm)
Östansjö (Öj)	Åsaka grindar (Åsg)	Lättarps gård (Ltg)
Vretstorp (Vt)	Kättilstorp (Kt)	Ång (Ång)
Linddalen (Ldd)	Ryttaren (Ryn)	Rödjavägen (Rdn)
Laxå (Lå)	Sandhem (Sm)	Gransäng grp (Gsg grp)
Finnerödja (Fa)	Margretheholm (Mgm)	Nässjö gbg (Ngbg)
Gårdsjö (Gdö)	Mullsjö (Mu)	Nässjö (N)
Ålgarås (Ål)	Mullsjö grp (Mu grp)	Igelstorp (Ip)
Galgb:ns grp (Gbk grp)	Furusjö (Frö)	Kungsryd (Kry)
Slätte (Sle)	Habo (Ho)	Balteryd (Bat)
Töreboda (T)	Fiskebäck (Fik)	Tibro (Tb)
Fägre (Fär)	Österlid (Öld)	Karlshagaby (Khb)
Moholm (Mh)	Ebbarsby (Ey)	Örlebadet (Ödt)
Tidan (Ti)	Prinsfors (Pfs)	Fagersanna (Fgs)
Väring (Vä)	Bankeryd (Bry)	Marhultsby (Mhb)
Ulvåker (Ukr)	Berghalla (Bha)	Mölltorp grp (Mp grp)
Åkieby (Åy)	Trånghalla (Tra)	Mölltorp (Mp)
Kjepplunda (Kpl)	Kortebo (Kto)	Karlsborg (Kbg)
Skövde (Sk)	Vilhemsro (Vro)	Kälvene (Kve)
Karlsro kbr (Krk)	Kaptensbo (Kpo)	Hängsdala (Håa)
Skultorp (Su)	Jönköping C (Jö)	Folkabo (Fob)
Regumatorp (Rgt)	Rocksjön (Rok)	Suntak (Suk)
L:a Borgunda (Lbg)	Ekhagen (Ekh)	Suntakstan (Sut)
Stenstorp (Ss)	Sanna (San)	Madängsholm (Mlm)
Torstensgården (Tgd)	Huskvarna S (Hka)	Baltak (Bta)
Valtorp (Vlp)	Hyltan (Hyn)	Tidaholm Rbg (Tdr)
Berga kalkbr (Bga)	Bogla (Bla)	Tidaholm (Td)
Tomten (Tmt)	Häljaryd (Hjd)	
Torbjörntorp (Tbt)	Tenhult (Th)	

Vid från Ekhagen utgående industrispår: Huskvarna (Hkx), Huskvarnaverken (Hkv).

Uppgift å stationer för vagnavsyning.

Såo § 66 mom. 4 a.

Tbfh skall enl. Såo § 66 mom. 4 a tillse att vagnavsyning äger rum i följande utsträckning.

Hallsberg.

Alla tåg. Avsyningen av tågen 3 och 4 verkställes av den medföljande vagnskötaren.

Laxå.

8 ts. tåg 1340, 1346, 1349, 4042, 4713, 4858, 7451, 7452, 7502, 7504.

Skövde.

Avsyning skall ske för samtliga tåg som hava Skövde till utgångsstation.

Falköping C.

Avsyning skall ske av alla utgångståg och tåg med uppehåll utom tågen 3 och 4, vilka avsynas av den medföljande vagnskötaren.

Jönköping C.

Avsyning skall ske av följande tåg: 1209, 1213 soh, 1214, 1241, 1248 soh, 1250, 1256, 1262, 1277, 4916, 7571, 7572.

Nässjö.

Avsyning skall ske av samtliga avgående tåg.

Tidaholm.

Avsyning skall ske av samtliga avgående tåg.

Uppgift

å utgångs- och slutstationer för bromsprov.

Jämlikt bestämmelsen i särtryck 254, avd. Bt mom. 48 betraktas nedanstående stationer i bromsprovningshänseende som utgångs- resp. slutstationer för följande tåg under tidtabell 140.

Station	Utgångsstation för tåg	Slutstation för tåg
Falköping C	1011, 4385, 4701, 7455, 7459. 1308, 1312, 1314, 4050, 4856. 7518, 1201, 1203, 1205, 1207. 1213, 1215, 4911, 4915, 7571.	1012, 1060, 4050, 4702, 7460. 127, 1307, 1311, 1313, 7517. 1202, 1204, 1208, 1212, 1214. 1250, 4704, 4912, 4916, 7572.
Skövde	1307, 1311, 1313, 1332, 7517. 1350, 1352, 1354, 1356, 1358. 1360, 7564.	1308, 1312, 1314, 1331, 4710. 7518, 1351, 1353, 1355, 1357. 1359, 1361.
Gårdsjö		7557.
Laxå	4, 20*), 56*), 1316, 1340, 1346, 1349, 4858*), 7502*), 7504*).	4, 53*), 1315, 1348, 4851*), 7501*), 4855*), 4859*), 7503*).
Hallsberg	1305, 1315, 4041, 4047, 4051, 4053, 4075, 4385, 4711, 4715, 4717, 4719, 4721, 4741, 4743, 4745, 4851, 4855, 4859, 7451, 7501, 7503, 7557.	1002*), 1300, 1316, 1346, 4042, 4044, 4046, 4048, 4050, 4052, 4054, 4712, 4718, 4720, 4740, 4742, 4744, 4854, 4856, 4858, 7452, 7502, 7504.
Jönköping C	1209, 1214, 1213, soh, 1241, 1250, 1277, 4916, 7573.	1210, 1211, 1215, 1238, 1240, 1242*), 1280, 4915.
Nässjö	1202, 1204, 1208, 1210, 1212, 1238, 1242, 1280, 4910, 4912, 7572.	1201, 1203, 1205, 1207, 1209, 1213, 1241, 1277, 4911, 7571, 7573.
Tidaholm ¹⁾	Alla avgående.	Alla ankommande.

¹⁾ Lokala tågsätt bromsprovras för utgångs- resp. slutstation minst en gång pr dygn.

*) Bromsundersökning enl. str. 254, avd. Bt, punkt 11 och 41.

I lokaltågen å sträckan Mullsjö—Forserum skall varje vagn underkastas minst ett utgångs- resp. slutprov pr dygn.

Anm. Genomgångstågdel, å vilken bromssystemet icke rubbats, behöver vid inkoppling i annat tåg icke underkastas annat bromsprov än genomslagsprov.





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

Hallsberg, Laxå, Gårdsjö, Skövde, Stenstorp, Falköping C, Jönköping C och Nässjö.

Vid H iakttages: **Ank. tåg.** Vid tåglokets gång från tåget nedför lokpassagespåret nedlägger föraren väskan eller konvolutet i en särskild låda invid spåret mitt för omlastningsexp.

Avg. tåg. Avl. till föraren vid U-gruppen.

Signalbeskrivning för Hallsberg, personbang. för tåg från eller till Östansjö.

Tågvägar	Infarts- signaler	Signaler för utfart		A n m.
		Dvärgsignaler: signalbilder		
Från eller till Östansjö	H 5			H 7
huvudtågväg: spår 2.		D 12	D 7	1)
sidotågvägar: spår 1.	#	D 11	D 7	1)
„ 3.	#	D 13	D 7	1)
<p>1) Repetersignal vid personplattformen visar ett grönt sken</p> <p> Signalbil- den (= var- samhet) fr- dvärgsignal upp- satt i slutet av in- fartstågväg inne- bär, att spåret bak- om signalen är upptaget av for- don eller att nästa dvärgsig- nal visar </p> <p>Samtliga resp. tågspar berörande dvärgsignaler äro uppsatta till vän- ster om spåret i tågriktningen.</p> <p>Samtliga signa- ler äro ljussignaler</p>				

Föreskrifter för rörelser med fordon å lok- passagespåret, Hallsbergs rangerbang.

Automatiska signalanordningar äro i bruk för det s. k. lokpassage-
spåret å Hallsbergs rangerbangård, varför fordon å detta spår må fram-
föras i båda riktningarna utan s. k. loklots.

Med avseende på signaleringen är lokpassagespåret indelat i tre
sträckor:

A = sträckan mellan lokstallet och omlastningsbangården;

B = sträckan förbi omlastningsbangården;

C = sträckan mellan omlastningsbangården och ankomstgruppen.

För signalering för dessa sträckor äro 6 st. automatiska dvärgsigna-
ler uppsatta.

De fyra signalerna för sträckorna A och C äro vanliga dvärgsigna-
ler, som således visa signalbilder (Säo figur 11.a, 11.b och 11.c) med
två sken.

De två dvärgsignalerna för sträckan B, vilka visa signalbilder med
tre sken (därav ett sken under den egentliga dvärgsignalen), kunna
icke visa stopp, men däremot följande trenne signalbilder för "växling
tillåten":

○

○ = kör, allt är klart å sträckan.

○

○

○ = kör med varsamhet, växlarna ligga rätt, men fordon finnas å

○ sträckan.

O

O = kör med varsamhet, växel ligger fel; dessutom kan fordon finnas å sträckan.

De till sistnämnda signalbilderna samt signalbilden i 45° från dvärgsignal gällande för sträckorna A och C betyda att särskild försiktighet skall iakttas, så att rörelsen omedelbart kan stoppas, därest fordon upptäckes i spåret eller på väg mot detsamma eller om växel ligger fel.

Växel 173 i nedfartsspåret, mitt för lokstallarna, ligger normalt till detta spår (rakspåret) och skall uppköras vid färd från lokpassagespåret mot personbangården; växeln är försedd med fjäderanordning, som efter uppkörningen återför växeln (tungorna) i normalläge.

Till skydd för rörelsen mellan rangerbangården och omlastningsbangården över spårkorsningen i lokpassagespåret skall lystringssignal givas.

Ett lystringsmärke är uppsatt vid lokpassagespåret väster om växeln till omlastningsbangården gällande vid gång från infartsgruppen mot personbangården och ett lystringsmärke öster om nämnda växel gällande vid gång från personbangården mot infartsgruppen.

Föreskrifter för rörelse med fordon å uppdragsspåret till Hallsbergs rangerbangård.

Spåret trafikeras normalt endast i västlig riktning.

Automatiska signalanordningar äro i bruk, varför fordon å detta spår, i västlig riktning, må framföras utan s. k. lots.

Följande dvärgsignaler finnas uppsatta för signalering för rörelse å detta spår.

M 4, ungefär mitt för lokstationen och

M 5, invid tågklarareexp. å utfartsgruppen.

Dvärgsignal M 4 visar "växling tillåten" 11 b, då hela uppdragsspåret är klart och växlarne ligga rätt ända fram till infartsgruppens infartsväxel och "växling tillåten", 11 c (varsamhet), då antingen fordon befinner sig på uppdragsspåret eller då tågvägen är lagd från utfartsgruppen mot Östansjö.

Dvärgsignal M 5 visar "stopp", 11 a, då tågvägen är lagd från utfartsgruppen mot Östansjö eller någon av växlarne ligger fel; växling tillåten, 11 b, då uppdragsspåret är klart och växlarne ligga rätt från M 5 till infartsgruppens infartsväxel och "växling tillåten" 11 c (varsamhet) då mellan M 5 och infartsgruppens infartsväxel växlarne ligga rätt men uppdragsspåret är upptaget av fordon.

Vare sig lok går ensamt eller medför fordon, ske alla rörelser å uppdragsspåret under form av växlingsrörelser.

1. Växlingsrörelser från personbangården till utfartsgruppen.

Rörelsen framföres efter erhållen växlingssignal till dvärgsignal M 5, där rörelsen skall stanna och fortsätta, sedan signal erhållits av signalgivare å rangerbangården.

2. Växlingsrörelser från personbangården till infartsgruppen.

Rörelsen framföres efter å personbangården erhållen växlingssignal.

Signal "växling tillåten" från dvärgsignal M 5 innebär jämväl signal till rörelse. Vid lystringsmärket c:a 350 meter framför infartsgruppens infartsväxel gives signalen "tåg kommer" och skall rörelsen, om signal till fortsatt rörelse icke visas från infartsgruppen, stanna före ankomsten till nämnda spårgrupps infartsväxel.

Då rörelsen införts å infartsgruppen gives stoppsignal av stfm eller härtill beordrad tjänsteman. Om stoppsignal skulle utebliva skall rörelsen likväl stanna, hinderfritt framför i västra ändan av spårgruppen befintliga stoppsignaler.

Föreskrifter för rörelser från utfartsgruppen å Hallsbergs rangerbangård mot personbangården.

I nedfartsspåret är en skyddsväxel nr 112 inlagd, strax öster om utfartsgruppen.

Denna växel ligger normalt till skyddsspåret.

Omläggningen av växeln sker automatiskt, sedan tjänsteman å utfartsgruppen intryckt en s. k. medgivandeknapp och växlingsrörelsens främsta fordon inkommit å spårledningen mellan M 7 och M 2.

Växlingsrörelsen får icke påbörjas å utfartsgruppen förrän signal därtill erhållits från tjänsteman i denna grupp och får sedan framföras till dvärgssignal D 1. Signal "växling tillåten" från denna innebär jämväl signal till fortsatt rörelse; om annan signal visas från D 1 skall signal från växlingspersonal avvaktas.

Telefon finnes i telefonkuren, östra ändan av utfartsgruppen, och bör ställverket å personbangården underrättas om icke körsignal erhålles från M 2.

Växlingsrörelsen skall under nedgången från utfartsgruppen icke hava större hastighet än att den kan bringas till stopp om dvärgsignal M 2 (invid skyddsväxeln) fortfar att visa stopp.

Följande dvärgsignaler gälla för dessa rörelser, som ske under form av växlingsrörelser.

Dvärgsignal M 7, (strax intill telefonkuren i östra ändan av utfartsgruppen). Signalen visar normalt "ogiltig", 11 d. När tjänsteman i utfartsgruppen intryckt medgivandeknappen (för nedfart), visar signalen "växling tillåten", 11 c (varsamhet).

Dvärgsignal M 2, (invid skyddsväxel 112), visar normalt "stopp" (11 a). Växel 112 ligger då till skyddsspåret. Likaså visar signalen "stopp", då fordon är på väg från lokpassagespåret eller lokbangården genom växlarna 106 och 173 eller då fordon finnas å nedfartsspåret mellan M 2 och D 1. Signalen visar "växling tillåten", 11 b, då skyddsväxel 112 gått om till läge för fart till nedfartsspåret och detta spår är fritt från fordon fram till dvärgsignal D 1.

Då signalen visar "växling tillåten", 11 c (varsamhet) ligger växel 114 till lokbangården. Skyddsväxeln måste då läggas lokalt.

Signalbeskrivning för FALKÖPING G.

1. Huvudljussignaler för infart:

a) **Signal 1h** jämte försignal, uppsatt vid Valtorps södra stationsgräns, visande fast grönt sken, då tåg får framgå från Valtorp till infartssignal 5h vid Falköping C.

b) **Signal 5h** jämte försignal för tåg från Valtorp, visande:

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

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

tre fasta gröna sken till spår Ia, IIa och IIIa (avkortad tågväg), varvid tågvägens slutpunkt markeras med fast rött sken från signallykta RIa, RIIa resp. RIIIa.

c) **Signal 61v** jämte försignal för tåg från Odensberg, visande:

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.

d) **Signal 63v** jämte försignal för tåg från Slutarp, visande:

två fasta gröna sken till spår V, spår VI, spår Ia via Ib eller IIb, spår IIa via Ib eller IIb, 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.

e) **Signal 71v**, uppsatt söder om Falköping S. vid infartslinjen från Vartofta, visande körsignal med fast grönt sken, då tågvägen är klar genom Falköping S till infartssignal 65v vid Falköping C.

f) **Signal 65v** jämte försignal för tåg från Vartofta, visande:

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

tre fasta 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. Huvudsignaler för utfart:

a) **signaler 5v, 61h, 63h och 65h**, uppsatta bortom utfartsväxlarna till Valtorp, Odensberg, Slutarp resp. Vartofta.

b) **Signal 71h**, uppsatt söder om Falköping S vid huvudspåret mot Vartofta.

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

3. För infartstågvägarna gällande dvärgsignaler äro anordnade:

a) vid infartssignalerna 5h, 61v, 63v och 65v (5t, 61t, 63t och 65t),

b) framför vissa växlar (7h, 15h, 21h, 23h, 55v, 57v och 59v),

c) framför växelkryssen vid mitten av tågspåren I, II, III och IV (31h, 33h, 35h, 37h, 31v, 33v, 35v och 37v).

Anm. 1. Då körsignal visas med huvudsignal för infart å Falköping C station, visas signalbild enligt fig. IIb 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:

a) vid utfartssignalerna 5v och 65h mot Valtorp och Vartofta (3v resp. 67h);

- b) vid utfartstågvägarnas början i yttre ändarna av vederbörande tågspår (15va, 17va, 17vb, 19va, 19vb, 21va, 21vb, 23 v, 43ha, 43hb, 43hc, 43hd, 43he, 51h, 53h, 53/55h, 55/57h och 57ha);
- c) framför vissa i utfartstågvägen liggande växlar eller växelgrupper (7va, 7vb, 15vb, 55h, 57hb, 59ha och 59 hb).

Anm. 1. Då körsignal visas med linjeutfartssignal 5v resp. 65h, visas alltid signalbild enligt fig. 11b i säo å dvärgsignal 3v resp. 67h.

Anm. 2. Då körsignal visas med signalbild enligt fig. 11b i säo å i punkterna b) och c) angivna dvärgsignaler, är utfartstågvägen klar till utfartssignalerna.

Anm. 3. 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 31h, 33h, 35h, 37h, 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. 11c i säo.

b) Å alla andra dvärgsignaler, gällande för rörelser in mot tågspåren och genom växelkryssen mitt för stationshuset, visas "växling tillåten" med signalbild enligt fig. 11b eller 11c i säo, 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 11b eller 11c i säo, 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 11b i säo, eller, om fordon finnes på tågspåret, enligt fig 11c.

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. 11d i säo (ogiltighetssignal). Under växelomläggning visas stoppsignal å dvärgsignal, som gäller för rörelse mot spetsen av den under omläggning varande växeln.

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

7. Signaltelefoner.

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

Om körsignal ej erhålles efter högst två minuters väntan, skall förraren uppringa tågklararen, som i förekommande fall äger medgiva

tågets framförande såsom växlingsrörelse förbi huvudsignal i stoppställning. Kōrsignal skall under tågets framförande visas med för tåg-vägen gällande dvärags signaler.

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

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.

Styrelsen har i samband med fastställandet av ny instruktion för begagnande av växel- och signalsäkerhetsanläggningen vid Falköping C, varigenom bl. a. stationens gränser i säkerhetskänseende utflyttats till de längst bort belägna huvudsignaler, som manövreras från ställverket vid Falköping C och i följd därav rörelser med järnvägsfordon mellan Falköping C och Berga kalkbruk, Tomten samt Falköping S kunna ske under form av växlingsrörelser, föreskrivit följande (skr den 19/4 1938, dnr Dbr S 80/1938, 8 TE 1 7/1938).

Sträckbevakning och inspektion genom banpersonalen skall beträffande spårområden utanför huvudsignalerna 5h resp. 65v ske i samma ordning och omfattning som hittills, och för nämnda spårområden behöves tågvägsinspektionen enligt säkerhetsordningens § 55 ej ske i vidare mån än som är möjligt genom anordningarna i ställverket.

Huvudspåret å nyssberörda spårområden skall vid tillämpning av säkerhetsordningens §§ 25, 68, mom. 5, 83 och 84 betraktas som tillhörande linjen.

Förare av småfordon skola uppmärksamgöras på, att för utförande av dylikt fordon å ovanberörda spårområden skall erfordras medgivande varje gång av tågklareren i Falköping C.

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 lokspårväxeln 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. II b i Sjö (växling tillåten) eller signalbild enligt fig. II c i Sjö (varsamhetssignal). Normalt visas från denna dvärgsignal antingen signalbild enligt fig. II a i Sjö (stoppsignal) eller signalbild enligt fig. II 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 tågklararen (en lång signal), ifall väntad signal från dvärg 9 hd uteblir.

Signalbilden II b innebär, att loket skall fortsätta genom växlarna i norra ändan av bangården och framgå mot södra ändan 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 II b eller II c, fortsätter loket vidare, tills signal gives av växlingspersonalen eller, om sådan uteblir, till nästa dvärgsignal o. s. v. Sedan sista signalbilden II b eller II c passerats, skall loket, om ingen signal gives av växlingspersonalen, fortsätta 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 II c, vänder loket och fortsätter antingen till det tåg, loket skall framföra eller vidare tills signal gives av växlingspersonalen. Dvärgsignal, som visar signalbilden II d (ogiltighetstecken) får passera *endast* på signal av växlingspersonal.

Signalbilden II c från dvärgsignalen vid lokspårväxeln 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 signalbilden II b eller II c från närmast framför liggande dvärgsignal (event. flera), 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 II b eller II c vänder loket och framgår mot norra ändan 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 ändan 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 framförliggande dvärgsignaler visa signalbilden II b eller II c, fortsätta till lokstallet. Skulle någon av dessa dvärgsignaler visa signalbilden II 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 framförliggande dvärgsignaler visa signalbilden II b eller II c eller signal gives av växlingspersonalen.

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

Alla till stallet ingående lok framgå från lokspärväxeln nr 100 å det vänstra spåret (i farriktningen). Skulle den vid denna växel uppsatta lyktan visa rött sken (stopp- signal), 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.

Vid ut- och ingående gäller att lok icke får passera den framför ställverkshuset belägna spårövergången över spåren 1 och 2, förrän signal härtill givits av växlingspersonal eller tågklarare. Uteblir sådan signal, skall loket alltså stanna framför övergången, tills framåt- resp. back- signal erhålles, även ifall för spåret gällande dvärgsignaler skulle visa någon av signalbilderna enligt fig. II b eller II c i Säo.

Signalbeskrivning för JÖNKÖPING C.

1. Huvudljussignaler användas:

- a) som infartssignaler dels vid stationsgränsen (1h, 47va, 47vb och 47vc), dels vid ingångsväxlarna till plattformsspåren (9h, 11h och 41v);
- b) som utfartssignaler (1v och 47h).

Alla huvudsignaler och försignaler till dessa äro anbragta till vänster om spåret, med undantag av infartssignalen 1h från Kortebo.

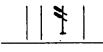
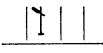
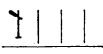
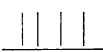


2. Dvärgsignaler enligt fig. 11 Säo användas:

- a) jämte ovannämnda huvudsignaler för signalering vid infart (se punkt 5);
- b) för signalering vid utfart, varvid å utfartsdvärgsignalerna vid plattformsspårens ändar är anordnad särskild signalering med gröna sken under de ofärgade skenen (se punkt 4);

- c) för växlingsrörelser.
Dvärgsignalerna äro uppsatta i lågt läge omedelbart till vänster om de spår, för vilka de gälla.
3. Körsignalbilderna å huvudsignalerna hava följande betydelse:
- å infartssignal 1h från Kortebo:
ett grönt, fast sken och därunder grönt blinkljus = klart till 9h (spår 11), som visar "stopp";
ett grönt, fast sken och därunder ofärgat blinkljus = klart till 9h (spår 11), som visar "kör";
två fasta, gröna sken = klart till 11h (spår 10);
 - å infartssignaler 9h och 11h:
ett grönt, fast sken = klart till utfartsdvärgsignalen i östra änden av plattformspår 1, 2, 3 eller 4;
 - å infartssignaler 47va, 47 vb och 47vc från Sandseredsby, Tenhult resp. Huskvarnaverken:
ett fast, grönt sken = klart till 41v;
 - å infartssignal 41 v:
ett grönt, fast sken = klart till utfartsdvärgsignalen i västra änden av plattformspår 1, 2, 3 eller 4;
 - å utfartssignal 1 v:
ett grönt, fast sken = klart för tåget att avgå till Kortebo.
 - å utfartssignal 47h:
ett grönt, fast sken = klart för tåget att avgå mot Tenhult;
två fasta, gröna sken = klart för tåget att avgå mot Sandseredsby;
tre gröna, fasta sken = klart för växlingsrörelse till Huskvarnaverken.
4. Å utfartsdvärgsignalerna visas följande körsignalbilder, då hela tågvägen är klar till stationsgränsen och huvudljussignalen för utfart visar kör:
- dvärgsignalerna i västra änden av plattformspårerna:
signalbild enligt fig. 11 e Sjö = tågvägen är klar över spår 11;
signalbild enligt fig. 11 f Sjö = tågvägen är klar över spår 10;
 - å dvärgsignalerna i östra änden av plattformspårerna:
signalbild enligt fig. 11 e Sjö = tågvägen är klar för tåg till Tenhult;
signalbild enligt fig. 11 f Sjö = tågvägen är klar för tåg till Sandseredsby.
Dessutom visas för växlingsrörelse till Huskvarnaverken signalbild enl. fig. 11 b Sjö = klart till 47 h, där tre gröna sken äro att förvänta.
5. Å övriga dvärgsignaler visas körsignal för tåg genom signalbild enligt fig. 11 b Sjö (90° ställning), då tågvägen är klar till nästföljande signal.
Då huvudsignal för infart visar "kör", eller då grönt sken visas å utfartsdvärgsignal, intaga samtliga framförvarande dvärgsignaler i tågvägen körställning.
6. Vid växlingsrörelser, för vilka växelomläggning sker från ställverket, visas "växling tillåten" å dvärgsignal:
- medelst signalbild enligt fig. 11 b (90° ställning), då framföriggande sträcka är klar till nästa signal;
 - medelst signalbild enligt fig. 11 c (45° ställning åt vänster), då fordon finnes å den av signalen skyddade sträckan, eller då nästföljande dvärgsignal i samma växelgrupp visar "stopp", eller då signal visar in på spår, som icke kan kontrolleras från ställverket genom spårledning.
7. Å samtliga dvärgsignaler visas "ogiltighetssignal" enligt fig. 11 d i Sjö (45° ställning åt höger), då framförvarande växlar skola manövreras lokalt.
8. Då körsignal för tåg icke kan visas medelst huvudsignal eller grönt sken å utfartsdvärgsignal, skall signalering för tågrörelser verkställas med dvärgsignalerna liksom vid växling.
Dvärgsignal får icke vare sig vid växling eller tågrörelse passeras i stoppställning, med mindre än att signalkarl finnes tillstädes, och föraren av denne muntligt underrättats om anledningen.

9. Då tåg (även växlingsrörelse till och från Huskvarnaverken) stoppats vid huvudsignal på grund av utebliven körsignal, skall föraren (växlingsledaren), efter högst 2 minuters väntan, medelst vid signalen uppsatt telefon sätta sig i förbindelse med tågklararen, som därvid skall uppgiva tillnamn.
- Sedan föraren (växlingsledaren) av tågklararen erhållit upplysning om anledningen till körsignalens uteblivande, och tågklararen meddelat, att hinder icke möter att framgå med tåget (växlingssättet), äger föraren framföra detsamma förbi huvudljussignalen i stoppställning utan att på denna anbragts ersättande hjälpsignalmedel och utan att tjänsteman finnes tillstädes för att vid densamma visa signal till växlingsrörelse. Framförandet skall ske varsamt och med aktgivande å i tågvägen befintliga växlar samt dvärg-, spårspärr- och vägbomssignaler (se punkt 8); hastigheten får därvid uppgå till högst 30 km./tim.
10. Då körsignal visas med huvudsignal eller grönt sken å utfartsdvärgsignal, må tåg framföras med den för banan tillåtna högsta hastigheten i följande fall:
- a) vid in- och utfart över spår 11 i västra änden, dock endast å sträckan utanför växlarna närmast plattformspåren, och med den begränsning, som anges under B å sid. 11,
 - b) vid in- och utfart i östra änden, dock endast å sträckan utanför svängbron.
- I övriga fall får hastigheten å tågen inom bangårdsområdet vara högst 40 km. per timme (se dock punkt 9).
11. Styrelsen bestämmer härigenom, att, utan hinder av bestämmelserna i säkerhetsordningen följande huvudsignaler, nämligen utfartssignal 47 h samt infartssignal 47 vc ävensom den inre infartssignalen 41 v skola gälla även för växlingsrörelse till och från Huskvarnaverken.
- Dessutom vill styrelsen erinra därom, att förare av småfordon å Statens järnvägars förekommande område måste uppmärksamma, att medgivande varje gång skall inhämtas från tågklararen i Jönköpings central, innan småfordon införas å det Jönköpings central tillhörande spårområdet innanför signalerna 47 va, 47 vb och 47 vc.
- (Punkt 11 enl. sty.skr. D:nr Dbr S 14/38. 8.T.E. D:nr 1 ²/38).
12. Påbörjande och avslutande av växlingsrörelser mellan signalerna 41 v/47 h och 47 vc skall alltid ske under tågklararens övervakning.
-

Signalbeskrivning för Nässjö.

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

Instruktion

rörande lokomotivs framförande å Nässjö bangård.

Å Nässjö bangård må lokomotiv, ensamt eller medförande högst 2 vagnar (Vxi § 6), på sätt här nedan angives framföras utan att vara åtföljda av växlingspersonal. För reglering av lokomotivens gång finnas nedan nämnda signalanordningar och gälla här nedan meddelade föreskrifter.

I.

Signalanordningar.

Fyra st. elektriska tjutare, nämligen:

En tjutare å en kraftledningsstolpe vid växel 2, manövrerad från ställverk I, gällande för lokomotiv vid rörelse *inåt* bangården genom växel 2,

en tjutare å semafor V, manövrerad från ställverk I, gällande för lokomotiv, som från spåren VIII—XIII skola framföras söderut,

en tjutare å semafor N, manövrerad från ställverk II, gällande för lokomotiv, som från spåren I—V skola framföras norrut samt

en tjutare å den ledningsbrygga, där slutmärkena äro placerade, manövrerad från ställverk II, gällande för lokomotiv, som från spåren X—XIII skola framföras norrut.

Dessutom gälla för dessa lokomotivrörelser å bangårdens norra del befintliga 5 st. spårspärssignaler, nämligen:

3 spårspärssignaler — MI, MII och MIII — å lokbangården och

2 spårspärssignaler — MV och MVII — omkring 100 m. söder om norra ställverket.

Varje spårspärssignal är uppställd omedelbart invid och till vänster om det spår, för vilket den gäller.

II.

Föreskrifter.

Lokomotiv, som framgår utan att åtföljas av växlingspersonal, får icke föras förbi vissa här nedan angivna platser å bangården, med undantag för växel 2, förrän signal till växlingsrörelse visats av signalgivare vid ställverk eller å tunneltaket framför stationshuset. Skall utfartssemafor passeras, skall dessutom först avvaktas antingen signal med tjutare eller signal "växling tillåten" från ovan angivna spårspärssignaler, i enlighet med nedanstående tabell.

Vid färd norrut.

Innan lokomotivet får passera:

- I. *Växel 2*, skall först signal med tjutare "växling tillåten" — ett långt och ett kort ljud — avvaktas. Denna signal anses innebära jämväl signal till *rörelse* över växel 2 (Säo § 12 mom. 9, anm. 1.).
- II. *Ställverk I*, skall signal till växlingsrörelse avvaktas från signalgivare vid ställverk I;
- III. *Tunneltaket* (å spåren I—IX), skall signal till växlingsrörelse avvaktas från signalgivare å tunneltaket;
- IV. *Utfartssemaforerna i norr*.
 1. å *spåren I—V*, skall först, vid en plats omkring 50 m. innanför semaforgruppen N—O, signal med tjutaren å semafor N avvaktas. Med tjutaren gives därvid
en lång ljudsignal för lokomotiv å spår I eller II,
två långa ljudsignaler för lokomotiv å spår III eller IV samt
tre långa ljudsignaler för lokomotiv å spår V. Därefter avvaktas signal till växlingsrörelse från signalgivare vid ställverk II.
 2. å *spåren VII—IX* skall, särskilt å spårens norra del, stor försiktighet iakttagas och noggrann uppmärksamhet ägnas åt växlarna 48/141 och 131. Skulle det visa sig, att någon av nämnda växlar icke ligger rätt, skall loket stanna minst 15 meter från växelspetsen resp. korsningen, och rörelsen får ej fortsättas, förrän växeln omlagts och under 10 å 15 sekunder kvarlegat i rätt läge. Lok får därefter framgå till spårspärrsignal M VII, där signal "växling tillåten" avvaktas.
 3. å *spåren X—XIII*, skall först, vid en plats omkring 50 m. innanför den ledningsbrygga, där slutmärkena äro placerade, 4 långa ljudsignaler avvaktas från tjutaren å ovannämnda ledningsbrygga samt därefter signal till växlingsrörelse från ställverk II. Lokomotivet får sedan framgå till spårspärrsignal MV, där signal "växling tillåten" från spårspärrsignalen skall avvaktas före vidare färd;
- V. *Ställverk II*, skall signal till växlingsrörelse avvaktas från signalgivare vid ställverk II.

Vid färd söderut.

Innan lokomotivet får pasera:

- I. *Spårspärrsignalerna å lokbangården*, skall signal "växling tillåten" avvaktas från mot spåret svarande spårspärrsignal;
- II. *Ställverk II*, skall signal till växlingsrörelse avvaktas från signalgivare vid ställverk II;
- III. *Tunneltaket* (å spåren I—IX), skall signal till växlingsrörelse avvaktas från signalgivare å tunneltaket;
- IV. *Utfartssemaforerna i söder* å spåren VIII—XIII, skall först vid en plats omkring 100 m. innanför semaforgruppen U—V signal med tjutaren å semafor V avvaktas. Med tjutaren gives därvid en lång ljudsignal för lokomotiv å spåren VIII—IX, två långa ljudsignaler för lokomotiv å spår X samt tre långa ljudsignaler för lokomotiv å spåren XI—XIII. Därefter avvaktas signal till växlingsrörelse från signalgivare vid ställverk I;
- V. *Ställverk I*, skall signal till växlingsrörelse avvaktas från signalgivare vid ställverk I.

Avgående tåglokomotiv på väg till sitt tåg får med nödig försiktighet framgå till detta och stoppa på vederbörlig plats utan signal från växlingspersonal. Samma gäller för växlingslokomotiv, som går till ankommande godståg för backning av detsamma över växelryggen.

Innan annat lok framsläppes på spår, där hinder förefinnes före ankomsten till något av ovan nämnda signalställen skall föraren underrättas om, var hindret finnes och vid vilken punkt han mottages av växlingspersonal. Finnes icke signalgivare vid den punkt, där han enligt ovanstående skolat mottaga lokomotivet, skall detsamma bringas till stopp.

III.

Lok till och från Nässjö godsbangård.

- I) Lok från tåg, som från 8 ts direkt ingått å Nässjö godsbangård, ävensom lok från tåg, som från personbangården backats till något av spåren 2, 3 eller 4 å Nässjö godsbangård, får efter avkoppling och vederbörlig signal till växlingsrörelse från den avkopplande framgå söderut, utan medföljande signalkarl, till för ifrågavarande spår gällande slutmärke och skall där stanna utan stoppsignal från växlingspersonal. För vidare gång söderut förbi ställverket avvaktas signal

"växling tillåten" från spårspärrsignal M VI och växlingssignal från ställverksvakten.

- II) Lok får från godsbangårdens västra ända avsändas å något av spåren 2, 3 eller 4 i riktning mot ställverket, men skall omedelbart dessförinnan växlingsledaren dels hava erhållit tillstånd till rörelsen från ställverk II och dels hava förvissat sig om, att det spår, som skall användas, är fritt. Loket skall stanna vid ovannämnda slutmärke. För fortsatt rörelse söderut gäller vad ovan under I) nämnts för loks gång.
- III) I motsatt riktning får lok på signal från ställverket framgå å något av spåren 2, 3 eller 4 till bangårdens västra ända, där det, såvida signal till fortsatt rörelse ej erhålles, skall stanna hinderfritt i förhållande till närmaste spår. Omedelbart innan signal till dylik rörelse gives, skall ställverksvakten från växlingsledaren i västra ändan av bangården hava erhållit klart för rörelsen samt besked att det spår, som skall begagnas, är fritt från fordon. Hastigheten får icke i något fall överstiga 30 km/tim.

U P P G I F T

å viktigare vägkorsningar och fasta postställen.

Vägkorsningar.

Linjen Hallsberg—Falköping.

Plats	Belägen å		Skyddsanordning
	Kmp	Driftplats Sträcka	
Östansjö	207+080	station	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Lund	212+574	Östansjö—Vretstorp	ringsverk ⁴⁾
Vretstorp	214+209	station	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Laxå	229+170	"	" <i>bevakning</i> ⁵⁾
Finnerödja	243+139	"	" <i>bevakning</i> ²⁾
Gårdsjö	252+545	"	" <i>bevakning</i> ¹⁾
Älgarås	260+542	"	" <i>bevakning</i> ²⁾
Järneberg	272+028	Slätte—Töreboda	ringverk
Töreboda	273+831	station	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Rotkilen	275+896	Töreboda—Moholm	ljussignaler, ringverk
Moholm	286+712	station	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Götlunda	293+295	Tidan—Väring	ringverk
Väring	297+971	station	ljussignaler, ringverk ³⁾
Ulvåker	302+724	"	" " ³⁾
Åkleby	304+430	Ulvåker—Skövde	" "
Västgöta cementfabrik	311+230	" — "	ringverk
Kungsberg	311+738	" — "	ljussignaler, ringverk
Skövde	312+560	station	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
"	313+897	"	" <i>bevakning</i> ¹⁾
Henetorp	315+877	Skövde—Skultorp	ringverk
Skultorp	318+892	station	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Sjogerstad	321+606	Skultorp—Stenstorp	ljussignaler, ringverk
Marbäcken	327+942	" — "	" "
Torstensgården	331+714	Stenstorp—Valtorp	" "

Linjen Skövde—Karlsborg.

Plats	Belägen å		Skyddsanordning
	Kmp	Sträcka Driftplats	
Skövde	313+782	station	fällbommar (samma som 312+560 å linjen H—F)
Hasslum	316+552	Skövde—Igelstorp	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Igelstorp	321+422	Igelstorp-Kungsryd	ljussignaler, ringverk
”	322+474	” — ”	fällbommar, <i>bevakning</i> ²⁾
Kungsryd	325+143	” — ”	ringverk
”	326+248	Igelstorp—Tibro	”
Balteryd	330+711	Kungsryd—Tibro	ljussignaler, ringverk
Tibro	332+416	” — ”	”
Fagersanna	342+621	Fagersanna-Mölltorp	fällbommar, <i>bevakning</i> ²⁾
Mölltorp	348+977	” — ”	ljussignaler, ringverk ³⁾
”	349+377	” — ”	” ” ” ³⁾
Karlsborg	356+796	station	fällbommar, <i>bevakning</i> ²⁾
			” ” <i>bevakning</i> ¹⁾

Linjen Falköping—Nässjö.

Skyttning	3+214	Falköping—Vartofta	ljussignaler, ringverk
Hallestorp	10+026	” — ”	ringverk
Vartofta	12+047	Vartofta-Kättilstorp	ljussignaler, ringverk ³⁾
Åsaka	14+540	” — ”	ringverk
Kättilstorp	18+865	station	” ³⁾
Stockholm	25+140	Kättilstorp-Sandhem	” ³⁾
Sandhem	25+849	station	fällbommar, <i>bevakning</i> ²⁾ ⁶⁾
Olofsborg	32+089	Sandhem—Mullsjö	ringverk
Mullsjö	37+910	station	fällbommar, <i>bevakning</i> ²⁾
”	38+028	”	” <i>bevakning</i> ²⁾
Gunnarsbo	38+585	Mullsjö—Habo	ringverk
Julared	41+303	” — ”	ljussignaler, ringverk
Furusjö	42+912	” — ”	ringverk
Mellangöhlult	47+181	” — ”	ljussignaler, ringverk
Habo	50+203	station	fällbommar, <i>bevakning</i> ²⁾
Bankeryd	57+558	Habo—Bankeryd	ljussignaler, ringverk
”	58+988	station	bevakas av vägvakt
Sjöåkra	66+568	Kortebo—Jönköping	ringverk
Jönköping C	69+717	station	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Tenhult	85+231	”	” <i>bevakning</i> ²⁾
Forserums kyrka	95+238	Tenhult—Forserum	ljussignaler, ringverk
Klockaregården	95+562	” — ”	”
Forserum	96+312	station	fällbommar, <i>bevakning</i> ²⁾
Äng	103+965	”	” <i>bevakning</i> ²⁾

Anm.: 1) Bevakas av tågexpeditör.

2) Bevakas av tågexpeditör eller av vägvakt, då platsen är obevakad.

3) Kunna manövreras från station eller ställverk.

4) Fungerar ej vid rörelse å högerspår (jfr Sáo § 81: 6).

5) Bevakas av ställverkspersonal.

6) Bommarna hållas låsta i nedfällt läge mellan kl. 21.00—6.00, under vilken tid vägvakt kan tillkallas med signal å ringklocka.

Linjen Vartofta—Tidaholm.

Plats	Belägen å		Skyddsanordning.
	Km.	Sträcka. Driftplats.	
Vartofta	0+335	Vartofta	Fällbommar
Gropen	0+996	Vartofta—Kälvene	Bevakas av vägvakt
Vartofta gård	3+040	” — ”	Kryssmärken
Kälvene	4+640	” — ”	Ljussignal på (öst- ra) högra sidan, kryssmärken
”	5+538	Kälvene	Fällbommar
Hångsdala	9+825	Hångsdala	”
Folkabo	11+627	Folkabo	”
” kyrka	11+834	Folkabo—Suntak	”
Sandliden	12+614	” — ”	Ljussignaler, beva- kas av vägvakt
Suntak	15+372	Suntak	Fällbommar
Suntakstan	17+332	Suntak—Madängs- holm	Bevakas av vägvakt
Madängsholm	19+211	Madängsholm	Ljussignaler
Sätersgården	19+647	Madängsholm—Ti- daholm	” , beva- kas av vägvakt
Baltak	20+859	Madängsholm—Ti- daholm	Kryssmärken
Hägnevägen	23+605	Madängsholm—Ti- daholm	Fällbommar

Fasta postställen: Inga.

Kol- och vattentagningsstationer (k. o. v.)

Bandelen F—Vf—Td.

Tåg nr	F	Vf*	Fob*	Td
7574			V.	
7575			V.	

* Endast vatten.

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

Bestämmelser om tågens ordningsföljd vid enkelspårdrift å dubbelspår.

Då enkelspårdrift (jfr Säo § 81) anordnas å någon del av den dubbelspåriga bansträckan Östansjö—Laxå skall följande iakttagas.

Huvudsignal får icke användas för visande av körsignal åt de å högra spåret framgående tågen. Signalering för dessa tåg skall ske i enlighet med bestämmelserna i Säo § 52 mom. 3. För tåg å vänstra spåret sker däremot signalering på vanligt sätt med de fasta signalinrättningarna.

Då tåg går å högra spåret, skall föraren, jämlikt Säo § 72, mom. 3, vara beredd att stanna framför stationsgränsen.

Tåganmälan skall ske i enlighet med bestämmelserna i Säo § 59, mom. 3 och 7.

Därest jämlikt Säo § 28, mom. 2 och § 30, mom. 2, hastighetsnedsättning å denna bansträcka föreskrivits å det spår, som under enkelspårdriften trafikeras, hava vederbörande tkl skyldighet att vidtaga de åtgärder för resp. tågbefälhavares och förarens underrättande, vilka event. påkallas av enkelspårdriftens anordnande. Vid enkelspårdrift å sträckan Östansjö—Vretstorp skola bestämmelserna i Säo § 81 mom. 6 iakttagas vid vägövergången vid kmp 212+574, varest den automatiska signalanordningen fungerar vid rörelse endast i ena riktningen.

Därest icke för särskilt fall annorlunda bestämmes, skola tågen framgå över ifrågavarande bansträcka i den ordning, som angives i efterstående tabell, läst uppifrån och nedåt, kolumn efter kolumn.

Vid enkelspårdrift skall tågpersonalen på vanligt sätt utöva kontroll därå, att tåget icke utgår å viss tåganmälningssträcka, förrän närmast föregående tåg å sträckan — därest detta eller dessa gå i motsatt riktning — lämnat sträckan.

Östansjö -- Vretstorp.

0. ⁰⁵ —4. ¹⁰	4. ¹⁰ —9. ³⁵	9. ³⁵ —14. ⁵⁰	14. ⁵⁰ —19. ¹⁰	19. ¹⁰ —0. ⁰⁵
4712 b	4042 d	1340 ✕	4720 e	7504 ✕
4041	4741 e	4743 e	4856	9
4048 e	4859 d	7503 e	47 e	19 e
4046 d	7451 ✕	4031 e	1315	48 e
4047 e	7557 ✕	27	123	4711 e
3	1346	53 e	124	7452 ✕
29 e	1305	56 e	55 e	4742 e
4717	4718 e	121	20 e	4854 e
4851	128	28	10	127
4	131	122	4075 ✕	4053 e
4385 d	4719 e	4721 e	1317	4050
30 e	4052 e	4740 e	4745 e	1002
7501		7502 ✕		4858
4744 e		1316		4855 ✕
				4054 e
				4715 e
				4044 b

b Vard. fr. F.

Vretstorp—Laxå.

0. ¹⁰ —5. ⁰⁰	5. ⁰⁰ —11. ¹⁵	11. ¹⁵ —16. ²⁰	16. ²⁰ —20. ²⁵	20. ²⁵ —0. ¹⁰
4712 b	7451 ✕	27	124	4854 e
4048 e	1346	56 e	123	127
4046 b	7557 ✕	53 e	20 e	4050
4041	4718 e	28	55 e	4053 e
4047 e	1305	121	10	1002
3	128	122	4075 ✕	4858
29 e	131	4721 e	1317	4054 e
4717	4719 e	4740 e	4745 e	4855 ✕
4	4052 e	7502 ✕	7504 ✕	4044 b
4851	1340 ✕	1316	9	4715 e
30 e	4743 e	4720 e	7452 ✕	
4744 e	7503 e	4856	19 e	
4385 d	4051 e	47 e	48 e	
7501		1315	4711 e	
4042 d			4742 e	
4741 e				
4859 d				

b Vard. fr. F.

Uppgift å platser, där orienteringsmärken finnas uppsatta.

Plats	Å sträcka	Sektion	Orientering för
Hult	Hrbg—Öj	204 + 833	Växel vid Hult
Tälle grindar .	H—Öj	204 + 762	Tälle grindar hp
” ” .	Öj—H	205 + 513	” ” ”
Linddalen	Vt—Lå	219 + 155	Linddalen ”
”	Lå—Vt	219 + 472	” ”
Fägre	T—Mh	281 + 080	Fägre ”
”	Mh—T	281 + 877	” ”
Åkleby	Ukr—Sk	304 + 035	Åkleby ”
”	Sk—Ukr	304 + 785	” ”
Regumatorp ..	Su—Ss	321 + 305	Regumatorp ”
” ..	Ss—Su	322 + 030	” ”
Borgunda	Su—Ss	324 + 223	Lilla Borgunda ”
”	Ss—Su	324 + 940	” ”
Torstensgården	Vlp—F	331 + 345	Torstensgården ”
”	F—Vlp	332 + 096	” ”
Berga kalkbr.	Vlp—F	335 + 092	Växel vid Berga kalkbr.
” ”	F—Vlp	336 + 290	” ” ” ”
Torbjörntorp .	Vlp—F	338 + 712	Torbjörntorp hp
”	F—Vlp	339 + 502	” ”
Smebybro	F—Vf	7 + 900	Smebybro ”
”	Vf—F	8 + 691	” ”
Åsaka grindar	Vf—Kt	14 + 182	Åsaka grindar ”
” ”	Kt—Vf	14 + 940	” ” ”
Margretheholm	Sm—Mu	32 + 313	Margretheholm ”
”	Mu—Sm	33 + 140	” ”

Plats	Åsträcka	Sektion	Orientering för	
Furusjö	Mu—Ho	42 + 425	Furusjö	hp
”	Ho—Mu	43 + 196	”	”
Fiskebäck	Ho—Bry	52 + 344	Fiskebäck	”
”	Bry—Ho	53 + 118	”	”
Österlid	Ho—Bry	54 + 074	Österlid	”
”	Bry—Ho	54 + 812	”	”
Ebbarpsby	Ho—Bry	55 + 068	Ebbarpsby	”
”	Bry—Ho	55 + 825	”	”
Prinsfors	Ho—Bry	57 + 203	Prinsfors	”
”	Bry—Ho	57 + 948	”	”
Berghalla	Bry—Jö	61 + 487	Berghalla	”
”	Jö—Bry	62 + 203	”	”
Trånghalla ...	Bry—Jö	62 + 560	Trånghalla	”
” ...	Jö—Bry	63 + 370	”	”
Vilhelmsro ...	Bry—Jö	65 + 472	Vilhelmsro	”
” ...	Jö—Bry	66 + 279	”	”
Kaptensbo ...	Bry—Jö	66 + 891	Kaptensbo	”
” ...	Jö—Bry	67 + 626	”	”
Sanna	Jö—Th	74 + 745	Sanna	”
”	Th—Jö	75 + 450	”	”
Huskvarna S .	Jö—Th	76 + 165	Huskvarna södra	”
” ”	Th—Jö	76 + 850	” ”	”
Hyltan	Jö—Th	79 + 336	Hyltan	”
”	Th—Jö	80 + 050	”	”
Bogla	Jö—Th	80 + 836	Bogla	”
”	Th—Jö	81 + 550	”	”
Häljaryd	Jö—Th	83 + 554	Häljaryd	”
”	Th—Jö	84 + 250	”	”
Rommelsjö ...	Th—Fm	88 + 676	Rommelsjö	”
” ...	Fm—Th	89 + 350	”	”
Öggestorp	Th—Fm	89 + 953	Öggestorp	”
”	Fm—Th	90 + 650	”	”
Kanarp	Th—Fm	93 + 258	Kanarp	”
”	Fm—Th	93 + 950	”	”
Lättarps gård	Fm—Äng	99 + 845	Lättarps gård	”
” ”	Äng—Fm	100 + 550	” ”	”
Rödjavägen .	Äng—N	105 + 342	Rödjavägen	”
” ..	N—Äng	106 + 050	”	”

Uppgift angående 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 säkerhetsordningens § 72: 11 förekommer för nedan angivna tåg.
Tälle grindar	Alla tåg.
Älgarås	127 SoH.
Slätte	1002,
Fägre	Alla tåg utom 127.
Tidan	127 vard., 1002.
Väring	127 vard.
Ulvåker	1305 SoH.
Igelstorp	Alla tåg utom 1360, 1361.
Tibro ¹⁾	” ” ” 1360, 1361.
Fagersanna ¹⁾	” ” ” 1360, 1361.
Mölltorp	” ” ” 1361.
Torbjörntorp	” ” ” 127, 1307, 1312.
Falköpings södra	” ” ” 1201, 1208.
Kättilstorp	1207 SoH.
Margretheholm	1202, 1207, 1215.
Furusjö	Alla tåg utom 1208, 1215 SoH, 1250 SoH.
Ebbarpsby X	
Berghalla X	
Kortebo	1215, 1261, 1262, 1263, 1290.
Kaptensbo X	
Sanna X	
Hyltan X	
Häljared X	
Äng	Alla tåg.
Kälvene X	Alla tåg
Hångsdala X	” ”
Suntak X	” ”

¹⁾ Vid Tb och Fgs finnes personal vid tåg 1360 för biträde med lossning och lastning av gods.

Bestämmelser för resgodsinskrivning vid resa från obemannad driftplats.

Vid resa från obemannad driftplats får resande på eget ansvar i resgodsavn inlasta högst 25 kg. — å halvbiljett 12 kg. — resgods och sedermera få detsamma inskrivet efter anvisning av konduktören.

Bestämmelser för tågs framförande före den i tjänstetidtabellen angivna avgångstiden.

Med stöd av Säo § 67, mom. 5 medgives, att tågen 7451, 7452, 7504, 7564, 7571, 7572, 7574 och 7575 må från nedan angivna stationer avsändas intill 15 min. före den i tjänstetidtabellen, angivna avgångstiden, därest tågföljden och trafikutbytet så medgiva, nämligen:

tåg 7451	från	Hrbg, Öj, Vt, Lå och Fa.
„ 7452	„	Gdö, Fa, Lå, Vt och Öj.
„ 7504	„	Lå, Vt och Öj.
„ 7564	„	Sk, Ip och Tb.
„ 7571	„	Jö, Th, Fm och Äng.
„ 7572	„	N, Äng och Fm.
„ 7574	„	Tdr, Mlm, Fob och Vf.
„ 7575	„	F.

Banbevakningen behöver icke särskilt underrättas, utan skall å linjen arbetande personal alltid vara beredd på, att ovannämnda lokalgodståg kunna avgå från närmaste station intill 15 min. före tidtabellstiden.

Å stationernas anslag ”Uppgift å tiderna för de personförande ordinarie tågens ankomst och avgång” — form. 358 a — skall avgångstiden för tågen 7451, 7452, 7564, 7571, 7572, 7574 och 7575 vid berörda stationer angivas till 15 minuter före tidtabellstiden.

Bestämmelser för trafikering av bandelen Skövde—Karlsborg.

1. För trafikering av bandelen Skövde—Karlsborg gälla föreskrifterna i Säkerhetsordningen § 100.

2. Huvudsignaler finnas i bruk endast vid Skövde, Tibro och Karlsborg.

3. Tåganmälan skall utväxlas vid Skövde och Karlsborg för alla tåg samt vid Tibro för tågen 1350, 1351, 1353 vard., 7516 och 7564; för sistnämnda tåg enl. Styrelsens undantagsbest.

4. För Karlsborg inskränkes bevakningstiden för ankommande tåg till de närmaste 15 min. före tågets tidtabellsenliga ankomsttid.

5. För Karlsborg, som härmed medgives rätt att avlåta ”då klart” enligt föreskriften i Säo § 100, mom. 3, inskränkes bevakningstiden för avgående tåg till tidpunkten för tågets avgång från stationen.

6. Följande huvudnycklar, typ K 16, äro utlämnade:

nr 4	till	bm	i	Tibro	
„ 5	„	stf	„	Skövde	} plomberad reservnyckel, för tågbefälhavarna,
„ 6	„	„	„	„	
„ 7	„	„	„	„	
„ 8	„	„	„	„	
„ 9	„	bv	„	Tibro,	
„ 10	„	stf	„	Karlsborg,	} plomberad reservnyckel,
„ 12	„	„	„	Tibro,	

Dessutom finnes i Tibro ytterligare en nyckel, typ K 16, med ordningsnummer 11, som ingår i säkerhetsanläggningen för nämnda station.

Bestämmelser för trafikering av bandelen Vartofta—Tidaholm.

1. För trafikering av bandelen Vartofta—Tidaholm gälla föreskrifterna i Säo § 100.
2. Huvudsignaler finnas i bruk endast vid Vartofta, Folkabo, Madängsholm och Tidaholm.
3. Tåganmälan skall utväxlas vid Vartofta och Tidaholm för alla tåg, vid Mlm för 1373, 1374, 1377, 1378, 7574, 7575 samt för endast å sträckan Td—Mlm gående tåg, vid Fob för 1375 SoH, 1378 vard. och 7574.
4. Följande huvudnycklar, typ K 16, äro utlämnade:

nr	till	i	Tidaholm	
24	till banmästaren			
25	stationsföreståndaren	”	”	} för tågbefälhavarna
26	”	”	”	
27	”	”	”	
28	”	”	”	för Tidaholm Rbg
28	”	”	”	plomberad reservnyckel
29	”	”	Folkabo	plomberad reservnyckel
30	”	”	Vartofta	plomberad reservnyckel.

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

En ljussignal är anordnad å kontaktledningsstolpe framför växeln. Ljussignalen tändes och visar rött sken, om växeln rubbas från normalläge (jfr. sid. 25 och 26). När växeln intager normalläge, visas ingen signal. Lokpersonalen å tåg, som avgår från Hallsberg Rbg till Östansjö, skall vid uppkörningen av växeln förvissa sig om, att ljussignalen tändes. Om signalen icke tändes, skall tåget stoppas i Östansjö och förhållandet anmälas till tkl. Hastigheten vid passerandet av skiljeväxeln får icke överstiga 40 km/tim. (jfr. sid. 11).

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

Särskilda bestämmelser om ljussignaler för tågs avgång resp. stoppande.

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

"INSTRUKTION

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

§ 1.

Å sådan driftsplats, där svårigheter förefinnas för lokpersonalen att uppfatta tågexpeditörens 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 å särskild stolpe.

§ 2.

Då signal medelst ljussignal gives, skall densamma omedelbart åtlidas 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.

§ 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.

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).

§ 6.

Avgångssignal medelst ljussignal får ej givas, då flera än ett tåg med samma tågriktning finnas inne å driftsplatsen. (Dc skr ²²/₁ 36)."

Förteckning över driftplatser som få lämnas obevakade för tåg. (Såo avd. C, kap. I)

Ständigt o- vakade	Obevakade för vissa tåg	Största tillåtna hastighet	Anm.
Galbackens grp	Finnerödja Gårdsjö Ålgarås		
Kjeplunda Igelstorp Kungsryd	Slätte Töreboda Moholm Tidan Väring Ulvåker		Dock icke under segla- tionstid
Fagersanna Mölltorps grp Mölltorp Karlsro kbr	Tibro		
Berga kalkbr. Tomten	Skultorp Stenstorp Valtorp		
Ryttaren	Vartofta Kättilstorp		
Mullsjö grp	Sandhem Mullsjö		
Rocksjön Ekhagen	Habo Bankeryd Kortebo		
Gransängs grp	Tenhult Forserum Ång		
Kälvene Suntak	Nässjö gbg Tidaholm Rbg		

Se "Hastighetsuppgifter" sid. 11—13

Tågen skola vid samtliga obevakade platser framgå å huvudtågväg. Vägvakts skall användas för manövrering av förekommande fällbommar, event. bevakning av vägövergång.

I tåg, som i riktning mot Nässjö framföras över stationerna Tenhult och Forserum, skall, då desamma äro obevakade, finnas en sist i tåget gående med verksam broms försedd vagn.

**Uppgift å bandispositioner med nummer
och beteckning
(för vagnuttagnig).**

Nummer och beteckning	Bandispositionens utförande m. m.
Bdisp. nr 1. Vard. Sk—Su mellan tågen 28 (4719e)—(4740e) 1311.	Sedan tåg 28 inkommit till Skövde, disponeras linjen Skövde—Skultorp från kl. 10.45 till kl. 11.30 för gång med lok och vagnar från Skövde till Karlsro kalkbruk och åter till Skövde. Stoppsignaler enl. Sáo § 29 mom. 5 behöva ej utsättas vid Skövde och Skultorp.
Bdisp. nr 2. Vard. Sk—Ukr mellan tågen 122 (4740e)—(4743e), (4720e) 27.	Sedan tåg 122 inkommit till Ulvåker, disponeras linjen Skövde—Ulvåker från kl. 11.35 till kl. 12.25 för gång med lok och vagnar från Skövde till Kjeplunda och åter till Skövde. Stoppsignaler enl. Sáo § 29 mom. 5 behöva ej utsättas vid Skövde och Ulvåker.

Bestämmelserna i Sáo § 29, mom. 4 anm. 4, tillämpas.

För gång med lok eller motorvagn (i vissa fall medförande vagnar) från Td till Tdr (lokstallet) resp. från Tdr till Td disponeras linjen Tidaholm—Madängsholm enligt följande bandispositioner:

Nummer och beteckning	Bandispositionens utförande m. m.
Bdisp. nr 3. Vard.	Kl. 6.00—6.30.
Bdisp. nr 4. Vard.	Tåg 1389 ank. Td—7.20.
Bdisp. nr 5. Dgl.	Tåg 7575 vard./1373 SoH ank. Td—8,45.
Bdisp. nr 6. Dgl.	Tåg 1374 ank. Mlm—9,45.
Bdisp. nr 7. Dgl.	Tåg 1375 ank. Td—11,45.
Bdisp. nr 8. Dgl.	Tåg 1376 ank. Vf—15,30.
Bdisp. nr 9. Dgl.	Tåg 1377 ank. Td—16,50.
Bdisp. nr 10. SoH.	Kl. 18,10—18,45.
Bdisp. nr 11. SoH.	Tåg 1395 ank. Td—20,15.
Bdisp. nr 12. Dgl.	Tåg 1379 ank. Td—21,45.

Undantag från Säkerhetsanordningen.

§ 29, mom. 5.

Stoppssignaler behöva ej utsättas för bandisposition nr 1 vid Sk och Su och för bandisposition nr 2 vid Sk och Ukr.

§ 50, mom. 3.

Om spårändring, vare sig den föranleder ändring av signalbilden eller ej, måste vidtagas för ankommande tåg vid **personbangården Hallsberg** samt **Falköping C** så sent, att underrättelse därom ej hinner lämnas tåget å en föregående station, behöva det oaktat de för sådant fall eljest gällande föreskrifter om förarens varskoende icke iakttagas. I dylikt fall skall emellertid föraren så snart spårändringen av honom uppmärksammas, nedbringa hastigheten till högst 30 km./tim. så att, om stoppsignal gives eller annat hinder förefinnes, tåget hastigt kan bringas till stopp.

Om spårändring, som icke föranleder ändring av signalbilden, måste vidtagas för ankommande tåg vid **Nässjö** så sent, att underrättelse därom ej hinner lämnas tåget å en föregående station, behöva det oaktat de för sådant fall eljest gällande föreskrifterna om förarens varskoende icke iakttagas. I dylikt fall skall emellertid föraren, så snart spårändringen av honom uppmärksammas, nedbringa hastigheten till högst 30 km./tim., så att, om stoppsignal gives eller annat hinder förefinnes, tåget hastigt kan bringas till stopp.

§ 52, mom. 2.

Om förare å tåg vid ankomsten till infartssignal vid **Hallsbergs personbangård**, **Skövde**, **Falköpings central** eller **Jönköpings central** finner densamma intaga stoppställning och körsignal ej visas sedan han givit signalen "tåg kommer" resp. "Jag är beredd på hinder och spårändring" (sistnämnda signal skall dock icke givas vid H och F), skall han medelst den invid infartssignalen anbragta telefonen (angående telefonens placering vid infartssignalen från Odensberg till Falköping C se signalbeskrivningen för Falköping C) sätta sig i förbindelse med tågklarareraren, som därvid skall uppgiva tillnamn. Erhåller han av honom medgivande att framgå med tåget, äger han att framföra detsamma förbi infartssignalen i stoppställning utan att å denna anbringats ersättande hjälpsignalmedel och utan att vid densamma visas signal till växlingsrörelse.

§ 59, mom. 1.

Vid **Mullsjö** må tåganmälan för tåg 4911 inskränkas till att omfatta endast anmälan "O in". Klartanmälan för tåg 4911 skall till **Falköping C** avlätas av **Jönköping C**. Vid **Tibro** må tåganmälan för tåg 7564 inskränkas till att omfatta endast anmälan "O in". Klartanmälan för tåg 7564 skall till **Skövde** avlätas av **Karlsborg**. (Skr. Dbr S 43/1939).

§ 94, mom. 4.

Vid **Habo** må anmälan "fri genomfart" lämnas och bevakning upphöra utan att dessförinnan "O in" för tåg 4912 erhållits från **Falköping C**.

Anmälan "O in" för tåg 4912 skall av **Falköping C** i stället för till **Habo** avlätas till **Jönköping C**.

Vid **Tibro** må efter expedieringen av tåg 1359 anmälan "fri genomfart" avlätas endast till **Skövde**. **Karlsborg** må omedelbart efter tågs 1359 avgång lämna **Skövde** villkorlig rättighet att avsända tåg 1360 genom anmälan enligt följande formulering: "Då 1359 inkommit och anmälan fri genomfart ingått från **Tibro**, klart 1360". (Sty skr Dbr S 43/1939).

§ 100.

Sedan tågbefälhavaren å tåg 7564 efter detta tågs ankomst vardagar till Fagersanna därifrån avlätit anmälan "O in" till Tibro och Karlsborg (enligt säkerhetsordningen § 100, mom. 5), må Karlsborg avlåta anmälan "klart 1350—1351" (jfr säkerhetsordningens § 59, mom. 4, andra stycket) och Tibro avsända tåg 1350 utan att tågbefälhavaren och lokpersonalen behöva tillställas avskrift av tåganmälan enligt form. S 12. För tågs 1351 avgång från Fagersanna erfordras därvid ej särskild klartanmälan. Anmälan "1350 ut" och "1351 in" verkställs av Tibro i vanlig ordning.

Försenas tågs 1351 avgång från Fagersanna 15 minuter eller däröver, skall förfaras enligt säkerhetsordningen § 83, mom. 1. (Telefonunder rättelse om sådan försening göres iförekommade fall — till Karlsborg — redan på utgången mot Fagersanna med tåg 1350 om i annat fall underrättelsen ej hinner lämnas, innan 15 minuter förflutit från den tidtabellsenliga avgångstiden från Fagersanna.)

Styrelsen har funnit skäl bemyndiga trafikinspektören vid 8. trafiksektionen att under tidtabell 140 vid behov ålägga Vartofta, Habo och Bankeryd, vilka stationer enligt tidtabellen äro obevakade för tåg 4911, att till föregående tåganmälningsstation anmäla "O in" för nämnda tåg och att, sedan detta avgått inträda såsom tåganmälningsstation i vanlig ordning. Efterföljande tåganmälningsstation för tåg 4911 skall i sin tur anmäla "O in" till den nytillkomna tåganmälningsstationen.
