

STATENS JÄRNVÄGAR

3 trafiksektionen

---

**TIDTABELLSBOKEN**  
**DEL A**

**ALLMÄNNA BESTÄMMELSER**

---

Gällande å följande bandelar:

Krylbo—Mjölby

Örebro S—Svartå

**3**

STATENS JÄRNVÄGAR

3 trafiksektionen



# TIDTABELLSBOKEN

## DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Gällande fr o m den 1 mars 1950

å följande bandelar:

**Krylbo—Mjölby**

**Örebro S—Svartå**



## Innehåll.

	Sid.
Avgångssignal m. m.	
A. Stationer vid bansträcka med automatisk linjeblockering, där enligt trafikinspektörens bestämmande avgångssignal skall ges till genomfartståg	38
B. Bestämmelser om användandet av A-signal .....	39
C. Stationer, där svar på förarens fråga om mötande tåg inkommit kan lämnas i högtalare .....	39
Bromsviktberäkning	
A. Bromstalstabell .....	44
B. Hjälpstabell för bromsviktberäkning .....	46—50
C. Förklaringar till hjälptabellen för bromsviktberäkning .....	51—52
D. Bromsvikt hos olika fordon .....	53
E. Tabell för värdering av bromsvikten hos olika fordon .....	54
Bromsprov .....	55
Driftplatser, signaturer, signalbilder och tågspår m. m.	
A. Förteckning .....	19—23
B. Driftplatser, där växlar icke ständigt äro inlagda	24
Enkelspårsdrift & dubbelspår .....	78—82
Fasta postställen .....	31
Förklaringar till tjänstetidtabellerna .....	5—9
Hastighetsuppgifter.	
A. Största tillåtna hastigheten för olika loktyper & de särskilda bandelarna .....	11
B. Hastighetsbegränsningar med hänsyn till förreglingsanordningar, kurvor och övriga bantekniska förhållanden .....	11—16
C. Hastighetsnedsättning & vissa bansträckor, emedan i tidtabellerna angivet bromstal ej motsvarar lutningsförhållandet .....	17
D. Särskilda bestämmelser rörande tåg med största hastighet .... km/tim & bandelen .....	17
E. Hastighet för rälsbusståg på grund av kurvor ..	17
F. Hastighetsbegränsning m. m. vid växlingsrörelser över vissa vägkorsningar .....	18
Hjälpvagnar .....	75
Huvudsignals ställande till stopp i nödfall, anvisningar ang. ....	85—86
Lutnings- och stigningsförhållanden, som i vardera riktningen äro utslagsgivande för tågens utrustning med bromsvikt .....	10
Obevakade driftplatser med huvudsignal samt uppgift & tågspår, som skall komma till användning & station, då denna är obevakad .....	40—41
A. Förteckning över driftplatser & 3 trafiksektionen, vilka få trafikeras obevakade .....	42
Ordergivningsstationer .....	32
Reservlok .....	75

	Sid.
Signalbeskrivningar för vissa anläggningar.	
A. Frövi .....	25—27
B. Örebro C .....	28
C. Örebro C—Hallsberg .....	28
D. Hallsberg, personbangården .....	28
E. Hallsberg, rangerbangården .....	28
F. Hallsberg—Östansjö .....	28
Telefonering från linjen	
A. Bansträcka utan automatisk linjeblockering .....	83—84
B. Bansträcka med automatisk linjeblockering .....	84
Tjänstgöring av stationär personal för tåg vid hållplatser, obebakade lastplatser och obebakade stationer samt förekomst av påstigningsmärken .....	40
Tågklarerarnas postning för vissa tåg (såo § 46:6; se även § 99:2 i) .....	38
Tåghandlingars överlämnande, då föraren även är tågbefälhavare .....	43
Undantag från såo samt särbestämmelser för vissa bandelar eller driftplatser.	
A. Undantag från säkerhetsordningen .....	33—35
B. Av trafikinspektören utfärdade särskilda bestämmelser rörande säkerhetsordningen .....	35
C. Särskilda bestämmelser för bansträckan Hallsberg—Örebro C då enstaka blockpost är i olag eller linjeblockeringen är ur bruk .....	35—37
Underrättelsestationer, underrättelsesträckor, underrättelsetider samt banpersonals arbetstider .....	32
Vagnsyning och varmgångsinspektion.	
A. Vagnsyning .....	56
B. Enbart varmgångsinspektion .....	56—58
Vagnviktstabell .....	58—59
Veckoorder, anvisningar till .....	75—76
Väggkorsningar, där säkerhetsanordningar (ljussignaler, ringverk, bevakade grindar eller fällbommar) skola finnas, samt fasta postställen.	
A. Väggkorsningar .....	29—31
B. Fasta postställen .....	42
Växlingsrörelser, undantagsbestämmelser.	
A. Krylbo .....	60—61
B. Frövi .....	61—62
C. Örebro C .....	62
D. Örebro C—Örebro S .....	62—63
E. Hallsberg .....	63—74
F. Loks framförande över bangårdarna i .....	74
a) Näverkärret, Mosås, Fjugesta och Mullhyttemo;	
b) Kumla, Åsbro, Lerbäck, Rönneshytta och Mariestad;	
c) Godegård, Motala C	

## Förklaringar till tjänstetidtabellerna.

1) Den i överskriften för varje särskilt tåg angivna största tillåtna hastigheten är bestämd enligt föreskrifterna i såo med hänsyn till bansträckans beskaffenhet, tågets bromskraft och sammansättning under normala förhållanden och den för tåget avsedda loktypen.

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

Om vid försening 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 tågets största tillåtna hastighet ökas *inom gränsen för den för bansträckan medgivna största tillåtna hastigheten*, dock för tåg, som framföres av ånglok, endast såvitt tidinkörning är anbefalld av tågledaren. Tågbefälhavaren skall underrätta tågexpeditören vid den station, där hastighetsökningen är avsedd att börja. Denne tågexpeditör skall i sin tur underrätta tågledaren.

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

3) Den i överskriften meddelade vagnvikten är den vagnvikt, som legat till grund för beräkningen av tågets gångtider. Är vagnvikt icke angiven i överskriften innebär detta, att till grund för gångtidsberäkningen legat den i vagnviktstabellen (sid. 59) för vederbörande loktyp och sträcka angivna vagnvikten. Beträffande framförande i vissa fall av högre vagnvikter än de förutnämnda gäller följande:

*Elektrolok.* Erfordras vid något tillfälle, att större vagnvikt än den i överskriften angivna medföres, och anser föraren, att så kan ske endast under förutsättning, att tidtabellens gångtider få överskridas, skall tågledarens medgivande inhämtas, innan vagnvikten ökas. *Vagnvikten får dock icke i något fall överstiga det i vagnviktstabellen för vederbörande loktyp angivna tontalet.*

*Ånglok.* Såväl i överskriften som i vagnviktstabellen angivna vagnvikter äro att betrakta som minimum för vad loket skall kunna framdraga. Därutöver är föraren skyldig — jämför art 13:1 i Tjänstgöringsföreskrifter för lokpersonal (särtryck nr 27) — medtaga den ytterligare vagnvikt, som loket under i varje särskilt fall för handen varande omständigheter anses kunna framföra. Anser emellertid föraren, att ökning av den för tåget angivna vagnvikten icke kan ske med mindre tidtabellens gångtider få överskridas, skall tågledarens medgivande inhämtas, innan vagnvikten ökas.

4) Ett tågs vagnvikt uträknas genom att den på nedan angivet sätt fastställda vikten av de vagnar och överksamma 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 överksamt ånglok och överksamt, icke nedkopplat elektrolok höjes med 50 %.

Person-, post-, fång- och resgodsvagnar räknas som tomvagnar utom i nedanstående fall:

Personvagn räknas såsom lastad, om den användes för postbefordran annorledes än i väska, fack eller låda eller om den användes för befordran av annat gods än resgods. Resgodsvagn räknas som lastad, om den uteslutande användes för annat gods än resgods.

Användes godsvagn uteslutande för resgodstransport, räknas den som tomvagn.

Angående vilka vagnar, som äro att hänföra till postvagnar och till resgodsvagnar, se särtryck nr 169.

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 styc-  
kegods, samt för gods- och personvagn,  
som användes för posttransport annor-  
ledes än i väska, fack eller låda;

” 4 ” ” Gs- eller Gsh (CG)-vagn

” 6 ” ” standard G- eller Grh (CGr)-vagn } som  
användes för manskapstransport;

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

*Anm.* Vid bestämmande av tågs bromskraft skall i fråga om vagnvikten göras de avvikelser, som angivas i förklaringarna till hjälptabellen för bromsviktberäkning (se sid. 51—52).

5) Den i överskriften för varje särskilt tåg angivna bromsgruppen är bestämd i enlighet med den sammansättning, som tåget under vanliga förhållanden har. Hänföres tåget till annan bromsgrupp, skall föraren underrättas därom av tågbefälhavaren.

6) I kolumn 1 äro signaturer för stationer och 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 samt med parentes omkring signaturen för sådana hållplatser, som uteslutande äro avsedda för rälsbussar. Övergångsstationer och andra stationer av större

betydelse betecknas med fet stil. Därest så av utrymmes-  
skäl anses behöfligt, må driftplats utan fast signal ute-  
slutas, om platsen passeras.

7) Framför kolumn 2 förekommande *grafiska beteck-  
ningar* 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 infarts-  
signaler, vilka äro så uppställda, att de kunna förväxlas  
med varandra, ävensom vid blockpost. Om så ej kan ske  
införes i stället en hänvisning till signalbeskrivning i tid-  
tabellsbokens del A. Visst antal vingar i körställning be-  
tyder ifråga om huvudljussignal, att motsvarande antal  
*gröna* sken visas. Signalbilder å s. k. T-semafor anges,  
då driftplatsen är bevakad, med den vänstra vingen i kör-  
ställning och, då driftplatsen är obevakad, med båda  
vingarna i körställning. Om vid infartssignal finnes in-  
fartsdvärgsignal, anges dennas körsignalbild medelst en  
ring till höger eller vänster om huvudsignalen, allteftersom  
det gröna skenet skall visas till höger eller vänster å dvärg-  
signalen. Fast resp. blinkande sken å dvärgsignalen anges  
genom ofylld ring resp. ett kryss inuti ringen. Då blinkan-  
de grönt sken anges å infartsdvärgsignalen, anges stopp-  
signal å huvudsignalen (  $\text{d}$ ,  $\text{b}$ ,  $\text{d}$ ,  $\text{b}$  ).

9) I kolumn 3 angivas tågspårnummer.

10) Tidtabellen är uppgjord efter tidräkning från  
klockan 0 till kl. 24. Den första timmen på dygnet be-  
tecknas med siffran 0, ankomsttid precis midnatt 24.00  
och avgångstid precis midnatt 0.00.

11) I kolumn "Ank." befintliga *tecken* betyda:

**a** och **p** utan förbindelse med minutuppehåll samt **x**,  
att tåget har *behovsuppehåll*, om högst en minut, varvid

**a** = uppehåll för resandes *avstigande* eller *avlämnande*  
av gods eller vagn,

**p** = uppehåll för resandes *påstigande* eller *avhämtande*  
av gods eller vagn,

**x** = uppehåll för resandes *av-* eller *påstigande* eller *av-*  
*lämnande* eller *avhämtande* av gods eller vagn en-  
ligt föreskrift i gällande transportplaner;

**a**, **p** och **x** omgivna av **o**, att tåget har *fast uppehåll*  
om högst en minut, varvid

**a** = uppehåll för resandes *avstigande* eller *avlämnande*  
av gods eller vagn enligt gällande transportplaner,

**p** = uppehåll för resandes *påstigande* eller *avhämtande*  
av gods eller vagn enligt gällande transportplaner,

**x** = uppehåll för resandes *av-* eller *påstigande* eller  
*avlämnande* eller *avhämtande* av gods eller vagn  
enligt föreskrift i 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 „ ;

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

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

■ att driftplatsen enligt beslut av vederbörande trafikinspektör är obevakad för rälsbuss, ehuru sådana åtgärder icke vidtagits, som enligt str 23 kap XV skola utgöra förutsättning härför. (Gäller endast å de bandelar, som Dc bestämt.)

Vid a- och p-uppehåll utan förbindelse med minutuppehåll samt vid X-uppehåll är såsom avgångstid angiven den beräknade ankomsttiden till stationen. Det för själva uppehållet beräknade tidstillägget har liksom tillägget för igångsättningen lagts på gången till nästföljande station.

För tåg, som skall ingå på angränsande sektion utan att göra uppehåll på gränsstationen, anges den tid, då tåget skall passera nämnda station, i kol. "Ank". Varken för passerande tåg eller för tåg, som skall göra uppehåll, utsättes vid gränsstation mot sektion, varå tåget skall fortsätta, någon tid i kol. "Avg". Har tåg behovsuppehåll eller uppehåll betecknat med ○ ⊗ @ eller p på sådan station, utsättes (i den för tågets gång till stationen ifråga gällande tidtabellen) tecknet för detta uppehåll framför tidsangivelsen i kol. "Ank".

12) I kolumn 6 anges bild av för tåget gällande körsignal från huvudsignal för utfart från driftplats, där sådan signal finnes, eller, i undantagsfall, en hänvisning till signalbeskrivning i tidtabellsbokens del A. (Signalbild från utfartsdvärgsignal anges ej.) Visst antal vingar i körställning betyder i fråga om huvudljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

13) I kolumn X angivas tågets möten. För tåg, som framgår på mer än en sektion, anges möte på station, som utgör sektionsgräns, i den tidtabell, som gäller vid avgången från stationen ifråga men däremot ej i den tidtabell, som gäller vid ankomsten dit.

Därest mötande tåg icke är dagligt, anges detta genom hänvisning. Se punkt 14.

14) Följande såsom hänvisningar i tjänstetidtabellerna och i del A förekommande standardförkortningar och tecken betyda:

- † = går sön- och helgdagar  
 x = går vardagar  
 d = går dagligen utom dag efter SoH  
 e = extratåg; går på särskild order  
 k = eget tåg uppehålles  
 u = som uppehålles  
 h = hinder strax bortom infartstågvägens slutpunkt  
 (såo § 73).  
 m = måltidsuppehåll.  
 s = föraren skall, när lok stannat hinderfritt i för-  
 hållande till mötande (förbigående) tåg genom  
 signalen "lägg om växeln" med lokets vissla  
 eller med handsignallykta härom underrätta tåg-  
 expeditören (såo § 55:5).  
 t = telefon finnes vid infartssignalen (utsättes ej i  
 tjänstetidtabell utan endast i "Förteckning över  
 driftplatser, signaturer, signalbilder och tågspår" i  
 del A).  
 y = tåget må vid ingåendet vid behov framföras förbi  
 utfartssignalen i stoppställning efter signal till  
 växlingsrörelse från tågexpeditören.  
 z = se signalbeskrivning.

*Anm.:* Ovan angivna standardförkortningar och tecken  
 få ej begagnas med annan betydelse än ovan sagts.

## Lutnings- och stigningsförhållanden,

som i vardera riktningen äro utslagsgivande för tågens utrustning med bromskraft.

Bansträcka	Lutningsförhållanden		Stigningsförhållanden	
	för tåg med udda nummer	för tåg med jämma nummer	för tåg med udda nummer	för tåg med jämma nummer
Krylbo—Hökmora .....	9 0/00	10 0/00		
Hökmora—Karbenning .....	10 0/00	8 0/00		10 0/00
Karbenning—Snyten .....	5 0/00	4 0/00		
Snyten—Fagersta C .....	10 0/00	10 0/00		
Fagersta C—Dagarn .....	4 0/00	10 0/00	10 0/00	
Dagarn—Skinnskatteberg .....	10 0/00	6 0/00		10 0/00
Skinnskatteberg—Krampen .....	10 0/00	10 0/00		
Krampen—Näverkärret .....	10 0/00	7 0/00		10 0/00
Näverkärret—Spannarboda .....	10 0/00	4 0/00		10 0/00
Spannarboda—Sällinge .....	9 0/00	4 0/00		9 0/00
Sällinge—Frövi .....	7 0/00	7 0/00		
Frövi—Avdala .....	4 0/00	2 0/00		
Avdala—Ervalla .....	3 0/00	1 0/00		
Ervalla—Dyltabruk .....	2 0/00	5 0/00		
Dyltabruk—Hovsta .....	4 0/00	0 0/00		
Hovsta—Lillån .....	4 0/00	0 0/00		
Lillån—Örebro C .....	1 0/00	0 0/00		
Örebro C—Örebro S .....	0 0/00	2 0/00		
Örebro S—Mosås .....	10 0/00	10 0/00		
Mosås—Säbylund .....	3 0/00	3 0/00		
Säbylund—Kumla .....	0 0/00	10 0/00	10 0/00	
Kumla—Hallsberg .....	5 0/00	4 0/00		
Hallsberg—Åsbro .....	6 0/00	10 0/00	10 0/00	
Åsbro—Lerbäck .....	3 0/00	10 0/00	10 0/00	
Lerbäck—Rönneshytta .....	6 0/00	0 0/00		6 0/00
Rönneshytta—Mariedam .....	6 0/00	10 0/00	10 0/00	
Mariedam—Godegård .....	6 0/00	5 0/00		6 0/00
Godegård—Degerön .....	5 0/00	4 0/00		
Degerön—Karlsby .....	10 0/00	6 0/00		10 0/00
Karlsby—Motala V .....	10 0/00	10 0/00		
Motala V—Motala C .....	0 0/00	3 0/00		
Motala C—Fågelsta .....	3 0/00	10 0/00	10 0/00	
Fågelsta—Skänninge .....	10 0/00	3 0/00		10 0/00
Skänninge—Mjölby .....	10 0/00	10 0/00		
Örebro S—Karlslund .....	0 0/00	8 0/00	8 0/00	
Karlslund—Latorpsbruk .....	1 0/00	7 0/00	7 0/00	
Latorpsbruk—Vintrosa .....	2 0/00	7 0/00	7 0/00	
Vintrosa—Hidingebro .....	10 0/00	8 0/00		10 0/00
Hidingebro—Fjugesta .....	2 0/00	10 0/00	10 0/00	
Fjugesta—Gropen .....	7 0/00	3 0/00		7 0/00
Gropen—Kvistbro .....	0 0/00	7 0/00	7 0/00	
Kvistbro—Mullhyttemo .....	3 0/00	6 0/00	6 0/00	
Mullhyttemo—Svartå .....	10 0/00	10 0/00		

Ovan angivna lutnings- resp. stigningsförhållanden utvisa den största höjdskillnad, som på resp. bansträckor finnes mellan två punkter på 1.000 m avstånd från varandra, oavsett om banan på någon del av sträckan mellan dessa punkter har starkare lutning resp. stigning. 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; de sistnämnda skola gälla vid bestämmande av den för tåg erforderliga bromskraften.

## Hastighetsuppgifter.

### A. Största tillåtna hastigheten för olika loktyper å de särskilda bandelarna.

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

Bandel	Lok (motorvagn) litt.								
	A A2 A3 B	C	Dg	Dk Ds	E	E2	F	G G2 G5	G3 G4 G6 G7
Ky-H-My .....	90	90	75	90	65	70	90	55 <sup>1)</sup>	60 <sup>1)</sup>
Öb-Svä .....	—	—	—	—	65	70	—	—	—
Öb-Skebäck ....	—	—	—	—	30	30	—	—	—

Bandel	Lok (motorvagn) litt.										
	Ha	Hb	Hc Hd Hg	J	K	K2 K3 K4	L	L3	M	N	N2
Ky-H-My ..	70	80	80	75	60	60	80	60	80	45	70
Öb-Svä ....	70 <sup>4)</sup>	70 <sup>4)</sup>	—	70	60	—	70	60	—	—	—
Öb-Skebäck	—	—	—	30	30	—	30	30	—	—	—

Bandel	Lok (motorvagn) litt.													
	Od	Of	R <sup>2)</sup>	S	S2	T	T2	Ua Ub Uc	W	Xoa <sup>5)</sup>	Öa	Öb	Öc	Öd
Ky-H-My	60	60	50	80	90	75	75	45	65	90 <sup>3)</sup>	55	75	75	80
Öb-Svä ..	—	—	—	—	—	—	—	—	65	80	55 <sup>4)</sup>	—	70 <sup>4)</sup>	—
Öb-Skeb.	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—

1) Ang. sth å bstr Fgc—Dn, se tabellen under B.

2) R-lok får framföras endast Fv—H—My.

3) A bansträckan Fv—H sth 100.

4) Ang. sth å bstr Öb—Ltb, se tabellen under B.

### B. Hastighetsbegränsningar med hänsyn till förreglingsanordningar, kurvor och övriga bantekniska förhållanden.

Med hänsyn till kurvor, förreglingsanordningar och andra bantekniska förhållanden, som nödvändiggöra, att sth på linjen och huvudtagvägar sänkes under den enligt tab. A tillåtna samt på sidotagvägar sänkes under 40 km/tim, skola nedanstående hastighetsbegränsningar iakttagas.

Vid tågs avgång å huvudtagväg efter uppehåll å station, där utfarts- eller dvärgsignal ej finnes framför utfartsväxlarna, får hastigheten genom dessa ej överstiga 40 km/tim.

Vid tågs ankomst till rörlig bro och till fast bro, för vilken ned-satt tåghastighet är föreskriven, skola bromsarna vafa lossade. Bromsning å sådan bro får endast äga rum i händelse av tvingande behov.

Drift-plats	Ban-sträcka	G ä l l a n d e	Sth km/tim	
			Motvåg brgr S	Övriga tåg
		<b>Tåg med udda nummer.</b>		
Ky	—	Huvudtågvägen mellan yttersta väx-larna .....	40	40
—	Ky-Hma	Från yttersta växeln till km 161+824 (400 m. kurvan vid Ky) .....	580 m	85 75
—	„	Km 162+824—163+546 (500 m. kurvan vid Ky) .....	722 „	90 80
—	Kbn-Snt	Km 181+834—182+321 (500 m. kurvan vid Snytsbo) .....	487 „	90 80
—	„	Från infartssignalen till yttersta växeln (400 m. kurvan vid Snt) .....	190 „	85 75
Snt	—	Huvudtågvägen mellan yttersta väx-larna .....	50	50
—	Snt-Fgc	Från yttersta växeln till infartssignalen (400 m. kurvan vid Snt) .....	320 „	85 75
—	„	Km 185+451—185+689 (500 m. kurvan vid Flaxtjärn) .....	238 „	90 80
Fgc	—	Huvudtågvägen mellan infartssigna-lerna .....	75	75
—	Fgc-Dn	Km 196+296—196+399 (bron och svängbron över Kratten) .....	103 „	40 40
—	„	Lok litt G-G7 å km 196+296—196+399 (bron och svängbron över Kratten) .....	103 „	— 20
—	„	Km 198+100—199+375 (500 m. kurvorna vid Eskilsjön och Hedkärren) .....	1275 „	90 80
—	„	Km 201+961—202+807 (500 m. kurvan vid Skrikbo) .....	846 „	90 80
Skb	—	Huvudtågvägen mellan infartssigna-lerna .....	80	80
—	Skb-Krn	Km 218+506—218+998 (500 m. kurvan vid Hedströmmen) .....	492 „	90 80
—	„	Km 224+217—225+840 (500 m. kurvorna vid Skärviken) .....	1623 „	90 80
—	Blx-Fv	Km 250+611—250+394 (450 m. kurvan vid korsningen med T. G. O.) .....	217 „	90 80
—	„	Km 250+119—yttersta växeln (450 m. kurvorna vid Fv) .....	120 „	90 75
Fv	—	Huvudtågvägen mellan yttersta väx-larna <sup>1)</sup> .....	40	40

1) Om tåg med udda nr skall framgå förbi utfartssignalen (3v) mot Ervalla i stoppställning får hastigheten till dess loket passerat vägkorsningen vid Frövibro ej överstiga 60 km/tim. (för att erhålla tillräckligt lång varningssignalering av de auto-matiska signalanordningarna vid vägkorsningen).

Drift-plats	Ban-sträcka	Gällande	Sth km/tim	
			Motvtåg brgr S	Övriga tåg
—	<b>Fv-Er</b>	Km 248+680—247+930 (450 m. kurvan vid Frövibro) ..... 750 m	90	75
<b>Er</b>	—	Genom utfartsväxlarna ..... 80	80	80
<b>Ör</b>	—	Hela huvudtågvägen ..... 40	40	40
—	<b>Ör-Öb</b>	Km 223+850—223+400 ..... 450 ,,	40	40
<b>Öb</b>	—	Genom infartsväxlarna ..... 40	40	40
—	<b>Ms-Kla</b>	Km 212+900—209+351 (Säbylunds-mossen) ..... 3549 ,,	70 <sup>1)</sup>	60 <sup>1)</sup>
<b>Säd</b>	—	Hela huvudtågvägen ..... 60	60	60
—	<b>Kla-H</b>	Km 200+310—199+950 (520 m. kurvan vid H) ..... 360 ,,	90	80
—	„	Från km 199+950 till yttersta växeln (300 m. kurvan vid H) ..... 50 ,,	70	60
<b>H</b>	—	Huvudtågvägen mellan yttersta väx-larna ..... 40	40	40
—	<b>H-Å</b>	Från yttersta växeln till km 200+456 (360 m. kurvan vid H) ..... 560 ,,	75	65
—	„	Km 202+660—202+975 (450 m. kurvan vid Skallerud) ..... 315 ,,	90	80
—	„	Km 203+698—205+730 (450, 300 och 450 m. kurvorna vid Skallerud samt 450, 450, 300 och 300 m. kurvorna vid Tången) ..... 2032 ,,	70	60
—	„	Km 207+404—207+637 (300 m. kurvan vid Hugghult) ..... 233 ,,	70	60
—	<b>Rh-Mdm</b>	Km 225+406—225+799 (450 m. kurvan vid Dunsjö) ..... 393 ,,	90	80
—	<b>Mdm-Go</b>	Km 231+526—231+796 (300 m. kurvan vid Skeppsjön) ..... 270 ,,	70	60
—	<b>D-Kly</b>	Km 248+570—248+805 (450 m. kurvan vid Tobolsk) ..... 235 ,,	90	80
—	„	Km 251+734—252+504 (300 m. kurvorna vid Hällsjön och Herrefall) .. 770 ,,	70	60
<b>Kly</b>	—	Huvudtågvägen från infartssignalen i norr till yttersta växeln i söder .. 60	60	60
—	<b>Kly-Mv</b>	Km 255+379—256+637 (300 m. kurvorna vid Elggrundet och Öna) .. 1258 ,,	70	60
—	„	Km 257+185—257+441 (450 m. kurvan vid Sjöstugan) ..... 256 ,,	90	80
—	„	Km 257+620—258+747 (300 m. kurvorna vid Sjöstugan och Storkelsby) 1127 ,,	70	60
—	„	Km 259+235—259+564 (450 m. kurvan vid Björken) ..... 329 ,,	90	80
<b>Mot</b>	—	Genom utfartsväxlarna ..... 40	40	40
—	<b>Mot-Fgl</b>	Km 268+520—268+680 (svängbron över Göta kanal och bron över Motala ström) ..... 160 ,,	40	40

<sup>1)</sup> Tåg, som framföres av ånglok, får ej passera över sträckan Km 212+900—212+160 med större hastighet än 40 km/tim.

Drift-plats	Ban-sträcka	Gällande	Sth km/tjm	
			Motvtåg brgr S	Övriga tåg
My	—	Hela huvudtågvägen .....	40	40
—	Öb—Ltb	Lok litt Ha, Hb, Öa och Öc å km 226 + 984 — 227 + 014 (bron över Svartån vid Karlslund) .....	30 m	— 50
—	Mlo—Svå	Km 259+951—259+549 (300 m. kur- van vid Dm) .....	402 „	70 60
—	„	Km 252+030—251+750 (300 m. kur- van vid Svå) .....	280 „	70 60
<b>Tåg med jämna nummer.</b>				
My	—	Hela huvudtågvägen .....	40	40
—	Fgl—Mot	Km 268+680—268+520 (svängbron över Göta kanal och bron över Motala ström) .....	160 „	40 40
Mot	—	Hela huvudtågvägen .....	40	40
—	Mv—Kly	Km 259+564—259+235 (450 m. kur- van vid Björken) .....	329 „	90 80
—	„	Km 258+747—257+620 (300 m. kur- vorna vid Storkelsby och Sjöstugan)	1127 „	70 60
—	„	Km 257+441—257+185 (450 m. kur- van vid Sjöstugan) .....	256 „	90 80
—	„	Km 256+637—255+379 (300 m. kur- vorna vid Öna och Elggrundet) ..	1258 „	70 60
Kly	—	Huvudtågvägen från yttersta växeln i söder till infartssignalen i norr ...	60	60
—	Kly—D	Km 252+504—251+734 (300 m. kur- vorna vid Herrefall och Hällsjön) ..	770 „	70 60
—	Kly—D	Km 248+805—248+570 (450 m. kur- van vid Tobolsk) .....	235 „	90 80
—	Go—Mdm	Km 231+796—231+526 (300 m. kur- van vid Skeppsjön) .....	270 „	70 60
—	Mdm—Rh	Km 225+799—225+406 (450 m. kur- van vid Dunsjö) .....	393 „	90 80
—	Å—H	Km 207+637—207+404 (300 m. kur- van vid Hugghult) .....	233 „	70 60
—	„	Km 205+730—203+698 (300, 300, 450 och 450 m. kurvorna vid Tången samt 450, 300 och 450 m. kurvorna vid Skallerud) .....	2032 „	70 60
—	„	Km 202+975—202+660 (450 m. kur- van vid Skallerud) .....	315 „	90 80
—	„	Från km 200+456 till yttersta växeln (360 m kurvan vid H) .....	560 „	75 65
H	—	Huvudtågvägen mellan yttersta väx- larna .....	40	40
—	H—Kla	Från yttersta växeln till km 200+310 (520 m. kurvan vid H) .....	360 „	90 80

Drift-plats	Ban-sträcka	Gällande	Sth km/tim	
			Motvtåg brgr S	Övriga tåg
—	Kla—Ms	Km 209+351—212+900 (Säbylunds- mossen) ..... 3549 m	70 <sup>1)</sup>	60 <sup>1)</sup>
Säd	—	Hela huvudtågvägen .....	60	60
Öb	—	Genom utfartsväxlarna .....	40	40
—	Öb—Ör	Km 223+400—223+850 ..... 450 „	40	40
Ör	—	Hela huvudtågvägen .....	40	40
Er	—	Genom infartsväxlarna .....	80	80
—	Er—Fv	Km 247+930—248+680 (450 m. kur- van vid Frövibro) ..... 750 „	90	75
Fv	—	Huvudtågvägen mellan yttersta väx- larna .....	40	40
—	Fv—Blx	Från yttersta växeln till km 250+119 (450 m. kurvorna vid Fv) ..... 120 „	90	75
—	„	Km 250+394—250+611 (450 m. kur- van vid korsningen med T. G. O.) 217 „	90	80
—	Krn-Skb	Km 225+840—224+217 (500 m. kur- vorna vid Skärviken) ..... 1623 „	90	80
—	„	Km 218+998—218+506 (500 m. kur- van vid Hedströmmen) ..... 492 „	90	80
Skb	—	Hela huvudtågvägen mellan infarts- signalerna .....	80	80
—	Dn—Fgc	Km 202+807—201+961 (500 m. kur- van vid Skrikbo) ..... 846 „	90	80
—	„	Km 199+375—198+100 (500 m. kur- vorna vid Hedkärria och Eskilsjön) 1275 „	90	80
—	„	Km 196+399—196+296 (bron och svängbron över Kratten) ..... 103 „	40	40
—	„	Lok litt G-G7 å km 196+399—196+ 296 (bron och svängbron över Kratten) ..... 103 „	20	20
Fgc	—	Hela huvudtågvägen mellan infarts- signalerna .....	75	75
—	Fgc-Snt	Km 185+689—185+451 (500 m. kur- van vid Flaxtjärn) ..... 238 „	90	80
—	„	Från infartssignalen till yttersta växeln (400 m. kurvan vid Snt) ..... 320 „	85	75
Snt	—	Huvudtågvägen mellan yttersta väx- larna .....	50	50
—	Snt—Kbn	Från yttersta växeln till infartssigna- len (400 m. kurvan vid Snt) ..... 190 „	85	75
—	„	Km 182+321—181+834 (500 m. kur- van vid Snytsbo) ..... 487 „	90	80
—	Hma—Ky	Km 163+546—162+824 (500 m. kur- van vid Ky) ..... 722 „	90	80
—	„	Km 161+824—yttersta växeln (400 m. kurvan vid Ky) ..... 580 „	85	75
Ky	—	Huvudtågvägen mellan yttersta väx- larna .....	40	40

1) Tåg, som framföres av ånglok, får ej passera över sträckan  
Km 212+160—212+900 med större hastighet än 40 km/tim.



Drift-plats	Ban-sträcka	G ä l l a n d e	Sth km/tim		
			Motvtåg brgr S	Övriga tåg	
—	Svå—Mlo	Km 251+750—252+030 (300 m. kurvan vid Svå) .....	280 m	70	60
—	„	Km 259+549—259+951 (300 m. kurvan vid Dm) .....	402 „	70	60
—	Ltb—Öb	Lok litt Ha, Hb, Öa och Öc å km 227 + 014 — 226 + 984 (bron över Svartån) .....	30 „	—	50
Öb	—	Hela tågvägen .....	40	40	40

**C. Hastighetsnedsättning å vissa bansträckor, emedan i tidtabellerna angivet bromstal ej motsvarar lutningsförhållandet.**

Ingen dylik hastighetsnedsättning finnes å 3. trafiksektionen.

**D. Särskilda bestämmelser rörande tåg med största hastighet .... km/tim å bandelen .....**

Inga bestämmelser av här avsett slag finnas utfärdade å 3. trafiksektionen.

**E. Hastighet för rälsbusståg på grund av kurvor (såo § 69:2 b).**

Tåg som drages av eller består av rälsbuss av klass B må framföras i kurva med den hastighet, som framgår av nedanstående tabell.

Linje	Kurvradie	Sth
Krylbo—Mjölby .....	Minst 400 m	80 km
	350—399 ..	75 km
	300—349 ..	70 km
Örebro S—Svartå .....	Minst 600 m	80 km
	400—599 ..	75 km
	300—399 ..	70 km

## F. Hastighetsbegränsning m. m. vid växlingsrörelser över vissa vägkorsningar.

Växlingsrörelser över nedannämnda korsningar mellan väg (gata) och hamn-, industri- o. d. spår skola ske med iakttagande av särskild försiktighet samt under avgivande av signalen "tåg kommer" med lokvissla eller signalhorn.

Hastigheten å spåren får icke överstiga 10 km/tim.

Driftplats	V ä g	S p å r
Krylbo .....	Allmän väg	Till "Träförädlingen"
Fagersta C .....	" "	" sågen
Skinnskatteberg ..	Allmänt befaren väg (2 st.)	" sågen
" ..	Allmänt befaren väg	" kolugnarna
Sällinge .....	Industrispåret Sällinge—Rockhammar får befaras med en sth av 10 km. i tim. Korsande allmänna vägar skola därvid bevakas av växlingspersonalen så att varning för tåg kan vid behov givas åt vägfarande.	
Frövi .....	Allmänt befaren väg	Till driftcentralen och till Frövi Industri A.-B.
Örebro C .....	Törngatan	Industrispår å Haga-bygärdet
" .....	N. Sofiagatan (utfart från fabrik och brädgård)	Gamla verkstadsbangården
" .....	Köpinghultgatan (utfart från vedgård)	"
" .....	Klostergatan	Gamla verkstadsbangården
" .....	Allmänt befaren väg (Kolonivägen strax intill S. J. vattentorn)	Hamnspåret vid Skebäck
" .....	Kolonivägen öster om vattentornet	Spåret Skebäck—Oljehamnen
" .....	Väg till oljehamnen	"
Örebro S .....	Frykstensgatan	Till brädgården
Hallsberg .....	Gata och allmän väg	Till "Termænius"
Rönneshytta .....	Allmän väg	Till sågen
Degerön .....	" "	" Qvarnshammars bruk
Motala V .....	Allmänt befaren väg	" verkstaden
Motala C .....	Gator	Hamnspåret

Bevakning av dessa vägkorsningar skall äga rum enl. best. i str 33, § 10, mom. 2. Därest växlingsledaren ej anordnat avspärrning eller bevakning av vederb. korsning åligger det honom följaktligen tillse, att vid växlingsrörelser över korsningen en tjänsteman, utrustad med nödiga signalredskap, går före välsättet vid sidan av spåret och hindrar allmänheten att befara det samma. Vid dessa växlingsrörelser får skjutsning ej äga rum.

# Driftplatser, signaturer, signalbilder och tågspår m. m.

## A. Förteckning.

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.

Avstånd	Signaltelefon	Driftplats	Signatur	Huvudtågväg				Sidotågvägar				A-signal från spår	
				Signalbild för infart	Tågspår nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspår nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspår nr		Signalbild för utfart
<b>Ky—H</b>													
....		Krylbo .....	Ky	..	3		..	1—2		..	4—9		2-4
10,5		Hökmora .....	Hma	f	1	...	..	2	...	..	...	...	..
5,9		Karbenning .....	Kbn	f	3	...	..	2	...	..	...	...	..
5,9		Snyten .....	Snt	f	3	...	..	2	...	..	...	...	..
....		<i>Ombenning hp</i>	Omb	...	...	...	..	...	...	..	...	...	..
12,6	t	Fagersta C ....	Fgc	f	2	f  f	f	1	f  f	f  f	3,4 5	c f  f	..
....		<i>Rörlig bro</i>		...	...	...	..	...	...	..	...	...	..
....		<i>Hedkärra lp</i>	Hk	...	...	...	..	...	...	..	...	...	..
....		<i>Skrikbo hpr</i>	Skro	...	...	...	..	...	...	..	...	...	..
....		<i>Mortorp hp</i>	Mrp	...	...	...	..	...	...	..	...	...	..
....		<i>Moren hpr</i>	Mrn	...	...	...	..	...	...	..	...	...	..
12,9		Dagarn .....	Dn	f	1	...	f	2	...	f	3	...	..
....		<i>Kalvänge hpr</i>	Klvä	...	...	...	..	...	...	..	...	...	..
....		<i>Långviksbyn hp</i>	Lvb	...	...	...	..	...	...	..	...	...	..
9,2		Skinnskatteberg ..	Skb	f	1	...	f	2	...	f	3	...	..
12,8		Krampen .....	Krn	f	2	...	f	3	...	f	...	...	..
9,9		Näverkarret .....	Nkt	f	3	...	f	2	...	f	...	...	..
10,5		Spannarboda .....	Sba	f	1	...	f	2	...	f	...	...	..
6,9		Sällinge .....	Slg	f	1	...	f	2	...	f	...	...	..
....		<i>Blixterboda hlp</i>	Blx	f	1	...	f	2n	...	f	...	...	..
9,9	t	Frövi .....	Fv	f	3	f	f	1,2,4	f	f	...	...	1-8
....		<i>Frövibro hp</i>	Fvb	...	...	...	..	...	...	..	...	...	..
....		<i>Nybyslätt hp</i>	Nys	...	...	...	..	...	...	..	...	...	..
5,3		Avdala .....	Avd	f	1	...	f	2	...	f	...	...	..
4,1		Ervalla .....	Er	f	3	...	f	2	...	f	...	...	..
3,6		Dyltabruk .....	Db	f	1	fg	f	2	fg	f	...	...	..
....		<i>Damsäter lp</i>	Dms	...	...	...	..	...	...	..	...	...	..
....		<i>Kvinnerstatorp hp</i>	Kvp	...	...	...	..	...	...	..	...	...	..
4,6		Hovsta .....	Hsa	f	2	...	f	1	...	f	...	...	..
....		<i>Yxstaby hp</i>	Yx	...	...	...	..	...	...	..	...	...	..
3,4		Lillån .....	Lån	f	2	...	f	1	...	f	...	...	..
4,3	t	Örebro C .....	Ör	f	2	fz	fz	1,3,4	fz	fz	5,6	z	1,2
1,1	t	Örebro södra ..	Öb	f	1	fz	fz	2,3	z	fz	...	...	..
....	t	Södra Örebro S, lp	Öbs	f	...	...	..	...	...	..	...	...	..

c Huvudsignalen kan ej visa körsignal; f Förbunden med växel och rörlig bro å linjen; g Förbunden med växel å linjen; j Infartsförsignalen är försedd med sidotågvägslykta; n Gäller endast då platsen fungerar som station; ä Försignalen vid Hagaby visar rött sken, då bomarna icke äro nedfällda; ö Är försedd med försignal till utfartssignalen. 1) Avkortad tågväg.

Avstånd	Signaltelefon	Driftplats	Signatur	Huvudtågväg			Sidotågvägar					A-signal från spår	
				Signalbild för infart	Tågpår nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågpår nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågpår nr		Signalbild för utfart
....		<i>Adolfsberg hp</i>	Abg	...	..	....	....	....	....	....	....	....	
....	t	Adolfsberg, <i>blp</i> ..	Abg	f	..	....	....	....	....	....	....	....	
....		<i>Närkes Marieb. hp</i>	Nmb	...	....	....	....	....	....	....	....	....	
8,4	t	Mocås .....	Ms	f	3	...	f	1	...	f	2	....	
....	t	<i>Södra Mocås, blp</i> ..	Sams	f	..	....	....	....	....	....	....	....	
3,9		<i>Säbylund hlp</i>	Säd	...	....	....	....	....	....	....	....	....	
....	t	<i>Södra Säbylund, blp</i>	Säds	f	..	....	....	....	....	....	....	....	
4,3	t	Kumla .....	Kla	f	2	z	f	3	z	...	....	....	
....	t	<i>Södra Kumla, blp</i> ..	Skla	f	..	....	....	....	....	....	....	....	
....		<i>Sannahed hp</i>	Shd	...	....	....	....	....	....	....	....	....	
....	t	<i>Sannahed, blp</i> ..	Shd	f	..	....	....	....	....	....	....	....	
7,1	t	Hallsberg .....	H	f	4	...	f	1,2,3	...	f	5,6	....	
		<b>H—My</b>											
....		Hallsberg .....	H	...	1	f	2—4	f	5,6	f	...	....	
....		<i>Skallerud lp</i>	Skud	...	....	....	....	....	....	....	....	....	
....		<i>Tisarbaden hp</i>	Tbd	...	....	....	....	....	....	....	....	....	
10,7		Åsbro .....	Å	f	2	...	f	1	...	....	....	....	
5,7		Lerbäck .....	Lbk	f	2	...	f	1	...	....	....	....	
3,0		Rönneshytta ....	Rh	f	2	...	f	3	...	....	....	....	
....		<i>Dansjö hp</i>	Dnö	...	....	....	....	....	....	....	....	....	
10,4		Mariedam .....	Mdm	f	2	...	f	1	...	....	....	....	
12,1		Godegård .....	Go	f	2	...	f	1	...	....	....	....	
....		<i>Hälla hp</i>	Hla	...	....	....	....	....	....	....	....	....	
5,6		Degerön .....	D	f	2	...	f	3	...	f	1	....	
7,5		Karlsby .....	Kly	f	1	...	f	2	...	....	....	1-2	
....		<i>Salstern hp</i>	Slst	...	....	....	....	....	....	....	....	....	
....		<i>Björken hp</i>	Bjk	...	....	....	....	....	....	....	....	....	
12,3	t	<i>Motala V</i>	Mv	f	...	....	....	....	....	....	....	....	
1,5		Motala C .....	Mot	f	2	f	f	1	f	f	3	f	
....		<i>Motala slakth.lp</i>	Msh	...	....	....	....	....	....	....	....	....	
....		<i>Frebergaviken hp</i>	Fbvk	...	....	....	....	....	....	....	....	....	
....		<i>Norrsten hlp</i>	Nsn	...	....	....	....	....	....	....	....	....	
10,2		Fågelsta .....	Fgl	f	2	g	f	1	g	...	....	....	
....		<i>Skänninge grp</i>	Skng	...	....	....	....	....	....	....	....	....	
7,8		Skänninge ....	Skn	f	2	...	f	1	...	....	....	....	
....		<i>Lycktorp hp</i>	Lyp	...	....	....	....	....	....	....	....	....	
9,1	t	Mjölby .....	My	f	3	...	f	4—6	...	....	....	....	

f Förbunden med växel och rörlig bro & linjen.

g Utfartssignalen förbunden med växel & linjen.

r Manövreras av Motala C.

ö Avkortad tågväg (infartstågvägens slutpunkt markeras med rött sken från ljussignal & gångbron över bang.).

# Driftplatser, signaturer, signalbilder och tågspår m. m.

## A. Förteckning.

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.

Avstånd	Signaltelefon	Driftplats	Signatur	Huvudtågväg				Sidotågvägar					A-signal från spår	
				Signalbild för infart	Tågspår nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspår nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspår nr	Signalbild för utfart		
		<b>Ky—H</b>												
....		Krylbo.....	Ky	..	3		..	1-2		..	4-14		2-4	
10,5		Hökmora.....	Hma	f	1	...	..	2	...	..	..	..	..	
5,9		Karbenning....	Kbn	f	3	...	..	2	...	..	..	..	..	
5,9		Snyten.....	Snt	f	3	...	..	2	...	..	..	..	..	
....		Ombenning hp	Omb	...	..	...	..	..	...	..	..	..	..	
12,6	t	Fagersta C....	Fgc	f	2	f	f	1	f	f	3, 4	c	..	
....		Rörlig bro		...	..	...	..	..	...	..	5	f	..	
....		Hedkärna lp	Hk	...	..	...	..	..	...	..	..	..	..	
....		Skrikbo hpr	Skro	...	..	...	..	..	...	..	..	..	..	
....		Mortorp hp	Mrp	...	..	...	..	..	...	..	..	..	..	
....		Moren hpr	Mrn	...	..	...	..	..	...	..	..	..	..	
12,9		Dagarn.....	Dn	f	1	...	..	2	...	..	3	..	..	
....		Kalvänge hpr	Klvä	...	..	...	..	..	...	..	..	..	..	
....		Långviksbyn hp	Lvb	...	..	...	..	..	...	..	..	..	..	
9,2		Skinnskatteberg..	Skb	f j	1	...	..	2	...	..	3	..	..	
12,8		Krampen.....	Krn	f	2	...	..	3	...	..	..	..	..	
9,9		Näverkarret....	Nkt	f	3	...	..	2	...	..	..	..	..	
10,5		Spannarboda....	Sba	f	1	...	..	2	...	..	..	..	..	
6,9		Sällinge.....	Slg	f	1	...	..	2	...	..	..	..	..	
....		Blisterboda hlp	Blx	f	1	...	..	2n	...	..	..	..	..	
9,9	t	Frövi.....	Fv	f z	3	f z	f z	1, 2, 4	f z	..	..	..	1-8	
....		Frövibro hp	Fvb	...	..	...	..	21)	...	..	..	..	..	
....		Nybyslätt hp	Nys	...	..	...	..	..	...	..	..	..	..	
5,3		Avdala.....	Avd	f	1	...	..	2	...	..	..	..	..	
4,1		Ervalla.....	Er	f	3	...	..	2	...	..	..	..	..	
3,6		Dyltabruk....	Db	f	1	g	..	2	g	..	..	..	..	
....		Damsäter lp	Dms	...	..	...	..	..	...	..	..	..	..	
....		Kvinnerstatorp hp	Kvp	...	..	...	..	..	...	..	..	..	..	
4,6		Hovsta.....	Hsa	f	2	...	..	1	...	..	..	..	..	
....		Yxstaby hp	Yx	...	..	...	..	..	...	..	..	..	..	
3,4		Lillån.....	Lån	f j	2	...	..	1 j	...	..	..	..	..	
4,3	t	Örebro C.....	Ör	f z	2	f z	f z	1, 3, 4	z	f z	5, 6	z	1, 2	
1,1	t	Örebro södra..	Öb	f z	1	f z	f z	2, 3	z	..	..	..	..	
....	t	Södra Örebro S, blp	Öbs	f	..	...	..	..	...	..	..	..	..	

c Huvudsignalen kan ej visa körsignal; f Förbunden med växel och rörlig bro å linjen; g Förbunden med växel å linjen; j Infartsförsignalen är försedd med sidotågvägsslykta; n Gäller endast då platsen fungerar som station; ä Försignalen vid Hagaby visar rött sken, då bommarna icke äro nedfälda; ö Är försedd med försignal till utfartssignalen. 1) Avkortad tågväg.

Avstånd	Signaltelefon	Driftplats	Signatur	Huvudtågväg			Sidotågvägar					A-signal från epår
				Signalbild för infart	Tågspår nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspår nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspår nr	
....		Adolfsberg hp	Abg	....	..	....	....	....	....	....	....	....
.... t		Adolfsberg, btp ..	Abg	f	..	....	....	....	....	....	....	....
....		Närkes Marieb. hp	Nmb	....	..	....	....	....	....	....	....	....
8,4 t		Mosås .....	Ms	f	3	..	#	1	..	##	2	....
.... t		Södra Mosås, btp ..	Sams	f	..	....	....	....	....	....	....	....
3,9		Säbylund hlp	Säd	....	..	....	....	....	....	....	....	....
.... t		Södra Säbylund, btp	Säds	f	..	....	....	....	....	....	....	....
4,3 t		Kumla .....	Kla	f	2	..	#	3	..	..	....	....
.... t		Södra Kumla, btp..	Skla	f	..	....	....	....	....	....	....	....
....		Sannahed hp	Shd	....	..	....	....	....	....	....	....	....
.... t		Sannahed, btp ..	Shd	f	..	....	....	....	....	....	....	....
7,1 t		Hallsberg .....	H	f	4	..	#	1,2,3	..	##	5,6	....
		H—My										
....		Hallsberg .....	H	....	1	f (g)	..	2—4	f (g)	..	5,6	f (g)
....		Skallerud lp	Skud	....	..	....	....	....	....	....	....	....
....		Tisarbadan hp	Tbd	....	..	....	....	....	....	....	....	....
10,7		Åsbro .....	Å	f	2	..	#	1	..	..	....	....
5,7		Lerbäck .....	Lbk	f	2	..	#	1	..	..	....	....
3,0		Rönneshytta ....	Rh	f	2	..	#	3	..	..	....	....
....		Dunajö hp	Dnö	....	..	....	....	....	....	....	....	....
10,4		Mariedam .....	Mdm	f	2	..	#	1	..	..	....	....
12,1		Bodegård .....	Go	f	2	..	#	1	..	..	....	....
....		Halla hp	Hla	....	..	....	....	....	....	....	....	....
5,6		Degerön .....	D	f	2	..	#	3	..	##	1	....
7,5 t		Karlsby .....	Kly	f	1	..	#	2	..	..	....	1-2
....		Salstern hp	Slst	....	..	....	....	....	....	....	....	....
....		Björken hp	Bjk	....	..	....	....	....	....	....	....	....
12,3 t		Motala V	Mv	f	r	..	..	..	..	..	..	..
1,5		Motala C .....	Mot	f	2	f	#	1	f	##	3	f
....		Motala slakth.lp	Msh	....	..	....	....	....	....	....	....	....
....		Frebergaviken hp	Fbvk	....	..	....	....	....	....	....	....	....
....		Norrsten hlp	Nsn	....	..	....	....	....	....	....	....	....
10,2		Fågelsta .....	Fgl	f	2	g	#	1	g	..	....	....
....		Skänninge grp	Skng	....	..	....	....	....	....	....	....	....
7,8		Skänninge ....	Skn	f	2	..	#	1	..	..	....	....
....		Lycketorp hp	Lyp	....	..	....	....	....	....	....	....	....
9,1 t		Njölby .....	My	##	3	..	##	4—6	..	..	....	....

f Förbunden med växel och rörlig bro å linjen.

g Utfartssignalen förbunden med växel å linjen.

r Manövreras av Motala C.

ö Avkortad tågväg (infartstågvägens slutpunkt markeras med rött sken från ljussignal å gångbron över bang.).

Avertid	Signaltelefon	Driftplats	Signatur	Huvudtågväg			Sidotågvägar						A-signal från spår
				Signalbild för infart	Tågpår nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågpår nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågpår nr	Signalbild för utfart	
		<b>My—H</b>											
....		Mjölby** .....	My	....	3		..	4, 5		..	6-8		3-7
....		Lycktorp hp	Lyp	....	..	....	..	....	....	..	..	....	..
9,1		Skänninge .....	Skn	....	2			1		..	..	....	..
....		Skännings grp	Skngr	....	..	....	..	....	....	..	..	....	..
7,8	t	Fågelsta .....	Fgl	....	2			1		..	..	....	..
....		Norrsten hlp	Nsn	....	..	....	..	....	....	..	..	....	..
....		Frebergaviken hp	Fbvk	....	..	....	..	....	....	..	..	....	..
....		Motala slakth. lp	Msh	....	..	....	..	....	....	..	..	....	..
10,2	t	Motala C .....	Mot	....	2			1			3		..
1,5		Motala V.	Mv	....	..	....	..	....	....	..	..	....	..
....		Björken hp	Bjk	....	..	....	..	....	....	..	..	....	..
....		Salstern hp	Slst	....	..	....	..	....	....	..	..	....	..
12,3		Karlsby .....	Kly	....	1	....		2	....	..	..	....	1-2
7,5		Degerön .....	D	....	2	....		3	....		1y, 2y	....	..
....		Hälla hp	Hla	....	..	....	..	....	....	..	..	....	..
5,6		Godegård .....	Go	....	2	....		1	....	..	..	....	..
12,1		Nariedam .....	Mdm	....	2	....		1	....	..	..	....	..
....		Dunsjö hp	Dnö	....	..	....	..	....	....	..	..	....	..
10,4		Rönneshytta .....	Rh	....	2	....		3	....	..	..	....	..
3,0		Lerbäck .....	Lbk	....	2	....		1	....	..	..	....	..
5,7		Åsbro .....	Å	....	2			1		..	..	....	..
....		Tisarbadan hp	Tbd	....	..	....	..	....	....	..	..	....	..
....		Skallerud lp	Skud	....	..	....	..	....	....	..	..	....	..
10,7	t	Hallsberg .....	H	....	1	....		2-4	....		5, 6	....	..
....		<b>H—Ky</b>											
....		Hallsberg .....	H	....	4			1, 2, 3 5, 6		..	..	....	..
....	t	Norra Hallsberg, blp	Nab	....	..	....	..	....	....	..	..	....	..
....	t	Sannahed, blp ..	Shd	....	..	....	..	....	....	..	..	....	..
....		Sannahed hp	Shd	....	..	....	..	....	....	..	..	....	..
7,1	t	Kumla .....	Kla	....	1			3			2		..
....	t	Norra Kumla, blp ..	Nkla	....	..	....	..	....	....	..	..	....	..
....	t	Södra Säbylund, blp	Säds	....	..	....	..	....	....	..	..	....	..
4,3		Säbylund hlp	Säd	....	..	....	..	....	....	..	..	....	..
3,9	t	Mosås .....	Ms	....	2	....		1	....	..	..	....	..

c Försignalen (ljussignal) visar blinkande rött sken, då svängbron är öppen för sjöfarten eller annat hinder föreligger vid svängbron.

g Förbunden med växel å linjen.

r Manövreras av Motala C.

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



Avstånd	Signaltelefon	Driftplats	Signatur	Huvudtågväg			Sidotågvägar					A-signal från spår	
				Signalbild för infart	Tågspar nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspar nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspar nr		Signalbild för utfart
....		Norra Mosås, blp..	Nams	f	..	....	..	....	..	....	..	..	
....		Närkes Marieb. hp	Nmb	....	..	....	..	....	..	....	..	..	
....		Adolfsberg, blp..	Abg	f	..	....	..	....	..	....	..	..	
....		Adolfsberg hp	Abg	....	..	....	..	....	..	....	..	..	
8,4	t	Örebro södra ..	Öb	f/z ö	2	f/z z	z	3	z	..	4,5,6	z	..
1,1	t	Örebro C .....	Ör	f/z ö	3	f/z z	z	1,2, 4,5,6	f/z	z	1)	f/z	3-6
4,3		Lillån .....	Lån	f	2	f	z	1	f	b	..	..	..
....		Yxsaby hp	Yx	....	..	....	..	....	..	....	..	..	..
3,4		Hovsta .....	Hsa	f	2	f	g	1	f	g	..	..	..
....		Kvinnerstatorp hp	Kvp	....	..	....	..	....	..	....	..	..	..
....		Damsäter lp	Dms	....	..	....	..	....	..	....	..	..	..
4,6		Dylltabruk .....	Db	f	1	....	z	2	....	....	..	..	..
3,6	t	Ervalla .....	Er	f	3	....	z	2	....	....	..	..	..
4,1	t	Avdala .....	Avd	f	1	....	z	2	....	....	..	..	..
....		Nybylåti hp	Nys	....	..	....	..	....	..	....	..	..	..
....		Frövåilro hp	Fvb	....	..	....	..	....	..	....	..	..	..
5,3	t	Frövi .....	Fv	f/z z	2	f/z z	z	1,3,4 3)	f/z	z	..	..	2-5
....		Blixterboda hlp	Blx	f	1	....	z	2n	....	....	..	..	..
9,9		Sällinge .....	Slg	f	1	....	z	2	....	....	..	..	..
6,9		Spannarboda ....	Sba	f	1	....	z	2	....	....	..	..	..
10,5		Näverkarret ....	Nkt	f	3	....	z	2	....	....	..	..	..
9,9		Krampen .....	Krn	f	2	....	z	3	....	....	..	..	..
12,8		Skinnskatteberg..	Skb	f/z ö	1	f	z	2	f	z	3	f	..
....		Långviksbyn hpr	Lvb	....	..	....	..	....	..	....	..	..	..
....		Kalvänge hpr	Klvä	....	..	....	..	....	..	....	..	..	..
9,2		Dagarn .....	Dn	f	1	f	g	2	f	g	3	f	g
....		Moren hpr	Mrn	....	..	....	..	....	..	....	..	..	..
....		Mortorp hp	Mrp	....	..	....	..	....	..	....	..	..	..
....		Skrikbo hpr	Skro	....	..	....	..	....	..	....	..	..	..
....		Hedkärna lp	Hk	....	..	....	..	....	..	....	..	..	..
....		Rärlig bro		f	..	....	..	....	..	....	..	..	..
12,9	t	Fagersta C	Fgc	f	2	f	z	1	f	z	3,4 5	f	..
....		Ombenning hp	Omb	....	..	....	..	....	..	....	..	..	..
12,6		Snyten .....	Snt	f	3	f	z	2	f	z	..	..	..
5,9		Karbenning ....	Kbn	f	3	....	z	2	....	....	..	..	..
5,9		Hökmora .....	Hma	f	1	....	z	2	....	....	..	..	..
10,5	t	Krylbo .....	Ky	f	3	....	z	1-2	....	z	4-9	....	..
....		Ör—Svå		....	..	....	..	....	..	....	..	..	..
....		Örebro C .....	Ör	....	2	z	..	1	z	..	3-6	z	1,2
1,1	t	Örebro södra ..	Öb	....	..	....	z	2,3	f/z	z	..	..	..
....		Örnro lp	Öno	....	..	....	..	....	..	....	..	..	..
....		Skråmsta hp	Sks	....	..	....	..	....	..	....	..	..	..
....		Karlslund hlp	Kld	....	..	....	..	....	..	....	..	..	..
5,6		Lindbacka hlp	Lda	f	2	f	g	1n	f	g	..	..	..

b Förbunden med vägsignalanläggningen; c Huvudsignalen kan ej visa kör-signal. Sjö § 52: 2 a tillämpas; f Infartssignalen är försedd med sidotåg-vägslykta; g Förbunden med växel å linjen; j Manövreras från Örebro C; n Gäller endast då platsen fungerar som station; ö Är försedd med för-signal till utfartssignalen. 1) Avkortad tågväg.

Avstånd	Signaltelefon	Driftplats	Signatur	Huvudtågväg			Sidotågvägar					A-signal från spår	
				Signalbild för infart	Tågspar nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspar nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspar nr		Signalbild för utfart
		<b>My—H</b>											
....		Mjölby**.....	My	....	3		..	4, 5		..	6-8		3-7
....		Lycletorp hp	Lyp	....	..	....	..	....	....	..	....	....	..
9,1		Skänninge ....	Skn	f	2		#	1		....	....	....	..
....		Skänninge grp	Skng	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..
7,8	t	Fågelsta .....	Fgl	f	2		#	1		....	....	....	..
....		Norrsten hp	Nsn	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..
....		Frebergaviken hp	Fbvk	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..
....		Motala slakth. lp	Msh	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..
10,2	t	Motala C .....	Mot	f	2		#	1	f	#	3	f	..
1,5		Motala V.	Mv	f	r	....	....	....	....	....	....	....	..
....		Björken hp	Bjk	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..
....		Salstern hp	Slst	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..
12,3	t	Karisby .....	Kly	f	1	....	#	2	....	....	....	....	1-2
7,5		Degerön .....	D	f	2	....	#	3	....	#	1y,2	....	..
....		Hälla hp	Hla	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..
5,6		Godegård .....	Go	f	2	....	#	1	....	....	....	....	..
12,1		Mariedam .....	Mdm	f	2	....	#	1	....	....	....	....	..
....		Dunsjö hp	Dnö	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..
10,4		Rönneshytta ....	Rh	f	2	....	#	3	....	....	....	....	..
3,0		Lerbäck .....	Lbk	f	2	....	#	1	....	....	....	....	..
5,7		Åsbro .....	Å	f	2		#	1		....	....	....	..
....		Tisarbaden hp	Tbd	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..
....		Skallerud lp	Skud	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..
↓10,7	t	Hallsberg ....	H	f	1	....	#	2-4	....	#	5, 6	....	..
		<b>H—Ky</b>											
....		Hallsberg .....	H	....	4	z	..	1,2,3 5,6	z	....	....	....	..
....	t	Norra Hallsberg, btp	Nah	f	..	....	....	....	....	....	....	....	..
....	t	Sannahed, btp ..	Shd	f	..	....	....	....	....	....	....	....	..
....		Sannahed hp	Shd	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..
7,1	t	Kumla .....	Kla	f	1	z	#	3	z	#	2	z	..
....	t	Norra Kumla, btp ..	Nkla	f	..	....	....	....	....	....	....	....	..
....	t	Södra Säbylund, btp	Säds	f	..	....	....	....	....	....	....	....	..
4,3		Säbylund hp	Säd	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..
3,9	t	Mosås .....	Ms	f	2	....	#	1	....	....	....	....	..

c Försignalen (ljussignal) visar blinkande rött sken, då svängbron är öppen för sjöfarten eller annat hinder föreligger vid svängbron.

g Förbunden med växel å linjen.

r Manövreras av Motala C.

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

Avstånd	Signaltelefon	Driftplats	Signatur	Huvudtåg väg			Sidotåg vägar					A-signal från spår	
				Signalbild för infart	Tågspar nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspar nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspar nr		Signalbild för utfart
....		Norra Mosås, bhp	Nams	f	..	..	..	..	..	..	..	..	..
....		Närkes Marieb. hp	Nmb	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
....		Adolfsberg, bhp	Abg	f	..	..	..	..	..	..	..	..	..
....		Adolfsberg hp	Abg	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
8,4	t	Örebro södra ..	Öb	f	2	fz	3	z	4,5,6	z	..	..	
1,1	t	Örebro C .....	Ör	f	3	fz	1,2,4,5,6	z	1)	fz	3-6		
4,3		Lillån .....	Lån	f	2	b	1	f	..	..	..	..	
....		Yxstaby hp	Yx	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
3,4		Hovsta .....	Hsa	f	2	g	1	g	..	..	..	..	
....		Kvinnerstatorp hp	Kvp	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
....		Damsäter lp	Dms	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
4,6		Dyltabruk .....	Db	f	1	..	2	..	..	..	..	..	
3,6	t	Ervalla .....	Er	f	3	..	2	..	..	..	..	..	
4,1	t	Avdala .....	Avd	f	1	..	2	..	..	..	..	..	
....		Nybylätts hp	Nys	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
....		Frövibro hp	Fvb	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
5,3	t	Frövi .....	Fv	fz	2	fz	1,3,4	fz	..	..	2-5		
....		Blixterboda hlp	Blx	f	1	..	2n	..	..	..	..	..	
9,9		Sällinge .....	Slg	f	1	..	2	..	..	..	..	..	
6,9		Spannarboda ....	Sba	f	1	..	2	..	..	..	..	..	
10,5		Näverkarret ....	Nkt	f	3	..	2	..	..	..	..	..	
9,9		Krampen .....	Krn	f	2	..	3	..	..	..	..	..	
12,8		Skinnskatteberg ..	Skb	f	1	f	2	f	3	f	..	..	
....		Långviksbyn hpr	Lvb	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
....		Kalvunge hpr	Klvü	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
9,2		Dagarn .....	Dn	f	1	g	2	g	3	g	..	..	
....		Moren hpr	Mrn	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
....		Mortorp hp	Mrp	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
....		Skrikbo hpr	Skro	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
....		Hedkärva lp	Hk	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
....		Rörlig bro	..	f	..	..	..	..	3,4	f	..	..	
12,9	t	Fagersta C	Fgc	f	2	ff	1	ff	5	ff	..	..	
....		Ombenning hp	Omb	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
12,6		Snyten .....	Snt	f	3	f	2	f	..	..	..	..	
5,9		Karbenning ....	Kbn	f	3	..	2	..	..	..	..	..	
5,9		Hökmore .....	Hma	f	1	..	2	..	..	..	..	..	
10,5	t	Krylbo .....	Ky	f	3	..	1-2	..	4-9	..	..	..	
....		Ör—Svä	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
....		Örebro C .....	Ör	..	2	z	1	z	3-6	z	1,2		
1,1	t	Örebro södra ..	Öb	..	..	..	2,3	zg	..	..	..	..	
....		Örsro lp	Öno	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
....		Skråmsta hp	Sks	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
....		Karlslund hp	Kld	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
5,6		Lindbacka hlp	Lda	f	2	fg	ln	fg	..	..	..	..	

b Förbunden med vägsignalanläggningen; c Huvudsignalen kan ej visa kör-signal. Sjö § 52: 2 a tillämpas; f Infartssignalen är försedd med sidotåg-vägslykta; g Förbunden med växel å linjen; j Manövreras från Örebro C; n Gäller endast då platsen fungerar som station; ö Är försedd med för-signal till utfartssignalen. 1) Avkortad tåg väg.

Avstånd	Signaltelefon	Driftplats	Signatur	Huvudtågväg			Sidotågvägar					A-signal från spår	
				Signalbild för infart	Tågpar nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågpar nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågpar nr		Signalbild för utfart
....		Gräveby hlp	Grb	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
....		Östertysnings hp	Öty	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
6,9		Latorpsbruk ....	Ltb	f	3	...	f	2	...	f	...	..	..
....		Holmstorp hp	Hsp	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
3,5		Vintrosa .....	Vra	f	1	f/g	f	2	f/g	...	...	..	..
....		Lannabruk hlp	Lbr	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
5,0		Hidingebro ....	Hdb	f	2	f	f	1	f	...	...	..	..
....		Brånsta hp	Bns	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
5,2		Fjugesta .....	Fj	f	2	...	f	1	...	...	...	..	..
3,0		Gropen hlp	Gpn	f	..	f/g	...	..	..	..	..	..	..
1,8		Kvistbro hlp	Kbo	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
....		Bälsåsby hp	Bsy	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
....		Ingvaldstorp lp	Iv	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
6,2		Mullhyttemo ....	Mlo	f	3	f/g	f	2	f/g	...	...	..	..
....		Dormen hlp	Dm	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
....		Hemsjöstrand hp	Hstr	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
....		Ångslätten hp	Åsl	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
↓ 12,0		Svartå .....	Svå	f	1	...	...	..	..	..	..	..	..
....		<b>Svå—ör</b>		...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
....		Svartå .....	Svå	...	1	f/g	...	..	..	..	..	..	..
....		Ångslätten hp	Åsl	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
....		Hemsjöstrand hp	Hstr	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
....		Dormen hlp	Dm	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
12,0		Mullhyttemo ....	Mlo	f	3	f/g	f	2	f/g	...	...	..	..
....		Ingvaldstorp lp	Iv	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
....		Bälsåsby hp	Bsy	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
6,2		Kvistbro hlp	Kbo	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1,8		Gropen hlp	Gpn	f	..	...	...	..	..	..	..	..	..
3,0		Fjugesta .....	Fj	f	2	...	f	1	...	...	...	..	..
....		Brånsta hp	Bns	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
5,2		Hidingebro ....	Hdb	f	2	f/g	f	1	f/g	...	...	..	..
....		Lannabruk hlp	Lbr	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
5,0		Vintrosa .....	Vra	f	1	r	f	2	r	...	...	..	..
....		Holmstorp hp	Hsp	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
3,5		Latorpsbruk ....	Ltb	f	3	f/g	f	2	f/g	...	...	..	..
....		Östertysnings hp	Öty	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
....		Gräveby hlp	Grb	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
6,9		Lindbacka hlp	Lda	f	2	f/g	f/n	1n	f/g	...	...	..	..
....		Karlslund hlp	Kld	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
....		Skråmsta hp	Sks	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
....		Örnsro lp	Öno	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..
5,6 t		Örebro södra ..	Öb	f	2	f/z	f/z	3	z	z	z	4-6	z
1,1 t		Örebro C .....	Ör	f	3	f/z	f/z	1, 2, 4-6	f/z	...	...	..	3-6

g Förbunden med växel å linjen.

i Manövreras från Fjugesta.

n Manövreras från Örebro C.

r Gäller endast då platsen fungerar som station.

ä Utfartsväxeln är upphörbar.

ö Försignalen visar rött sken, då bommarna vid Örnsrogatan icke äro nedfälda.

ö Är försedd med försignal till utfartssignalen.

**B. Driftplatser, där växlar icke ständigt äro inlagda.**

Inga sådana driftplatser finnas å 3 ts.

Avstånd	Signaltelefon	Driftplats	Signatur	Huvudtåg väg			Sidotåg vägar					A-signal från spår		
				Signalbild för infart	Tågepar nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågepar nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågepar nr		Signalbild för utfart	
....		Gräveby hlp	Grb	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
....		Östertysnings hp	Öty	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
6,9		Latorpsbruk ....	Ltb	f	3	....	f	2	....	..	....	..	....	..
....		Holmstorp hp	Hsp	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
3,5		Vintrosa .....	Vra	f	1	f <sub>r</sub> g	f	2	f <sub>r</sub> g	....	..	....	..	
....		Lannabruk hlp	Lbr	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
5,0		Hidingebro ....	Hdb	f	2	f	f	1	f	....	..	....	..	
....		Brånsta hp	Bns	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
5,2		Fjugesta .....	Fj	f	2	....	f	1	....	..	....	..	....	..
....		Gropen hlp	Gpn	f	..	f <sub>r</sub> g	....	....	..	....	..	....	..	
1,8		Kvistbro hlp	Kbo	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
....		Bälsåsby hp	Bsy	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
....		Ingvaldstorp hlp	Iv	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
6,2		Mullhyttemo ....	Mlo	f	3	f <sub>r</sub> g	f	2	f <sub>r</sub> g	....	..	....	..	
....		Dormen hlp	Dm	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
....		Hemsjöstrand hp	Hstr	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
....		Ängslätten hp	Äsl	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
↓12,0		Svartå .....	Svå	f	1	....	....	....	..	....	..	....	..	
...		<b>Svå—Ör</b>												
....		Svartå .....	Svå	....	1	f <sub>r</sub> g	....	....	..	....	..	....	..	
....		Ängslätten hp	Äsl	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
....		Hemsjöstrand hp	Hstr	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
....		Dormen hlp	Dm	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
12,0		Mullhyttemo ....	Mlo	f	3	f <sub>r</sub> g	f	2	f <sub>r</sub> g	....	..	....	..	
....		Ingvaldstorp hlp	Iv	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
....		Bälsåsby hp	Bsy	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
6,2		Kvistbro hlp	Kbo	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
1,8		Gropen hlp	Gpn	f	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
3,0		Fjugesta .....	Fj	f	2	....	f	1	....	..	....	..	....	..
....		Brånsta hp	Bns	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
5,2		Hidingebro ....	Hdb	f	2	f <sub>r</sub> g	f	1	f <sub>r</sub> g	....	..	....	..	
....		Lannabruk hlp	Lbr	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
5,0		Vintrosa .....	Vra	f	1	r	f	2	r	....	..	....	..	
....		Holmstorp hp	Hsp	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
3,5		Latorpsbruk ....	Ltb	f	3	f <sub>r</sub> g	f	2	f <sub>r</sub> g	....	..	....	..	
....		Östertysnings hp	Öty	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
....		Gräveby hlp	Grb	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
6,9		Lindbacka hlp	Lda	f	2	f <sub>r</sub> g	f	1n	f <sub>r</sub> g	....	..	....	..	
....		Karlslund hlp	Kld	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
....		Skråmsta hp	Sks	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
....		Örnro lp	Öno	....	..	....	..	....	..	....	..	....	..	
5,6 t		Örebro södra ..	Öb	f <sub>r</sub> g	2	f <sub>r</sub> g	f <sub>r</sub> g	3	z	ö	4-6	z	..	
↓1,1 t		Örebro C .....	Ör	f <sub>r</sub> g	3	f <sub>r</sub> g	f <sub>r</sub> g	1, 2, 4-6	f <sub>r</sub> g	z	1 <sup>1)</sup>	f <sub>r</sub> g	3-6	

f Infartsförsignalen är försedd med sidotågvägslykta.

g Förbunden med växel å linjen.

i Manövreras från Fjugesta.

j Manövreras från Örebro C.

k Gäller endast då platsen fungerar som station.

n Utfartsväxeln är uppkörbar.

ö Försignalen visar rött sken, då bommarna vid Örnrogatan icke äro nedfälda.

ö Ar försedd med försignal till utfartssignalen.

1) Avkortad tåg väg.

**B. Driftplatser, där växlar icke ständigt äro inlagda.**

Inga sådana driftplatser finnas å 3 ts.

# Signalbeskrivningar för vissa anläggningar.

## A. Frövi.

### 1. Huvudsignal för infart:

#### a) Signal 3 h för tåg från Ervalla, visande:

*ett* fast grönt sken till spår II b via II a;

*två* fasta gröna sken till spår I b via I a eller II a, till spår II b via I a, till spår III b via III a eller IV a samt till spår IV b via III a eller IV a;

*tre* fasta gröna sken (avkortad tågväg) till spår II a och III a, varvid fast rött sken från signallyktan R II a resp. R III a å dvärgsignal mitt för stationshuset markerar tågvägens slutpunkt. (Se punkt 4.)

#### b) Signal 25 v för tåg från Vedeväg.

#### c) Signal 31 v för tåg från Blixterboda, visande:

*ett* fast grönt sken till spår III a via III b;

*två* fasta gröna sken till spår IV a via IV b med växel 38 i plus- och minusläge eller via III b, till spår III a via IV b med växel 38 i plus- eller minusläge, till spår II a via II b samt till spår I a via II b;

*tre* fasta gröna sken (avkortad tågväg) till spår III b och II b, varvid fast rött sken från signallyktan R III b resp. R II b å dvärgsignal mitt för stationshuset markerar tågvägens slutpunkt. (Se punkt 4.)

#### d) Signal 37 v för tåg från Vanneboda.

### 2. Försignaler.

Infartssignalerna med undantag av infartssignalen från Vanneboda äro försedda med försignal.

### 3. Huvudsignaler för utfart:

Signalerna 3 v,\*) 0/25 h, 31 h och R/37 h för tåg mot Ervalla, Vedeväg, Blixterboda resp. Vanneboda. Signalerna äro uppsatta vid stationsgränsen och visa "kör" med *ett* fast grönt sken.

### 4. Dvärgsignaler för infart.

Dvärgsignaler för infartstågvägarna äro anordnade dels utanför infartsväxlarna, dels vid ingången i växelkryssen mitt för stationshuset. Då körsignal visas med huvudsignal för infart, visas från samtliga för tågvägen gällande dvärgsignaler signalbild enl. fig. II b i såo (körsignal). Dvärgsignalerna 17 v, 17 h, 15 v, 15 h och 13 v vid ingången i växelkryssen mitt för stationshuset äro försedda med röda signallyktor för att särskilt markera tågvägens slutpunkt vid avkortad tågväg.

\*) elektr. förbunden med växel å linjen.



### 5. *Dvärgsignaler för utfart:*

För utfartsvägarna gällande dvärgsignaler finnas såväl vid tågspårens yttre ändpunkter (utfartstågvägarnas början) som ock längre ut i tågvägarna. Körsignal visas med signalbild enligt fig. 11 b i säo, vilken innebär att jämväl huvudsignalen vid stationsgränsen visar "kör".

För tåg, som vid avgång skall passera något av växelkryssen invid stationshuset, signaleras även med de framför växelkryssen uppsatta dvärgsignalerna. (Se punkt 4.) Signalbild enligt fig. 11 b från dessa signaler är beroende av huvudsignalerna för utfart och gäller endast till dvärgsignalen vid utfartstågvägens början, där ny körsignal med signalbild enligt fig. 11 b erhålles.

### 6. *Dvärgsignaler för växling:*

Vid växlingsrörelser, för vilka växelomläggning sker från ställverket, visas "Växling tillåten" å infartsdvärgsignal med signalbild enligt fig. 11 b eller 11 c i säo. Å utfartsdvärgsignal visas däremot "Växling tillåten" endast med signalbild enligt fig. 11 c (varsamhetssignal). De vid växelkryssen mitt för stationshuset uppsatta dvärgsignalerna betraktas som infartsdvärgsignaler, likaså dvärgsignalen vid infartsspåret från Frövifors.

Signalbild enligt fig. 11 b innebär vid växling, att signalsträckan bakom dvärgsignalen är fri från fordon till nästa dvärgsignal. Då signalbild enligt fig. 11 c (varsamhetssignal) visas, kan däremot signalsträckan vara upptagen av fordon. Signalbilderna enl. fig. 11 b och 11 c få vid växling, i den mån så medgivits i säo § 12, mom. 9, anm. 1, uppfattas som signal till rörelse.

Då växlarna under växlingsrörelse äro fria att omläggas lokalt, visas å ifrågakommande dvärgsignaler signalbild enligt fig. 11 d i säo ("växling tillåten"). (Se även punkt 11.) Denna signalbild får icke uppfattas som signal till rörelse.

### 7. -----

### 8. *Infartsrepetersignal.*

För att under växling varsko växlingspersonalen om tågrörelse i motsatta änden av bangården äro vid tågspårens ändpunkter repetersignaler uppsatta (I v, II v etc. i västra änden, I ö, II ö etc. i östra änden), vilka med rött sken visa stopp för ingång på tågspåren, då infartstågväg är klargjord till vederbörande spår i motsatta änden av bangården. Införande av fordon på tågspåret är förbjudet, då rött sken visas. Förefintligheten av dessa signaler medför ej befrielse från iakttagande av bestämmelserna i säo § 56, mom. 2 och 3.

### 9. *Skyddsanordning vid vägkorsningar.*

Då körsignal visas från infartssignal i bangårdens östra resp. västra ände, måste bommarna vid vägkorsningen i östra resp. västra änden av bangården vara fällda. Vid obehövad körning över spår III för körsignal från infartssignalen i västra änden av

bangården måste båda bomparen vara fällda. Vid utfart måste bommarna vara fällda för att vederbörlig signalbild skall kunna visas från för utfartstågvägen gällande utfartsdvärgsignaler.

Fällbommarna äro förbundna med bomsignalskärm och bomsignallykta, uppsatta på fristående stativ.

A linjen mot Ervalla finnes 500 meter utanför infartssignalen en vägkorsning, som skyddas med automatiska ljus- och ljudsignaler, vilka påverkas genom spårledning på ömse sidor om vägkorsningen. Då utfartssignalen 3v är ställd till kör, börjar varningssignaleringen vid vägkorsningen, då ett avgående tåg inkommer på spårledningen S3i utanför yttersta växeln mot Ervalla. Om signal 3v vid avgång passeras, utan att ställare 3v därvid är omställd (d. v. s. körsignal ej visas), börjar varningssignaleringen vid vägen först då tåget passerat stationsgränsen. Hastigheten på sträckan mellan utfartssignalen och vägkorsningen får i sistnämnda fall vara högst 60 km/tim. (Jfr hänvisningen i not 1) å sid. 13.)

10. — — — — —

#### 11. *Kontrollampor vid lokalställare för växlar.*

Ställare för lokal omläggning av växlar äro anordnade på stolpar invid växlarna. Under växelomläggningen visar vederbörande dvärgsignal signalbild enl. fig. 11 a i såo (stoppsignal), vilken signalbild återgår till fig. 11 d (växling tillåten), så snart växeln eller växlarna intagit ändläge.

#### 12. *Kontrollampor vid förreglingsanordningar.*

Förreglingsanordningar vid endast lokalt omläggbara växlar och spårväxlar äro försedda med kontrollampa, som lyser, då tillhörande växel eller spårspärr är fri för omläggning. Försök till omläggning får icke göras med mindre än att nämnda lampa är tänd.

#### 13. *Signaltelefoner.*

Telefoner i förbindelse med ställverket äro uppsatta vid samtliga infartssignaler. Då tåg stoppats vid infartssignal, skall föraren, om körsignal ej erhålles efter högst två minuters väntan, uppringa tågklararen i Frövi, som i förekommande fall äger medgiva tågets framförande förbi huvudsignalen i stoppställning, utan att vid densamma anbragts hjälpsignalmedel och utan att vid densamma signal till växlingsrörelse visas. Vid tågets framförande skall dock "Växling tillåten" visas med för infartstågvägen gällande dvärgsignaler och tåget stoppas, om dylik dvärgsignal visar "stopp". Då "varsamhetssignal" visas från dvärgsignal, får tåget icke framföras med större hastighet, än att densamma kan stanna om hinder i tågvägen iakttagas.

### **B. Örebro Central.**

Se signalbeskrivning för Örebro (fastställd den 24 febr. 1947) med tillhörande ritning (Litt C nr 223006) i slutet av boken.

### **C. Örebro C—Hallsberg.**

Se signalbeskrivning för linjeblockering Hallsberg—Örebro (fastställd den 7 sept. 1942) med tillhörande ritning (Litt C nr 343004) i slutet av boken.

### **D. Hallsberg, personbangården.**

Se signalbeskrivning för Hallsberg (fastställd den 24 maj 1946) med tillhörande ritning (Litt C nr 176005) i slutet av boken.

### **E. Hallsberg, rangerbangården.**

Se "Växlingsrörelser, undantagsbestämmelser för Hallsbergs rangerbangård" sid. 63—74.

### **F. Hallsberg—Östansjö.**

Se signalbeskrivning för linjen Hallsberg—Östansjö (fastställd den 31 maj 1943) med tillhörande ritning (Litt C nr 641002) i slutet av boken.

## Undantag från säo samt särbestämmelser för vissa bandelar eller driftplatser.

### A. Undantag från säkerhetsordningen.

(Sty skr 6/10 1947, Dbr S 133<sup>1</sup>/47)

#### § 50: 2.

Vid Frövi, Örebro C, Örebro S, Hallsbergs personbangård och Mjölby får tåg intagas på ändrat tågspår utan att "tåg kommer" och "beredd" dessförinnan givits, såvitt spårledningarna fungera samt order om spårändringen ej kan ges tps på en föregående station. Föraren skall nedbringa tågets hastighet till högst 30 km, så snart spårändringen uppmärksammas, och vara beredd att stanna tåget, om stoppsignal ges eller hinner uppmärksammas.

Detta undantag gäller ej, om spårändringen avser ändring från oavkortad till avkortad tågväg.

#### § 54: 1.

Vid Motala C behöver spaken för lokal omläggning av även centralt omläggbar växel ej vara låst, när den ej användes. Spaken skall dock vara fränkopplad.

#### § 57.

Vid Örebro C får tåg från Örebro S, vars vagnvikt enligt tdt ej överstiger 300 ton, intagas på något av spår 1—4 samtidigt som tåg från Hovsta intages på spår 6 eller från spår 5 eller 6 avsändes mot Hovsta, om båda tågen ha fast uppehåll vid Örebro C.

Vid Krylbo få tåg från Rosshyttan och Hökmora intagas samtidigt, när tågvägarna i bangårdens södra ända äro oberoende av varandra. I bangårdens norra ända skola härvid berörda tågvägar skyddas från varandra genom avvisande växellägen, när ettdera eller båda tågen skola framgå till infartstågvägens slutpunkt. (Dbr S 222/49).

Vid Snyten få rälsbusståg från Ängelsberg intagas på spår 4, samtidigt som tåg från Fagersta C intages på spår 3, under förutsättning att båda tågen ha fast uppehåll och att de skola stanna senast vid uppehållsmärket.

#### § 59: 6.

På bansträckorna Mosås—Kumla och Mariedam—Godegård få tåg anordnas på endast del av tåganmälningssträcka, varvid följande bestämmelser utöver säo skola gälla.

1. Tåganmälan skall utväxlas sålunda

a) På *bansträckan Mosås—Kumla*.

När den automatiska linjeblockeringen är i bruk, skall "O ut" utväxlas för tåg, som skall gå på samma spår på del av tåganmälningssträcka samt

"O ut utväxlas för tåg, som skall gå på samma spår närmast efter nämnda tåg.

Är linjeblockeringen ur bruk skall i ovan angivna fall utförlig tåganmälan utväxlas.

b) Om tåg skall gå på del av någon av sträckorna Mosås—Kumla eller Mariedam—Godegård och återgå på samma spår, innan annat tåg utsändes på tåganmälningssträckan, skall tåganmälan utväxlas gemensamt för båda tågen. Båda tågens nummer skola härvid uppgivas.

2. När tåg går i båda riktningarna på endast del av tåganmälningssträcka, får pålok ej användas, om det ej hela vägen skall återgå med tåget.

#### § 67: 2.

Tkl vid Örebro C (även för tåg i riktningen Örebro S—Örebro C) får ändra ordningsföljden mellan tåg, som gå i samma riktning, på bansträckan Örebro C—Örebro S resp. Örebro S—Örebro C under förutsättning, att ändring av ordningsföljden erfordras endast på angivna sträckor. Tkl Örebro C utfärdar vso (S 8) efter samråd med tkl vid Örebro S. Har av tkl Örebro C vidtagen tågföljdsändring betydelse för andra tåg, skall tl genast underrättas. I övrigt skola bestämmelserna i säo § 78: 1—3 tillämpas.

#### § 86.

Signalplatsen vid rörliga bron vid sjön Kratten på linjen Fagersta C—Dagarn får vara ständigt obebakad även under seglationstid. Svängbron får öppnas för fartyg, när tåg med udda nummer passerat huvudsignalen söder om bron eller när tåg med jämnt nummer befinner sig på tåganmälningssträckan närmast söder om Fagersta C på väg mot denna station och tiden enl. brovaktens bedömande är tillräcklig, så att bron åter kan vara klar för järnvägstrafik på den i instruktion för brovakter föreskrivna tiden före tågets väntade ankomst. Hinderanmälan behöver ej utväxlas, när bron öppnas.

#### § 93: 2.

När K 16-nyckel utlämnats för uttagning av lok och vagnar till Skallerud vid bdisp å bansträckan Hallsberg—Asbro får återlämnande av K 16 uppskjutas. Sedan allt gjorts klart för tågs framförande förbi nämnda driftplats, skall vid tillsyningsmannen anmälan därom till en av de båda närmaste stationerna på ömse sidor om dpl tilläggas förklaringen "Jag har K 16", varefter hinderanmälan får återkallas.

K 16 skall snarast återställas till den station, som utlämnat den. Till dess så skett är tillsyningsmannen ansvarig för att K 16 ej användes utan att ny bdisp anordnats och medgivande från tkl på en av gränstationerna erhållits.

#### *Växlingsrörelser på huvudspår.*

Rörelser med fordon mellan Örebro C och Örebro S få — under förutsättning att säkerhetsanläggningarna äro i bruk — äga rum under form av växlingsrörelser.

Befintliga huvudsignaler gälla även för växlingsrörelserna.

Växlingsrörelserna skola äga rum på för tågrörelse i resp. riktning använt spår; vid enkelspårdrift på dubbel-spår alltså på det spår, som därvid användes för tågrörelsen.

Växlingsrörelse får på de spår, som kontrolleras av huvud- eller dvärgsignal (i fråga om dvärgsignal alltså medelst annan signal än enl. såo fig. 11 d) äga rum, utan att växlingspersonal medföljer.

Växlingsrörelse skall ske enligt uppgjord plan eller bestämmas genom överenskommelse mellan tkl vid Örebro C och Örebro S.

Växlingsrörelse mellan Örebro C och Örebro S eller omvänt får ej påbörjas, förrän tkl givit signal till växlingsrörelse.

En vagnvikt av högst 120 ton får medföras utan annan bromskraft än lokets.

När säkerhetsanläggningarna icke äro i bruk, skola rörelserna ifråga ske såsom tågrörelse eller under form av bdisp.

## B. Av trafikinspektören utfärdade särskilda bestämmelser rörande säkerhetsordningen.

### § 33: 2.

Vid Frövi, Örebro C, Örebro S och Hallsberg erfordras medgivande av tkl eller ställverksvakt för att framföra A- och B-fordon på tågspår.

### § 51: 2.

När växel- och signalsäkerhetsanläggningarna äro i bruk får vid vänsterspårstrafik krösignal för genomfartstågs infart vid Örebro C och Örebro S samt Kumla givas innan körsignal för utfart givas.

### § 74: 3 b), anm. 1.

Signalering enl. såo § 74: 3 a) skall äga rum vid följande stationer, som hava utfartssignal men icke med denna förbunden försignal:

Station	För tåg med
Dagarn	jämna nummer
Frövi	udda nummer
Dyltabruk	jämna nummer
Hovsta	jämna nummer
Latorpsbruk	jämna nummer

**C. Särskilda bestämmelser för bansträckorna Hallsberg—Örebro C och Hallsberg—Östansjö då enstaka blockpost är i olag eller linjeblockeringen är ur bruk.**

**I. Lokps har ej underrättats om att blockpost är i olag.**

När tåg stannat vid blp framför huvud- eller dvärgsignal, som visar "stopp", otydlig, oriktig eller ofullständig körsignal eller är släckt, skall föraren efter högst 2 min. ringa upp tkl personligen på närmaste bevakade station i tågets väg. Föraren skall därvid uppge blp namn, tågnummer och spår, varå tåget stannat, tkl skall uppge stationens namn, varjämte både uppge titel och namn. Sedan tkl förvissat sig om att föregående tåg på samma spår inkommit, att växling ej pågår vid lastplats på blocksträckan, att rörliga broar medge järnvägstrafik, och om han ej heller vet om annan orsak att kvarhålla tåget, får han lämna föraren tillstånd att fortsätta över blocksträckan till nästa huvud- eller dvärgsignal.

Kan förbindelse ej erhållas med signaltelefon, får föraren efter 10 min. framföra tåget till nästa huvud- eller dvärgsignal.

Tågets hastighet får i dessa båda fall ej överstiga 30 km/tim och skärpt uppmärksamhet skall iakttagas, så att tåget skyndsamt kan stanna om hinder för tågets framförande upptäcket, t. ex. fordon i spåret, rälsbrott, fellagd växel, öppen bro eller utebliven stoppsignalering mot vägen vid vägkorsning med ljud- och ljussignaler.

**II. Lokps har underrättats om att linjeblockering på viss stationssträcka är ur bruk.**

**1. Tåganmälan.**

Tåganmälan skall utväxlas enligt säo § 59:7, avd. III. "Klart O till N" får ej lämnas för det första tåget på spår, vars linjeblockering är ur bruk, förrän visshet vunnits, att växlarna vid mellanliggande dpl ligga i rätta lägen för huvudspåret samt äro låsta eller bevakade och ej komma att omläggas. Tåganmälan skall kompletteras med orden: "Växlarna vid ..... ligga i rätta lägen".

Vid tillämpning av dessa bestämmelser kunna följande driftsplatser ifrågakomma som tåganmälningsstationer, nämligen Örebro C, Örebro S, Mösås, Kumla och Hallsberg.

Stf Kumla beordrar viss tjänsteman (lämpligen plv, när så kan ske med hänsyn till tjänstgöringsförhållandena) att inspektera att växlarna vid Säbylund intaga rätta lägen för tågens gång å huvudspåren och anmäla detta till Mösås och Kumla före första tågets utsändande å bansträckan. Denna anmälan skall åtföljas av anmälarens fullständiga

Befintliga huvudsignaler gälla även för växlingsrörelserna.

Växlingsrörelserna skola äga rum på för tågrörelse i resp. riktning använt spår; vid enkelspårdrift på dubbelspår alltså på det spår, som därvid användes för tågrörelsen.

Växlingsrörelse får på de spår, som kontrolleras av huvud- eller dvärgsignal (i fråga om dvärgsignal alltså medelst annan signal än enl. såo fig. 11 d) äga rum, utan att växlingspersonal medföljer.

Växlingsrörelse skall ske enligt uppgjord plan eller bestämmas genom överenskommelse mellan tkl vid Örebro C och Örebro S.

Växlingsrörelse mellan Örebro C och Örebro S eller omvänt får ej påbörjas, förrän tkl givit signal till växlingsrörelse.

En vagnvikt av högst 120 ton får medföras utan annan bromskraft än lokets.

När säkerhetsanläggningarna icke äro i bruk, skola rörelserna ifråga ske såsom tågrörelse eller under form av bdisp.

## B. Av trafikinspektören utfärdade särskilda bestämmelser rörande säkerhetsordningen.

### § 33: 2.

Vid Frövi, Örebro C, Örebro S och Hallsberg erfordras medgivande av tkl eller ställverksvakt för att framföra A- och B-fordon på tågspår.

### § 51: 2.

När växel- och signalsäkerhetsanläggningarna äro i bruk får vid vänsterspårstrafik körsignal för genomfartstågs infart vid Örebro C och Örebro S samt Kumla givas innan körsignal för utfart gives.

### § 74: 3 b), anm. 1.

Signalering enl. såo § 74: 3 a) skall äga rum vid följande stationer, som hava utfartssignal men icke med denna förbunden försignal:

Station	För tåg med
Fagersta C	jämna nummer
Dagarn	jämna nummer
Frövi	jämna nummer
Dyltabruk	udda nummer
Hovsta	jämna nummer
Latorpsbruk	jämna nummer



## C. Särskilda bestämmelser för bansträckorna Hallsberg—Örebro C och Hallsberg—Östansjö då enstaka blockpost är i olag eller linjeblockeringen är ur bruk.

### I. Lokps har ej underrättats om att blockpost är i olag.

När tåg stannat vid blp framför huvud- eller dvärgsignal, som visar "stopp", otydlig, oriktig eller ofullständig körsignal eller är släckt, skall föraren efter högst 2 min. ringa upp tkl personligen på närmaste bevakade station i tågets väg. Föraren skall därvid uppge blp namn, tågnummer och spår, varå tåget stannat, tkl skall uppge stationens namn, varjämte både uppge titel och namn. Sedan tkl förvissat sig om att föregående tåg på samma spår inkommit, att växling ej pågår vid lastplats på blocksträckan, att rörliga broar medge järnvägstrafik, och om han ej heller vet om annan orsak att kvarhålla tåget, får han lämna föraren tillstånd att fortsätta över blocksträckan till nästa huvud- eller dvärgsignal.

Kan förbindelse ej erhållas med signaltelefon, får föraren efter 10 min. framföra tåget till nästa huvud- eller dvärgsignal.

Tågets hastighet får i dessa båda fall ej överstiga 30 km/tim och skärpt uppmärksamhet skall iakttagas, så att tåget skyndsamt kan stanna om hinder för tågets framförande upptäcket, t. ex. fordon i spåret, rälsbrott, fellagd växel, öppen bro eller utebliven stoppsignalering mot vägen vid vägkorsning med ljud- och ljussignaler.

### II. Lokps har underrättats om att linjeblockering på viss stationssträcka är ur bruk.

#### 1. Tåganmälan.

Tåganmälan skall utväxlas enligt säo § 59:7, avd. III. "Klart O till N" får ej lämnas för det första tåget på spår, vars linjeblockering är ur bruk, förrän visshet vunnits, att växlarna vid mellanliggande dpl ligga i rätta lägen för huvudspåret samt äro låsta eller bevakade och ej komma att omläggas. Tåganmälan skall kompletteras med orden: "Växlarna vid ..... ligga i rätta lägen".

Vid tillämpning av dessa bestämmelser kunna följande driftsplatser ifrågakomma som tåganmälningsstationer, nämligen Örebro C, Örebro S, Mosås, Kumla och Hallsberg.

Stf Kumla beordrar viss tjänsteman (lämpligen plv, när så kan ske med hänsyn till tjänstgöringsförhållandena) att inspektera att växlarna vid Säbylund intaga rätta lägen för tågens gång å huvudspåren och anmäla detta till Mosås och Kumla före första tågets utsändande å bansträckan. Denna anmälan skall åtföljas av anmälarens fullständiga

namn och införas i tågtidjournalen. Ovannämnde tjänsteman skall ansvara för att, sedan dylik anmälan avlåtits, växlarnas lägen icke ändras samt för att växlarna bevakas.

Beträffande växlar på blocksträcka inom stationsområde tillkommer det resp. tpx att föranstalta om erforderlig inspektion och bevakning.

## 2. Ordergivning.

Alla berörda tåg skola ges order på S11 om avgångssignal av tkl och att linjeblockeringen är ur bruk, varjämte under "Annat besked" anges: "Nedsatt sth enl. S10". I förekommande fall ges även order på S11 om att vakt postar vid vägkorsning, där säkerhetsanordningen ej fungerar.

På S10 ges order antingen

a) om nedsatt sth till 30 km/tim, därest linjeblockeringen är ur bruk av orsak, som är obekant för tkl, varvid under "Annat besked" anges: "På bstr ..... sth 30 km/tim. Linjeblockeringen är ur bruk av obekant orsak", eller

b) om nedsatt sth enligt säo över lastplats, där växlar och spårspärrar äro förreglade genom huvud- eller dvärgsignal vid blp, därest linjeblockeringen är ur bruk av orsak, som är känd för tkl och som ej kräver hastighetsnedsättning på andra delar av stationssträckan. Under "Annat besked" anges härvid "Vid ..... sth 40 km/tim. Oförreglad motväxel." "Vid ..... sth 70 km/tim. Oförreglad medväxel, som är låst."

I förekommande fall ges även order på S10 om att vakt ej postar vid vägkorsning, där säkerhetsanordningen ej fungerar.

## 3. Tågs framförande.

När tps erhållit order enligt 2 ovan, får tåg framföras förbi huvud- eller dvärgsignal vid blockpost, oavsett den signalbild, som visas. Skärpt uppmärksamhet skall iaktas, så att tåget skyndsamt kan stanna, om hinder för tågets framförande upptäcket. Har order enligt 2a) om nedsatt sth till 30 km/tim erhållits, gäller hastighetsnedsättningen över hela den blocksträcka, till vilken riktig, tydlig och fullständig körsignal ej visas vid blockpost.

När infartssignal vid bevakad dpl visar "stopp", gäller säo § 72:10 och vid obevakad station säo § 92:3.

(Sty skr 4/9 48, dnr Dbr S 46/48.)

## Tågklarerarnas postning för vissa tåg (são § 46:6; se även § 99:2 i).

I tabellen utmärker × å vilken sida om banan som tåg-expeditören vid vederbörande station skall posta.

Tåg-expeditörens plats	B a n a n		Tåg-expeditörens plats	B a n a n		Tåg-expeditörens plats
	station			station		
		Krylbo			Hallsberg	
×		Hökmora	×	×	Åsbro	
×		Karbenning			Lerbäck	×
		Snyten			Rönneshytta	
		Fagersta C	×		Mariedam	×
×		Dagarn			Godegård	
		Skinnskatteberg	×		Degerön	×
× <sup>1)</sup>		Krampen	× <sup>2)</sup>		Karlsby	×
×		Näverkärret			Motala V	
×		Spannarboda			Motala C	
		Sällinge	×		Fågelsta	×
		Frövi	×	×	Skänninge	
×		Avdala			Mjölby	
×		Ervalla			Örebro S	×
		Dyltabruk	×	×	Latorpsbruk	
		Hovsta	×		Vintrosa	×
		Lillån	×	×	Hidingebro	
		Örebro C*			Fjugesta	×
		Örebro S.	×	×	Mullhyttemo	
×		Mosås**			Svartå	
×		Kumla				

Anm. Läses uppifrån och nedåt för tåg med udda nr, nedifrån och uppåt för tåg med jämna nr. Därest någon eller några av stationerna äro obevakade skall detta *ej* medföra någon ändring av tågexpeditörens plats å de andra stationerna.

\* På samma sida om tåget som ställverket.

\*\* Gäller endast då avgångssignal gives.

1) För tåg med udda nummer.

2) " " " jämna "

### Avgångssignal m. m.

**A. Stationer vid bansträcka med automatisk linjeblockering, där enligt trafikinspektörens bestämmande avgångssignal skall ges till genomfartståg (são § 67:3, anm 1).**

Ingen dylik bestämmelse utfärdad å 3 ts.

Anm. Om den automatiska linjeblockeringen är ur bruk skall avgångssignal utan undantag givas av tkl.

## B. Bestämmelser om användande av A-signal.

Avgångssignal får ej givas med A-signal vid förbigång eller eljest då två eller flera tåg stå uppställda för avgång i samma riktning, såvida ej antingen särskild utfartssignal eller dvärgsignal gäller för vardera av ifrågavarande tåg eller ock gemensam utfartssignal finnes, som visar olika signalbild för vart och ett av ifrågavarande tåg, och ej heller när tågexpeditören skall giva avgångssignal å driftplats, där sådan i normala fall medelst A-signalen gives av tågbefälhavaren.

A-signal skall ej användas för genomfartståg.

Förare å annat tåg än genomfartståg har att vänta, att avgångssignal skall givas från A-signalen, utom då order erhållits om att avgångssignal skall givas av tågexpeditören (där sådan signal eljest gives av tågbefälhavaren).

Skulle det emellertid för påskyndande av tågexpeditionen vara lämpligare, att avgångssignal gives med signalstav eller handsignallykta (eller av tågbefälhavaren med ena armen), skall även denna signal åtlydas. Är loket enbemannat, måste förarens uppmärksamhet härvid särskilt påkallas, t. ex. genom att signalgivaren placerar sig så långt fram, att föraren ser honom, eller genom i förväg given muntlig tillsägelse.

## C. Stationer, där svar på förares fråga om mötande tåg inkommit kan lämnas i högtalare (såo § 67:8 d).

Station	Medgivandet gäller tåg	Från spår
Mjölby	med jämna nummer	4—6

## Tjänstgöring av stationär personal för tåg vid hållplatser, obevakade lastplatser och obevakade stationer samt förekomst av påstigningsmärken.

Hållplats. obev. lastplats eller obevakad station; påm = påstigningsmärke	Signalering av stationär personal enl. säo § 72:9 förekommer vid nedan angivna tåg
Blixterboda	7252, 604, 708, 613
Kvinnerstatorp påm	
Adolfsberg	667, 644, 643, 631, 674
Hälla påm	
Björken påm	
Norrsten påm	
Lycketorp påm	
Gräveby	7341, 776, 773, 775, 778, 7344, 781, 782, 783, 784

## Obevakade driftplatser med huvudsignal samt uppgift å tågspår, som skall komma till användning å station, då denna är obevakad.

På sätt i säkerhetsordningen, avd. C, kap. I, är föreskrivet må i efterföljande förteckning upptagna driftplatser trafikeras obevakade under iakttagande av dels i förteckningen angivna bestämmelser, dels följande föreskrifter.

I förteckningen upptagen driftplats, belägen vid dubbelspår, skall vara bevakad, då enkelspårsdrift äger rum å den eller de stationssträckor, vid vilken platsen är belägen resp. för vilka den utgör gräns.

*Samtliga i förteckningen upptagna driftplatser få passeras obevakade endast å huvudtågväg; vid Frövi dock spår 3 för tåg i båda riktningarna.*

Order till ett tåg om att viss station skall vara obevakad innebär alltid även order om spårändring å stationen i fråga, därest tidtabellen anger annan tågväg än den som skall användas, när stationen är obevakad.

Beträffande driftplatser, vid vilka manövrering av fällbommar till närbelägna vägkorsningar sker, skall gälla, att platserna få lämnas obevakade för tåg blott under förutsättning att resp. vägkorsningar bevakas. Vägbommarna vid *Mariedam* må dock *nattetid* hållas obevakade under iakttagande av att de vid den inspektion, tågklareraren i enlighet med säkerhetsanordningens § 94 företager, låsas i nedfällt läge, vilket läge bibehålles, intill dess bevakningen återupptages.

## B. Bestämmelser om användande av A-signal.

Avgångssignal får ej givas med A-signal vid förbigång eller eljest då två eller flera tåg stå uppställda för avgång i samma riktning, såvida ej antingen särskild utfartssignal eller dvärgsignal gäller för vardera av ifrågavarande tåg eller ock gemensam utfartssignal finnes, som visar olika signalbild för vart och ett av ifrågavarande tåg, och ej heller när tågexpeditören skall giva avgångssignal å driftplats, där sådan i normala fall medelst A-signalen gives av tågbefälhavaren.

A-signal skall ej användas för genomfartståg.

Förare å annat tåg än genomfartståg har att vänta, att avgångssignal skall givas från A-signalen, utom då order erhållits om att avgångssignal skall givas av tågexpeditören (där sådan signal eljest gives av tågbefälhavaren).

Skulle det emellertid för påskyndande av tågexpeditionen vara lämpligare, att avgångssignal gives med signalstav eller handsignallykta (eller av tågbefälhavaren med ena armen), skall även denna signal åtlydas. Är loket enbemannat, måste förarens uppmärksamhet härvid särskilt påkallas, t. ex. genom att signalgivaren placerar sig så långt fram, att föraren ser honom, eller genom i förväg given muntlig tillsägelse.

## C. Stationer, där svar på förares fråga om mötande tåg inkommit kan lämnas i högtalare (såo § 67:8 d).

Station	Medgivandet gäller tåg	Från spår
Mjölby	med jämna nummer	4—6

## Tjänstgöring av stationär personal för tåg vid hållplatser, obevakade lastplatser och obevakade stationer samt förekomst av påstigningsmärken.

Hållplats, obev. lastplats eller obevakad station; påm = påstigningsmärke	Signalering av stationär personal enl. såo § 72:9 förekommer vid nedan angivna tåg
Blixterboda	603, 604, 613, 708, 7251, 7252
Kvinnerstatorp påm Adolfsberg	631, 643, 644 vard, 667 vard, 671, 674 vard.
Hälla påm	
Björken påm	
Norrsten påm	
Lycketorp påm	
Dormen	773 vard, 780 vard, 7341, 7344

## Obevakade driftplatser med huvudsignal samt uppgift å tågspår, som skall komma till användning å station, då denna är obevakad.

På sätt i säkerhetsordningen, avd. C, kap. I, är föreskrivet må i efterföljande förteckning upptagna driftplatser trafikeras obevakade under iakttagande av dels i förteckningen angivna bestämmelser, dels följande föreskrifter.

I förteckningen upptagen driftplats, belägen vid dubbelspår, skall vara bevakad, då enkelspårdrift äger rum å den eller de stationssträckor, vid vilken platsen är belägen resp. för vilka den utgör gräns.

*Samtliga i förteckningen upptagna driftplatser få passera obevakade endast å huvudtågväg; vid Frövi dock spår 3 för tåg i båda riktningarna.*

Order till ett tåg om att viss station skall vara obevakad innebär alltid även order om spårändring å stationen i fråga, därest tidtabellen anger annan tågväg än den som skall användas, när stationen är obevakad.

Beträffande driftplatser, vid vilka manövrering av fällbommar till närbelägna vägkorsningar sker, skall gälla, att platserna få lämnas obevakade för tåg blott under förutsättning att resp. vägkorsningar bevakas. Vägboomarna vid *Mariedam* må dock *nattetid* hållas obevakade under iakttagande av att de vid den inspektion, tågklareraren i enlighet med säkerhetsanordningens § 94 företager, låsas i nedfällt läge, vilket läge bibehålles, intill dess bevakningen återupptages.

*Manövrering av fjällbommar* sker — förutom vid Mariestad — vid följande driftplatser, som få trafikeras *obevakade*:

Frövi, Kumla, Godegård, Degerön, Karlsby, Fågelsta, Skänninge, Fjugesta, Kvistbro, Mullhyttemo.

Då tåg nödgas stanna å linjen mellan obevakade driftplatser och tbfh — för meddelande av i säo i förekommande fall föreskriven underrättelse till vederb. station — å linjen Ky—My ej kan från det uppsökta telefonstället komma i direkt förbindelse med stationen, skall tbfh ringa upp driftcentralen (telefonen i banvaktstugorna är inkopplad i direkt telefonlinje på driftcentralen), som sedan i sin ordning uppringer och inkopplar den station, med vilken samtal önskas.



**A. Förteckning över driftplatser å 3 trafiksektionen,  
vilka få trafikeras obehakade.**

Obehakad för tåg				
i båda riktningarna		i båda riktningarna		
Driftplats	Största tillåtna hastighet	Driftplats	Största tillåtna hastighet	
			Motvt brgr S	Övriga tåg
1	2	3	4	5
Hökmorea	90	Karlslund	80	70
Karbenning	90	Lindbacka	80	70
Snyten	50	Latorpsbruk	80	70
Svängbron vid		Vintrosa	80	70
Fagersta C	40	Hidingebro	80	70
Dagarn	90	Fjugesta	80	70
Skinnskatteberg	80	Gropen	80	70
Krampen	90	Ingvaldstorp	80	70
Näverkärret	90	Mullhyttemo	80	70
Spannarboda	90	Dormen	80	70
Sällinge	90			
Blixterboda	90			
Avdala	90			
Ervalla	90 1)			
Dyltabruk	90			
Hovsta	90			
Lillån	90			
Mosås	90			
Säbylund	60	i endera riktningen		
Kumla 2)	90			
Åsbro	90	Fagersta C	75	75
Lerbäck	90	Frövi	40	40
Rönneshytta	90			
Mariedam	90			
Godegård	90			
Degerön	90			
Karlsby	60			
Fågelsta	90			
Skänninge	90			

1) Över södra änden av bangården endast 80 km.; jfr tabellen å sid. 13 resp. 15.

2) Ej i följd för mer än ett tåg i vardera riktningen.

## Tåghandlingars överlämnande, då föraren även är tågbefälhavare.

### *Krylbo.*

Mottagandet och avlämnandet sker genom vederbörande vagnupptagare.

### *Frövi och Örebro C.*

För tåg med resp. station som utgångs- eller slutstation; mottagandet och avlämnandet sker genom vederb. vagnupptagare.

Föraren å tåg 4356 skall vid passerandet av ställverket Örebro C avkasta en särskild väska adr. Örebro C.

### *Hallsberg.*

#### 1) A n k o m m a n d e t å g.

Vid tåglokets gång från tåget nedför lokpassagespåret nedlägger föraren väskan eller konvolutet i en särskild låda invid spåret mitt för omlastningsexpeditionen.

#### 2) A v g å e n d e t å g.

Avlämnandet till föraren sker vid U-gruppen genom vederb. tågavsynare.

### *Motala C.*

#### 1) A n k o m m a n d e t å g.

Väskan eller konvolutet avkastas av föraren till tkl eller vagnupptagare mitt för stationshuset.

#### 2) A v g å e n d e t å g.

Avlämnandet till föraren sker genom tkl till 4393 och genom växlingsps till 4392.

### *Mjölby.*

#### 1) A n k o m m a n d e t å g.

Väskan eller konvolutet avkastas av föraren till tkl. eller vagnupptagare, mitt för stationshuset.

#### 2) A v g å e n d e t å g.

Avlämnandet till föraren sker genom vederb. vagnupptagare.

## Bromsviktberäkning.

### A. Bromstalstabell.

(Vid en hastighet av 65 och 70 km. pr tim. gäller det vänstra talet för tåg av bromsgrupp P<sub>1</sub> och P<sub>2</sub>, det högra talet för tåg av bromsgrupp G.)

I lutningsförhållande	Vid en hastighet i km. pr tim. av															
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
	B r o m s t a l															
0: 1000	4	4	4	4	5	5	7	9	12	15	16/20	20/28	24	30	35	42
1: 1000	4	4	4	4	5	6	8	10	13	16	18/22	22/30	26	31	37	44
2: 1000	4	4	4	4	5	7	9	11	14	18	19/23	23/31	27	33	38	46
3: 1000	4	4	4	5	6	7	9	12	15	19	20/25	25/33	29	34	41	48
4: 1000	4	4	5	5	6	8	10	13	16	20	22/27	26/35	30	36	43	50
5: 1000	4	5	5	5	7	9	12	15	18	22	23/29	27/37	31	38	44	52
6: 1000	5	5	6	6	8	10	13	16	19	23	25/30	29/39	33	39	46	54
7: 1000	5	5	6	7	9	11	14	17	20	24	26/32	30/41	34	41	47	56
8: 1000	5	6	7	8	10	12	15	18	21	25	27/33	32/42	36	42	50	59
10: 1000	6	7	8	10	12	14	17	20	24	28	30/36	34/45	39	46	53	61

Anm. För tåg, som framföres under lutningsförhållande eller med hastighet, som ej återfinnes i tabellen, skall tillämpas det för närmast starkare lutningsförhållande resp. större hastighet gällande bromstalet.

Vid bestämmande av hastigheten för ett tåg, vars bromsvikt motsvarar ett bromstal, som ej finnes i tabellen för det förefintliga lutningsförhållandet, skall hastigheten bestämmas efter närmast lägre bromstal för lutningsförhållandet i fråga.

För tåg, som framföres i stigning, skall bromsvikten minst motsvara bromstalet för horisontal bana (0:1000) enl. bromstalstabellen. Är detta bromstal vid den för tåget bestämda största tillåtna hastigheten lägre än det bromstal, som i bromstalstabellen anges för en mot stigningen svarande lutning vid en hastighet av 15 km/tim, skall dock sistnämnda bromstal gälla.

### Förklaringar till bromstalstabellen.

Bromstalstabellen användes 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.

## B. Hjälpstabell för

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

## bromsviktberäkning.

v i k t (i ton)

80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145
----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

v i k t (i ton)

1140	1210	1290											
1000	1060	1130	1190	1250									
890	945	1000	1060	1110	1170	1220	1280						
800	850	900	950	1000	1050	1100	1150	1200	1250				
725	775	820	865	910	955	1000	1050	1090	1140	1180	1230		
665	710	750	790	835	875	915	960	1000	1040	1080	1130	1170	1210
615	655	690	730	770	810	845	885	925	960	1000	1040	1080	1120
570	605	645	680	715	750	785	820	855	895	930	965	1000	1040
535	565	600	635	665	700	735	765	800	835	865	900	935	965
500	530	565	595	625	655	690	720	750	780	815	845	875	905
470	500	530	560	590	620	645	675	705	735	765	795	825	855
445	470	500	530	555	585	610	640	665	695	720	750	780	805
420	445	475	500	525	555	580	605	630	660	685	710	735	765
400	425	450	475	500	525	550	575	600	625	650	675	700	725
380	405	430	450	475	500	525	550	570	595	620	645	665	690
365	385	410	430	455	475	500	525	545	570	590	615	635	660
350	370	390	415	435	455	480	500	520	545	565	585	610	630
335	355	375	395	415	440	460	480	500	520	540	565	585	605
320	340	360	380	400	420	440	460	480	500	520	540	560	580
310	325	345	365	385	405	425	440	460	480	500	520	540	560
295	315	335	350	370	390	405	425	445	465	480	500	520	535
285	305	320	340	355	375	395	410	430	445	465	480	500	520
275	295	310	330	345	360	380	395	415	430	450	465	485	500
265	285	300	315	335	350	365	385	400	415	435	450	465	485
260	275	290	305	325	340	355	370	385	405	420	435	450	470
250	265	280	295	315	330	345	360	375	390	405	420	440	455
240	260	275	290	305	320	335	350	365	380	395	410	425	440
235	250	265	280	295	310	325	340	355	370	380	395	410	425
230	245	255	270	285	300	315	330	345	355	370	385	400	415
220	235	250	265	280	290	305	320	335	345	360	375	390	405
215	230	245	255	270	285	295	310	325	340	350	365	380	390
210	225	235	250	265	275	290	305	315	330	340	355	370	380
205	220	230	245	255	270	280	295	305	320	335	345	360	370
195	205	220	230	245	255	270	280	295	305	315	330	340	355
190	200	215	225	240	250	260	275	285	300	310	320	335	345
185	200	210	220	235	245	255	265	280	290	300	315	325	335
180	195	205	215	225	240	250	260	275	285	295	305	320	330
175	185	195	205	215	230	240	250	260	270	285	295	305	315
170	180	190	200	215	225	235	245	255	265	275	285	300	310
165	175	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300
160	170	180	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290
155	165	175	185	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280
150	160	170	180	190	200	210	215	225	235	245	255	265	275
150	155	165	175	185	195	205	215	220	230	240	250	260	270
145	155	165	175	180	190	200	210	220	225	235	245	255	265
140	150	160	165	175	185	195	200	210	220	230	235	245	255
130	140	150	155	165	170	180	190	195	205	215	220	230	240

## Hjälptabell för

Bromstal	B r o m s -												
	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210
	V a g n -												
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
11													
12	1250	1290											
13	1150	1190	1230	1270									
14	1070	1110	1140	1180	1210	1250							
15	1000	1030	1070	1100	1130	1170	1200	1230	1270				
16	940	970	1000	1030	1060	1090	1130	1160	1190	1220	1250		
17	880	910	940	970	1000	1030	1060	1090	1120	1150	1180	1210	1240
18	835	860	890	915	945	970	1000	1030	1060	1090	1110	1140	1170
19	790	815	840	870	895	920	945	975	1000	1030	1050	1080	1110
20	750	775	800	825	850	875	900	925	950	975	1000	1030	1050
21	715	740	760	785	810	835	855	880	905	930	950	975	1000
22	680	705	725	750	770	795	820	840	865	885	910	930	955
23	650	675	695	715	740	760	780	805	825	850	870	890	915
24	625	645	665	690	710	730	750	770	790	815	835	855	875
25	600	620	640	660	680	700	720	740	760	780	800	820	840
26	575	595	615	635	655	675	690	710	730	750	770	790	810
27	555	575	595	610	630	650	665	685	705	720	740	760	780
28	535	555	570	590	605	625	645	660	680	695	715	730	750
29	515	535	550	570	585	605	620	640	655	670	690	705	725
30	500	515	535	550	565	585	600	615	635	650	665	685	700
31	485	500	515	530	550	565	580	595	615	630	645	660	675
32	470	485	500	515	530	545	565	580	595	610	625	640	655
33	455	470	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635
34	440	455	470	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620
35	430	445	455	470	485	500	515	530	545	555	570	585	600
36	415	430	445	460	470	485	500	515	530	540	555	570	585
37	405	420	430	445	460	475	485	500	515	525	540	555	570
38	395	410	420	435	445	460	475	485	500	515	525	540	555
39	385	395	410	425	435	450	460	475	485	500	515	525	540
41	365	380	390	400	415	425	440	450	465	475	490	500	510
42	355	370	380	395	405	415	430	440	450	465	475	490	500
43	350	360	370	385	395	405	420	430	440	455	465	475	490
44	340	350	365	375	385	400	410	420	430	445	455	465	475
46	325	335	350	360	370	380	390	400	415	425	435	445	455
47	320	330	340	350	360	370	385	395	405	415	425	435	445
48	315	325	335	345	355	365	375	385	395	405	415	425	440
50	300	310	320	330	340	350	360	370	380	390	400	410	420
52	290	300	310	315	325	335	345	355	365	375	385	395	405
53	285	290	300	310	320	330	340	350	360	370	375	385	395
54	280	285	295	305	315	325	335	345	350	360	370	380	390
55	275	280	290	300	310	320	325	335	345	355	365	375	380
57	265	270	280	290	300	305	315	325	335	340	350	360	370
61	245	255	260	270	280	285	295	305	310	320	330	335	345

## bromsviktberäkning.

v i k t ( i t o n )

215	220	225	230	235	240	245	250	255	260	265	270	275	280
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

v i k t ( i t o n )

1260													
1190	1220	1250	1280										
1130	1160	1180	1210	1240	1260								
1080	1100	1130	1150	1180	1200								
1020	1050	1070	1100	1120	1140	1170	1190	1210	1240	1260			
975	1000	1020	1050	1070	1090	1110	1140	1160	1180	1200	1230	1250	
935	955	980	1000	1020	1040	1070	1090	1110	1130	1150	1170	1200	1220
895	915	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100	1130	1150	1170
860	880	900	920	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100	1120
825	845	865	885	905	925	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080
795	815	835	850	870	890	905	925	945	965	980	1000	1020	1040
770	785	805	820	840	855	875	895	910	930	945	965	980	1000
740	760	775	795	810	830	845	860	880	895	915	930	950	965
715	735	750	765	785	800	815	835	850	865	885	900	915	935
695	710	725	740	760	775	790	805	825	840	855	870	885	905
670	690	705	720	735	750	765	780	795	815	830	845	860	875
650	665	680	695	710	725	740	760	775	790	805	820	835	850
635	645	660	675	690	705	720	735	750	765	780	795	810	825
615	630	645	655	670	685	700	715	730	745	755	770	785	800
595	610	625	640	655	665	680	695	710	720	735	750	765	775
580	595	610	620	635	650	660	675	690	705	715	730	740	755
565	580	590	605	620	630	645	660	670	685	695	710	725	735
550	565	575	590	605	615	630	640	655	665	680	690	705	715
525	535	550	560	575	585	600	610	620	635	645	660	670	685
510	525	535	550	560	570	585	595	605	620	630	645	655	665
500	510	525	535	545	560	570	580	595	605	615	630	640	650
490	500	510	525	535	545	555	570	580	590	600	615	625	635
465	480	490	500	510	520	535	545	555	565	575	585	600	610
455	470	480	490	500	510	520	530	545	555	565	575	585	595
450	460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	565	575	585
430	440	450	460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	560
415	425	435	440	450	460	470	480	490	500	510	520	530	540
405	415	425	435	445	455	460	470	480	490	500	510	520	530
400	405	415	425	435	445	455	465	470	480	490	500	510	520
390	400	410	420	425	435	445	455	465	475	480	490	500	510
375	385	395	405	410	420	430	440	445	455	465	475	480	490
350	360	370	375	385	395	400	410	420	425	435	445	450	460

## Hjälptabell för bromsviktberäkning.

Bromstal	Bromsvikt (i ton)									
	285	290	295	300	305	310	315	320		
	Vagnvikt (i ton)									
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										
21										
22										
23	1240	1260								
24	1190	1210	1230	1250						
25	1140	1160	1180	1200	1220	1240				
26	1100	1120	1130	1150	1170	1190	1210	1230		
27	1060	1070	1090	1110	1130	1150	1170	1190		
28	1020	1040	1050	1070	1090	1110	1130	1140		
29	985	1000	1020	1030	1050	1070	1090	1100		
30	950	965	985	1000	1020	1030	1050	1070		
31	920	935	950	970	985	1000	1020	1030		
32	890	905	920	940	955	970	985	1000		
33	865	880	895	910	925	940	955	970		
34	840	855	870	885	900	910	925	940		
35	815	830	845	860	870	885	900	915		
36	790	805	820	835	850	860	875	890		
37	770	780	795	810						
38	750	765	775	790	800	815	830	840		
39	730	745	755	770	780	795	810	820		
41	695	705	720	730	745	755	770	780		
42	680	690	705	715	725	740	750	760		
43	665	675	685	700						
44	650	660	670	680	695	705				
46	620									
47	605	615								
48	595	605	615	625						
50	570	580	590	600	610	620				
52	550	560	565	575	585	595	605			
53	540	545	555	565	575	585				
54	530									
55	520	525								
57	500	510	520	525						
61	465	475	485	490	500	510	515	525		



### C. Förklaringar till hjälptabellen för bromsviktberäkning

Hjälptabellen användes vid

bestämmandet av den erforderliga bromsvikten, då bromstalet och vagnvikten äro kända,

bestämmandet av den tillåtna vagnvikten, då bromstalet och den tillgängliga bromsvikten äro kända,

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

*Bromsvikten* hos olika fordon värderas enligt bestämmelserna å sid. 53.

*Vagnvikten* hos ett tåg, sådan den beräknats enligt förklaringarna till tjänstetidtabellerna, skall vid bromsviktberäkning för tåget, om detta framföres av lok litt D, ökas med 40 ton för varje använt sådant lok; i delvis genomgångsbromsat tåg skall viktökningen göras på den genomgångsbromsade tågdelen. Nämnade viktökning skall göras även vid bestämmandet, huruvida ett med minst 4 P-bromsade axlar försett tåg skall få hänföras till bromsgrupp P<sub>2</sub>, trots att bromskraften av P-bromsar ej utgör  $\frac{2}{3}$  av tågets hela bromsvikt (såo § 39:2 c), men skall däremot ej göras i fråga om snöplogståg, ej heller i fråga om tåg med högst 60 tons verklig vagnvikt och en hastighet av högst 60 km/tim eller tåg med högst 30 tons verklig vagnvikt och en hastighet av högst 70 km/tim (jfr såo § 40:4).

Vad ovan sagts skall gälla även när för tågets framförande användes lok litt D jämte lok av annan typ.

För tåg, vari ej ingå andra fordon än ett dragande lok och ett overksamt elektrolok (varvid sistnämnda lok måste ha verksam genomgångsbroms eller bemannad skruvbroms), skall vagnviktberäkning och bromsviktberäkning ej ske (jfr såo § 69:4 f).

I. Då vagnvikten, i förekommande fall ökad enligt ovanstående, och bromstalet äro bekanta, uppsökes det sistnämnda talet i den första lodräta kolumnen i hjälptabellen. Från detta tal följer man den vågräta siffraden, tills man kommer till det tal, som är lika med vagnvikten eller, om sådant icke finnes, till det *närmast högre*. Det lodrätt över detta tal i tabellens huvud stående talet anger den erforderliga bromsvikten.

Ex. Ett tåg har en vagnvikt av 770 ton. Bromstalet är 16. Man söker i hjälptabellens första lodräta kolumn talet 16, därefter i den från detta tal 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 bromsvikten.

II. Gäller frågan huru stor vagnvikt, som vid ett givet bromstal får framföras i ett tåg, då man har att tillgå

endast en begränsad bromsvikt, uppsökes först det tal, som motsvarar den tillgängliga bromsvikten, eller, om detsamma ej finnes, *närmast lägre* tal i hjälptabellens huvud, och den lodräta kolumnen följes härifrån nedåt, tills man kommer till den vågräta sifferrad, som i yttersta kolumnen innehåller det givna bromstalet. Det i skärningspunkten stående talet är den sökta vagnvikten. Användes D-lok för tågets framförande, skall dock minskning ske med 40 ton för varje sådant lok.

Ex. I ett godståg med en verklig vagnvikt av 540 ton skola flera vagnar tillkopplas. Bromstalet är 12 och hela den tillgängliga bromsvikten 109 ton. Hur stor vagnvikt kan ytterligare tillkopplas?

Man söker i hjälptabellens huvud bromsvikten 109. Detta tal finnes icke, varför man tager det närmast lägre talet 105 och följer den lodräta kolumnen nedåt till den vågräta sifferrad, i vars yttersta kolumn står bromstalet 12. I skärningspunkten står talet 875. Då vagnvikten förut var 540 ton, kan sålunda  $875 - 540 = 335$  tons vagnvikt ytterligare tillkopplas. Användes ett D-lok för tågets framförande, kan endast  $335 - 40 = 295$  tons vagnvikt tillkopplas.

III. Motsvarar bromsvikten i ett tåg ej det i tjänstetidtabellen angivna bromstalet och vill man för att beräkna den ändrade största hastighet, varmed tåget därför högst kan få framföras, utröna det bromstal, tågets bromsvikt i stället motsvarar, uppsökes först i hjälptabellens huvud det tal, som är lika med den tillgängliga bromsvikten 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 (i förekommande fall ökad enligt vad ovan sagts om lok litt D användes) eller, om sådant tal 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 sifferrad är det sökta bromstalet.

Ex. Ett persontåg, framfört av ett D-lok och vars tidtabell föreskriver bromstal 61 samt en största hastighet av 90 km/tim, har en verklig vagnvikt av 172 ton, vartill enligt ovanstående tilläggas 40 ton = 212 ton och en bromsvikt av 118 ton. Bromsvikten är sålunda ej tillräcklig enligt tidtabellen. För bedömning om hastighetsnedsättning erfordras, måste därför tågets bromstal utrönas.

Man söker då i hjälptabellens huvud bromsvikten 118, som emellertid ej finnes, varför man väljer det närmast lägre talet 115, följer den lodräta kolumnen nedåt och söker talet 212. När 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 bromstalstabellen 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 blir beroende av lutningsförhållandet (enligt bromstalstabellen 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.).

### D. Bromsvikt hos olika fordon.

För en del vagnar är den vid tryckluftbromsning gällande bromsvikten angiven å vagnen (genom bromsviktsskyltar å godsvagnar, som ha sådana, och genom skyltar eller märkning vid omställningsanordningen eller å långbalken å vissa personvagnar). Vid skruvbromsning av dessa vagnar värderas däremot bromsvikten enligt å sid. 54 befintlig tabell, kolumnen längst till höger.

För andra fordon än ovan nämnts värderas bromsvikten enligt tabellen å sid. 54.

Vid tillämpning av tabellen å sid. 54 iakttages:

att tryckluftbroms Hildebrand-Knorr S, Kunze-Knorr S, Hildebrand-Knorr P och Kunze-Knorr P samt med mellanventil (i vissa fall omställningshandtag å fordonssidorna) försedd tryckluftbroms Knorr, Westinghouse och New-York utgör P-broms, när omställningsanordningen står i läget P eller Perst samt G-broms när den står i läget G eller Godst (läget S för förstnämnda båda bromstyper får förekomma endast i tåg av bromsgrupp S, varvid bromsviktberäkning ej erfordras),

att till *P-broms* alltid räknas:

tryckluftbroms Knorr, Westinghouse och New-York utan omställningsanordning (mellanventil) eller fast strypanordning och

vakuumbroms;

att till *G-broms* alltid räknas:

tryckluftbroms Kunze-Knorr G och Hildebrand-Knorr G samt

„ Knorr, Westinghouse och New-York utan omställningsanordning (mellanventil) men med fast strypanordning;

att till *M-broms* alltid räknas:

tryckluftbroms å malmbanans vagnar litt M.

E. Tabell för värdering av bromsvikten hos vissa fordon.

Fordon	Med P-broms				Med G-broms				M-broms med ledningstryck		Skrubbroms
	Då omställningsanordn. TOM — LAST		Då omställningsanordn. TOM — LAST		saknas		har läget TOM LAST		1,6 kg/cm <sup>2</sup>	minst 4 kg/cm <sup>2</sup>	
	saknas	har läget TOM LAST	saknas	har läget TOM LAST	saknas	TOM	LAST	6 ton pr vagn	15 ton pr vagn		
4-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar med vagnv. 45 ton <sup>1)</sup> o. 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 <sup>1) 2)</sup>	30 ton pr vagn	—	20 ton pr vagn	—	—	—	—	—	—	—	5 ton pr bromsad axel
2-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar <sup>2)</sup>	15 ton pr vagn	—	10 ton pr vagn	—	10 ton pr vagn	—	—	—	—	—	5 ton pr bromsad axel
Godsvagnar med mer än 4 axlar	—	—	5 ton pr bromsad axel	—	5 ton pr bromsad axel	7,5 ton pr bromsad axel	—	—	—	—	5 ton pr bromsad axel
4-axliga godsvagnar	—	—	20 ton pr vagn	—	20 ton pr vagn	30 ton pr vagn	—	—	—	—	5 ton pr bromsad axel
3- och 2-axliga godsvagnar (utom malmbanans vagnar)	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	—	—	—	—	tom eller med last m. mindre 5 ton eller än 5 ton däröver: last: 5 ton, 7,5 ton pr bromsad axel
Malmbanans vagnar litt. M.	—	—	—	—	—	—	—	6 ton pr vagn	15 ton pr vagn	—	—
Överkaamt lok	För elektrolok 10 ton pr bromsad axel, för ånglok 5 ton pr bromsad axel										

1) Efter avrundning enligt punkt 4 i förklaringarna till tjänstetidtabellerna. — 2) Bromsvikten hos sådana inspektions- och tjänstevagnar (vagnar litt. B07), å vilka den genomgående bromsen verkar blott på halva antalet axlar, skall värderas till hälften av i tabellen angivna värden.

## Bromsprov

skall å vederbörliga stationer utföras i enlighet med bestämmelserna i str 254 avd Bt. Dock skola följande undantag gälla:

Station	Undantag från str 254 avd Bt
Frövi*) Örebro C Hallsberg Näverkärret Lerbäck Rönneshytta Mariedam Godegård Mullhyttemo Motala C Fjugesta Mjölby Svartå Krylbo	Förenklat utgångsprov får utföras i fråga om tågsätt, som vända oförändrade efter rundgång med loket eller efter lokbyte. Varje lokaltågsätt skall dock en gång per dygn underkastas utgångsprov.
Hallsberg Mjölby	Förenklat utgångsprov får utföras i fråga om tågsätt, som sammansätts av oförändrade tågdelar från flera tåg omedelbart efter dessas ankomst.

\*) I tåg 4358 skall biträdet svara för bromsprovet i främre delen av tåget (nyttillsatta vagnar) och vagnens genomslagsprovet i bakre delen samt ge klartsignal.

## Vagnsyning och varmgångsinspektion.

### A. Vagnsyning.

Vagnsyning enl. str 123 (jfr säo § 9:2g, 3g och § 66:4), som icke under några förhållanden får eftersättas, skall verkställas vid följande stationer sålunda:

Station	Tåg
Krylbo	Alla tåg.
Frövi	Alla tåg med Fv som utgångs- resp. slutstation samt alla tåg med minst 5 min. uppehåll, dock med undantag av vissa godståg — se avd. 2 nedan — för vilka enbart varmgångsinspektion skall äga rum.
Örebro C	Alla tåg <sup>1)</sup> med uppehåll med undantag av vissa godståg — se avd. B nedan — för vilka enbart varmgångsinspektion skall äga rum.
Hallsberg	Alla tåg <sup>1)</sup> utom tåg 3 och 4 samt 13 och 14 sommartid, därest vagnskötare medfölja dessa tåg.
Motala C	Alla tåg med Mot som utgångs- resp. slutstation <sup>1)</sup> .
Mjölby	Alla tåg <sup>1)2)</sup> .

1) Vagnar i lokalpersontågen på sträckorna Ör—Fv, Ör—H och My—Mot underkastas en grundlig avsyning endast en gång per dygn. I övrigt avsynas nämnda tåg vid Fv, Ör, H, Mot och My efter varje tur för upptäckande av större bristfälligheter på vagnarna (inklusive varmgångsinspektion).

2) Godståg med mindre tidtabellsenligt uppehåll än 10 minuter skola allmänsynas vid dess ingång för upptäckande av bromsplattor, förskjutning av last och dylikt samt varmgångsinspekteras med början från aktern och så långt fram som tiden intill tågets avgång medgiver. "Klart"-signalen till tågexpeditören gäller i dessa fall endast den del som hunnit synas.

### B. Enbart varmgångsinspektion.

Enbart varmgångsinspektion skall äga rum i den utsträckning som framgår av efterföljande tabell. Denna varmgångsinspektion får icke indragas men kan, med undantag för s. k. rullande kontroll, efter order av tågledaren i varje särskilt fall flyttas till annan station, belägen inom av styrelsen fastställd räjong.

## Bromsprov

skall å vederbörliga stationer utföras i enlighet med bestämmelserna i str 254 avd Bt. Dock skola följande undantag gälla:

Station	Undantag från str 254 avd Bt
Frövi*) Örebro C Hallsberg Näverkärret Kumla Lerbäck Rönneshytta Mariedam Mullhyttemo Motala C Fjugesta Mjölby Svartå	Förenklat utgångsprov får utföras i fråga om tågsätt, som vända oförändrade efter rundgång med loket eller efter lokbyte. Varje lokaltågsätt skall dock en gång per dygn underkastas utgångsprov.
Krylbo Hallsberg Mjölby	Förenklat utgångsprov får utföras i fråga om tågsätt, som sammansätts av oförändrade tågdelar från flera tåg omedelbart efter dessas ankomst.

\*) I tåg 4358 skall biträdet svara för bromsprovet i främre delen av tåget (nytilsatta vagnar) och vagnps genomslagsprovet i bakre delen samt ge klartsignal.

## Vagnsyning och varmgångsinspektion.

### A. Vagnsyning.

Vagnsyning enl. str 123 (jfr säo § 9:2g, 3g och § 66:4), som icke under några förhållanden får eftersättas, skall verkställas vid följande stationer sålunda:

Station	Tåg
Krylbo	Alla tåg.
Frövi	Alla tåg med Fv som utgångs- resp. slutstation samt alla tåg med minst 5 min. uppehåll, dock med undantag av vissa godståg — se avd. 2 nedan — för vilka enbart varmgångsinspektion skall äga rum.
Örebro C	Alla tåg <sup>1)</sup> med uppehåll; ang. passerande godståg se avd. B, mom. 3.
Hallsberg	Alla tåg <sup>1)</sup> utom tåg 3 och 4 samt 13 och 14 sommartid, därest vagnskötare medfölja dessa tåg.
Motala C	Alla tåg med Mot som utgångs- resp. slutstation <sup>1)</sup> .
Mjölby	Alla tåg <sup>1)2)</sup> .

1) Vagnar i lokalpersontågen på sträckorna Ör—Fv, Ör—H och My—Mot underkastas en grundlig avsyning endast en gång per dygn. I övrigt avsynas nämnda tåg vid Fv, Ör, H, Mot och My efter varje tur för upptäckande av större bristfälligheter på vagnarna (inklusive varmgångsinspektion).

2) Godståg med mindre tidtabellsenligt uppehåll än 10 minuter skola allmänsynas vid dess ingång för upptäckande av bromsplattor, förskjutning av last och dylikt samt varmgångsinspekteras med början från aktern och så långt fram som tiden intill tågets avgång medgiver. "Klart"-signalen till tågexpeditören gäller i dessa fall endast den del som hunnit synas.

### B. Enbart varmgångsinspektion.

Enbart varmgångsinspektion skall äga rum i den utsträckning som framgår av efterföljande tabell. Denna varmgångsinspektion får icke indragas men kan, med undantag för s. k. rullande kontroll, efter order av tågledaren i varje särskilt fall flyttas till annan station, belägen inom av styrelsen fastställd räjong.



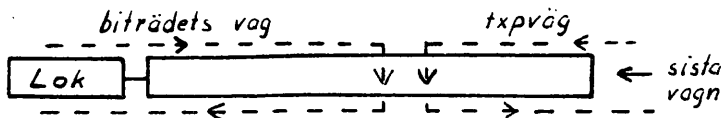
Tåg nr	Varmgångsinspektion vid	Utföres av
<b>Tåg &amp; linjen Krylbo—Hallsberg—Krylbo</b>		
<i>Udda nr</i>		
4371	Skinnskatteberg	Lokbitr. och stationspersonal
4373	Karbenning	" " "
4375	Krampen	" " "
4377	Dagarn	" " "
4379	Krampen	" " "
Övriga ord. och efjgt med uph	Fagersta C	" " "
<b>Tåg &amp; linjen Hallsberg—Mjölby—Hallsberg</b>		
<i>Udda nr</i>		
4351	Mariedam	Lokbitr. och stationspersonal
4353	Godegård	" " "
4355	Godegård	" " "
4389	Karlsby	Lokbitr.3
4391	Mariedam	" " "
4395	Rönneshytta	" " "
4397	Godegård	" " "
4401	Mariedam	Lokbitr.3
4403	Godegård	" " "
4405	Mariedam	Lokbitr.3
<i>Jämna nr</i>		
4390	Godegård <sup>2</sup>	Lokbitr.3
4392	Motala C <sup>1</sup>	" och stationspersonal
4404	Skänninge <sup>2</sup>	Lokbitr.3
4406	Motala C <sup>2</sup>	Lokbitr.3

1) Utföres före ev. isärväxling av tåget.

2) Endast vagnar tillkopplade i Mjölby inspekteras.

3) Stps biträder i mån av tid.

Då lokbiträde och tågexpeditör (ev. annan stationstjänsteman) avsynar tåget, skall lokbiträdet avsyna främre och stations-tjänstemannen bakre delen av tåget. Avsytningen börjar på tågets högra (bitrådets) sida i farriktningen och tillgår så, att lokbiträdet börjar vid loket och stationstjänstemannen vid sista vagnen, varefter de gå mot varandra, till dess de mötas, då de gå över på tågets motsatta sida, där lokbiträdet avsynar främre och stationstjänstemannen bakre delen av tåget.



Påträffar lokbiträdet eller tågexpeditören (eller annan ej vagnkunnig stationstjänsteman) lagerbox, som är onormalt varm och kan någon av dessa ej med vissshet själv avgöra,

huruvida vagnen måste avkopplas eller ej, skall lokföraren tillkallas (jfr dock såo § 64 mom. 2) och avgöra, hur det skall förfaras med vagnen. När lokbitrådet och stationstjänstemannen mötts och därefter avsyna vänstra sidan av tåget, skall även kontrolleras, att bromsarna äro loss. Påträffas vagn, där bromsen ej är loss, skall lossning begäras medelst signal till lokföraren. Kan bromsen ej lossas från loket, skall bromsen avstängas och luften urtappas medelst lossningsventilen; varefter i enligt ordning form. 539 G skall uppsättas å vagnen. Tågexpeditören underrättar närmaste större station, där tåget har uppehåll och vagnsynare finnes, vilken i dylika fall undersöker bromsen och uppsätter skadeanslag nr 539 G, om dylikt ej uppsatts tidigare och om felet ej omedelbart kan avhjälpas. Under den tid inspektionen pågår, skall föraren då och då ha sin uppmärksamhet riktad bakåt.

S. k. rullande kontroll utföres på så sätt, att två vagnsynare posta vid ingångsväxlarna eller vid annan lämplig, av stf anvisad plats (betr. Örebro C i höjd med ställverket), en på vardera sidan av tåget, varvid detta framföres förbi poststället med låg hastighet (högst 10 km) och vagnarna inspekteras, alltefter som de rulla förbi. Tågexpeditören skall därvid placera sig så, att han är väl synlig såväl för någon av vagnsynarna som — om möjligt — även för lokpersonalen för att vid tecken från vagnsynarna omedelbart kunna stoppa tåget. Avgångssignal till tåget får icke givas, förrän hela tåget passerat poststället och vagnpersonalen givit signalen "klart".

### 3. Postering för passerande godståg vid Örebro C.

För alla norrgående godståg, som passera Örebro utan att där göra uppehåll, skall en vagnsynare postera på vardera sidan av tåget och mitt för den plats, där tågexpeditören befinner sig. Om vagnsynaren iakttaget något sådant fel, som nödvändiggör tågets stoppande, skall han omedelbart söka påkalla tågexpeditörens uppmärksamhet eller själv visa stoppsignal till tåget.

Lokbitrådet skall hålla utkik bakåt. Tågets hastighet skall vid posteringsstället nedbringas till 15 km.

Under 1, 2 och 3 ovan meddelade föreskrifter skola i tillämpliga delar gälla även extratåg. I erforderliga fall lämna befälet ytterligare anvisningar. Beträffande extra fjärrgodståg, som ej erhålla fullständig vagnsyning inom 50 km från utgångsstationen, bestämmer tågledaren från fall till fall på vilken station enbart varmgångsinspektion skall företagas.

## Vagnviktstabell.

a) De nedan angivna vagnvikterna beteckna maximum för vad loken få framdraga och tillämpas för de tåg, i vilkas tidtabell vagnvikt icke finnes angiven.

b) Föreskrifterna i såo § 39 angående största tillåtna axelantal vid olika hastigheter begränsa tågstorleken.

c) Då tåg framföres av två verksamma elektrolok, får den totala vagnvikten uppgå till högst 4/5 av sammanlagda vagnvikterna för båda loken.

d) Om tåg framföres av ett elektrolok och ett ånglok, får den totala vagnvikten uppgå till högst 4/5 av summan av vagnvikterna för båda loken.

Sträcka	Ton vagnvikt med lok litt									
	Dg	Dk	Ds	Hab	Hcd	Hg	Hg	Off 2	Ub	Öd
						gods- tåg*)	person- tåg			
Ky-Fv	900	600	550	500	700	850	600	1400	600	250
Fv-H	900	600	550	500	700	850	600	1400	700	250
H-My	900	600	550	500	700	850	600	1400	600	250
Öb-Svå	—	—	—	500	700**)	—	—	—	—	—

\* Vid svåra snöhinder eller särskilt låg yttertemperatur och långa stigningar skall vagnvikten reduceras till 750 ton.

\*\* Endast Hc. (Hd får ej gå Öb—Svå).

#### Anm.

1) När svåra snöhinder eller särskilt låg temperatur ökar tåg-motståndet, böra ovan angivna vagnvikter i motsvarande grad reduceras. Vagnvikten bör då för lok litt Dg å linjer med långa stigningar icke överstiga 750 ton vid stigningsförhållandet 10:1000 samt 500 ton vid stigningsförhållandet 16:1000. Då tåg framföres av två verksamma elektrolok, får den totala vagnvikten uppgå till högst 4/5 av de sammanlagda minskade vagnvikterna för båda loken. Order om begränsning av vagnvikten utfärdas av ti i samråd med miö.

2) För undvikande av lokkoppling må undantagsvis på bandel, där stigning över 10:1000 ej förekommer, 600 tons vagnvikt framföres med Ds-lok, när temperaturen 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.

## Växlingsrörelser, undantagsbestämmelser.

### A. Krylbo.

1. Lok, lokmotor och rälsbuss får framföras över bangården utan att vara åtföljda av växlingspersonal under nedan angivna villkor. Dessa föreskrifter få tillämpas, även om lok eller lokomotor drager ett överksamt lok eller högst 2 vagnar eller om rälsbuss drager släpvagn eller överksam rälsbuss. Är lok tvåbemannat, må en axeltransportvagn med tillkopplad luftledning och verksam broms skjutas. Rälsbuss må skjuta släpvagn eller överksam rälsbuss, om medföljande växlingskunnig busspersonal inom hörhåll för föraren håller utkik i rörelseriktningen å båda sidor. Vad i följande punkter sägs om lok gäller även lokomotor och rälsbuss och även om andra fordon medföras enligt förestående.

2. Föraren (och ev. biträde) skall vara placerad i främsta förarhytten i varje rörelseriktning.

3. Före utgång från lokstallsområdet skall växlingssignal därtill givas av signalgivare i södra bangårdsändan. Tills dylik signal erhållits, skall lok stanna hinderfritt vid den centralt omläggbara växeln mellan ut- och ingående stallspåren. Skärpt uppmärksamhet skall ägnas vägovergången där.

4. Efter erhållen signal till växlingsrörelse får lok framföras till eller från sitt tåg resp. till motsatta bangårdsändan, dock ej med någon del förbi den punkt, vilken gäller som infartstågvägens slutpunkt för å samma spår och i samma riktning inkommande tåg, förrän ny växlingssignal därtill erhållits från signalgivare i den bangårdsändan. Enbart signalen "Växling tillåten" från befintliga spårspärrsignaler gäller icke som signal för vidare färd. Rörelser utanför slutpunkter skola alltid direkt ledas av signalgivare. Lok, som går till sitt tåg, skall stanna omkr. 1 meter från tåget, tills kopplare kommer tillstådes.

5. Erhålles under gång över bangården stoppsignal, förfaller ovan nämnt tillstånd och loket får icke föras vidare, förrän ny signal erhållits.

6. Vid färd å spåren 1—4 skall lok framföras med största försiktighet över de övergångar, som äro anordnade vid norra ändarna av personplattformarna mellan spåren samt framför stationshuset. Före färd över spårövergången framför stationshuset skall dessutom klart-signal avvaktas från därstädes tjänstgörande vakt (ordningsman eller tkl). Saknas dylik vakt (vid tidpunkt då resandetrafik icke äger rum) får loket ändå föras över övergången, men först sedan föraren förvissat sig om, att så utan uppkommande fara kan ske. Om erforderligt skall loket härför stoppas.

7. Signal till loks gång från ankommet tåg gives av signalgivare vid tåget. I övrigt ledes lokrörelserna av tågvägsinspektörerna och enligt deras order av tågvägsklarörarna i resp. bangårdsändar. Innan lok tillåtes framgå

mellan bangårdsändarna skola tågvägsinspektörerna därom pr telefon ha överenskommit sinsemellan för varje gång. Är under rörelsen något särskilt att iakttaga, som ej nämnts i dessa bestämmelser, skall föraren därom underrättas. Sáo § 56, mom 3, första stycket, skall iakttagas. Anm. till samma stycke är icke tillämplig å befintliga spårspärr-signaler.

8. Vid varje tidtabellsskifte upprättar stationsföreståndaren en plan å de spår, som skola användas för tåglokens framförande till resp. från lokstallet. Denna plan skall finnas anslagen å tågexpeditionen och i norra och södra signalkurarna samt hos ordningsmannen.

9. Måste spårändring vidtagas, vilket ej får ske utan tvingande orsak, eller skall spår för extratågs loks gång bestämmas, skola tågvägsinspektörerna i resp. ändrar härom överenskomma. Om därvid något av spåren 1—4 måste användas, skall tkl tillstånd först inhämtas. Vid behov skall tkl underrätta ordningsmannen.

### B. Frövi.

Lok får framföras över Frövi bangård å spåren 1—4 utan att vara åtföljda av växlingspersonal under följande villkor:

1. Loket får icke medföra annat fordon.
2. Föraren skall alltid färdas i den främst gående förarhytten.
3. Framförandet av lok skall särskilt vid passerandet av bangårdsövergången vid södra vattenkastaren samt å spåren 1 och 2 mitt för stationshuset ske med största försiktighet. På ovan angivna ställen skall hastigheten nedbringas till 5 km/tim varjämte signalen "tåg kommer" alltid skall givas, då någon person befinner sig i dess närhet.
4. Signal till växlingsrörelse till lok att framgå å något av spåren 1—4 får icke givas förrän signalgivaren förvissat sig om, att vederbörande spår är fritt att befara, att spåret ej är avsett att användas för väntat eller i närheten varande tåg samt att samtliga växlar och dvärgsignaler i lokets väg manövreras från ställverket.
5. Signalgivaren skall underrätta tågklareren eller ställverksvakten om lokets framsläppande samt meddela, vart det är avsett att framsläppas.
6. Loket får icke föras förbi dvärgsignal i stoppställning ej heller utan ny signal till växlingsrörelse förbi dvärgsignal med 2 vita sken i 45° vinkel åt höger.
7. När lok stannat framför dvärgsignal i stoppställning, får det icke fortsätta om denna signal ändras till "växling tillåten" med mindre signal till växlingsrörelse även gives (med undantag dock för dvärgsignal 39 vb, se punkt 9 nedan).

8. Förare å lok på väg till T. G. O. J. lokstall skall före passerandet av dvärgsignal 39 h förvissa sig om att växel 40 (stallspårsväxeln) intager läge för gång till lokstallet.

9. Lok, stående å T. G. O. J. stallspår må utan särskild signal till växlingsrörelse utföras från detta spår till bangården på signal "växling tillåten" från dvärgsignal 39 vb.

10. Vad ovan sagts om lok gäller även lokomotor och rälsbuss.

11. Vid växling med rälsbuss må föraren manövrera densamma från bakre förarehytten i rörelseriktningen endast om särskild växlare medföljer och färdas i samma ände av rälsbussen som föraren, men på motsatta sidan och stående på fotsteget, så att han hela tiden kan iakttagas av motorföraren.

### C. Örebro C.

Vid Örebro C får lok framföras från eller till lokbangården utan att växlingspersonal är tillstädes enligt följande bestämmelser. Vad som säges om lok gäller även lokomotor eller rälsbuss, ävensom får lok eller lokomotor draga annat lok eller högst 2 två- eller treaxliga vagnar. Föraren skall härvid alltid färdas i den främst gående förarhytten.

#### 1. För infart från stallspåret till bangården gäller dvärgsignal 57 v.

Visar signal 57 v "varsamhet" får föraren med iakttagande av försiktighet framföra loket in på "kolspåret" och skall där stanna vid bron över Lillån såvida ej dessförinnan signal till växlingsrörelse visas. Loket övertages där av växlingspersonal.

Anm. Visar signal 57 v "stopp", 11 a, eller "växling tillåten", 11 d, skall loket stoppas framför denna signal och föraren uppringa tågklararen genom den vid signalen placerade telefonen.

#### 2. För utfart från kolspåret till stallspåret gäller dvärgsignal 57 h.

Visar signal 57 h "varsamhet" får föraren framföra loket till stallspåret efter klarsignal av loklotsen, som dessförinnan skall ha förvissat sig om att växel 117 (kexspårsväxeln) ligger rätt.

3. På särskild order av tågklararen får föraren framföra lok över annat spår från stallspåret till bangården eller från bangården till stallspåret och skall därvid anvisas vilket spår som skall användas, varvid för sådan tågväg gällande dvärgsignaler skola visa "kör" eller "varsamhet".

### D. Örebro C—Örebro S.

I skrivelse den 3/4 1944, d.-n:r Dbr S 49/44, har Kungl. Styrelsen medgivit att rörelser med järnvägsfordon, som endast ske mellan Örebro C och Örebro S, få — under förutsättning att växel- och signalsäkerhetsanläggningarna äro i bruk — äga rum under form av växlingsrörelser under iakttagande av följande bestämmelser.

Befintliga huvudsignaler gälla även för växlingsrörelserna.

Växlingsrörelserna skola äga rum å för tågrörelse i respektive riktning använt spår; vid enkelspårdrift å dubbelspår alltså å det spår, som därvid användes för tågrörelsen.

Växlingsrörelse får å de spår, som kontrolleras av huvud- eller dvärgsignal (ifråga om dvärgsignal alltså medelst annan signal än enligt figur 11 d i såo) äga rum, utan att växlingspersonal medföljer.

Växlingsrörelse skall ske enligt uppgjord plan eller bestämmas genom överenskommelse mellan tågklareren vid Örebro C och Örebro S.

Växlingsrörelse mellan Örebro C och Örebro S eller omvänt får ej påbörjas, förrän tågklareren givit signal till växlingsrörelse.

En vagnvikt av högst 120 ton får medföras utan annan bromskraft än lokets.

När växel- och signalsäkerhetsanläggningarna icke äro i bruk, skola rörelserna ifråga ske såsom tågrörelse eller under form av bandisposition.

I anslutning till ovanstående föreskrives av trafikinspektören följande: medföres i ett dylikt växlingssätt mer än 120 ton, skola vagnarna vara anslutna till tryckluftledningen och bromsprov utföras före avgången från resp. station eller erforderligt antal handbromsar bemannas.

Bromsvikt: bromstal 4.

### **E. Hallsberg.**

Lok får under nedan angivna villkor framföras å personbangården, lokpassagespåret, uppdragsspåret och nedfartsspåret, utan att växlingspersonal är tillstädes. Vad som säges om lok, gäller även lokomotor med eller utan vagnar och rälsbuss med eller utan släpvagn. Dessa föreskrifter få även tillämpas, om lok drager andra fordon eller skjuter högst två st. två- eller tre-axliga vagnar, en boggielvagn eller ett overksamt lok; å lokpassagespåret få dock vagnar skjutas endast om loket är bemannat med 2 man.

När växlingssätt om högst 90 tons vagnvikt framföras från personbangården till rangerbangården eller i motsatt riktning erfordras endast lokets bromsvikt. Vid vagnvikt över 90 ton skall bromsvikt finnas motsvarande bromstal 8 och genomgående broms kunna manövreras från loket. Större vagnvikt än 90 ton får icke medföras efter den sista bromsade vagnen. (Sty skr Dbr S 77/1944 den 27/4 1944 och 27/4 1945.)

I anslutning härtill föreskriver trafikinspektören följande:

Föraren skall alltid färdas i den främst gående förarhytten. Undantag härifrån medgives vid rundgång med lok på personbangården, då den härför disponerade tiden underskrider 12 min.

### 1. A personbangården.

Å spåren 1, 2, 3 och 4 mellan inre dvärgsignalerna (D 11 h—55 v/h, D 11 v—55 v, D 13 v/h—48 v, D 15 v/h—52 v/h), å spåren 5 och 6 mellan där befintliga dvärgsignaler (D 9 v/h—51 v/h, D 6 v/h—49 v/h) samt å övriga spår mellan resp. spårs inre växlar.

Signal till växlingsrörelse till lok att framgå å visst spår får icke givas, förrän signalgivaren förvissat sig om, att vederbörande spår är fritt att befara och ej heller avsett att användas för väntat eller i närheten varande tåg.

Tillstånd till rörelsen inhämtas av signalgivaren i ställverket.

Lok, som igångsättes efter sålunda erhållen växlings-signal, skall stanna med det främsta fordonet framför ovan nämnd dvärgsignal eller växel, även om dvärgsignalen skulle visa "växling tillåten", och får fortsätta därifrån först på ny signal till växlingsrörelse.

### 2. A lokpassagespåret.

(Se ritning till C nr 176009 i slutet av boken.)

Med lokpassagespåret avses det spår, som användes huvudsakligen för loggångar från infartsgruppen till lokbangården. Det nordligaste spåret i infartsgruppen även-som förbindelse-spåren till nedfartsspåret genom växlar 308—235 och 106—173 samt spåret från nedfartsspåret till lokbangården genom växel 114 räknas i samband med trafik till eller från lokpassagespåret ingå i detta.

Lokpassagespåret trafikeras i *båda* riktningarna. Auto-matiska signalanordningar äro i bruk.

Med avseende på signaleringen är lokpassagespåret in-delat i fem signalsträckor:

- A = Sträckan mellan å ena sidan lokbangården eller endera av dvärgsignalerna M 1, M 2, M 3 och M 6 (beroende på körriktning) samt å andra sidan dvärgsignalerna D 1/M 10. Sträckan A kan befaras dels över växel 112, dels över växel 106.
- B = Sträckan mellan dvärgsignalerna D 1/M 10 och D 3/D 8.
- C = Sträckan mellan dvärgsignalerna D 3/D 8 och D 5/D 6.
- D = Sträckan mellan dvärgsignalerna D 5/D 6 och D 7/D 4.
- E = Sträckan mellan dvärgsignalerna D 7/D 4 och infartsgruppen (D 2).

#### Signalering med dvärgsignalerna:

a) För rörelser i riktning västerut.

M 6 och M 3 — från nedfartsspåret resp. lokstallet till sträckan A över växel 112.

M 11 — från lokstallet till sträckan A över växel 106.



- D 1 — från sträckan A till sträckan B.  
 D 3 — från sträckan B till sträckan C.  
 D 5 — från sträckan C till sträckan D.  
 D 7 — från sträckan D till sträckan E.

b) För rörelser i riktning österut.

D 2 — från infartsgruppen till sträckan E. Stoppsignal å D 2 repeteras genom rött sken å en närmare infartsgruppen vid vägporten uppsatt repetersignal.

D 4 — från sträckan E till sträckan D.

D 6 — från sträckan D till sträckan C.

D 8 — från sträckan C till sträckan B.

M 10 — från sträckan B till sträckan A över växel 106 eller växel 112.

M 7, M 8 och M 9 — från utfartsgruppen till sträckan A över växel 112.

M 1 — från sträckan A över växel 106 till nedfartsspåret.

M 2 — från sträckan A över växel 112 till nedfartsspåret eller lokstallet.

c) Signalbilder.

Dvärgsignalerna för infart på sträckorna A, B, C och E visa signalbilder med två sken, enl såo fig 11 a, 11 b och 11 c, med undantag av dvärgsignal M 10, som visar signalbilder enl såo fig 11 a, 11 c och 11 d.

De två dvärgsignalerna D 4 och D 5, som signalera för sträckan D, visa signalbilder med tre vita sken, och kunna icke visa stopp utan följande tre signalbilder för "växling tillåten".

◦◦ = kör; allt är klart å sträckan.

◦◦ = kör med varsamhet, växlarna ligga rätt, men fordon finnes å sträckan.

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

De två sistnämnda signalbilderna samt signalbilden i 45° vinkel (11 c och d) från dvärgsignal gällande för sträckorna A, B, C och E betyda, att särskild försiktighet skall iakttagas så att rörelsen omedelbart kan stoppas, därest hinder upptäcker i spåret eller på väg mot det-samma eller om växel ligger fel.

M 1 intager normal stoppställning. "Växling tillåten" till nedfartsspåret kan visas först då fordon inkommer på spårledningen framför signalen.

Å M 2 visas, då växel 112 omlagts, "växling tillåten" till nedfartsspåret genom signalbild enligt fig. 11 b och till lokstallet genom signalbild enligt fig. 11 c.

Signalbild enligt fig. 11 d visas på M 7, M 8, M 9 och M 10 genom intryckning av en vid telefonkuren i östra änden av utfartsgruppen anordnad tryckknapp, märkt "M 7—10, växling". Signalerna återgå till stopp, då

fordon inkommer på spårledningen framför växel 112, eller eljest vid intryckning av någon av de i punkt 5 nämnda medgivandeknapparna eller ock en invid tryckknappen "M 7—10, växling" anordnad tryckknapp, märkt "M 7—10, stopp".

Dvärgsignal M 10 visar

"växling tillåten", 11 c, då växlarna 308 och 231 ligga i plusläge, d. v. s. till lokbangården och sträckorna till lokbangården och angränsande spårsträcka å utfartsgruppen äro fria samt då växlarna 308, 231, 233 och 235 ligga för fart till växel 112 och tryckknapp "Till" är intryckt,

"växling tillåten", 11 d, då växlarna 308 och 231 ligga i minusläge, d. v. s. mot utfartsgruppen och spåret är fritt till mitt för dvärgsignal M 8 och tryckknapp "M 7—10, växling" är intryckt. När växel 308 eller 231 ligger i minusläge och tryckknapp *icke* är intryckt, visar M 10 stopp, 11 a.

#### *Fasta signalmedel.*

a) Spårspärrsignaler äro uppsatta:

##### Sträck a D.

1. en spårspärrlykta invid spåret mitt för växlarna 272 a/b c/d (i nedre änden av spår R 23), visande stopp mot fordon å lokspåret, då skyddsväxel 272 a/b är lagd så att lokpassagespåret icke skyddas,
2. en spårspärrlykta invid spåret cirka 50 meter öster om växel 282 till omlastningsbangården, visande stopp för lokpassagespåret då växeln ligger till omlastningsbangården,
3. en spårspärrlykta invid spåret mitt för växel 362 (vid nedre änden av "repharpan", visande stopp för rörelser å lokpassagespåret då växeln är omlagd så att lokpassagespåret icke skyddas;

##### Sträck a C.

4. en spårspärrlykta mitt för växel 305 (vid övre änden av utfartsgruppen), visande stopp mot fordon å lokpassagespåret då växeln är omlagd så att lokpassagespåret icke skyddas,
5. en spårspärrlykta invid spåret mitt för växel 350 (i övre änden av U 5), visande stopp mot fordon å lokpassagespåret, då växeln är omlagd så att lokpassagespåret icke skyddas;

##### Sträck a A.

6. en spårspärrlykta invid spåret väster om växel 203 (till lagerhusspåret), visande stopp mot fordon å lokpassagespåret när spårspärr Sp II å lagerhusspåret icke ligger på rälen (= —läge),
7. en från lokstallet manövrerad signallykta vid ingången till lokbangården framför växel 106 visande stopp på

samma sätt som spårspärrlykta, då rörelse ej får ske genom växeln, eljest samma signalbilder, som förekomma på växellykta vid gång mot växel,

8. en spårspärrlykta vid växel 112, visande stopp, då växel leder till säkerhetsspåret;

O m l a s t n i n g s b a n g å r d e n.

9. en spårspärrlykta innanför växel 282, visande stopp för rörelser från omlastningsbangården då växeln är lagd för gång på lokpassagespåret förbi omlastningsbangården,  
10. en spårspärrlykta i förbindelse med spårspärr Sp II, som avstänger spåret från lagerhuset och omlastningsmagasinet.

b) Växellykter eller växelskärmar visa läget av följande växlar:

Sträcka D.

växlarna 312, 307, 282 och 375;

Sträcka C.

växlarna 219 och 360;

Sträcka A.

växlarna 114, 235, 233, 231 och 308.

*Manövrering av vissa växlar.*

Växel 112 (skyddsspårsväxeln vid M 2) ligger normalt till säkerhetsspåret men omlägges automatiskt till andra läget,

då fordon från nedfartsspåret eller lokstallet passerar dvärgsignal M 6 eller M 3, eller

då fordon från utfartsgruppen eller sträckan B införes på spårledningen framför växel 112, dock endast om omläggningen förberetts genom intryckning av någon av nedanstående medgivandeknappar.

Dylika medgivandeknappar, märkta "Till", äro uppsatta på följande medgivandeställen:

telefonkuren i östra änden av utfartsgruppen,  
vagnpersonalens kur mitt på utfartsgruppen,  
tågklararekuren i västra änden av utfartsgruppen,  
bryggstolpe i östra änden av stationsgruppen,  
smedjan mitt på sträckan D.

Vid varje medgivandeknapp finnes en återtagningsknapp, märkt "Från", varmed gjord inställning kan återtagas.

Då en av medgivandeknapparna intryckts, ringer en klocka vid varje medgivandeställe. Därjämte visas signalbild enligt fig. 11 c på den av dvärgsignalerna M 7, M 8, M 9 och M 10, från vilken utfartsväg mot växel 112 är lagd. Ringningen upphör och signalen återgår till utgångsläget (stopp eller fig. 11 d), då fordon inkommer på spår-

ledningen framför växel 112, eller eljest då en av återtagningsknapparna intryckes.

Växel 112 återgår automatiskt till normalläge, då fordonen vid rörelse västerut passerat spårledningen framför växel 112 eller vid rörelse österut spårledningen i växlar 114 och 173.

Växel 112 kan även omläggas lokalt med lokalställare invid växeln.

Växel 173 är försedd med fjädrande dragstång för uppkörning men kan även omläggas med växelställ. Då växeln uppkörts, få fordonen ej föras tillbaka i motsatt riktning genom växeln, förrän samtliga hjulpar passerat denna.

Växel 173 skall normalt vara lagd mot växel 112 och växelstället vara låst med kontrollås K<sup>12</sup>, vartill en plomberad nyckel skall finnas i maskinavdelningens förråd i lokstallet.

Växlarna 106 och 110 vid infarten till lokstallet manövreras från en vid lokstallet uppsatt vevapparat. Därifrån omställas även den signallykta, som reglerar rörelsen genom växel 106.

De på sträckan A belägna växlar 203, 102 och 104 låsas i läge för lokpassagespåret med kontrollås K<sup>12</sup>.

#### *Indikeringslampor äro uppsatta:*

##### *Sträckan D.*

Tre stycken vid växel 275 (strax väster om växeln till omlastningsbangården).

Den översta av dem lyser, då västra delen av sträckan B, sträckorna C och E samt spårledningen väster om E äro fria från fordon. Den mellersta lampan lyser, då samtliga växlar på sträckan D intaga normalläge, och den nedersta, då växlar 251, 312, 307 och 362 intaga normalläge.

Två stycken vid växel 312 (mitt framför S-gruppen).

Den övre av dessa lyser, då västra delen av sträckan B, sträckorna C och E samt spårledningen väster om E äro fria från fordon. Den nedre lampan lyser, då växlar på sträckan D äro lagda för genomfart.

##### *Sträckan C.*

Tre stycken vid växel 350 (snett mot tågklararekuren i U-gruppen) av vilka den nedersta, mellersta resp. översta lampan lyser, då sträckan B, C resp. D är fri från fordon.

#### *Framförande av fordon.*

Vid gång på lokpassagespåret skola vid spåret uppsatta spärr- och växellyktors signalbilder iakttagas och dessutom tillses att växlingsrörelser icke äga rum till eller över spåret. Särskilt inom sträckan D föreligger risk för dylika farliga rörelser.

Rättläggning av växlar får utföras av lokpersonalen, utom växlar 104 och 106, vilka omläggas av lokstallspersonalen; å sträcka D bör dock i första hand växlingspersonal anlitas. Skulle sådan icke vara anträffbar, må rättläggning utföras av lokpersonal, sedan den förvissat sig om, att intet hinder förefinnes för omläggningen och att fordon från angränsande spår icke äro i rörelse mot växeln.

Innan signal till växlingsrörelse gives till lok från infartsgruppen skall signalgivaren tillse att växlar mellan infartsgruppen och dvärgsignal D 2 ligga i rätta lägen, att repetersignalen icke visar rätt sken och att i övrigt intet hindrar rörelsen fram till nämnda dvärgsignal.

Vid uppsatta lystringsmärken gives signalen "tåg kommer". Växlingspersonal, sysselsatt med växling mot eller över lokpassagespåret skall då lok märkes nalkas å detta spår, vilket visas genom släckta indikeringslampor; avbryta växlingsarbetet och rättlägga växlar för lokets gång å spåret.

Växeln till omlastningsbangården skall efter för varje gång slutad växling alltid läggas för gång mellan infartsgruppen och lokbangården. Likaså skola alla skyddsväxlar vara lagda i avvisande lägen.

På lokpassagespårets nedre del från hastighetstavlan framför växel 102 över lokbangården skall hastigheten nedbringas till högst 10 km i tim och framförandet ske med största försiktighet.

Lok må framföras över lokbangården fram till medväxeln i dess östra ände, men icke förbi nämnda medväxel utan att särskild signal därtill erhållits.

Då körning med tåg eller tågdelar över lokbangården icke är utan sina risker, fästes uppmärksamheten på, att, då icke hinder förefinnes, körningen skall ske genom växlar 106—173 och nedfartsspåret.

Skulle svårighet uppstå att komma i telefonförbindelse med stallpersonalen för begäran av omläggning av växel 106, skall ställverket uppringas och anmodas framföra begäran om växelomläggningen.

Vid gång från lokpassagespåret över förbindelsespåret till nedfartsspåret observeras följande.

Dvärgsignal M 1 invid förbindelsespåret visar normalt stopp, 11 a; körsignal "växling tillåten", 11 b, visas automatiskt då fordon på väg mot nedfartsspåret passerat växel 104, och växel 106 är lagd mot nedfartsspåret och detta är fritt från fordon. Växlar 104 och 106 ligga i västra änden av förbindelsespåret.

Vid gång från lokpassagespåret till utfartsgruppen genom växel 308 skall växlingspersonal vara tillstädes.

### 3. A uppdragsspåret.

Med uppdragsspåret avses godstågspassagespåret från personbangården, dvärgsignal M 4, till infartsgruppen, dvärgsignal M 18.

Spåret trafikeras *normalt* endast i västlig riktning.

Automatiska signalanordningar äro i bruk.

Följande dvärgsignaler finnas uppsatta för signalering för rörelser i *västlig* riktning:

Dvärgsignal M 4, (ungefär mitt för lokstationen);

„ M A, (50 meter öster om tågklarareexp. å utfartsgruppen);

„ M 18, (50 meter framför infartsväxeln till infartsgruppen).

M 4 visar "växling tillåten", 11 b, då hela uppdragsspåret är fritt från fordon och växlarerna ligga rätt ända fram till dvärgsignal M 18, "växling tillåten", 11 c, då antingen fordon befinner sig på uppdragsspåret mellan dvärgsignalerna M A och M 18 eller då tågväg är lagd från utfartsgruppen mot Östansjö, samt "stopp", 11 a, då fordon befinner sig mellan dvärgsignalerna M 4 och M A.

M A visar "stopp", 11 a, då tågväg är lagd från utfartsgruppen mot Östansjö, då någon av växlarerna ligger fel eller då fordon befinner sig på uppdragsspåret mellan dvärgsignalerna M A och M 18, "växling tillåten", 11 b, då uppdragsspåret är fritt från fordon och växlarerna ligga rätt från M A till M 18, samt "växling tillåten", 11 d, då växling skall ske till lokväntspåret eller utfartsgruppen. Fordon kunna då befinner sig på uppdragsspåret.

M 18 visar "stopp", 11 a, och "växling tillåten", 11 c, då rörelsen får fortsätta in på infartsgruppen. För växlingsrörelse, som stannat framför M 18, innebär signalen "växling tillåten", att rörelsen skall införas på infartsgruppen.

Vid behov kan undantagsvis uppdragsspåret även trafikeras i *östlig* riktning. Följande dvärgsignaler finnas för dessa rörelser:

Dvärgsignal M O, (160 meter väster om växel 259, utfartsväxel till dubbelspåret Hallsberg—Östansjö);

„ M D, (50 meter öster om tågklarareexp. å utfartsgruppen).

M O visar normalt "stopp", 11 a, samt "växling tillåten", 11 d.

M D visar normalt "stopp", 11 a, samt "växling tillåten", 11 b.

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

**A. Växlingsrörelser från personbangården till utfartsgruppen.**

Efter erhållen signal till växlingsrörelse framföres rörelsen till dvärgsignal M A, förbi vilken den får fortsätta först sedan ny signal till växlingsrörelse erhållits av signalgivare å rangerbangården.

**B. Växlingsrörelser från personbangården till infartsgruppen.**

Rörelsen framföres efter å personbangården erhållen signal till växlingsrörelse.

Signal "växling tillåten", 11 b, från dvärgsignal M A innebär jämväl signal till rörelse. "Växling tillåten", 11 d, innebär att uppdragsspåret mellan M A och infartsgruppen är upptaget av fordon. Vid lystringsmärket c:a 350 meter framför infartsgruppens infartsväxel gives signalen "tåg kommer".

Då rörelsen skall fortsätta in på infartsgruppen visas med dvärgsignal M 18 signal "växling tillåten", 11 c.

Växlingsrörelse, som stoppats framför dvärgsignal M 18 på uppdragsspåret, får icke backa för att få fart, utan att föraren först inhämtat medgivande från bgm eller stfm i infartsgruppen.

Då rörelsen införts på infartsgruppen gives stoppsignal av stfm eller därtill beordrad tjänsteman. Om denna signal skulle utebliva, skall rörelsen likväl stoppa hinderfritt framför i västra änden av spårgruppen befintliga dvärgsignaler.

**C. Växlingsrörelser å uppdragsspåret i östlig riktning, d. v. s. mot personbangården.**

Växlingsrörelsen utföres efter erhållen signal till växlingsrörelse.

Signal "växling tillåten", 11 b, från dvärgsignal M D innebär jämväl signal till rörelse. Rörelsen skall stoppa ungefär mitt för lokstallarna, om icke stoppsignal dessförinnan erhållits, och får icke införas på personbangården, förrän signal från växlingspersonal erhållits för fortsatt rörelse.

---

**4. Å nedfartsspåret.**

Med nedfartsspåret avses det spår, som leder från utfartsgruppen förbi dvärgsignalerna M 2 och D 1 till personbangården.

Spåret trafikeras i båda riktningarna.

**A. Från utfartsgruppen mot personbangården.**

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

- Dvärgsignal M 7 (i östra änden av utfartsgruppen och gällande för rörelser från spårn 1—3);  
 „ M 8 (i östra änden av utfartsgruppen och gällande för rörelser från spår 4);  
 „ M 9 (i östra änden av utfartsgruppen och gällande för rörelser från spår 5);  
 „ M 10 (väster om växel 308, gällande för rörelser från lokpassagespåret);  
 „ M 2 (invid skyddsväxel 112);  
 „ D 1 (c:a 160 meter väster om vägövergången).

M 7, 8 och 9 visa normalt stopp, 11 a. När tjänsteman i utfartsgruppen intryckt medgivandeknappen (för nedfart), visar dvärgsignalen vid det spår, från vilket nedfarten avses, "växling tillåten", 11 c.

M 10 visar "växling tillåten", 11 c, då växlarna 308 och 231 ligga i plusläge, d. v. s. till lokbangården, och sträckorna till lokbangården och angränsande spårsträcka å utfartsgruppen äro fria samt visar "växling tillåten", 11 d, då växlarna 308 och 231 ligga i minusläge, d. v. s. mot utfartsgruppen, och spåret är fritt till mitt för dvärgsignal M 8 ävensom tryckknapp "M 7—10, växling" är intryckt. När växel 308 eller 231 ligger i minusläge och tryckknapp enligt ovan *icke* är intryckt, visar M 10 "stopp", 11 a.

M 2 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 finns på 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, ligger växel 114 till lokbangården. Skyddsväxel 112 måste då läggas lokalt.

D 1 kan visa signalbilder enligt 11 a, b, c och d. Normalställning är "stopp", 11 a.

Visas "växling tillåten", 11 b eller 11 c, innebär detta jämväl signal till fortsatt rörelse, d. v. s. rörelsen får fortsätta in på personbangården. Visas däremot signalbild enligt 11 d, skall rörelsen stoppa och signal till växlingsrörelse avvaktas.

I nedfartsspåret är en skyddsväxel 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—10 och M 2.

Växlingsrörelsen får *icke* påbörjas å utfartsgruppen förrän signal till växlingsrörelse erhållits från tjänsteman



i denna grupp och får sedan, då det avser rörelse till personbangården, framföras till dvärgsignal D 1.

Telefon finnes i telefonkuren i östra änden av utfartsgruppen. Ställverkspersonalen å personbangården skall underrättas om icke körsignal erhålles från M 2.

Lokalställaren för växel 112 är belägen invid denna växel.

Växlingsrörelsen skall under nedgången från utfartsgruppen icke hava större hastighet, än att den kan bringas till stopp, om dvärgsignal M 2 (invid skyddsväxeln) fortfarande att visa "stopp", 11 a.

#### B. Från person- eller lokbangården till utfartsgruppen.

Följande dvärgsignaler finnas:

vid gång från personbangården

Dvärgsignal M 6, (framför uppkörbara växel 173, ungefär mitt för lokstationen);

vid gång från lokbangården

Dvärgsignal M 3, (vid spåret från lokbangården till nedfartsspåret).

M 6 visar "stopp", 11 a, och "växling tillåten", 11 c, det senare om växlarna 173 och 114 äro lagda för gång mot utfartsgruppen och nedfartsspåret är fritt från fordon till nämnda grupp.

M 3 visar "stopp", 11 a, och "växling tillåten", 11 c, det senare då växel 114 ligger i omlagt läge för gång från lokbangården till utfartsgruppen och nedfartsspåret är fritt från fordon mellan signalerna M 3 och M 7—9 resp. växel 233.

Skyddsspårväxel 112 omlägges automatiskt, då fordon passerat dvärgsignal M 6 resp. M 3 i körställning, 11 c. Efter omläggningen blir växeln låst i läge för nedfartsspåret och återgår i läge för säkerhetsspåret, då fordonet passerat endera av signalerna M 7—9 resp. växel 233.

Växel 112 kan även omläggas lokalt medelst en vid växeln placerad lokalställare.

Efter erhållen signal till växlingsrörelse å person- eller lokbangård får lok därifrån framföras till utfartsgruppen över nedfartsspåret.

Innan signal gives, skall vederbörande signalgivare förvissa sig om, att fordon icke befinna sig å eller i farlig närhet av den del av nedfartsspåret, som skall befaras. Detsamma gäller även, om loket framföres mot västra vägövergången och därifrån inväxlas å nedfartsspåret. Observera bomsignaltavlan.

Vid gång från lokbangården skall signalgivaren å lokbangården rättlägga växlarna för lokets inväxling å nedfartsspåret samt därefter återlägga dem i avvisande resp. normalläge. Signalgivaren skall meddela föraren nummer å spår å utfartsgruppen till vilket loket skall framgå.

Loket skall framföras med erforderlig försiktighet, dels så att växlarnas lägen efter hand hinner att kontrolleras och vid behov rättläggas av lokpersonalen, dels så att loket omedelbart kan stanna, om andra fordon skulle mötas å nedfartsspåret eller vara i rörelse mot detsamma från angränsande spår. Medföljer lots, verkställer denne växelomläggningen.

Då lok införts å utfartsgruppen, skall det, om icke annat besked erhållits, stanna hinderklart vid rakspårssträckans början å resp. spår, om icke dessförinnan hinder uppstår. För lokets vidare framförande till tågsättet gives signal till växlingsrörelse av personal å rangerbangården.

#### F. Loks framförande över bangårdarna i

- a) Näverkärret, Mosås, Fjugesta och Mullhyttemo;
- b) Kumla, Åsbro, Lerbäck, Rönneshytta och Mariedam;
- c) Godegård, Motala C.

I anslutning till bestämmelserna i särtryck 33, § 7, med-gives härmed att tågloken från persontågen från Örebro C, Hallsberg och Mjölby till ovan under resp. a), b) och c) angivna stationer få vid rundgång framföras över resp. bangårdar utan att växlingspersonal behöver vara tillstädes.

Härvid skall iakttagas

*att* tågklararen i varje särskilt fall lämnar medgivande att rundgång får verkställas,

*att* erforderlig växlingssignal gives av den tjänsteman, som verkställer av- eller tillkoppling av loket, samt

*att* föraren vid erforderlig växelomläggning giver signalen "Lägg om växeln" samt äger han, efter det yttersta växeln omlagts, utan särskild växlingssignal föra loket åt motsatt håll.

Vid rundgången skall föraren kvarstå i samma förarhytt.

## Reservlok.

Station	Loktyp	Tid
Krylbo	1 Dg, 1 Ds	Hela dygnet
Örebro	1 Ha	" "
Hallsberg	1 Dg, 1 Ds	" "
Mjölby	1 Dg	" "
"	1 Ds	0.00—4.30, 12.30—24.00

## Hjälpvagnar.

Station	Antal		Uppställnings- plats
	Redskaps- vagnar	Ambulans- vagnar	
Krylbo . . . . .	1 (typ I)	1	Lokstallsområdet
Örebro C . . .	1 ( " II)	—	Stationsområdet
Hallsberg . . .	2 ( " IA och B)	1	"

## Veckoorder, anvisningar till.

(Fastställda av Kungl. Järnvägsstyrelsen 15 maj 1944, Dbr S 3/43, och gällande såsom ändring och komplettering av säo i berörda delar å de bansträckor, där vko skall gälla.)

1. Veckoordern (Vko) gäller som order *till lokps och tbfh* å tåg som framgå å de bansträckor, där systemet med vko tillämpas (å titelsidan anges de bansträckor inom vko giltighetsområde, där nämnda system *ej* tillämpas). Ang. förhållanden, som tillkommit efter upprättandet av vko eller eljest *ej* medtagits i denna, givas order enl. säo bestämmelser (alltså i regel å S-formulär).
2. Vko gäller från måndag kl. 0.00 till söndag kl. 24.00. Giltighetstiden anges på titelsidan och överst på varje sida.
3. Vko är indelad i olika bansträckor och farriktningar på så sätt, att de tabeller, som gälla för nedgående tåg (udda nr), äro trafiksektionsvis upptagna först och därefter — likaledes trafiksektionsvis — med början på ny sida de tabeller, som gälla för uppgående tåg (jämma nr).

4. Driftplatser resp. stationssträckor, där anordningar förekomma enl. vko, angivas genom underrubriker. En underrubrik kan gälla flera, under varandra upptagna anordningar, åtskilda genom ett streck tvärs över sidan. I kol. 1 äro tågen för varje särskild anordning, då de ej angivas på annat sätt, upptagna i nummerordning med det lägsta numret först. Upptaga kol. 2 och 3 på skilda rader två eller flera tidsperioder, avser varje tidsperiod det tåg, som i kol. 1 står på samma rad, om ej antingen annat anges genom klammer eller kol. 1 upptager endast ett tågnummer för vederbörande anordning eller t. ex. "alla tåg".
5. Order om enkelspårdrift å dubbelspår medtagas i vko endast å bandel med *automatisk* linjeblockering och endast för den riktning, i vilken tågen framgå på högerspår. I samband med uppgift i kol. 5 angående enkelspårdrift upptages därunder särskild uppgift om sådana förhållanden, som enligt vko gälla för tåg i motsatt riktning och som under enkelspårdriften skola beaktas jämväl av tåg å högerspår. (Gives enkelspårorder på form. S 7 sker till tåg, som framgår på högerspår, särskild ordergivning om dylika, i vko för tåg i motsatt riktning angivna förhållanden genom enstaka order på vederbörliga S-formulär).  
Vid enkelspårdrift enl. vko gives ej särskild order till tåg å högerspår om sådana vägkorsningar, där anordningarna fungera blott vid vänsterspårstrafik; bevakning skall vara anordnad vid korsningen i dyl. fall.
6. Lokps och tbfh skola vara *skyldiga* att under tjänstgöring medföra gällande vko. Kontrollskyldighet ifråga om efterlevnaden av bestämmelser i vko skall åvila jämväl biträdet. Utan att inneha vko eller denna ersättande order enl. nästa stycke får tbfh ej anmäla eller signalera, att stillastående tåg är klart för avgång. Ej heller får förare avgå med tåg från driftplats, förrän såväl han som biträdet erhållit vko (ersättande order).  
Om lokps eller tbfh vid något tillfälle *ej skulle kunna erhålla* vko å den i fastställd plan bestämda stationen eller på annan station, innan vko giltighetstid inträder, skall tågets utgångsstation resp. den station, där personalavlösning sker, överlämna eller ock anmoda annan station, där tåget gör uppehåll, innan vko giltighetstid inträder, att överlämna *bestyrkt avskrift* av vederbörande vko för den sträcka, som skall befaras. Är ingen av dessa stationer i besittning av vko, skall ordergivning ske i vanlig ordning å resp. S-formulär, varjämte antingen skall överlämnas bestyrkt avskrift av en order härom från tl eller ock å S-formulärens övre kant utskrivs orden "ersätter vko". Finnes i dylikt fall ej någon order att delge tps, skall detta meddelas å form. S 11, avd. "Annat besked" genom orden: "Ersätter vko. Intet".
7. Om viss order i vko *ändras*, skall tps därom givas order å vederbörligt S-formulär, å vars övre kant anges "ändring av vko."

## Enkelspårsdrift å dubbelspår.

(Jfr Säo § 81.)

Då enkelspårsdrift anordnas å någon del av bansträckan Örebro C—Hallsberg, skola tågen framgå över den enkelspåriga bandelen i följande ordning (se efterstående tabeller), däräst ej för särskilt fall annorlunda bestämmes. Förbigångar äga rum såsom vid dubbelspårsdrift är föreskrivet, såvida ej annan tågföljd är angiven i tabellerna.

Följande särskilda bestämmelser skola vid enkelspårsdriftens utförande iakttagas:

*Tåganmälan* skall utväxlas enl. säo § 59:7, avd. II och III.

*Avgångssignal* skall givas enl. säo § 67:3.

*Hastighetsnedsättning* enligt säo §§ 28 och 30 gällande för tåg, som framgår å högerspår, skall meddelas lokpersonal å dylikt tåg.

*Tågpersonalen* skall, om den automatiska linjeblockeringen är ur bruk, 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.

*Tabellerna* läsas uppifrån och nedåt, kolumn efter kolumn.

# Tabeller för enkelspårsdrift å dubbelspår.

## A) Örebro C—Örebro S.

1	2	3	4
0.00—9.00	9.00—14.30	14.30—19.05	19.05—24.00
Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr
3075	75	77	× 7282
× (fr H) 7260	e 791	× 7251	603
d 4439	775	× 7344	786
e 4379	d 4359	e 7280	682
g 772	d 4354	651	76
d 4357	668	e 4374	× 7255
662	e 7346Y	781	e 84
4356	601	652	623
661	4360	e 7276	e 4435
d 4362	778	672	684
e 4367	d 4366	782	e 4378
4436	604	673	788
j 7256	649	å 7267	e 4377
e 4364	780	e 4375	ö 7274
Vard e soh 7258	632	630	615
d 4394	e 7277	677	787
e 4369	e 4368	783	ö 4353
3072	777	635	7257
× 663	669	å 678	e 686
× 771	650	× 7253	689
611	e 7275	674	82
ö 7252	d 4361	613	81
665	e 4373	4352	614
602	e 7347Y	784	605
× 7341	hf L 7271	606	e 4432
× 774	e 7278	785	790
4351	633	681	639
× 664	779	634	× 4358
× 7254	e 7281	d 4363	690
e 608	4355	e 4376	b 789
667	612		4365
† 794	hf L 670		688
80	671		
773	e 7348Y		
79	78		
644	e 792		
666			
× 643			
e 4371			
776			
622			
e 7345Y			
631			

**b** Natt före och natt efter soh.

**g** Soh och vard efter soh.

**j** Dgl utom vard efter soh.

**å** Vard utom lördagar.

**ö** Vard utom vard efter soh.

## B. Örebro S—Mosås.

1	2	3	4
0.00—9.00	9.00—15.30	15.30—19.14	19.14—24.00
Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr
× (fr H) 7260	75	652	603
3075	d 4354	e 7276	682
d 4439	668	672	76
e 4379	d 4359	673	e 84
662	4360	630	× 7255
d 4357	601	d 7267	623
4356	d 4366	e 4375	684
661	604	677	e 4435
d 4362	649	d 678	e 4378
e 4367	632	635	ö 7274
4436	e 4368	674	e 4377
j 7256	e 7277	× 7253	615
e 4364	669	4352	ö 4353
Vard e soh 7258	650	613	e 686
d 4394	e 7275	606	7257
3072	d 4361	634	82
e 4369	e 4373	e 4376	689
× 663	e 7278	681	614
611	hf L 7271	d 4363	e 4432
ö 7252	633	× 7282	605
602	612		× 4358
665	e 7281		690
× 664	4355		639
× 7254	hf L 670		688
e 608	671		4365
4351	78		
667	77		
79	× 7251		
644	e 7280		
666	e 4374		
× 643	651		
e 4371			
622			
631			

j Dgl utom vard efter soh.

d Vard utom lördagar.

ö Vard utom vard efter soh.

# Tabeller för enkelspårdrift å dubbelspår.

## A) Örebro C—Örebro S.

1	2	3	4
0.00—9.00	9.00—14.30	14.30—19.05	19.05—24.00
Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr
e 4382	775	77	× 7258
3075	e 4373	e 9734 <sup>Y</sup>	603
× (fr H) 7262	d 4354	× 7251	682
d 4439	e 9701	× 7344	× 7257
e 4381	668	e 9706	76
g 772	e 9732 <sup>Y</sup>	651	× 7255
n 662	601	781	e 4378
d 4357	4360	e 4374	623
e 4384	d 4359	652	e 84
4356	778	672	e 4435
n 661	d 4366	782	684
d 4362	649	673	j 4353
e 4367	604	d 7267	788
4436	780	e 4377	ö 7260
j 7256	777	630	615
Vard e soh 7266	632	677	787
d 4394	m 4368	783	e 4393
e 4369	e 9703	635	e 4379
3072	669	d 678	† 686
× 663	650	× 7253	689
× 771	d 4361	674	82
611	e 9702	-613	81
ö 7252	e 9733 <sup>Y</sup>	784	614
665	e 4375	4352	605
602	hf L 7277	606	e 4432
× 7341	633	785	790
× 774	779	681	639
4351	e 9704	d 4363	× 4358
× 664	e 9705	634	690
× 7254	4355	e 4376	b 789
e 608	612		× 4365
667	hf L 670		688
† 794	671		
80	e 4383		
773	786		
79	78		
644			
× 643			
666			
e 4371			
× 776			
631			
622			
e 9731 <sup>Y</sup>			
75			

**b** Natt före och natt efter soh.

**g** Soh och vard efter soh.

**j** Dgl utom vard efter soh.

**m** Onsdag—söndag.

**n** Soh och dag efter soh.

**d** Vard utom lördagar.

**ö** Vard utom vard efter soh.



## B. Örebro S—Mosås.

1	2	3	4
0.00—9.02	9.02—15.30	15.30—19.16	19.16—24.00
Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr
e 4382	d 4354	652	603
3075	668	672	682
× (fr H) 7262	e 4373	673	76
× (fr Fv) 4439	e 9701	630	× 7257
e 4381	4360	å 7267	e 4378
n 662	601	e 4377	e 84
d 4357	d 4366	677	× 7255
e 4384	d 4359	å 678	623
4356	604	635	684
n 661	649	× 7253	e 4435
d 4362	632	674	ö 7260
e 4367	m 4368	4352	j 4353
4436	e 9703	613	615
j 7256	669	606	e 4393
Vard e soh 7266	650	634	† 686
d 4394	e 9702	681	e 4379
3072	d 4361	e 4376	82
e 4369	e 4375	d 4363	689
× 663	hf L 7277	× 7258	614
611	633		e 4432
ö 7252	e 9704		605
602	612		× 4358
665	hf L 670		639
× 664	e 9705		690
× 7254	4355		688
e 608	671		× 4365
4351	78		
667	e 4383		
79	77		
644	× 7251		
666	e 9706		
× 643	e 4374		
e 4371	651		
622			
631			
75			

j Dgl utom vard efter soh.

m Onsdag—söndag.

n Soh och dag efter soh.

å Vard utom lördagar.

ö Vard utom vard efter soh.

# Tabeller för enkelspårsdrift å dubbelspår.

## A) Örebro C—Örebro S.

1	2	3	4
0.00—9.00	9.00—14.30	14.30—19.05	19.05—24.00
Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr
e 4382	775	f 77	× 7258
3075	e 4373	e 9734Y	603
× (fr H) 7262	668	× 7251	682
d 4439	d 4354	× 7344	× 7257
e 4381	e 9701	e 9706	76
g 772	e 9732Y	651	× 7255
n 662	601	781	e 4378
d 4357	4360	e 4374	623
e 4384	d 4359	652	e 84
4356	778	672	e 4435
n 661	d 4366	673	684
d 4362	649	782	j 4353
e 4367	604	å 7267	788
4436	d 4394	e 4377	ö 7260
j 7256	780	630	615
Vard e soh 7266	777	677	787
d 4394	632	m 4368	e 4393
e 4369	e 9703	635	e 4379
3072	669	å 678	e 686
× 663	650	× 7253	689
× 771	d 4361	674	82
611	e 9702	613	81
ö 7252	e 9733Y	784	614
665	e 4375	4352	605
602	hf L 7277	606	e 4432
× 7341	633	785	790
× 774	779	681	639
4351	e 9704	634	× 4358
× 664	e 9705	d 4363	690
× 7254	4355	e 4376	b 789
e 608	612		× 4365
667	hf L 670		688
† 794	671		
80	e 4383		
773	786		
79	f 78		
644			
× 643			
666			
e 4371			
× 776			
631			
622			
e 9731Y			
75			

- b** Natt före och natt efter soh.  
**f** Soh och dag före soh.  
**g** Soh och vard efter soh.  
**j** Dgl utom vard efter soh.  
**m** Onsdag—söndag.  
**n** Soh och dag efter soh.  
**å** Vard utom lördagar.  
**ö** Vard utom vard efter soh.

## B. Örebro S—Mosås.

1	2	3	4
0.00—9.02	9.02—15.30	15.30—19.16	19.16—24.00
Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr
e 4382	668	652	603
3075	d 4354	672	682
× (fr H) 7262	e 4373	673	76
× (fr Fv) 4439	e 9701	630	× 7257
e 4381	4360	å 7267	e 4378
n 662	601	e 4377	e 84
d 4357	d 4366	677	× 7255
e 4384	d 4359	å 678	623
4356	604	635	684
n 661	649	× 7253	e 4435
d 4362	632	674	ö 7260
e 4367	m 4368	4352	j 4353
4436	e 9703	613	615
j 7256	669	606	e 4393
Vard e soh 7266	650	634	e 686
d 4394	e 9702	681	e 4379
3072	d 4361	e 4376	82
e 4369	e 4375	d 4363	689
× 663	hf L 7277	× 7258	614
611	633		e 4432
ö 7252	e 9704		605
602	612		× 4358
665	hf L 670		639
× 664	e 9705		690
× 7254	4355		688
e 608	671		× 4365
4351	f 78		
667	e 4383		
79	f 77		
644	× 7251		
666	e 9706		
× 643	e 4374		
e 4371	651		
622			
631			
75			

f Soh och dag före soh.

j Dgl utom vard efter soh.

m Onsdag—söndag.

n Soh och dag efter soh.

å Vard utom lördagar.

ö Vard utom vard efter soh.

## C) Mosås—Kumla.

1	2	3	4
0.10—9.15	9.15—14.05	14.05—18.45	18.45—0.10
Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr
3075	75	78	681
d 4439	d 4354	671	× 7282
e 4379	668	× Söd-Kla 7263	d 4363
662	d 4359	77	603
d 4357	4360	e 7280	682
4356	d 4366	e 4374	76
661	601	× 7251	e 84
d 4362	604	651	684
4436	632	652	× 7255
7256	649	e 7276	623
e 4367	e 4368	672	e 4378
e 4364	e 7277	630	ö 7274
Vard e soh 7258	650	673	e 4435
d 4394	669	V u L 7267	e 4377
3072	e 7275	e 4375	615
e 4369	e 7278	V u L 678	e 686
× 663	d 4361	677	82
ö 7252	e 4373	674	ö 4353
611	hf L 7271	635	614
602	612	4352	7257
× 7254	× Kla-Söd 7264	× 7253	689
665	633	606	e 4432
× 664	hf L 670	613	× 4358
e 608	e 7281	634	690
4351	4355	e 4376	605
667			639
644			688
79			4365
666			× (fr H) 7260
622			
× 643			
e 4371			
631			

! Dgl utom vard efter soh.

ö Vard utom vard efter soh.

## D) Kumla—Hallsberg.

1	2	3	4
0.00—9.00	9.00—14.25	14.25—19.00	19.00—24.00
Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr
4365	631	671	681
3075	75	e 7280	d 4363
d 4439	d 4354	77	682.
662	668	e 4374	76
e 4379	4360	✕ 7263	603
4356	d 4359	672	e 84
d 4357	d 4366	652	684
661	604	✕ 7251	e 4378
d 4362	601	e 7276	ö 7274
4436	632	651	✕ 7255
j 7256	e 4368	630	623
e 4367	649	673	e 4435
e 4364	650	e 4375	e 4377
r 7258	e 7277	b 676	e 686
d 4394	e 7278	674	615
3072	669	b 675	82
ö 7252	✕ 7264	677	614
e 4369	e 7275	4352	ö 4353
✕ 663	612	✕ 7266	e 4432
602	d 4361	635	7257
611	e 4373	606	✕ 4358
✕ 7254	633	✕ 7253	605
✕ 664	78	e 4376	639
665	e 7281	613	688
e 608	4355	634	✕ 7260
✕ 7262		✕ 7265	
666		✕ 7282	
4351			
644			
667			
79			
622			
✕ 7261			
✕ 643			
e 4371			

**b** Vard u lörd.

**j** Dgl utom vard efter soh.

**r** Vard efter soh.

**ö** Vard utom vard efter soh.

## C) Mosås—Kumla.

1	2	3	4
0.17—9.01	9.01—14.05	14.05—19.15	19.15—0.17
Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr
3075	75	78	603
d 4439	d 4354	671	682
e 4381	668	✕ Såd-Kla 7273	76
n 662	e 4373	e 4383	e 4378
e 4384	e 9701	77	e 84
d 4357	4360	e 9706	✕ 7257
4356	d 4366	e 4374	684
n 661	601	✕ 7251	✕ 7255
d 4362	d 4359	651	623
4436	604	652	ö 7260
e 4367	649	672	e 4435
j 7256	632	630	j 4353
Vard e soh 7266	m 4368	673	615
d 4394	650	V u L 7267	† 686
3072	669	e 4377	e 4393
e 4369	e 9703	V u L 678	82
✕ 663	e 9702	677	614
ö 7252	d 4361	674	e 4379
611	e 9704	635	689
602	e 4375	4352	e 4432
✕ 7254	hf L 7277	✕ 7253	✕ 4358
665	612	606	690
✕ 664	633	613	605
e 608	hf L 670	634	639
4351	✕ Kla-Såd 7274	e 4376	688
667	e 9705	✕ 7258	e 4382
644	4355	681	✕ 4365
79		d 4363	✕ (fr H) 7262
666			
✕ 643			
622			
e 4371			
631			

- j** Dgl utom vard efter soh.  
**m** Onsdag—söndag.  
**n** Soh och dag efter soh.  
**ö** Vard utom vard efter soh.

## D) Kumla—Hallsberg.

1	2	3	4
0.08—9.00	9.00—14.25	14.25—19.00	19.00—0.08
Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr
d 4365	631	671	681
3075	75	e 9706	d 4363
n 662	d 4354	77	682
d 4439	668	e 4383	76
e 4381	4360	e 4374	603
e 4384	e 4373	672	e 4378
4356	e 9701	× 7273	e 84
d 4357	d 4366	652	684
n 661	601	× 7251	× 7257
d 4362	604	651	ö 7260
4436	d 4359	630	× 7255
j 7256	632	673	623
e 4367	649	e 4377	e 4435
r 7266	m 4368	b 676	j 4353
d 4394	650	b 675	† 686
3072	e 9702	677	615
e 4369	e 9703	674	82
ö 7252	669	4352	614
× 663	× 7274	× 7276	e 4393
602	e 9704	635	e 4379
611	d 4361	606	e 4432
× 7254	612	× 7253	× 4358
× 664	e 4375	613	605
665	633	634	639
e 608	78	e 4376	688
× 7272	e 9705	× 7258	e 4382
666	4355	× 7275	× 7262
4351			
644			
667			
79			
622			
× 7271			
× 643			
e 4371			

b Vard u lörd.

j Dgl utom vard efter soh.

m Onsdag—söndag.

n Soh och dag efter soh.

r Vard efter soh.

ö Vard utom vard efter soh.

## C) Mosås—Kumla.

1	2	3	4
0.17—9.01	9.01—14.05	14.05—19.15	19.15—0.17
Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr
3075	75	f 78	603
d 4439	668	671	682
e 4381	d 4354	✕ Såd-Kla 7273	76
n 662	e 4373	e 4383	e 4378
e 4384	e 9701	f 77	e 84
d 4357	4360	e 9706	✕ 7257
4356	d 4366	e 4374	684
n 661	601	✕ 7251	✕ 7255
d 4362	d 4359	651	623
4436	604	652	ö 7260
e 4367	649	672	e 4435
j 7256	632	630	j 4353
Vard e soh 7266	m 4368	673	615
d 4394	650	V u L 7267	e 686
3072	669	e 4377	e 4393
e 4369	e 9703	V u L 678	82
✕ 663	e 9702	677	614
ö 7252	d 4361	674	e 4379
611	e 9704	635	689
602	e 4375	4352	e 4432
✕ 7254	hf L 7277	✕ 7253	✕ 4358
665	612	606	690
✕ 664	633	613	605
e 608	hf L 670	634	639
4351	✕ Kla-Såd 7274	e 4376	688
667	e 9705	✕ 7258	e 4382
644	4355	681	✕ 4365
79		d 4363	✕ (fr H) 7262
666			
✕ 643			
622			
e 4371			
631			

f Soh och dag före soh.

j Dgl utom vard efter soh.

m Onsdag—söndag.

n Soh och dag efter soh.

ö Vard utom vard efter soh.



## D). Kumla—Hallsberg.

1	2	3	4
0.08—9.00	9.00—14.25	14.25—19.00	19.00—0.08
Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr	Tåg nr
d 4365	631	671	681
3075	75	e 9706	d 4363
n 662	668	f 77	682
d 4439	d 4354	e 4383	76
e 4381	4360	e 4374	603
e 4384	e 4373	672	e 4378
4356	e 9701	× 7273	e 84
d 4357	d 4366	652	684
n 661	604	× 7251	× 7257
d 4362	601	651	ö 7260
4436	d 4359	630	× 7255
j 7256	632	673	623
e 4367	m 4368	e 4377	e 4435
r 7266	649	b 676	j 4353
d 4394	650	b 675	e 686
3072	e 9702	677	615
e 4369	e 9703	674	82
ö 7252	669	4352	614
× 663	× 7274	× 7276	e 4393
602	e 9704	635	e 4379
611	d 4361	606	e 4432
× 7254	612	× 7253	× 4358
× 664	e 4375	634	605
665	633	613	639
e 608	f 78	e 4376	688
× 7272	e 9705	× 7258	e 4382
666	4355	× 7275	× 7262
4351			
644			
667			
79			
622			
× 7271			
× 643			
e 4371			

**b** Vard u lörd.

**f** Soh och dag före soh.

**j** Dgl utom vard efter soh.

**m** Onsdag—söndag.

**n** Soh och dag efter soh.

**r** Vard efter soh.

**ö** Vard utom vard efter soh.

## Telefonering från linjen.

Vid uppkommande behov skall tbfh (lokf) söka telefonförbindelse från linjen enligt nedanstående föreskrifter. (Jfr bl. a. best. i säo § 83, mom. 1 och § 84, mom. 1 och 2.)

### A. Bansträcka utan automatisk linjeblockering.

#### Anordningar.

Telefonförbindelse kan erhållas från

- a) banvaktstugans telefonapparat,
- b) kontaktdosa placerad antingen å banvaktstugas vägg åt spåret eller å kontaktledningsstolpe eller kort ståndare invid banvaktstuga,
- c) kontaktdosa antingen å kort ståndare invid spåret, placerad i regel på samma sida om spåret som kontaktledningsstolparna, eller å kontaktledningsstolpe,
- d) kontaktdosa anordnad vid driftplats och placerad å stationshusväggen åt banan; för användning vid telefonering från platsen, då den är obevakad.

Kontaktdosan sitter överst på ståndarna.

För telefonförbindelse i fallen b), c) och d) måste transportabel telefon apparat användas. **Dylik finnes å alla elektrolok.** Den transportabla telefonapparaten bör dock alltid medtagas, även vid uppsökande av fast telefonställe, enär det icke säkert kan räknas med att tillträde till banvaktstugan erhålles.

Till ledning vid uppsökande av **närmaste telefonställe** (telefonpost) — undantagandes anordning enligt d) härovan — finnas å kontaktledningsstolparna anbragta s. k. **telefonpilar**, vilkas spets hänvisar till närmaste telefonställe, nämligen

helt svartmålad pil för utpekande av närmaste telefonställe med telefonapparat (fast telefonställe),

pil med svartmålad kant för utmärkande av närmaste telefonställe utan telefonapparat (s. k. **telefonpost**).

Pilarna äro målade på den mot banan vända sidan av kontaktledningsstolparna på ca 1,5 m höjd över rälen.

Å kontaktledningsstolpe, som befinnes närmare fast telefonställe än telefonpost, är anbragt endast en helsvart pil.

#### Telefonering från telefonpost.

Vid telefonpost erhålles endast förbindelse med omformarstation (driftcentral), som i förekommande fall anmodas vidarebefordra önskat meddelande till station, lokledare eller tågledare.

Telefoneringen tillgår sålunda:

- 1) Kontaktdosan öppnas medelst konduktörsnyckel eller den telefonapparaten tillhörande aluminiumnyckeln.
- 2) Telefonapparatens stickpropp införes i kontaktdosans väggkontakt.
- 3) Kontaktdosans tryckknapp intryckes ett par sekunder, varigenom signal gives till omformarstationens telefonväxel.
- 4) Å mikrotelefonens handtag befintlig tangent skall hållas intryckt vid tal.

Efter slutad telefonering skall kontaktdosans lock be-  
tryggande stängas medelst nyckeln.

#### **B. Bansträcka med automatisk linjeblockering.**

Förutom från ovannämnda anordningar kan förbindelse  
erhållas från signaltelefon enligt i tidtabellsboken för resp.  
linjeblockering intagen signalbeskrivning.

---

## Föreskrifter för telefonering från linjen på elektrifierad bana.

Vid uppkommande behov skall telefonförbindelse sökas från linjen enligt nedanstående föreskrifter. (Jfr bl. a. best. i säo § 83:1, § 84:1, 2, § 85:1, 3 samt str. 27, § 36, fjärde stycket.)

### A. Bansträcka utan automatisk linjeblockering.

#### Anordningar.

Telefonförbindelse kan erhållas från

- a) banvaktstugans telefonapparat,
- b) kontaktdosa placerad antingen på banvaktstugans yttervägg eller på kontaktledningsstolpe eller kort ståndare invid banvaktstuga,
- c) kontaktdosa antingen på kort ståndare invid spåret, placerad i regel på samma sida om spåret som kontaktledningsstolparna, eller på kontaktledningsstolpe,
- d) kontaktdosa anordnad vid driftplats och placerad på stationshusväggen åt banan; för användning vid telefonering från platsen, då den är obebakad.

För telefonförbindelse i fallen b), c) och d) måste transportabel telefonapparat användas. **Dylik finnes å alla elektrolok.** Den transportabla telefonapparaten skall alltid medtagas, även då fast telefonställe uppsökes, enär det icke säkert kan räknas med att tillträde till banvaktstugan erhålles.

Till ledning vid uppsökande av telefonställe finnas på kontaktledningsstolparna anbragta s. k. **telefonpilar**, vilkas spets hänvisar till närmaste telefonställe, nämligen

**helt svartmålad pil** för utpekande av telefonställe med telefonapparat (fast telefonställe),

**pil med svartmålad kant** för utmärkande av telefonställe utan telefonapparat (s. k. **telefonpost**).

Pilarna äro målade på den mot banan vända sidan av kontaktledningsstolparna på c:a 1,5 m höjd över rälen.

På kontaktledningsstolpe, belägen närmare fast telefonställe än telefonpost, är anbragt endast en helsvart pil.

#### Telefonering från telefonpost.

Från **telefonpost** erhålles förbindelse med driftcentral, som anmodas vidarebefordra eller vidarekoppla önskat meddelande.

Telefonering tillgår sålunda:

- 1) Kontaktdosan öppnas medelst konduktörsnyckel eller den telefonapparaten tillhörande aluminiumnyckeln.
- 2) Telefonapparatens vev iskruvas och apparatens stickpropp införes i kontaktdosans anslutningskontakt.
- 3) Veven kringvrides utan avbrott minst 10 varv, varigenom signal gives till driftcentralen.

- 4) Å mikrotelefonens handtag befintlig tangent skall hållas intryckt vid tal.

Anm. Obs! Apparatveven måste iskruvas före proppens insättning, ty eljest föreligger risk för utsändning av kortare ringimpulser, som kunna förhindra den önskade samtalsförbindelsen med driftcentralen och samtidigt blockera ledningen för övrig trafik. Har dock av en eller annan orsak kortare signal än den ovan under 3) angivna utsänts eller erhålles intet svar från driftcentralen vid påringning enl. 3) härövan, uttages proppen ur kontakten och återinsättes sedan, varefter ny påringning enl. 3) göres.

Efter slutat samtal skall proppen omedelbart uttagas ur kontakten och kontaktdosans lock betryggande stängas medelst nyckeln. Vid flera än ett samtal får proppen icke sitta kvar i kontakten mellan samtalen utan skall uttagas omedelbart efter varje samtals slut för att återinsättas först omedelbart före nästa samtal.

### **B. Bansträcka med automatisk linjeblockering.**

Utrustning i likhet med A men kontaktdosor för anslutning av transportabel telefonapparat finnas även uppsatta på blockposternas reläskåp.

Förutom från ovannämnda anordningar kan förbindelse erhållas från signaltelefon enligt i tidtabellsboken för resp. linjeblockering intagen signalbeskrivning.

## Huvudsignals ställande till stopp i nödfall, anvisningar ang.

En huvudsignal får aldrig vara låst i körställning utan skall, då så erfordras för avvärjande av olyckshändelser, omedelbart kunna återställas till stopp. Vid nedanstående driftplatser sker detta på följande sätt. (Där ställverkshus finnes, uttages dörrnyckeln ur ett vid dörren befintligt nyckelskåp, sedan glaset sönderslagits).

Driftplats	Sätt för huvudsignalens återställande till stopp
Hökmora	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Karbenning	De rödmålade signalhävstängerna föras uppåt.
Snyten	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Fagersta C	Den rödmålade signalhävstång, som är förd nedåt, föres åter uppåt.
Svängbron vid Fagersta C	Den rödmålade signalhävstången föres uppåt.
Dagarn	De rödmålade signalhävstängerna föras uppåt.
Skinnskatteberg	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Krampen	De rödmålade signalhävstängerna föras uppåt.
Näverkärret	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Spannarboda	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Sällinge	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Blixterboda	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Frövi	Signalställaren (för uppgående tåg nr 3 h, för nedgående nr 31 v) föres uppåt så långt det går.
Avdala	De på kontroll-lampskåpet placerade strömbrytarna omvridas, så att tillhörande kontroll-lampor visa rött sken.
Ervalla	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Dyltabruk	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Hovsta	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Lillån	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Mosås	Den på resp. tryckknappställare befintliga hävarmen föres åt höger, varvid tryckknappen genom fjäderkraft intager fullt utskjutet läge. (Tryckknapparna bliva tillgängliga genom att befintliga luckor upplåsas med nyckel, som finnes på ställverkets högra sida).

Driftplats	Sätt för huvudsignalens återställande till stopp
Säbylund	Huvudsignal saknas.
Kumla	Uppspåret: signalställaren F <sup>1</sup> vrides medsols. Nedspåret: signalställaren A <sup>1</sup> vrides medsols.
Asbro	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Lerbäck	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Rönneshytta	Den rödmålade signalveven (för infartssignalen i norra änden av bangården) föras ett varv motsols. Den på kontroll-lampskåpet placerade strömbrytaren B 1/2 (för infartssignalen — ljussignal — i södra änden av bangården) omvrids så att signalkontroll-lampan visar rött sken.
Mariedam	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Godegård	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Degerön	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Karlsby	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Fågelsta	De på kontroll-lampskåpet placerade strömbrytarna A 1/2, B 1/2, C och D omvridas, så att tillhörande kontrollampor visa rött sken.
Skänninge	De rödmålade signalvevarna A <sup>1</sup> och Co (infarts- resp. utfartssignal i norra änden av bangården) föras ett varv motsols. Den på kontroll-lampskåpet placerade strömbrytaren B 1/2 (för infartssignalen — ljussignal — i södra änden av bangården) omvrids så att signalkontrolllampan visar rött sken.
Karlslund	Huvudsignal saknas.
Lindbacka	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Latorpsbruk	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Vintrosa	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Hidingebro	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Fjugesta	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Gropen	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Mullhyttemo	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.

## Huvudsignals ställande till stopp i nödfall, anvisningar ang.

En huvudsignal får aldrig vara låst i körställning utan skall, då så erfordras för avvärjande av olyckshändelser, omedelbart kunna återställas till stopp. Vid nedanstående driftplatser sker detta på följande sätt. (Där ställverkshus finnes, uttages dörrnyckeln ur ett vid dörren befintligt nyckelskåp, sedan glaset sönderslagits).

Driftplats	Sätt för huvudsignalens återställande till stopp
Hökmora	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Karbenning	De rödmålade signalhävstångerna föras uppåt.
Snyten	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Fagersta C	Den rödmålade signalhävstång, som är förd nedåt, föres åter uppåt.
Svängbron vid Fagersta C	Den rödmålade signalhävstången föres uppåt.
Dagarn	De rödmålade signalhävstångerna föras uppåt.
Skinnskatteberg	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Krampen	De rödmålade signalhävstångerna föras uppåt.
Näverkärret	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Spannarboda	De på manöverskåpet placerade strömbrytarna omvridas, så att tillhörande kontrollampor visa rött sken.
Sällinge	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Blixterboda	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Frövi	Signalställaren (för uppgående tåg nr 3 h, för nedgående nr 31 v) föres uppåt så långt det går.
Avdala	De på kontroll-lampskåpet placerade strömbrytarna omvridas, så att tillhörande kontrollampor visa rött sken.
Ervalla	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Dyltabruk	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Hovsta	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Lillån	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Mosås	Den på resp. tryckknappställare befintliga hävarmen föres åt höger, varvid tryckknappen genom fjäderkraft intager fullt utskjutet läge. (Tryckknapparna bliva tillgängliga genom att befintliga luckor upplåsas med nyckel, som finnes på ställverkets högra sida).



Driftplats	Sätt för huvudsignalens återställande till stopp
Säbylund	Huvudsignal saknas.
Kumla	Uppspåret: signalställaren F <sup>1</sup> vrides medsols. Nedspåret: signalställaren A <sup>1</sup> vrides medsols.
Åsbro	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Lerbäck	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Rönneshytta	Den rödmålade signalveven (för infartssignalen i norra änden av bangården) föres ett varv motsols. Den på kontroll-lampskåpet placerade strömbrytaren B 1/2 (för infartssignalen — ljussignal — i södra änden av bangården) omvrides så att signalkontrolllampan visar rött sken.
Mariedam	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Godegård	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Degerön	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Karlsby	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Fågelsta	De på kontroll-lampskåpet placerade strömbrytarna A 1/2, B 1/2, C och D omvridas, så att tillhörande kontrollampor visa rött sken.
Skänninge	De rödmålade signalvevarna A <sup>1</sup> och Co (infarts- resp. utfartssignal i norra änden av bangården) föras ett varv motsols. Den på kontroll-lampskåpet placerade strömbrytaren B 1/2 (för infartssignalen — ljussignal — i södra änden av bangården) omvrides så att signalkontrolllampan visar rött sken.
Karlslund	Huvudsignal saknas.
Lindbacka	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Latorpsbruk	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Vintrosa	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Hidingebro	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Fjugesta	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Gropen	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Mullhyttemo	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.

## Huvudsignals ställande till stopp i nödfall, anvisningar ang.

En huvudsignal får aldrig vara låst i körställning utan skall, då så erfordras för avvärjande av olyckshändelser, omedelbart kunna återställas till stopp. Vid nedanstående driftplatser sker detta på följande sätt. (Där ställverkshus finnes, uttages dörrnyckeln ur ett vid dörren befintligt nyckelskåp, sedan glaset sönderslagits).

Driftplats	Sätt för huvudsignalens återställande till stopp
Hökmora	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Karbenning	De rödmålade signalhävstångerna föras uppåt.
Snyten	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Fagersta C	Den rödmålade signalhävstång, som är förd nedåt, föras åter uppåt.
Svängbron vid Fagersta C	Den rödmålade signalhävstången föras uppåt.
Dagarn	De rödmålade signalhävstångerna föras uppåt.
Skinnskatteberg	De på manöverskåpet placerade strömbrytarna omvridas, så att tillhörande kontrollampor visa rött sken.
Krampen	De på manöverskåpet placerade strömbrytarna omvridas, så att tillhörande kontrollampor visa rött sken.
Näverkärret	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Spannarboda	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Sällinge	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Blixterboda	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Frövi	Signalställaren (för uppgående tåg nr 3 h, för nedgående nr 31 v) föras uppåt så långt det går.
Avdala	De på kontroll-lampskåpet placerade strömbrytarna omvridas, så att tillhörande kontrollampor visa rött sken.
Ervalla	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Dyltabruk	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Hovsta	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Lillån	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Mosås	Den på resp. tryckknappställare befintliga hävarmen föras åt höger, varvid tryckknappen genom fjäderkraft intager fullt utskjutet läge. (Tryckknapparna bliva tillgängliga genom att befintliga luckor upplåsas med nyckel, som finnes på ställverkets högra sida).

Driftplats	Sätt för huvudsignalens återställande till stopp
Säbylund	Huvudsignal saknas.
Kumla	Uppspåret: signalställaren F <sup>1</sup> vrides medsols. Nedspåret: signalställaren A <sup>1</sup> vrides medsols.
Åsbro	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Lerbäck	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Rönneshytta	Den rödmålade signalveven (för infartssignalen i norra änden av bangården) föres ett varv motsols. Den på kontroll-lampskåpet placerade strömbrytaren B 1/2 (för infartssignalen — ljussignal — i södra änden av bangården) omvrids så att signalkontrolllampan visar rött sken.
Mariedam	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Godegård	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Degerön	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Karlsby	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Fågelsta	De på kontroll-lampskåpet placerade strömbrytarna A 1/2, B 1/2, C och D omvridas, så att tillhörande kontrollampor visa rött sken.
Skänninge	De rödmålade signalvevarna A <sup>1</sup> och Co (infarts- resp. utfartssignal i norra änden av bangården) föras ett varv motsols. Den på kontroll-lampskåpet placerade strömbrytaren B 1/2 (för infartssignalen — ljussignal — i södra änden av bangården) omvrids så att signalkontrolllampan visar rött sken.
Karlslund	Huvudsignal saknas.
Lindbacka	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Latorpsbruk	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Vintrosa	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Hidingebro	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Fjugesta	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Gropen	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Mullhyttemo	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.

# TIDTABELLSBOKEN DEL A

## ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

---

### Ändringstryck nr 1

Gällande fr. o. m. den 10 juni 1950.

Ändringstrycket utgöres av 6 blad  
(inkl. detta titelblad)

---

A n m: Ändringstrycket registreras på sid 2.  
Detta blad förvaras sist i del A.

---

1. Sidorna 19—22, 57—58 samt 79—82 hava omtryckts och skola ersätta förutvarande blad med samma nummer.
2. Följande ändringar skola göras med bläckskrift:
  - Sid. 23. Vid Örebro C införes i kolumnerna för andra sidotågvägen, som nu äro tomma, följande signalbilder: För infart  $\frac{1}{2}$ , tågspår nr 1<sup>1)</sup> och för utfart  $\frac{1}{2}$ . Nederst å sidan införes en anmärkning: <sup>1)</sup> Avkortad tågväg.
  - „ 29. Vid Dyltabruk, km 236+592, kompletteras kol 4 till "Ringverk, ljussignaler".
  - „ 32. Under *Ordergivningsstationer*, avd. 2, ändras texten i de två parenteserna till *utom för tåg 4432* (tåg 4356 utgår).
  - „ 40. I kol "Signalering av stationär personal" invid Blixterboda 7251 och 603, vid Adolfsberg 671 och 677 *vard* samt vid Gräveby *vard* efter 783. Vid Gräveby strykes 773, 781, 782, 784.

Örebro i maj 1950.

Trafikinspektören.

# TIDTABELLSBOKEN

## DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

---

### Ändringstryck nr 2

Gällande fr. o. m. den 28 augusti 1950.

Ändringstrycket utgöres av 5 blad  
(inkl. detta titelblad)

---

A n m: Ändringstrycket registreras på sid 2.  
Detta blad förvaras sist i del A.

---

1. Sidorna 33—36 samt 79—82 hava omtryckts och skola ersätta förutvarande blad med samma nummer.
2. Följande ändringar skola göras med bläckskrift:  
Sid. 20 Vid Karlsby införes "t" i kol *Signaltelefon*.  
och 21  
Sid. 57 Vid tåg 4351 införes "4)" efter *stationspersonal*.

Örebro i augusti 1950.

*Trafikinspektören.*

# STATENS JÄRNVÄGAR

3 trafiksektionen

## TIDTABELLSBOKEN DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

### Ändringstryck nr 3

Gällande fr. o. m. den 15 juni 1951.

Ändringstrycket utgöres av 10 blad  
(inkl. detta titelblad)

A n m: Ändringstrycket registreras på sid 2.  
Detta blad förvaras sist i del A.

1. Sidorna 19—22, 31—32, 35—36, 39—40, 57—58, 79—82 samt 85—86 ersätta förutvarande blad med samma nummer.

2. Följande ändringar skola göras med bläckskrift:

Sid. 55: *Godegård* och *Mullhyttemo* strykas, *Kumla* införes efter *Näverkärret*.

Sid. 56: Vid *Örebro C* strykes i tabellen följande: *med undantag av — — skall äga rum*. I stället införes *Ang passerande godståg se avd B mom 3*.

Sid. 74: Under avd F. a) strykes *Mosås* samt och *Mullhyttemo*. I stället för *Mosås* införes *Kumla* och Under b) strykes *Asbro*. Under c) strykes *Godegård*.

I "Signalbeskrivning för linjeblockering Hallsberg—Örebro" införes å sid. 2, mom. 6, efter '*dvärgsignal*' å 7. raden en \*) samt nederst å sidan: \*) samt vid *Kumla* dessutom en utfartssignal mot *Hallsberg*, gällande från sp. II, och mot *Mosås*, gällande från sp. I.

Å sid. 3 införes efter 6. raden \*\*) samt nederst å sidan: \*\*) dessutom vid *Kumla* för utfartstågsväg från sp. II mot *Hallsberg* med ett fast grönt sken till vänsterspår och två fasta gröna sken till högerspår å utfartssignal, när infartssignalerna vid stationsgränsen till nästa blocksträcka visa kör samt från sp. I mot *Mosås* till vänsterspår med ett fast grönt sken å utfartssignal, när infartssignalen vid stationsgränsen till nästa blocksträcka visar kör.

Örebro i maj 1951.

Trafikinspektören.

# TIDTABELLSBOKEN

## DEL A

### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

---

## Ändringstryck nr 4

Gällande fr. o. m. den 1 september 1951.

Ändringstrycket utgöres av 7 blad  
(inkl. detta titelblad)

---

A n m: Ändringstrycket registreras på sid 2.  
Detta blad förvaras sist i del A.

---

1. Sidorna 23—24, 55—56 samt 79—86 ersätta förutvarande blad med samma nummer.
2. Följande ändringar skola göras med bläckskrift:  
Sid. 19. Vid Krampen erhålla tågvägarna följande ändrade beteckningar:  
(Htv)  $\uparrow_{\text{ö}}^j$ , 2,  $\uparrow$ ; (sidotv)  $\uparrow_j$ , 1,  $\uparrow$ ;  $\uparrow_j$ , 3,  $\uparrow$ .  
Sid. 22. Vid Krampen erhålla tågvägarna följande ändrade beteckningar:  
(Htv)  $\uparrow_{\text{ö}}^f$ , 2,  $\uparrow$ ; (sidotv)  $\uparrow_f$ , 1,  $\uparrow$ ;  $\uparrow_f$ , 3,  $\uparrow$ .  
Sid. 57. Vid tåg 4391 ändras "Mariedam" till "Godegård".

Örebro i augusti 1951

*Trafikinspektören.*

Vägmorsningar, där säkerhetsanordningar (ljussignaler, ringverk, bevakade grindar eller fällbommar) skola finnas, samt fasta postställen.

A. Vägmorsningar.

Plats	Belägen		Skyddsanordning
	vid km.	å sträcka å station	
i	2	3	4
<i>Linjen Krylbo—Mjölby</i>			
Hökmora .....	171+549	Hma	Ringverk, ljussignaler
Karbenning .....	176+667	Kbn	„ „
Broarna .....	180+267	Kbn—Snt	„ „
Skeppsmora .....	192+970	Snt—Fgc	„ „
Björnbacken .....	196+830	Fgc—Dn	Vägbommar 4)
Dagarn .....	209+210	Dn—Skb	Ringverk, ljussignaler
Skinnskatteberg ..	217+285	Skb	„ „
Näverkarret .....	240+245	Nkt	Ringverk, ljussignaler 5)
Fellingsbrovägen ..	249+949	Fv	Fällbommar, bevakning 2)
Kofallsvägen .....	249+013	„	„ „ 2)
Fröviö .....	248+400	Fv—Er	Ringverk, ljussignaler
Nyby .....	246+874	„ „	„ „
Avdala .....	244+238	„ „	„ „
Dylta (Berga).....	236+911	Er—Db	„ „
Dyltabruk .....	236+592	Db	Ringverk
Kvinnerstatorp ....	234+732	Db—Hsa	„
Axberg .....	233+400	„ „	„
Hovsta .....	232+081	Hsa	Ringverk, ljussignaler
Yxtaby .....	230+386	Hsa—Ör	„ „
Lillån .....	228+570	„ „	„ „
Lidvägen .....	225+769	„ „	„ „
Mannatorpsvägen ..	225+510	„ „	Fällbommar, bevakning 3)
Järntorgsgatan ....	223+871	Ör	„ „ 3)
Vasagatan .....	223+654	Ör—Öb	„ „ 3)
Rudbecksgatan ....	223+267	Öb	„ „ 3)
Frykstensvägen ....	222+580	„	„ „ 3)
Tegelbruket .....	221+830	Öb—Ms	Ringverk, ljussignaler
Mosås .....	215+050	Ms	„ „

2) Bevakas av tågexpeditör.

3) Bevakas av ställverkspersonal.

4) Vägbommarna äro normalt ställda tvärs för vägen på östra sidan av banan och låsta. Då de öppnas äro de bevakade av personal från Telegrafverkets förråd.

5) Försedd med autom. fung. stopplyktoer enligt säo § 8, 5 a.



1	2	3	4
Säbylund .....	210+442	Säd	Ringverk, ljussignaler
Hagagatan .....	207+194	Kla	Fällbommar, bevakning 2)
Drottninggatan ....	206+812	„	„ „ 2)
Kyrkogatan .....	206+270	„	„ „ 2)
Via .....	205+210	Kla—H	Ringverk, ljussignaler
H (mot Kla) .....	199+890	H	Fällbommar, bevakning 3)
„ ( „ På) .....	198+929	„	„ „ 3)
„ ( „ Å) .....	200+036	„	„ „ 3)
„ ( „ Öj) .....	199+822	„	„ „ 5)
Vibytorp .....	201+695	H—Å	Ringverk, ljussignaler
Mariedam .....	229+019	Mdm	Fällbommar, bevakning 1)
Anderstorp .....	237+335	Mdm—Go	Ringverk, ljussignaler
Godegård .....	241+092	Go	Fällbommar, bevakning 2)
Hälla .....	243+133	Go—D	Ringverk
Degerön .....	246+629	D	Fällbommar, bevakning 2)
Karlsby .....	254+200	Kly	„ „ 2)
Björken .....	259+864	Bjk	Ringverk
Bergsäter .....	266+383	Mv	Fällbommar, bevakning 6)
Motala V. ....	266+703	„	„ „ 6)
Kvarnstensgatan ..	267+713	Mot	„ „ 2)
Motala svängbro ..	268+566	„	„ „ 2)
Dynudden .....	270+784	Mot—Fgl	Ringverk, ljussignaler 7)
Landstorp .....	275+967	„	„ „
Fågelsta inre .....	277+706	Fgl	Fällbommar, bevakning 2)
„ yttre ....	277+503	„	„ „ 2)
Stavgård .....	275+035	Fgl—Skn	Ringverk
Åbyholm .....	270+934	„ „	Ringverk, ljussignaler
Vistenagatan .....	270+475	„ „	Fällbommar, bevakning 2)
Linköpingsgatan ..	270+303	Skn	„ „ 2)
Lycketorp .....	264+832	Skn—My	Ringverk, ljussignaler

1) Obevakade nattetid (se sid. 40—41). Då bevakning sker ombesörjes denna av tågexpeditör.

2) Bevakas av tågexpeditör.

3) Bevakas av ställverkspersonal.

5) Bevakas viss tid av ställverkspersonalen och viss tid av särskild vägvakt.

6) Bevakas av tågexpeditören i Motala C. En ljussignal benämnd G är placerad 50 meter söder om vägövergången vid Bergsäter som skydd för denna. Signal F i bangårdens södra ända fungerar som försignal till signal G, samtidigt som den skyddar vägövergången vid Motala V (266+703). Signal G visar grönt sken när bommarna äro fälda och rött sken när de äro öppna. Signal F visar rött sken när fällbommarna (266+703) äro öppna, grönt blinkljus när dessa bommar äro fälda men signal G samtidigt visar stopp, samt vitt blinkljus när bommarna vid såväl Motala V som Bergsäter äro fälda och signal G samtidigt visar kör.

7) Vägsignalanläggningen är försedd med automatiskt fungerande kontrollsignallykta (Säo § 8:6).

1	2	3	4
<i>Linjen Örebro S.—Svartå</i>			
Frykstensvägen ....	223+695	Öb	Fällbommar, bevakning <sup>3)</sup>
Örnrogatan .....	224+350	Öb—Kld	„ „ <sup>3)</sup>
Karlslund .....	226+676	„ „	Ringverk, ljussignaler
Lindbacka .....	228+719	Lda	Ringverk, ljussignaler
Gräveby .....	231+520	Grb	„ „
Vintrosa .....	239+276	Vra	„ „
Hidinge .....	242+754	Vra—Hdb	„ „
Hidingebro inre....	244+289	Hdb	„ „ <sup>4)</sup>
„ yttre ..	244+444	Hdb—Fj	„ „
Brånsta .....	246+860	„ „	Ringverk
Berga .....	247+380	„ „	„ , ljussignaler
Fjugesta inre .....	249+524	Fj	Fällbommar, bevakning <sup>2)</sup>
„ yttre ....	249+651	Fj—Gpn	„ „ <sup>2)</sup>
Edabergsvägen ....	250+210	„ „	Ringverk, ljussignaler <sup>1)</sup>
Gropen .....	252+106	Gpn	„ „
Kvistbro yttre ....	253+568	Gpn—Kbo	Fällbommar, bevakning <sup>2)</sup>
„ inre .....	253+899	Kbo	„ „ <sup>2)</sup>
Norrhult .....	259+403	Kbo—Mlo	„ „ <sup>2)</sup>
Mullhyttemo .....	260+535	Mlo	„ „ <sup>2)</sup>
Dormen .....	259+527	Mlo—Svä	Ringverk, ljussignaler

<sup>1)</sup> Förbundna med manövrerbar ljusanordning enl. såo § 8:1 a vid km 249+655. Denna visar rätt sken, då vägsignalanläggningen är urkopplad.

<sup>2)</sup> Bevakas av tågexpeditör.

<sup>3)</sup> Bevakas av ställverkspersonal.

<sup>4)</sup> Fungerar endast då utfartssignalen vid Hidingebro visar kör-signal.

## B. Fasta postställen.

1. Normalt finnas inga fasta postställen inom 3 ts.

2. När *personförande* tåg måste framföras med *ånglok* på sträckan Säbylund—Mosås eller när skredvarningsanordningen på denna sträcka (km 212+160—212+900) är ur funktion, skall detta delgivas vederbörande *gränsstationer*, vilka det i sin tur åligger att underrätta banavdelningens personal för upprättande av fast postställe.

Fasta postställen underrättas enligt Såo § 82.

## Ordergivningsstationer.

Ordergivningsstationer äro:

- 1) tågs utgångsstation,
- 2) Krylbo, Örebro C (utom för tågen 4356 och 4432), Hallsberg (även för tågen 4356 och 4432), Mjölby och Svartå.

Ordergivningsstation skall svara för all ifrågakommande ordergivning för bansträckan till och med närmast i tågriktningen belägen ordergivningsstation, där tåget har fast uppehåll. (Obs. Ti Sor I 16 ang. stationer där lokpersonalbyte äger rum.)

## Underrättelsestationer, underrättelsesträckor, underrättelsetider samt banpersonalens arbetstider.

Indelningen i underrättelsesträckor och utsedda underrättelsestationer (såo § 82) framgår av följande tabell.

Underrättelsestationer	Underrättelsesträckor
Krylbo	Krylbo—Skinnskatteberg
Frövi	(Skinnskatteberg)—(Ervalla)
Örebro C	Ervalla—(Kumla)
Hallsberg	Kumla—Hallsberg
Godegård	(Hallsberg)—(Karlsby)
Motala C	Karlsby—(Mjölby)
Fjugesta	(Örebro S)—(Svartå)

Underrättelse till banpersonalen lämnas vardagar under  
 månaderna november—februari kl. 7.20 och 13.15 och  
 „ mars—oktober „ 6.45 „ 13.15.  
 Påringning kl. 13.15 skall dock ej ske lördagar.

Banpersonalens dagliga arbetstid är följande:

**A p r i l—S e p t e m b e r**

måndag—fredag kl. 7.00—17.15

lördag „ 7.00—13.00

**M a r s o c h O k t o b e r**

måndag—fredag kl. 7.00—17.00

lördag „ 7.00—13.00

**N o v e m b e r o c h F e b r u a r i**

måndag—fredag kl. 7.00—16.00 å bstr Ky—Fgc

„ „ „ 7.30—16.30 å bstr i övrigt

lördag „ 7.30—13.00

**D e c e m b e r o c h J a n u a r i**

måndag—fredag kl. 7.15—16.00 å bstr Ky—Fgc

„ „ „ 7.30—16.15 å bstr i övrigt

lördag „ 7.30—13.00

1	2	3	4
<i>Linjen Örebro S.—Svartå</i>			
Frykstensvägen ....	223+695	Öb	Fällbommar, bevakning <sup>3)</sup>
Örnsrogatan .....	224+350	Öb—Kld	” ” <sup>3)</sup>
Karlslund .....	226+676	” ”	Ringverk, ljussignaler
Lindbacka .....	228+719	Lda	Ringverk, ljussignaler
Gräveby .....	231+520	Grb	” ”
Vintrosa .....	239+276	Vra	” ”
Hidinge .....	242+754	Vra—Hdb	” ”
Hidingebro inre....	244+289	Hdb	” ” <sup>4)</sup>
” yttre ..	244+444	Hdb—Fj	” ”
Brånsta .....	246+860	” ”	Ringverk
Berga .....	247+380	” ”	” , ljussignaler
Fjugesta inre .....	249+524	Fj	Fällbommar, bevakning <sup>2)</sup>
” yttre ....	249+651	Fj—Gpn	” ” <sup>2)</sup>
Edsbergsvägen ....	250+210	” ”	Ringverk, ljussignaler <sup>1)</sup>
Gropen .....	252+106	Gpn	” ”
Kvistbro yttre ....	253+568	Gpn—Kbo	Fällbommar, bevakning <sup>2)</sup>
” inre .....	253+899	Kbo	” ” <sup>2)</sup>
Norrhult .....	259+403	Kbo—Mlo	” ” <sup>2)</sup>
Mullhyttemo .....	260+535	Mlo	” ” <sup>2)</sup>
Dormen .....	259+527	Mlo—Svå	Ringverk, ljussignaler

1) Förbundna med manövrerbar ljusanordning enl. såo § 8:1 a vid km 249+655. Denna visar rött sken, då vägsignalanläggningen är urkopplad.

2) Bevakas av tågexpeditör.

3) Bevakas av ställverkspersonal.

4) Fungerar endast då utfartssignalen vid Hidingebro visar kör-signal.

## B. Fasta postställen.

1. Normalt finnas inga fasta postställen inom 3 ts.

2. När *personförande* tåg måste framföras med *ånglok* på sträckan Säbylund—Mosås eller när skredvarningsanordningen på denna sträcka (km 212+160—212+900) är ur funktion, skall detta delgivas vederbörande *gränsstationer*, vilka det i sin tur åligger att underrätta banavdelningens personal för upprättande av fast postställe.

Fasta postställen underrättas enligt Såo § 82.

## Ordergivningsstationer.

Ordergivningsstationer äro:

- 1) tågs utgångsstation,
- 2) Krylbo, Örebro C (utom för tågen 4382, 4384, 4432 och 4436), Hallsberg (även för tågen 4382, 4384, 4432 och 4436), Mjölby och Svartå (utom tåg 80).
- 3) Kristinehamn för tåg 80 Svå—Ör.
- 4) Örebro C för tåg 82 Svå—Khn.

Ordergivningsstation skall svara för all ifrågakommande ordergivning för bansträckan till och med närmast i tågriktningen belägen ordergivningsstation, där tåget har fast uppehåll. (Obs. Ti Sor I 16 ang. stationer där lokpersonalbyte äger rum.)

## Underrättelsestationer, underrättelsesträckor, underrättelsetider samt banpersonalens arbetstider.

Indelningen i underrättelsesträckor och utsedda underrättelsestationer (såo § 82) framgår av följande tabell.

Underrättelsestationer	Underrättelsesträckor
Krylbo	Krylbo—Skinnskatteberg
Frövi	(Skinnskatteberg)—(Ervalla)
Örebro C	Ervalla—(Kumla)
Hallsberg	Kumla—Hallsberg
Godegård	(Hallsberg)—(Karlsby)
Motala C	Karlsby—(Mjölby)
Fjugesta	(Örebro S)—(Svartå)

Underrättelse till banpersonalen lämnas vardagar under  
 månaderna november—februari kl. 7.20 och 13.15 och  
 „ mars—oktober „ 6.45 „ 13.15.

Påringning kl. 13.15 skall dock ej ske lördagar.

Banpersonalens dagliga arbetstid är följande:

**A p r i l—S e p t e m b e r**

måndag—fredag kl. 7.00—17.15

lördag „ 7.00—13.00

**M a r s o c h O k t o b e r**

måndag—fredag kl. 7.00—17.00

lördag „ 7.00—13.00

**N o v e m b e r o c h F e b r u a r i**

måndag—fredag kl. 7.00—16.00 å bstr Ky—Fgc

„ „ „ 7.30—16.30 å bstr i övrigt

lördag „ 7.30—13.00

**D e c e m b e r o c h J a n u a r i**

måndag—fredag kl. 7.15—16.00 å bstr Ky—Fgc

„ „ „ 7.30—16.15 å bstr i övrigt

lördag „ 7.30—13.00