

Undantag från Sär samt särbestämmelser för vissa bandelar eller driftplatser.

A. Tilläggsbestämmelser till säkerhetsreglementet.

§ 9 : 6.

Nu befintliga röda och gröna bansignaltavlor, vars utförande ej överensstämmer med Sär, få användas intill den 1 januari 1950.

§ 10 : 7.

Intill den 1 januari 1951 behöva orienteringsmärken ej vara utsatta i den utsträckning, Sär anger.

§ 26 : 1.

Intill den 1 januari 1951 behöver stoppsignal ej visas mot banan vid vägkorsningar med bommar eller grindar, när korsningen är öppen för vägtrafik.

§ 29.

Med rankstreck i marginalen betecknade föreskrifter skola tillämpas å bandelarna Gullspång—Torved, Mariestad—Moholm, Kinne-Kleva—Källby, Trollhättan—Nossebro, Stenstorp—Hjo och Svensbro—Tidaholm.

§ 29 : 3 a.

Vid bdisp. få stoppsignaler placeras i stationshusets närhet i huvudtågväg vid samtliga stationer å 36 ts utom Nossebro, Tumleberg, Skara, Forshem, Mariestad, Torved, Axvall, Lidköping, Tidaholm, Hjo.

§ 32 : 10.

Bestämmelserna få tillämpas å bandelarna Gullspång—Torved, Mariestad—Moholm, Kinne-Kleva—Källby, Trollhättan—Nossebro, Stenstorp—Hjo och Svensbro—Tidaholm.

§ 39 : 1.

Bromsarna i tåg få tillsvidare utgöras även av vakuumbromsar, vilka hänförs till P-bromsar. Vakuumbromsar och tryckluftbromsar få ej användas samtidigt i ett och samma tåg, frånsett rälsbusståg.

§ 40 : 7.

Därest bromsvikten (antalet bromsaxlar) blir otillräcklig, äga tkl i Göteborg Västg, Göteborg östra, Nossebro, Vara, Skara, Mariestad, Torved, Gårdsjö, Trollhättan, Tumleberg, Lidköping, Häkanstorp, Forshem, Skövde, Stenstorp, Hjo, Tidaholm, Moholm och Gullspång att bestämma om hastighetsnedsättning. Därast bromsvikten är så liten att tågets hastighet i något fall skulle komma att understiga grundhastigheten, skola även dessa stationer inhämta tl besked.

§ 43 : 7.

Bestämmelser för användning av överföringsvagnar.

1. Överföringsvagnar få framföras å bandelarna Stenstorp—Lidköping och Gössäter—Kvånum.

Vid passerandet av bron över Flian km 119+414 å btsr Kåp—Öm får hastigheten ej överstiga 15 km.

Å bstr Stenstorp—Lidköping, där överföringsvagnar så gott som dagligen medföras i alla godståg, måste tkl beräkna hinderfrihet med hänsyn till att sådan vagn kan finnas i ankommande tåg.

Å bstr Gössäter—Kvånum skall station, som insätter överföringsvagn i tåg, därom före avsändandet underrätta *samtliga stationer i överföringsvagnens väg*. När överföringsvagnen överflyttas till annat tåg, åligger det den nya tillkopplingsstationen att göra motsvarande anmälan i vagnens fortsatta väg.

2. De spår å resp. stationer och lastplatser, varå lastade överföringsvagnar få framföras äro:

Dpl	S p å r
Ss	Spåret från överföringsgropen över mellersta spåret vid lastkajen fram till godsmagasinet samt därifrån å sp 2 och 3.
Äps	Huvudspåret.
Bdt	Sp 2 samt norra kajspåret—kajen.
Bäu	Sp 1 och 2.
Hlg	Sp 1.
Axv	Samtliga spår med undantag av magasinsspåret och spåret bredvid magasinet.
Tbp	Huvudspåret.
Sa	Sp 1, 2, 3, 6 och 7 samt västra förbindelsen mellan sp 6—7 och 2. Uppställning av vagnar samt lastning och lossning får ske å sp 1 förlängningen mot öster och väster. Överföringsvagn får därjämte uppställas å sp 1 och 2 å rangeringsbangården.
Vni	Sp 2 och 3. För lastning och lossning får sp 1 söder om lastkajen användas.
Abä	Huvudspåret.
Lkp	Sp 1. För lastning och lossning samtliga tågspår å östra och västra bangården.
Gsä	Samtliga spår utom spåren vid magasin och kaj. Lastning och lossning å sp 1.
Kää	Sp 2. Lastning och lossning å spår 1 norr om kajen.
Knm	Sp 4. Lastning och lossning å spåren söder om kalkkajerna.
Gne	Samtliga spår utom spår 2 och spåren vid kajer och magasin. Lastning och lossning å sp 4 och S. L. M. spår.
Lnb	Sp 2 och 3 samt sp 1 norr om godsmagasinet. Lastning och lossning å sp 1.
Myå	Samtliga spår. Lastning och lossning å stickspåret.
Adl	Samtliga spår utom stickspåret från kajens östra ände.
Kåp	Sp 1 samt stickspåret till västra magasinsgaveln.
Öm	Samtliga spår utom magasinsspåret från magasinets västra gavel. Lastning och lossning å sp 1.
Kvm	Samtliga spår utom stickspåret mot Skara från Västra magasinsgaveln. Lastning och lossning å sp. 1 samt å västra stickspåret.
Håp	Spår 6 och 7 (smalspår).
Stlv	Huvudspåret.
Smdt	”
Jps	Spår 2 och 3.
Bne	Huvudspåret.
Lve	Spår 2 och 3.
Lkp	I tdtbokens del A angivna spår.

Under form av växlingsrörelse få lastade överföringsvagnar framföras å sidospår (dock ej intill kajer, magasin, över vändskivor o. s. v.) endast under iakttagande av stor försiktighet och under villkor att

dels tillräcklig fri bredd och fri höjd förefinnes,

dels att avståndet till intilliggande spårs mittlinje är minst 4,0 m, om överföringsvagnar framföras därå. Om å intilliggande spår endast smalspårsvagnar framföras, må spåravståndet vara minst 3,85 m.

Varken lastade eller tomma överföringsvagnar få stoppas med eller tryckas mot bromssko.

3. Med röd och kul färg ringad hinderpåle, utvisar å bangård gränsen mellan tvenne spår, intill vilken å vartdera spåret lastad överföringsvagn kan hinderfritt uppställas.

4. Höjden å överföringsvagn med last får från rök ej överstiga 5,07 m på 0,7 m avstånd åt båda sidor räknat från spårmitt (och därifrån i 45° vinkel nedåt).

5. Överföringsvagnarnas egen vikt växlar mellan 7 och 8 ton; axeltryck för överföringsvagn jämte last få ej överstiga 9,4 ton.

6. Å överföringsvagnar få transporteras endast sådana vagnar, å vilka lasten är likformigt fördelad och säkrad mot förskjutning.

7. Å överföringsvagnar få under *stark storm* ej lastas eller fraktas vagnar med hög korg, exempelvis täckta vagnar, vagnar försedda med kolskrov, eller vagnar, lastade med torvströ.

8. *Uteslutna* från transport å överföringsvagnar äro sådana normalspårsvagnar, som äro låsta med trafikant tillhöriga lås och som omöjliggöra undersökning av lastens placering, delvis fyllda tankvagnar, som ej äro försedda med skvalpskydd, vagnar lastade med explosiva varor av första klass samt vagnar, lastade med levande ljur, lokomobiler, maskingods eller andra tyngre föremål, där en likformig fördelning av lasten icke är möjlig.

9. Å Stenstorps station, där normalspårsvagnar kunna på- och avlastas, är stf ansvarig för att vid *varje* på- eller avlastning av normalspårsvagnar en man, som *äger full kännedom om alla för dessa transporter gällande bestämmelser*, under personligt ansvar övervakar och leder ifrågarande lastning och lossning av normalspårsvagnar. I övrigt skall såväl stations- som konduktörspersonal tillse, att till- eller fränkoppling sker på betryggande sätt och att bromsar, fastlåsningsmekanismer och kopplingsanordningar äro i gott stånd och i behörigt skick, att kopplingsstänger genom dragkrokar i förbindelse med respektive normalspårsvagnars koppel äro säkrade mot att falla i banan och att vikten å de normalspåriga vagnarna är jämt fördelad å respektive överföringsvagnar. Skulle tvivel angående viktens jämna fördelning uppstå böra vagnarna kontrollvägas.

II.

Bestämmelser för lastning av överföringsvagn.

1. Samtliga överföringsvagnar i överföringsgropen skjutas väl samman, så att desamma bilda ett obrutet spår i omedelbar anslutning till normalspåret. Överföringsvagnarna få härvid icke hårt *stöta* emot varandra, enär vagnarnas axlar härigenom skadas.

2. Överföringsvagnarna säkras härefter mot förskjutning i längdriktningen genom klotsar framför hjulen eller genom kasthakar *dels* mellan normalspåret och närmaste överföringsvagn *dels* överföringsvagnar *sins* emellan.

3. Alla överföringsvagnarnas långbalkändar underkilas där- efter för att förhindra överföringsvagnens uppvägning, då den normalspåriga vagnen köres upp på densamma.

4. De för transport avsedda normalspåriga vagnarna föras där- efter ut på överföringsvagnarna, varvid alltid den längst bort va- rande överföringsvagnen först lastas. Normalspårsvagnen placeras mitt på överföringsvagn. De svängbara stängklotsarna, vilka dess-

förrinnan skola vara tillbakaskruvade så långt som möjligt, uppfällas nu i närmast passande hak, varefter desamma skruvas ut så att de trycka mot hjulen och härigenom förstänga vagnen.

5. Finnes broms å normalspårig vagn, skall densamma, sedan pålastning ägt rum, väl åtskruvas.

6. All förstängning, koppling eller underkilning av den sålunda färdiglastade överföringsvagnen borttages därefter och densamma föres undan så långt, att pålastning av nästa normalspårvagn å närmaste överföringsvagn i ordningen kan på förenämnda sätt försiggå.

7. Överföringsvagn sammankopplas med smalspårvagnar eller lok medelst kopplingsstänger av den buffertförsedda typen. Då flera överföringsvagnar skola framföras i samma tåg, skola de kopplas sinsemellan medelst kopplingsstänger, vilka skola vara så långa, att avståndet mellan normalspårvagnarnas buffertar utgör minst 300 mm. Vid kopplingen iakttages, att bultar noga insättas i resp. koppel och säkras, samt att säkerhetskättingarna, som finnas å långkoppel, sammanhakas med motsvarande kättingar, å närmaste vagn.

III.

Bestämmelser för avlastning av överföringsvagn.

1. Överföringsvagn i överföringsgropen föres i omedelbar anslutning till normalspåret.


2. Överföringsvagnen förstänges, underkilas etc. där så erfordras.

3. De svängbara förstängningsklotsarna lossas och nedfällas, varefter normalspårvagnen föres undan in på fasta normalspåret.

4. Nästa överföringsvagn föres tätt samman med förut lossad överföringsvagn, förstänges och uppkilas, varefter samma förfaringssätt som under 1, 2, 3 upprepas tills samtliga överföringsvagnar äro lossade. Förfarandet vid avlastning är således i "omvänd ordning" alldeles detsamma som vid pålastning.


§ 44.

Tillsvidare får dpl lämnas obevakad för rälsbusståg på bansträckan Tidaholm—Svensbro samt i Blikstorp, oavsett att anordningarna där ej fylla fordringarna enligt str 23 kap. XV.

Dylik dpl utmärkes i tdt med tecknet .

Vid dylika dpl gälla i övrigt följande tilläggsbestämmelser.

Till § 44. Vid dpl för vilken tecknet  angivits i tdt, skola åtgärderna enligt mom. 6 och 7 ej vidtagas. Äro växlarna centralt omläggbara skall körsignal visas med den huvudsignal, som gäller för tåget, såvitt ti ej bestämt annat. Sedan tåget inkommit, skall föraren i dylikt fall återställa signalen till stopp.

Till § 69. Rälsbusståg får ej införas på eller framföras förbi dpl, för vilken tecknet  angivits i tdt, med större hastighet än att föraren under tågets gång hinner förvissa sig om att växlarna i tågvägen, allt eftersom de kunna överblickas, äro rätt lagda och att tågvägen är hinderfri. Kan denna visshet ej vinnas under det tåget är i gång, skall detsamma för ändamålet stoppas. Hastigheten får i detta fall ej överstiga 20 km/tim.

Till § 77: A. Skall rälsbusståg för ändring av möte kvarhållas på tågplats för vilken tecknet ██████ angivits i tdt får vso ej under-tecknas, förrän föraren på en föregående dpl eller på tågplatsen ifråga delgivits kvarhållningsordern. Har föraren delgivits kvarhållningsordern i förväg, får tåget ej införas på tågplatsen, förrän körsignal visats i vederbörlig ordning.

§ 45 : 1, 2.

Vid de ständigt obehakade driftplatserna åligger det sträckvakten att utföra den dagliga inspektionen enl. sär. § 45 : 1 och 2, vad beträffar inspektion enl. nämnda mom. 2, dock endast i den utsträckning, sådan kan utföras i samband med vakten åliggande sträckbesiktning. Samma inspektionsskyldighet åligger även banmästaren vid dennes inspektionsfärder.

I anslutning till § 7 i särtryck 15 (Instruktion för banvakter) är vederbörande sträckvakt närmast ansvarig för att vid driftplats å linjen förefintliga spår-, växel-, signal- och förregleringsanordningar ständigt äro i gott skick och fungera tillfredsställande.

Vid samtliga ständigt obehakade driftplatser å linjen skall banavdelningen ombesörja all renhållning av spår, växlar, korsningar, plattformar, lastkajer och lastbryggor, frilastplaner, stationsplaner och övrigt yttre renhållning, som kan komma ifråga, ävensom rengöring av vagnar, då detta åligger S. J., hopläggning av presenningar, koppling, av tryckluftslangar, rengöring av avträden, vedhuggning för tjänstelokalerna samt inläggning i förrådsrum av bränslet. Vid plats där kvinnlig platsvakt ej finnes anställd, skall banavdelningen även utföra den dagliga rengöringen av väntrum ävensom till huvudstationen lämna för vagnkontrollen erforderliga uppgifter.

Konduktörspersonalen ombesörjer växling, avsyning av vagnar ur säkerhetssynpunkt, så att risk för deras medtagande i tåg icke förefinnes, ävensom lossning och lastning av resgods och styckegods samt dettas forslande från och till förvaringsrum, där sådant finnes. Vid plats, där kvinnlig platsvakt icke finnes, skall konduktörspersonalen även ombesörja mottagning av gods.

§ 46 : 2.

Plan för säkerhetstjänsten (säpl) skall upprättas av alla stationer, där minst två tjänstehavare äro i tjänstgöring.

§ 46 : 3.

Å stationer av klass Ca 23 och högre skall användas särskild orderjournal för delgivning till underlydande berörd personal och kvittering av order, som röra säkerhetstjänsten. Å övriga stationer skall personalen kvittera dylik order i överlämningsbokens anmärkningskolumn.

§ 47 : 2, 3 och 4.

Huvudnycklar K 16 till tåg- och lastplats, samt för utlämning till tbfh, sirpr. och tillsyningsman enl. mom. 3 och 4, skola förvaras under lås och tkl ansvar på följande stationer. Då nyckel utlämnas till tbfh skall den mot kvitto återlämnas hos tkl vid utgångsstationen med nedan angivna undantag.

Göteborg Ö 4 st. varav 1 för Sandbolaget och Lärje rangerbangård.

- „ 2 för tbfh i tågen 7402 och 7401 å bandelen Göteborg Ö—Skara. Tbfh i tåg 7402 skall mot kvitto avlämna nyckeln till tkl Sa, som mot kvitto lämnar den till tbfh i 7401. Sistnämnda tbfh återlämnar nyckeln i Göteborg Ö.
- „ 1 vid behov, för et, bm, sirpr, tillsyningsman.

Sjövik	1	för Mjörnsjö.
Anten	1	för Mjörnsjö och Kvarnabo.
Gräfsnäs	1	för Kvarnabo.
Sollebrunn	1	för Karlstakulle groppspår, växel vid km 62.4.
Nossebro	1	för tbfh i tågen 262—291—292—261 och 7452—7451 å bandelen Nossebro—Trollhättan.
Skara	3	1 för tbfh i tågen 7402—7401 å bandelen Skara—Mariestad. Tbfbh i 7402 skall mot kvitto avlämna nyckeln till tkl Mariestad, som mot kvitto utlämnar den till tkl i 7401. 1 för tbfh i tågen 7461—7464—7463—4634 å bandelen Skara—Stenstorp.
Mariestad	3	1 för et, bm, sirpr, tillsyningsman. 1 för tbfh i tågen 7492—7491—7404—7403. 1 vid behov för tbfh å bandelen Mariestad—Moholm.
Torved		1 för et, bm, sirpr, tillsyningsman. 1 för vagnuttagning å bandelen Torved—Gullspång.
Hova		1 för Fagerlid.
Lidköping	5	1 för tbfh i tågen 7482—7481 å bandelen Lidköping—Forshem. 1 för tbfh i tågen 7482—7481 å bandelen Lidköping—Tumleberg. 1 för tbfh i tågen 7490—7489 å bandelen Lidköping—Kinne-Kleva. 1 för Lidköpings Snickerifabrik, växel km 38.6.
Hjo	3	1 för et, bm, sirpr, tillsyningsman. 2 för tbfh å bandelen Hjo—Stenstorp.
Tidaholm	3	1 för et, bm, sirpr, tillsyningsman. 2 för tbfh å bandelen Tidaholm—Stenstorp.
Svensbro	1	1 för et, bm, sirpr, tillsyningsman. för bm, sirpr, tillsyningsman och för tbfh i 343 v f Soh. Nyckeln överlämnas till tbfh i 373, som återlämnar den till tkl Sv.

§ 47 : 6.

Bestämmelserna i mom. 6 första stycket skola lyda sålunda. "En reservnyckel av varje nyckeltyp, som ingår i kontrollåsanläggning vid ständigt obehakad dpl, skall finnas på en eller båda av stationssträckans gränsstationer. Reservnycklar skola vara plomberade." Å 36 ts skola plomberade reservnycklar finnas i följande utsträckning.

Vid gränsstationen	Skall finnas reservnycklar för ständigt obehakade dpl.
Göteborg Östra.....	Sandbolaget, Lärje rangerbangård.
Lärje	Växel km 2.6 och 3.6.
Gunnilse	Gunnilse Tegelbruk.
Olofstorp	Björnsared.
Anten	Mjörnsjö.
Gräfsnäs	Kvarnabo.
Sollebrunn	Växel km 62.4.
Nossebro	Bäreberg, Frambo, Norra Björke, Asaka, Gärdhem.
Tråvad	Emtunga.
Kvånnum	Kvånnums Tegelbruk.
Källtorp	Ardala.
Skara	Istrum, Lerdala, Dämman, Tubbetorp.

Vid gränsstationen	Skall finnas reservnycklar för ständigt obevakade dpl.
Lundsbrunn	Myråsen.
Gössäter	Kärrgården.
Österäng	Kvarntorp.
Lugnäs	Svaneberg.
Mariestad	Hassle-Säby, Jula Mosse.
Torved	Siggarud, Midskog, Barrebacken.
Skagersvik	Skagersviks såg.
Hova	Fagerlid.
Vinninga	Alebäck.
Axvall	Härlingstorp, Ökull.
Broddetorp	Bjällum.
Stenstorp	Äspås.
Järpås	Bryne.
Lidköping	Växel km 38.6.
Källby	Husaby, Kinnekulleverken, Brattefors, Kinne-Kleva.
Blomberg	Hjälmsäter.
Råbäck	Hällekis egendom, Trolmen.
Svensbro	Dala, Vreten.
Blikstorp	Fridene.
Korsberga	Korsberga Tegelbruk.
Hjo	Mofalla, Grebban.
Ekedalen	Kavlås, Övertorp.

§ 48.

Av obevakade dpl behöva blott följande hållas belysta i mörker: Hjällbo, Björsared, Stenared, Stannum, Hjällsnäs, Mjörn, Buaholm, Mjörnsjö, Kvarnabo, Gendalen, Essunga, Emtunga, Myråsen, Kärrgården, Äskekärr, Svaneberg, Hassle-Säby, Fagerlid, Gärdhem, Åsaka, Frambo, Bäreberg, Jula, Tubbetorp, Segerby, Äspås, Bryne, Truve, Hjälmsäter, Trolmen, Hällekis egd., Mofalla, Fridene, Vreten, Dala och Kavlås.

§ 52 : 4.

Tkl Lyrestad och Lidköping äro ansvariga för att bron över Göta kanal resp. Lidan intager rätt läge, innan tåg får gå över platsen.

§ 59 : 3.

Vattenkranlykta på linjen behöver icke vara tänd vid mörker. Efter vattentagning skall vattenarmen återställas och fastläsas i sitt rätta läge. För låsning skola G-vagnslås användas. Nycklar härtill skola vara upphängda å särskild plats å varje lok. Dessutom skola reservnycklar, som utlämnas mot särskilt kvitto, förvaras på följande st: Sjövik, Nossebro, Skara, Mariestad, Torved, Lidköping, Hjo, Tidaholm.

§ 59 : 2 B.

Bestämmelserna tillämpas tillsvidare å bandelarna Gullspång—Torved, Mariestad—Moholm, Kinne-Kleva—Källby, Trollhättan—Nossebro, Stenstorp—Hjo, och Svensbro—Tidaholm. Tågplatserna äro: Barrebacken, Midskog, Siggarud, Jula, Husaby, Åsaka, N. Björke, Frambo, Bäreberg, Mofalla, Fridene, Dala, Vreten, Kavlås.

§ 60 : 2 och 3.

I rälsbusståg med en rälsbuss av klass A få två släpvagnar, 2- eller 4-axliga, medföras. Motorvagnarna 711, 712 och 713 äro att anse som rälsbussar av klass A, när de insättas i rälsbusståg.

I rälsbusståg med en rälsbuss av klass B få två 2-axliga släpvagnar medföras.

Bestämmelserna i mom. 3 skola tillämpas endast, när rälsbuss av klass B går främst i tåget.

§ 64.

Under tidtabell 150 får manövreringen av bommarna vid vägkorsningen Svaneberg, km 171+145, på bansträckan Äskekärr—Lugnås ske av tågbefälhavaren på tåg 3304 för detta tåg. Tåget skall stanna omedelbart framför vägkorsningen och får ej föras över denna, förrän bommarna avstänga vägen. Bomsignallyktorna skola vara tända.

§ 67 : 5.

Vid Lärje, Sjövik och Gössäter får signalen "Har mötande tåg inkommit?", två korta ljud • •, ges av förare med sirén eller vissla på lok, lokomotor och rälsbuss, om möteskontrollen ej kan ske genom att iakttaga tåget eller genom muntlig förfrågan hos tkl. Skylighet att kontrollera möte åligger även lokbiträdet.

§ 68.

Samtliga tåg — i båda riktningarna — på bansträckan Mariestad—Moholm skola stanna omedelbart framför vägkorsningarna Svanrödjan, Smedby grindar och Valla grindar så att lok (rälsbuss) kan ses från vägen på båda sidor om korsningen inom ett avstånd av 25 m från närmaste rälssträng. Sedan tåg stannat framför vägkorsning, får det fortsätta utan avgångssignal, när lokpersonalen (rbsf), förvissat sig om att hinder ej finns. Signalen "tåg kommer" skall ges upprepade gånger, tills vägkorsningen passerats.

I mörker skola vägkorsningarna hållas väl upplysta vid de tider, då tåg skall passera.

§ 73.

Order om hinder, som förekommer regelbundet före infartstågvägens slutpunkt vid Göteborg Västg., får tillsviare ges i tdt även för annat tåg än rälsbusståg.

§ 75.

Tågförseningsrapport skall omedelbart avlätas till tågledaren, när tåg avgår mer än 10 min. försenat från tåganmälningsstationen.

Förutanmälan rörande å stationen uppkommande eller å sträckan mellan denna och närmast föregående tåganmälningsstation uppkommande försening, vilken kan komma att inverka på annat tågs gång, skall jämväl avgivas. Sådan förutanmälan skall om möjligt avgivas i så god tid att event. erforderlig ändring av tågets ordningsföljd hinner verkställas utan försening genom ordergivning.

Å bandelarna Gullspång—Torved, Mariestad—Moholm, Kinnekleva—Källby, Trollhättan—Nossebro, Stenstorp—Hjo och Svensbro—Tidaholm skall även tbfh ombesörja rapport till tågledningen av försening om minst 10 min. uppkommer vid annan dpl än tåganmälningsstation.

§ 82 : 7.

Väg- och brovakter skola underrättas om

- 1) *ändrade möten* av den station, varifrån tåget skall utgå på stationssträckan,
- 2) *återgående på-lok* av den station, där påskjutningen börjar, samt
- 3) *övriga extra anordningar och rubbningar i driften* av den station, varifrån tåg eller vagnuttagning skall (skolat) utgå å stationssträckan.

Vakt, till vilken icke finnes bantelefon från båda stationerna å ömse sidor, skall dock alltid underrättas av den station, som har telefon till vakten.

Platsvakter skola på samma sätt, som är föreskrivet för väg- och brovakter, underrättas ang. sådana extra anordningar och rubbningar i driften, varom platsvakten bör äga kännedom.

B. Särbestämmelser för vissa bandelar eller driftplatser.

1. *Sidospår vid Gunnilse.*

Vagnar, som uppställas i lutning å grusspåret vid Gunnilse skola vara så förstängda, att de icke kunna komma ut i tågvägen.

Banmästaren är ansvarig för att säker stoppbom, som kan låsas tvärs över groppspåret, ständigt är i fullgott skick och lagd för spåret på ställe, där detta lutar mot gropen. Nyckeln till bommen utlämnas av tkl Gui till bm och växelledaren, vilken är ansvarig för att bommen blir förlagd och låst efter utförd växling och att nyckeln återlämnas till tkl Gui.

2. *Instruktion för framförande av lok, lokomotor och rälsbuss å Skara bangård utan signalgivare.*

Å Skara station må ensamt lok och lok, medförande högst 2 vagnar liksom rälsbuss och lokomotor med eller utan vagnar framföras mellan lokstallet och växel nr 50 utan att signalgivare leder rörelserna. Skärpt uppmärksamhet skall därvid iakttagas av föraren och dennes biträde samt av växlingspersonal, som ombesörjer samtidiga växlingsrörelser på samma eller angränsande spår. Om fel-lagd växel iakttages, skall lokpersonalen själv ombesörja växelomläggningen.

3. *Sidospår Skara—Dämman.*

Å sidospåret Skara—Dämman sker all flyttning av fordon som växlingsrörelse. För fordons avställande gälla bestämmelserna i sär § 56 : 4.

4. *Sidospår Gössäter—Vänern.*

Å sidospåret Gössäter—Vänern sker all flyttning av fordon som växlingsrörelse. Hastigheten får dock icke överstiga 20 km. För vägkorsningarna vid km 2+174 och 2+390 skall signalen "tåg kommer" givas och bevakning ske enligt best. i vxis § 10 : 2.

I Vän är växeln till hamnspåret låst med kontrollås. Avgående vagnar uppställas å spår 1 och ankommande å spår 3.

Vid återgång från Vänern till Gössäter utgör körsignal från semafor medgivande till fordonens införande å stationen, varvid en vinge gäller för spår 2 och två vingar för spår 3, 4 eller 5. Särskild försiktighet skall iakttagas vid fordonens införande.

5. *Sidospår Härlingstorp—Rödemosse.*

Å sidospåret Härlingstorp—Rödemosse skall all flyttning av fordon ske som växlingsrörelse. Hastigheten får ej överstiga 20 km.

Följande lok få icke framföras å spåret:

B 2 p 3105, 3106, 3107, B 3 p 3108, 3109, B 4 p 3110, G p 3117, 3118, 3119, 3120.

6. *Bandelen Skövde—Gullhögen..*

Befogenhet som tågledare för tkl Skövde.

Tågklareren i Skövde äger tågledares befogenhet, när det gäller att anordna eller inställa i tdt-boken intaget tåg för vagnomsättning vid Gullhögen liksom för samma ändamål ev. erforderlig bandisposition. Tkl order skall även ställas till tl Sa.

7. *Bandelen Stenstorp—Hjo, Tidaholm.*

I tågattiraljen i lokalgodstågen skall ingå 1 st. bromssko.

8. *Bandelen Trollhättan—Främmestad.*

Styrelsen har i anslutning till bestämmelsen i sär § 59 : 2 A, sista stycket medgivit, att tågen 291 och 292 få anordnas på endast del av tåg anmälningssträckan Trollhättan—Främmestad, nämligen från Trollhättan till Norra Björke och åter. Följande bestämmelser utöver säkerhetsreglementet skola gälla. När tågen 291—292 skola gå på del av tåganmälningssträcka och återgå på samma spår, innan annat tåg utsändes på tåganmälningssträckan, skall tåganmälan utväxlas samtidigt för båda tågen. Båda tågens nummer skola härvid uppgevas.

Tågklarerarnas postning för passerande tåg.

(Sär § 63 : 2 g.)

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

Tågexpe- ditörens plats	Banan station	Tågexpe- ditörens plats	Tågexpe- ditörens plats	Banan station	Tågexpe- ditörens plats
	Gårdsjö—Göteborg			Gullspång—Torved	
×	Hova		×	Skagersvik	
	Torved	×			
×	Lyrestad			Forshem—Tumleberg	
	Hasslerör	×	×	Hällekis	
×	Leksberg			Råbäck	×
	Lugnås	×	×	Biomberg	
	Äskekärr	×		Källby	×
×	Österäng		×	Lovene	
	Forshem	×		Järpås	×
×	Gössäter		×	Stora Levene	
×	Kinnemalma			Häkantorp	×
	Götene	×	×	Helås	
×	Lundsbrunn			Arentorp	×
	Källtorp	×			
×	Öttum			Trollhättan—Nossebro	
	Kvänum	×		Norra Björke	×
×	Stora Hov		×	Främmestad	
	Tråvad	×			
×	Vara			Lidköping—Skövde	
	Tumleberg	×		Vinninga .	×
	Essunga	×	×	Axvall	
×	Nossebro			Varnhem	×
	Stora Mellby	×			
×	Sollebrunn			Axvall—Stenstorp	
	Gräfsnäs	×		Broddetorp	×
	Anten	×			
×	Sjövik			Stenstorp—Hjo	
	Björboholm	×		Svensbro	×
×	Gråbo		×	Blikstorp	
	Stannum	×		Korsberga	×
×	Olofstorp				
	Gunnilse	×		Svensbro—Tidaholm	
	Lärje	×	×	Ekedalen	

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 tågklarerarens plats å de andra stationerna.

Tjänstgöring av stationär personal

för tåg vid hållplatser, obebakade lastplatser och obebakade stationer samt förekomst av påstigningsmärken.

Hållplats, obebakad lastplats eller obebakad station. pâm = påstigningsmärke finnes	Signalering av stationär personal enligt sär. § 72: 4 förekommer vid nedan angivna tåg
Gårdsjö—Göteborg	
Nockerud pâm	
Fagerlid pâm	Alla tåg med behovsuppehåll utom 247, 248.
Tjos pâm	
Hassle-Säby pâm	Alla tåg med behovsuppehåll.
Prästkvarn pâm	
Svaneberg pâm	Alla tåg med behovsuppehåll utom 3304.
Äskekärr pâm	Alla tåg med behovsuppehåll utom v f Soh 203, 211, 208, 205, 7402, 3304, Soh 201, 206, 207, 3302, 210, 203, 211, 208, 205, 3304.
Kärrgården pâm	Alla tåg med behovsuppehåll.
Vättilösa pâm	
Myråsen pâm	Alla tåg med behovsuppehåll utom 205, 3304, 7401, 7402.
Simmabo pâm	
Ardala pâm	Alla tåg vard med behovsuppehåll utom 205, 3304.
Budatorp pâm	
Kvänums tegelbruk pâm	
Emtunga pâm	Alla tåg med behovsuppehåll.
Kedum pâm	
Glossbo pâm	
Gendalen pâm	Alla tåg med behovsuppehåll utom 7402.
Borg pâm	
Gräfsnäs Slottspark pâm	
Kvarnabo pâm	Alla tåg med behovsuppehåll utom 7402.
Arelid pâm	
Mjörnsjö pâm	Alla tåg med behovsuppehåll utom 7401, 7402.
Buaholm pâm	
Granåsen pâm	
Mjörn pâm	Alla tåg med behovsuppehåll utom 203 S, 214 S, 216, 218 V 219, 220 S, 221, 222, 224, 225, 226, 229, 232, 234, 238, 239, 244, 252, 3304.
Hjällsnäs pâm	
Stannum pâm	
Ytterstad pâm	
Stenared pâm	
Björnsared pâm	Alla tåg med behovsuppehåll.
Hjällbo pâm	
Slakthusgatan pâm	
Gullspång—Torved	
Skagersviks såg pâm	Alla tåg med behovsuppehåll.
Barrebacken pâm	Alla tåg med behovsuppehåll.

Hållplats, obevakad last-plats eller obevakad station. påm = påstigningsmärke finnes	Signalering av stationär personal enligt sär. § 72: 4 förekommer vid nedan angivna tåg
---	--

Mariestad—Moholm

Svanrödjan påm	
Jula	Alla tåg med behovsuppehåll.
Jula mosse påm	
Säckestad	Alla tåg med behovsuppehåll.
Smedby grindar påm	
Valla grindar påm	

Forshem—Tumleberg

Hällekis egendom påm	
Trolmen påm	Alla tåg med behovsuppehåll utom vard 404, 405, 409, 410, 412, 413, 414, 415, 416, 421, 422, 424, Soh 406, 412, 420.
Hjälmsäter påm	
Blomberg påm	
Truve påm	
Filsbäck påm	
Tomtehagen påm	
Axtorp påm	
Bryne påm	
Smedtofta påm	Alla tåg med behovsuppehåll.

Kinne-Kleva—Källby

Kinne-Kleva	
Brattefors	
Kinnekulleverken 2.	
” 1.	
Husaby	

Trollhättan—Nossebro

Gårdhem påm	Alla tåg med behovsuppehåll.
Åsaka	Alla tåg med behovsuppehåll.
Bredmossen påm	
Östergården påm	
Frambo	Alla tåg med behovsuppehåll.
Öjemossen	
Bäreberg	Alla tåg med behovsuppehåll.

Lidköping—Skövde

Alebäck påm	
Jutegården påm	
Övenstorp påm	
Skäggatorp påm	
Händene påm	
Brunso påm	Alla tåg med behovsuppehåll utom 321, 322 S, 323 S, 325 v u d f Soh, 327, 330, 331, 333, 334, 335, 336, 341 v u d f Soh, 344, 345, 352, 7463.
Tubbetorp påm	
Ökull påm	
Backa gård påm	
Ljungstorp påm	
Våmbskleven påm	
Gullhögen	

Hållplats, obevakad last-plats eller obevakad station. påm = påstigningsmärke finnes	Signalering av stationär personal enligt sår. § 72: 4 förekommer vid nedan angivna tåg
---	--

Axvall—Stenstorp

Härlingstorp påm	
Bjällum påm	
Bolum påm	
Äspås	Alla tåg med behovsuppehåll.
Segeberby	Alla tåg med behovsuppehåll.

Stenstorp—Hjo

Bredegården påm	
Dala påm	Alla tåg med behovsuppehåll utom 360 v u d f Soh, 362, 364, 365, 366, 367.
Storskogen påm	
Vreten påm	Alla tåg med behovsuppehåll.
Edåsa påm	
Orleka påm	
Fridene påm	Alla tåg med behovsuppehåll.
Yan påm	
Korsberga tegelbruk	
Styrshult påm	
Mofalla påm	Alla tåg med behovsuppehåll utom 345, 371, 373, 376.
Mullsjöbadet påm	
Grebban påm	
Nolängen	

Svensbro—Tidaholm

Ljunghem påm	
Kavlås påm	Alla tåg med behovsuppehåll.
Kavlåsbruket påm	
Övertorp påm	
Acklinga påm	
Täppan	

Obevakade driftplatser.

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

Ständigt obevakade	Obevakade för vissa tåg
Gårdsjö—Göteborg	Hova
Fagerlid Hassle-Säby Svaneberg	Äskekärr
Kvarntorp Kärrgården Myråsen Ardala Kvänums tegelbruk Emtunga	Essunga
Gendalen Kvarnabo Mjörnsjö	Björboholm Stannum Olofstorp
Björsared Gunnilse tegelbruk	Lärje
Gullspång—Torved	
Skagersvik Skagersviks såg Barrebacken Midskog Siggarud	
Mariestad—Moholm	
Jula	
Forshem—Tumleberg	
Hällekis egendom Trolmen Hjälmsäter	Blomberg
Lidköpings snickerifabr. Bryne Smedtofta	
Trollhättan—Nossebro	
Gårdhem Åsaka N. Björke Öjemossen Bäreberg	

Ständigt obevakade	Obevakade för vissa tåg
Lidköping—Skövde Aleback Tubbetorp	Gullhögen
Axvall—Stenstorp Härllingstorp Bjällum Äspås	
Stenstorp—Hjo, Tidaholm	Blikstorp Ekedalen

Huvudsignaler saknas vid nedannämnda driftplatser, som hava växlar och spårspärrar kontrollåsta med huvudnyckel K 16.

Gårdsjö—Göteborg.

Växel vid km 62.4.
" " " 3.6.
Omlastningen km 2.6.

Trollhättan—Nossebro.

Frambo.

Hjo—Stenstorp.

Hjo lokstall.
Grebban.
Mofalla.
Korsberga telgelbruk.
Fridene.
Vreten.
Dala.

Svensbro—Tidaholm.

Övertorp.
Kavlås.

Anm. Tågen skola vid samtliga obevakade driftplatser framgå å huvudtågväg och få framföras över dessa platser med samma hastighet som om de vore bevakade.

Vederbörande tågs tjänstetidtabell anger, när driftplats skall vara obevakad. Driftplats, som manövrerar fällbommar, skall be-tjäna dessa, även då driftplatsen trafikeras obevakad.

Bromsprov

(tryckluftbroms)

vid utgångs- och slutstationer

skall jämlikt bestämmelserna i särtryck 254 avd. Bt. mom. 40—48 äga rum enligt följande plan:

Station	Utgångsstationsprov	Slutstationsprov
Gårdsjö—Göteborg		
Gårdsjö	Samtliga godståg.	samtl. godståg.
Mariestad	201, 4601, 7401, 7492.	3304, 7403, 7491.
Gössäter	7405.	7406.
Skara	7406.	7405.
Göteborg	Samtliga godståg.	samtl. godståg.
Gullspång—Torved		
Gullspång	7491.	7492.
Forshem—Tumleberg		
Forshem	7481.	7482.
Kinne-Kleva	7489.	7490.
Lidköping	403, 7481, 7482, 7490.	404, 7482, 7489.
Tumleberg	404, 7482.	403, 7481.
Trollhättan—Nossebro		
Trollhättan	7451.	7452.
Nossebro	7452.	7451.
Lidköping—Skövde		
Lidköping	7463.	7462.
Skara	325 Soh, 331 Soh, 7461, 7463, 7464.	336 Soh, 337 Soh, 4632, 4634.
Stenstorp	4632, 4634, 7464.	4631, 7461, 7463..
Stenstorp—Hjo, Tidaholm		
Stenstorp	8251.	8254.
Hjo	8252, 8254.	8251.
Tidaholm	8282.	8281.

Anm. Då annan station än ovan angivna är utgångs- resp. slutstation, skall bromsprov där ske.

Bromstalstabell.

(Vid en sth av 40—60 km gäller det vänstra talet för tåg av bromsgrupp P och det högra talet för tåg av bromsgrupp G.)

Lutningsförhållande	Vid en sth av									
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
	Bromstal									
0: 1000	6	6	6	6	6	6/6	7/7	9/9	11/12	14/15
1: 1000	6	6	6	6	6	6/6	8/8	10/10	12/13	15/16
2: 1000	6	6	6	6	6	7/7	9/9	11/11	13/14	16/17
3: 1000	6	6	6	6	6	7/8	9/10	11/12	14/15	17/18
4: 1000	6	6	6	6	7	8/8	10/10	12/13	15/16	18/19
5: 1000	6	6	6	6	7	9/9	11/11	13/14	16/17	19/20
6: 1000	6	6	6	7	8	9/10	11/12	14/15	17/18	20/21
7: 1000	6	6	7	8	9	10/11	12/13	15/16	18/19	21/22
8: 1000	6	6	7	8	10	11/12	13/14	16/17	19/20	22/24
10: 1000	7	8	9	10	12	13/14	15/16	18/19	21/22	24/25
12: 1000	8	9	10	11	13	14/15	17/18	19/21	22/24	26/28
14: 1000	9	10	11	13	15	16/17	18/20	21/23	24/26	28/30
16: 1000	11	12	13	15	17	18/19	20/22	23/25	26/28	30/32
18: 1000	12	13	14	16	18	19/20	22/23	25/27	28/30	32/34
20: 1000	14	15	16	18	20	21/22	23/25	26/28	30/32	34/36

Anm. Återfinnes ej ett visst lutningsförhållande, en viss hastighet eller ett visst bromstal i tabellen, skall närmast starkare lutning, närmast större hastighet resp. närmast lägre bromstal gälla.

Förklaringen till Bromstalstabellen.

Bromstalstabellen användes

vid ändring av tåghastigheten för bestämmande av det nya bromstalet samt

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

För tåg, som framföres i *stigning*, skall det största av följande två bromstal gälla:

bromstalet på horisontal bana (0: 1000) vid den sth tåget har, bromstalet vid en mot stigningen svarande lutning och en sth av 15 km.

HJÄLP-

för broms-
då bromston och vagn-

Bromstal	Bromsvikt (i ton)														
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
	Vagnvikt (i ton)														
6	165	250	335	415	500	585	665	750	835	915	1000	1080			
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	1000
9	110	165	220	280	335	390	445	500	555	610	665	720	780	835	890
10	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650	700	750	800
11	91	135	180	225	275	320	365	410	455	500	545	590	635	680	725
12	83	125	165	210	250	290	335	375	415	460	500	540	585	625	665
13	77	115	155	190	230	270	310	345	385	425	460	500	540	575	615
14	71	105	145	180	215	250	285	320	355	395	430	465	500	535	570
15	67	100	135	165	200	235	265	300	335	365	400	435	465	500	535
16	63	94	125	155	190	220	250	280	315	345	375	405	440	470	500
17	59	88	120	145	175	205	235	265	295	325	355	380	410	440	470
18	56	83	110	140	165	195	220	250	280	305	335	360	390	415	445
19	53	79	105	130	160	185	210	235	265	290	315	340	370	395	420
20	50	75	100	125	150	175	200	225	250	275	300	325	350	375	400
21	48	71	95	120	145	165	190	215	240	260	285	310	335	355	380
22	45	68	91	115	135	160	180	205	225	250	275	295	320	340	365
23	43	65	87	110	130	150	175	195	215	240	260	285	305	325	350
24	42	63	83	105	125	145	165	190	210	230	250	270	290	315	335
25	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240	260	280	300	320
26	38	58	77	96	115	135	155	175	190	210	230	250	270	290	310
27	37	56	74	93	110	130	150	165	185	205	220	240	260	280	295
28	36	54	71	89	105	125	145	160	180	195	215	230	250	270	285
29	34	52	69	86	105	120	140	155	170	190	205	225	240	260	275
30	33	50	67	83	100	115	135	150	165	185	200	215	235	250	265
31	32	48	65	81	97	115	130	145	160	175	195	210	225	240	260
32	31	47	63	78	94	110	125	140	155	170	190	205	220	235	250
33	30	45	61	76	91	105	120	135	150	165	180	195	210	225	240
34	29	44	59	74	88	105	120	130	145	160	175	190	205	220	235
35	29	43	57	71	86	100	115	130	145	155	170	185	200	215	230
36	28	42	56	69	83	97	110	125	140	155	165	180	195	210	220

TABELL

viktberäkning

viktberäkning skall tillämpas.

Bromstal	Bromsvikt (i ton)														
	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155
	Vagnvikt (i ton)														
8	1060														
9	945	1000	1060												
10	850	900	950	1000	1050	1100									
11	775	820	865	910	955	1000	1050	1090							
12	710	750	790	835	875	915	960	1000	1040	1080					
13	655	690	730	770	810	845	885	925	960	1000	1040	1080			
14	605	645	680	715	750	785	820	855	895	930	965	1000	1040	1070	
15	565	600	635	665	700	735	765	800	835	865	900	935	965	1000	1030
16	530	565	595	625	655	690	720	750	780	815	845	875	905	940	970
17	500	530	560	590	620	645	675	705	735	765	795	825	855	880	910
18	470	500	530	555	585	610	640	665	695	720	750	780	805	835	860
19	445	475	500	525	555	580	605	630	660	685	710	735	765	790	815
20	425	450	475	500	525	550	575	600	625	650	675	700	725	750	775
21	405	430	450	475	500	525	550	570	595	620	645	665	690	715	740
22	385	410	430	455	475	500	525	545	570	590	615	635	660	680	705
23	370	390	415	435	455	480	500	520	545	565	585	610	630	650	675
24	355	375	395	415	440	460	480	500	520	540	565	585	605	625	645
25	340	360	380	400	420	440	460	480	500	520	540	560	580	600	620
26	325	345	365	385	405	425	440	460	480	500	520	540	560	575	595
27	315	335	350	370	390	405	425	445	465	480	500	520	535	555	575
28	305	320	340	355	375	395	410	430	445	465	480	500	520	535	555
29	295	310	330	345	360	380	395	415	430	450	465	485	500	515	535
30	285	300	315	335	350	365	385	400	415	435	450	465	485	500	515
31	275	290	305	325	340	355	370	385	405	420	435	450	470	485	500
32	265	280	295	315	330	345	360	375	390	405	420	440	455	470	485
33	260	275	290	305	320	335	350	365	380	395	410	425	440	455	470
34	250	265	280	295	310	325	340	355	370	380	395	410	425	440	455
35	245	255	270	285	300	315	330	345	355	370	385	400	415	430	445
36	235	250	265	280	290	305	320	335	345	360	375	390	405	415	430

HJÄLP-

för broms-
då bromston och vagn-

Bromstal	Bromsvikt (i ton)														
	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220	225	
	Vagnvikt (i ton)														
15	1070	1100													
16	1000	1030	1060	1090											
17	940	970	1000	1030	1060	1090									
18	890	915	945	970	1000	1030	1060	1090							
19	840	870	895	920	945	975	1000	1030	1050	1080					
20	800	825	850	875	900	925	950	975	1000	1030	1050	1080	1100		
21	760	785	810	835	855	880	905	930	950	975	1000	1020	1050	1070	
22	725	750	770	795	820	840	865	885	910	930	955	975	1000	1020	
23	695	715	740	760	780	805	825	850	870	890	915	935	955	980	
24	665	690	710	730	750	770	790	815	835	855	875	895	915	940	
25	640	660	680	700	720	740	760	780	800	820	840	860	880	900	
26	615	635	655	675	690	710	730	750	770	790	810	825	845	865	
27	595	610	630	650	665	685	705	720	740	760	780	795	815	835	
28	570	590	605	625	645	660	680	695	715	730	750	770	785	805	
29	550	570	585	605	620	640	655	670	690	705	725	740	760	775	
30	535	550	565	585	600	615	635	650	665	685	700	715	735	750	
31	515	530	550	565	580	595	615	630	645	660	675	695	710	725	
32	500	515	530	545	565	580	595	610	625	640	655	670	690	705	
33	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635	650	665	680	
34	470	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635	645	660	
35	455	470	485	500	515	530	545	555	570	585	600	615	630	645	
36	445	460	470	485	500	515	530	540	555	570	585	595	610	625	

TABELL

viktberäkning

viktberäkning skall tillämpas.

Bromstal	Bromsvikt (i ton)														
	230	235	240	245	250	255	260	265	270	275	280	285	290	295	300
	Vagnvikt (i ton)														
21	1100														
22	1050	1070	1090												
23	1000	1020	1040	1070	1090										
24	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100							
25	920	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100					
26	885	905	925	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100			
27	850	870	890	905	925	945	965	980	1000	1020	1040	1060	1070	1090	
28	820	840	855	875	895	910	930	945	965	980	1000	1020	1040	1050	1070
29	795	810	830	845	860	880	895	915	930	950	965	985	1000	1020	1030
30	765	785	800	815	835	850	865	885	900	915	935	950	965	985	1000
31	740	760	775	790	805	825	840	855	870	885	905	920	935	950	970
32	720	735	750	765	780	795	815	830	845	860	875	890	905	920	940
33	695	710	725	740	760	775	790	805	820	835	850	865	880	895	910
34	675	690	705	720	735	750	765	780	795	810	825	840	855	870	885
35	655	670	685	700	715	730	745	755	770	785	800	815	830	845	860
36	640	655	665	680	695	710	720	735	750	765	775	790	805	820	835

Förklaringen 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 de olika fordonen värderas enligt bestämmelserna å sid. 74.

I. Då *vagnvikten* och bromstalet äro bekanta, uppsökes det sistnämnda talet i den första lodräta kolumnen i hjälptabellen. Från detta tal följer man den vågräta sifferraden, 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.

Exempel: "Ett tåg har en vagnvikt av 335 ton. Bromstalet är 16. Man söker i hjälptabellens första lodräta kolumn talet 16, därefter i den från detta tal utgående vågräta sifferraden talet 335. Detta tal finnes icke, varför man tager närmast högre talet 345, följer härifrån den lodräta kolumnen uppåt och finner i tabellens huvud talet 55, vilket anger den för tåget erforderliga bromskraften."

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.

Exempel: "I ett godståg med en verklig vagnvikt av 540 ton skola flera vagnar tillkopplas. Bromstalet är 12 och hela den tillgängliga bromskraften 79 ton. Hur stor vagnvikt kan ytterligare tillkopplas?"

Man söker i hjälptabellens huvud bromskraften 79. Detta tal finnes icke, varför man tager det närmast lägre talet 75 och följer den lodräta kolumnen nedåt till den vågräta sifferrad, i vars yttersta kolumn står bromstalet 12. I skärningspunkten står talet 625. Då vagnvikten förut var 540 ton, kan sålunda $625 - 540 = 85$ tons vagnvikt ytterligare 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, utrona 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 eller, om sådant tal ej finnes *närmast högre* tal. Därest detta tal förekommer på mer än en rad, väljer man det understa. Talet i yttersta vänstra kolumnen i samma sifferrad är det sökta bromstalet.

Exempel: "Ett persontåg i bromsgrupp P, vars tidtabell föreskriver bromstal 32 samt en största hastighet av 60 km har en vagnvikt av 104 ton och en bromskraft av 31 ton. Bromskraften är sålunda ej tillräcklig enligt tidtabellen. För bedömande om hastighetsnedsättning erfordras, måste därför tågets bromstal utrönas..

Man söker då i hjälptabellens huvud bromskraften 31, som emellertid ej finnes, varför man väljer det närmast lägre talet 30, följer den lodräta kolumnen nedåt och söker talet 104. När detta ej finnes, måste man välja närmast höger tal, som är 105. 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 29.

Av bromstalstabellen finner man, att bromstalet 29 tillåter en största hastighet av 60 km/tim, om ej större lutningsförhållande förekommer i tågets väg än 14 : 1000, varför i sådant fall order om hastighetsnedsättning ej erfordras. Förekommer större lutningsförhållande än 14 : 1000, måste däremot order om hastighetsnedsättning givas och av föraren tillämpas, varvid hastigheten i varje lutning blir beroende av lutningsförhållandet (enligt bromstalstabellen högst 55 km/tim vid lutningsförhållande av 18 : 1000)."

Bromsvikt hos olika fordon.

På godsvagnar är i regel den vid tryckluftbromsning gällande bromsvikten angiven på vagnen genom bromsviktsskyltar. Vid skruvbromsning av dessa vagnar samt för andra fordon värderas bromsvikten enligt följande tabell:

Fordon	P - broms			G - broms			Skruvbroms	
	Då omställningsanordningen TOM - LAST			Då omställningsanordningen TOM - LAST				
	saknas	har läget TOM LAST		saknas	har läget TOM LAST			
4-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar	17 ton pr vagn	—	—	—	—	—	2,5 ton pr bromsad axel	
2-axliga person-, post-, fång och resgodsvagnar	9 ton pr vagn	—	—	—	—	—	2,5 ton pr bromsad axel	
Överföringsvagnar	—	—	—	12 ton pr vagn	12 ton pr vagn	20 ton pr vagn	—	
4-axliga gods- vagnar	—	—	—	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	20 ton pr vagn	2,5 ton per bromsad axel	
3- och 2-axliga godsvagnar	5 ton pr vagn	5 ton per vagn	10 ton pr vagn	5 ton pr vagn	5 ton pr vagn	10 ton pr vagn	ton eller med mindre än 5 ton last: 2,5 ton	med last 5 ton eller där- över: 5 ton
Overksamt lok	2,5 ton pr bromsad axel							

Vid tillämpning av tabellen iakttages, att tryckluftbroms av typ Knorr, som har mellanventil, utgör P-broms, när mellanventilen intar läget P, samt G-broms, när mellanventilen intar läget G, att tryckluftbroms av typ Knorr EG alltid räknas som G-broms, samt att tryckluftbroms av typ Knorr, utan mellanventil, å godsvagn alltid skall räknas som G-broms (även vid bestämmandet av tågs bromsgrupp); detta gäller däremot ej dylik broms å person-, post-, fång- och resgodsvagnar, utan skall sådan alltså räknas som P-broms.

Hjälptabell för broms- och lastaxelsberäkning.

		Bromsaxlar												Lastaxlar											
Bromstal		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
6	16	33	50	66	83	100	116	120																	
7	14	28	42	57	71	85	100	114	120																
8	12	25	37	50	62	75	87	100	112	120															
9	11	22	33	44	55	66	77	88	100	111	120														
10	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120													
11	9	18	27	36	45	54	63	72	81	90	100	109	118	120											
12	8	16	25	33	41	50	58	66	75	83	91	100	108	116	120										
13	7	15	23	30	38	46	53	61	69	76	84	92	100	107	115	120									
14	7	14	21	28	35	42	50	57	64	71	78	85	92	100	107	114	120								
15	6	13	20	26	33	40	46	53	60	66	73	80	86	93	100	106	113	120							
16	6	12	18	25	31	37	43	50	56	62	68	75	81	87	93	100	106	112	118	120					
17	5	11	17	23	29	35	41	47	52	58	64	70	76	82	88	94	100	105	111	117	120				
18	5	11	16	22	27	33	38	44	50	55	61	66	72	77	83	88	94	100	105	111	116	120			
19	5	10	15	21	26	31	36	42	47	52	57	63	68	73	78	84	89	94	100	105	110	115	120		
20	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	20
21	4	9	14	19	23	28	33	38	42	47	52	57	62	67	71	76	80	86	90	95	100	105	110	114	21
22	4	9	14	18	23	27	32	36	41	45	50	55	59	64	68	73	77	82	86	91	95	100	105	109	22
23	4	8	13	17	21	26	30	34	39	43	48	52	57	61	65	70	74	78	83	87	91	96	100	104	23
24	4	8	12	16	21	25	29	33	37	41	46	50	54	58	63	67	71	75	79	83	88	92	96	100	24
38	2	5	7	10	13	15	18	21	23	26	28	31	34	36	39	42	44	47	50	52	55	58	61	63	38
44	2	4	6	9	11	13	15	18	20	22	25	27	29	31	34	36	38	40	43	45	48	50	52	55	44

Hjälptabellen användes vid

1) bestämmandet av antalet bromsaxlar, då bromstalet och antalet lastaxlar äro kända.

2) bestämmandet av antalet lastaxlar, då bromstalet och antalet bromsaxlar äro kända.

Vid beräkning av antalet lastaxlar i ett tåg bortses från tåget framförande lokomotiv. I avseende å övriga fordon beräknas varje axel under resgodsk- eller godsvagn, som antingen är tom eller lastad till mindre del än $\frac{1}{3}$ av bärigheten, som halv lastaxel och varje axel under annat fordon som hel lastaxel, dessutom räknas varje axel, som utan last på vagnen utövar ett tryck på skenor av minst 5 ton som hel lastaxel.

Med bromsaxel förstås sådan lastaxel, som är försedd med verksam broms. Lastaxel försedd med verksam broms får endast om axeln är handbromsad räknas som hel bromsaxel. Genomgångsbromsad axel skall räknas som halv bromsaxel utom då det är fråga om axel under personvagn eller om axel under en sådan vagn vars axlar enligt ovanstående alltid räknas som hel lastaxel vare sig fordonet är tomt eller lastat.

En skruvbroms anses bemannad, då den utan dröjsmål kan sättas i verksamhet av någon bland tågpersonalen.

En person får bemanna endast en skruvbroms. Det skall tillses att bromsaxlarna bliva så jämnt fördelade som möjligt.

Vagnsyning.

Vagnsyning enligt föreskrifterna i str 123 s (jämför sär § 9 : 2 g och 9 : 3 g anm. samt § 66 : 4) skall äga rum vid nedannämnda stationer sålunda:

Station	Å t g ä r d
Göteborg Västg.	Alla tåg avsynas.
” Ö.	” ” ”
Nossebro	Tåg, som där hava sin utgångs- eller slutstation samt genomgående godståg, avsynas.
Skara	Alla tåg avsynas.
Mariestad	Tåg, som där hava sin utgångs- eller slutstation, avsynas.
Gårdsjö	Alla tåg avsynas.
Lidköping	Alla tåg avsynas.
Stenstorp	Tåg mot Tidaholm avsynas av tbfh.
Hjo	Alla tåg avsynas.

1. Vagnar, som återkomma flera gånger samma dag till en station ("lokaltågsätt"), behöva i regel endast avsynas före första turen varje dag (enligt särtryck 123 s § 5) och efter sista turen varje dag (enligt särtryck 123 s § 8). Om vagnarna under loppet av en dag genomlöpa längre sträcka, bör dock avsyning för upptäckande av varmgång och andra yttre bristfälligheter (enligt punkt 2) verkställas en gång under dagens lopp.

2. Om särskild vagnsynarepersonal ej finnes å station, där avsyningskall ske, skall vagnsyningen åligga tågbefälhavaren eller, om särskild sådan ej medföljer, stationspersonalen. Undantag göres för den del av avsyningen å vagnsätts slutstation, som avser upptäckande av varmgång och andra yttre skador. Sistnämnda avsyning skall åligga lokpersonalen.

Vagnsyningen får icke under några förhållanden eftersättas.

Vagnviktstabell för ånglok.

a) Nedan angivna vagnvikter äro att betrakta såsom minimum för vad loken skola kunna framdraga (jämför även punkt 3 i *Förklaringar till tjänstetidtabellerna*) och tillämpas för alla gods- och blandade tåg, för vilka vagnvikt icke finnes angiven i tidtabellens överskrift.

b) Då i vagnviktstabellen två siffertal äro angivna, det första utan och det andra inom parentes, avser talet utan parentes den minsta vagnvikt, som normalt skall kunna framföras under månaderna april—september och talet inom parentes den minsta vagnvikt, som skall normalt kunna framföras under månaderna januari—mars, oktober—december.

c) Föreskrifterna i Sär. § 39 angående största tillåtna axelantal vid olika hastighet begränsa tågstorleken.

d) Framföres tåg av två ånglok, erhålles vagnvikten genom att taga 4/5 av sammanlagda vagnvikterna för båda loken.

T o n v a g n v i k t									
med lok litt				Vid avgången från	med lok litt				
Gp	L 16 p	L 17 p	S 5 p		Gp	L 16 p	L 17 p	S 5 p	
Gårdsjö-Göteborg Ö.									
280	220	180		Gårdsjö	↑				
430	350	280	210	Torved		280	220	125	
430	350	280	210	Lyrestad		280	220	125	140
430	350	280	210	Hassle Säby		470	350	280	140
350	240	200		Mariestad		280	220	150	140
470	350	280		Leksberg		550	400	325	
300	225	170		Gössäter		550	400	325	
450	350	280		Kärrgården		550	400	325	
325	225	180		Götene		550	400	325	
525	350	280		Lundsbrunn		550	400	325	
500	350	300		Björboholm		550	400	325	
525	375	330		Gråbo		550	400	325	
525	375	330		Gunnilse		550	400	325	
500	375	300		Lärje		290	200	160	
				Göteborg Ö	↓	290	215	160	
S 5 p				Vid avgången från		S 5 p			
Gullspång-Torved									
80				Gullspång	↑				
250				Skagersvik		250			
100				Barrebacken		250			
100				Midskog		250			
250				Siggarud		140			
				Torved	↓	140			
S 8 p	S 2	S 20 p		Vid avgången från		S 8 p	S 2	S 20 p	
S 13 p	S 19 p					S 13 p	S 19 p		
Forshem-Tumleberg									
120	180	210		Forshem	↑				
130	180	220		Hällekis		170	220	240	
325	400	430		Råbäck		170	220	240	
325	400	430		Trolmen		170	220	240	
325	400	430		Källby		110	180	200	
325	400	430		Truve		325	400	400	
180	270	310		Lidköping		325	400	420	
325	400	430		Lovene		325	400	420	
325	400	430		Järpås		325	400	420	
325	400	430		Smedtofta		325	400	400	
170	270	310		Arentorp		350	400	420	
				Tumleberg	↓	350	400	420	

Gp	L 16 p	S 18 p	Vid avgången från			Gp	L 16 p	S 18 p
Lidköping—Skövde								
450	350	260	↓	Lidköping	↑			
355	230	160		Alebäck		450	350	280
440	340	150		Vinninga		450	350	280
450	350	280		Skara		450	350	280
250	180	110		Varnhem		450	350	280
			↓	Skövde	↑	250	180	110
Axvall—Stenstorp								
530	370	280	↓	Axvall	↑			
350	250	200		Ejällum		530	380	310
350	250	200		Broddetorp		530	380	310
			↓	Stenstorp	↑	350	250	200
S 16 p	S 12 p		Vid avgången från			S 16 p	S 12 p	
Trollhättan—Nossebro								
200	150		↓	Trollhättan	↑			
150	110			Gårdhem		150	110	
			↓	Nossebro	↑	200	150	

Kol- (Ved-) och vattentagning för olika tåg.

k = bränsle, v = vatten.

Gårdsjö — Göteborg.

Tåg nr	Nkd	Fgr	Tvd	Mst	Gsä ²	Sa	Kåp	Trv	Tmg	No	Kvo	Sjv	Anm.
201						v	k				v		1 = vid behov. 2 = vatten- taget vid Stampen km 157+853
203, 207				v		v	k				v		
205				v		v							
206				v									
208, 3302, 3304				v		k ¹) v	k ¹)			k	v	v ¹)	
213													
223										k	v		
214, 284													
4601				k v	v	k v		v	v ¹)	kv ¹)		v	
4602				k v	v	k v		v ¹)		k v	v	v	
7401					v	k v		v	v ¹)	k v ¹)		v	
7402					v ¹)	k v		v ¹)		k v	v	v	
7403		v ¹)											
7404	v ¹)	v ¹)	k ¹) v ¹)	k v		k v		v ¹)		k v	v	v	

Gullspång—Torved

Tåg nr	Tvd
7491, 7492	k v

Forshem—Tumleberg

Tåg nr	Hlk	Kll	Lkp	Jps	Håp
403, 408, 4643 .			k v		
404, 414, 417 .			k v ¹⁾		
405	v		k v		
7482	v ¹⁾	v ¹⁾	k v	k ¹⁾ v	k ¹⁾ v ¹⁾
7481	v	v ¹⁾	k v	v	k ¹⁾ v ¹⁾

Trollhättan—Nossebro

Tåg nr	Fmb
7451, 7452	v ¹⁾

Skara—Stenstorp

Tåg nr	Sa	Axv	Ss
7463	kv	v ¹⁾	v ¹⁾
7464		v ¹⁾	
7461			k ¹⁾ v ¹⁾

Stenstorp—Hjo

Tåg nr	Svb	Blp
8251, 8252, 8254	k v	v ¹⁾
P. tåg	k v	

Ann. Förutom å angivna platser skall bränsle och vatten tagas, då så är behövt till tågens utgångs- och slutstationer.

k = bränsle, v = vatten, 1 = vid behov.

Vattentag finnas även vid Gui, Gle, Lnb, Svb och Vni.

Broar, övergångssidor.

Bro vid	Stationens sträcka	Km	Sidogångbana finnes i körriktningen å sida för	
			tåg med udda nr	tåg med jämna nr
Gårdsjö—Göteborg Västg.				
Bro över Hovaån	Gdö—Hova	215+549	vänster	höger
” ” Lyrestadsån . . .	Lyd—Hsr	201+720	höger	vänster
” ” Tidån	Mst—Lks	183+539	höger	vänster
” ” Svanebergsån . .	Svnb—Åsr	170+954	vänster	höger
” ” Kvarntorpsån . .	Åsr—Öäg	165+729	höger	vänster
” ” ” ”	” ”	165+479	höger	vänster
” ” Flian ”	Kåp—Öm	119+408	höger	vänster
” ” Kvänumbäcken	Kvm—Sho	111+150	vänster	höger
” ” Avsån	Vaa—Tmg	92+871	höger	vänster
” ” Kvarnabobäcken	Kvo	56+622	höger	vänster
” ” Lärjeån	Gui—Lrj	10+906	höger	vänster
” ” ” ”	” ”	6+890	höger	vänster
Vägport vid Lärjeholm .	” ”	6+710	höger	vänster
Bro över Säveån	Lrj—Gbg	2+848	höger	vänster
Lärje—Göteborg Ö.				
Viadukt vid Skräppekärr	Lrj—Gbö	0+674	höger	vänster
Bro över Säveån	” ”	3+889	höger	vänster
Lidköping—Skövde				
Bro över Prinshaga kanal	Axv—Vhm	19+164	höger	vänster
Vägport vid Skövde	Ghg—Sk	0+101	båda sid.	båda sid.
Stenstorp—Hjo				
Bro över Tidån	Blp	20+882	vänster	höger

Å övriga broar finnes inga sidogångbanor.

Ang. återställande av huvudsignal till stopp.

En huvudsignal får aldrig vara låst i körställning utan skall, då så erfordras för avvärjande av olyckshändelse, omedelbart kunna återställas till stopp. Samtliga huvudsignaler äro även så konstruerade, att manuellt ställd körsignal under alla förhållanden och utan innehav av tåg vägsspärr- eller tåg vägslåsnyckel kan återtagas, varvid stoppsignal i stället erhålles.

Återtagandet sker vid vevapparat, då signalerna utgöras av semaforer, genom omläggning av signalvev (rödmålad) et varv.

Adhensionsvikter för ånglok (motorvagnar) och vagnviktstabell för tåg med enbemannat lok.

(Sär § 40: 4 oen 64: 2.)

Lok (motorvagn) litt.	Adhensions- vikt, ton	Vagnvikt i ton vid hastig- het av		
		över 50 km	över 40 men högst 50 km	högst 40 km
B 2 p	21.3			
B 3 p	21.9			
B 4 p	22.2			
C 2 p	14.4			
G p (3117, 3118)	28.4			
G p (3119, 3120)	29.2			
L 16 p	21.3			
L 17 p	21.3			
S 2 p (3090)	20.7			
S 2 p (3089)	21.6			
S 4 p	18.6			
S 5 p	21.6			
S 8 p	18.9			
S 10 p	16.4			
S 12 p	18.6			
S 13 p	19.3			
S 14 p	19.0			
S 15 p	21.0			
S 16 p	17.7			
S 17 p	21.3			
S 18 p	21.0			
S 19 p	21.0			
S 20 p	21.0			
W 4 p	11.6			

Tabellen är under utarbetning.

