

Krylbo — Norbergs Järnväg.

Tidtabellsboken

Del A

Allmänna bestämmelser

Gällande fr o m den 9 maj 1948
å följande bandelar:

**Krylbo — Kärrgruvan,
Kärrgruvan övre — Klackberg.**

Förklaringar till tjänstetidtabellerna.

1) Den i överskriften för varje särskilt tåg angivna största tillåtna hastigheten är bestämd enligt föreskrifterna i säkerhetsordningen med hänsyn till bansträckans beskaffenhet, tågets bromskraft och sammansättning under normala förhållanden och den för tåget avsedda loktypen. Ändras något av dessa förhållanden så, att endast en *lägre* hastighet medges enligt säkerhetsordningen, får denna lägre hastighet icke överskridas.

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

3) Den i överskriften meddelade vagnvikten är den vagnvikt, som legat till grund för beräkningen av tågets gångtider. I överskriften angiven vagnvikt är 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.

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

För tom vagn upptages den å vagnen angivna vikten. Taran av overksam lok höjes med 50 %.

Person-, post-, fång- och resgodsvagnar räknas som tomvagnar.

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

Lastens vikt beräknas

till 1 ton för vagn lastad med lik;

3 " " " " " levande djur eller styckegods, samt för gods- och personvagn, som användes för posttransport annorledes än i väska, fack eller låda.

4 " " " " " Gs- eller Gsh (CG)-vagn, } som användes
6 " " " " " Standard G- eller Grh (CGr)-vagn, } för manskaps-

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

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

6) I kolumn 2 angives bild av för tåget gällande körsignal för infart å driftplats, som är försedd med växelförreglering eller är utrustad med 2 eller flera infartssignaler, vilka äro så uppställda, att de kunna förväxlas med varandra. Visst antal vingar i körställning betyda i fråga om huvudljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

7) I kolumn 3 angivas tågspårsnummer.

8) Tidtabellen är uppgjord efter tidräkning från klockan 0 till klockan 24. Den första timmen på dygnet betecknas med siffran 0, ankomsttid precis midnatt 24.00 och avgångstid precis midnatt 0.00.

9) I kolumnen "Ank" befintliga *tecken* betyda:

× att tåget gör uppehåll för resandes *av- eller påstigande* eller för gods och vagnar;

10) I kolumn × angives tågets möten. Därest mötande tåg icke är dagligt, angives detta genom hänvisning.

11) I kolumn 6 angives bild av för tåget gällande körsignal för infart från driftplats.

Lutnings- och stigningsförhållanden,
som i vardera riktningen är utslagsgivande för tågens
utrustning med bromskraft.

Bansträcka	Lutningsförhållanden		Stigningsförhållanden	
	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer
Kärrgruvan — Kärrgruvan övre	0 ‰	4 ‰		
Kärrgruvan övre — Kallmora	17 ‰	14 ‰	14 ‰	17 ‰
Kallmora — Stripåsen	11 ‰	5 ‰		11 ‰
Stripåsen — Andersbenning	17 ‰	0 ‰		17 ‰
Andersbenning — Bjurfors	17 ‰	3 ‰		17 ‰
Bjurfors — Krylbo	17 ‰	3 ‰		17 ‰
Kärrgruvan övre — Nordansjö	20 ‰	0 ‰		20 ‰
Nordansjö — Klackberg	0 ‰	10 ‰	10 ‰	

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.

Under iakttagande av de allmänna bestämmelserna i S 50 med avseende på hastigheten få tågen framföras å olika bandelar med den för respektive lokomotivtyper i nedanstående tabell angivna största tillåtna hastigheten (km/tim.)

Lok litt.	X ₂	K _e	K _e , därest vattenförrådet begränsas till högst 3 kbm.
Bandel:			
Krylbo—Kärrgruvan	35	25	30
Kärrgruvan övre — Klackberg	30	25	30

Anm. Med största tillåtna hastighet förstås, att ingen punkt av bandelen får befaras med större fart än:

vid 35 km. per timme	— 1 km. på 1 min. 43 sek.
” 30 ” ” ”	— 1 ” ” 2 ” 00 ”
” 25 ” ” ”	— 1 ” ” 2 ” 24 ”
” 20 ” ” ”	— 1 ” ” 3 ” 00 ”
” 15 ” ” ”	— 1 ” ” 4 ” 00 ”

Signaturförteckning.

Driftplats	Signatur	Driftplats	Signatur
Krylbo	Ky	Torget	Tg
Södra verket	Svt	Kärrgruvan övre	Kö
Bjurfors	Bf	Kärrgruvan	Kär
Andersbenning	Abg	Nordansjö	Nö
Stripåsen	Stp	Klackberg	Klb
Kallmora	Kma		

Lystringsmärkens placering.

I Säo § 10:5 och § 14:5 b omnämnda lystringsmärken äro uppsatta vid nedannämnda platser.

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets plats		Typ av märke
Sträckor	Kmp	Platsens art	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer	
Triangelformiga märken (Säo § 10:5 a).					
Krylbo — Kärrgruvan:					
Ky—Bf	1+615	Väggkorsning	2+050	1+200	▽
Svt—Bf	4+595	"	4+920	—	▽
Abg lp	9+930	"	10+150	9+700	▽
Kma—Tg	17+120	"	17+380	16+900	▽
Tg—Kö	18+085	"	—	17+850	▽
Rektangelformiga märken (Säo § 10:5 b).					
Krylbo — Kärrgruvan:					
Svt—Bf	3+350	Väggkorsning	3+560	3+140	□

Från tåg skall signalen "tåg kommer" givas med sirén (vissla) omedelbart framför ▽: alltid

omedelbart framför □: då sikten är otillfredsställande såsom vid dimma eller snöyra, varvid signalen givas **upprepade** gånger (Säo § 14:5 b).

**Vätkorsningar, där säkerhetsanordningar
(ljussignaler, ringverk, bevakade grindar
eller fällbommar) skola finnas.**

Plats	Belägen		Skyddsanordning
	vid km	å sträcka å station	
Krylbo — Kärrgruvan			
Strömsnäs.....	1+615	Ky—Svt	Grindar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Bjurfors.....	6+055	Bf	" " ¹⁾
Andersbenning.....	12+325	Abg	" " ¹⁾
Kärrgruvan	18+800	Kö—Kär	Fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
"	18+870	Kö—Kär	" " ¹⁾
Kärrgruvan Övre — Klackberg			
Kärrgruvan	0+250	Kö—Nö	Grindar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Nordansjö.....	2+500	Kö—Nö	" " ¹⁾
Hinsebo	2+850	Nö—Klb	" " ²⁾

¹⁾ Bevakas av vägvakt.

²⁾ " " växlingsledaren.

Ordergivningsstationer.

Ordergivningsstationer äro:

- 1) Krylbo och Kärrgruvan
för tåg, som utgå från nämnda stationer.
- 2) Trafikexpeditionen
för övriga tåg.

Trafikexpeditionen ansvarar för all ordergivning till verkstadsför-
mannen, banförmannen, plats-, signal-, sträck- och vägvakter.

Underrättelsestationer och underrättelsesträckor.

Underrättelsesträckor	Underrättelse- stationer
Krylbo — Kärrgruvan	Trafikexpeditionen
Kärrgruvan Övre — Klackberg	"

Banpersonalens underrättande.

Sträckvakterna underrättas ej genom regelbundna påringningar, utan underrättelse sker i stället vid extra anordningar eller rubbningar.

Förklaringar till bromstabellerna.

I. Bromstalstabellen, som är intagen i avvikande bestämmelser till såo, användes vid ändring av tåghastigheten för bestämmande av det nya bromstalet för tåg av bromsgrupperna P₂, G och Ö.

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

II. Hjälp Tabellen för bromskraftsberäkning användes vid bestämmandet av den erforderliga bromskraften, då bromstalet och vagnvikten äro kända;

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

III. Bromskraften hos olika fordon skall värderas på sätt tabell för värdering av bromskraften hos olika fordon (sid. 9) anger.

IV. Då vagnvikten och bromstalet äro bekanta, uppsökes det sistnämnda talet i den första lodräta kolumnen i hjälptabellen. Från detta tal följer man den vågräta linjen, tills man kommer till den siffra, som är lika med vagnvikten eller, om sådan icke finnes, till den närmast högre. Den lodrätt över denna siffra i tabellens huvud stående siffran anger den erforderliga bromskraften.

Ex. Ett tåg har en vagnvikt av 450 ton. Bromstalet är 18. Man söker i hjälptabellen i första lodräta kolumnen talet 18, därefter i den från denna siffra utgående vågräta siffrerad talet 450. Detta tal finnes icke, varför man tager det närmast högre talet 470, följer härifrån den lodräta kolumnen uppåt och finner i tabellens huvud talet 85, vilket anger den för tåget erforderliga bromskraften.

V. Gäller frågan huru stor vagnvikt, som får framföras i ett tåg, då man har att tillgå endast en begränsad bromskraft, uppsökes först detta sistnämnda tal i tabellens huvud (hjälp Tabellen) och den lodräta kolumnen följes härifrån nedåt, tills man kommer till den vågräta siffrerad, som i yttersta kolumnen innehåller det givna bromstalet. Det i skärningspunkten stående siffertalet är den sökta vagnvikten.

Ex. I ett godståg med en vagnvikt av 200 ton skola flera vagnar tillkopplas. Bromstalet är 15 och hela den tillgängliga bromskraften 50 ton. Hur stor vagnvikt kan ytterligare tillkopplas?

Man söker i tabellens huvud bromskraften 50, följer den lodräta kolumnen nedåt till den vågräta siffrerad, i vars yttersta kolumn står bromstalet 15. I dessa kolumners skärningspunkt står talet 335. Då vagnvikten förut var 200 ton, kan sålunda $335 - 200 = 135$ tons vagnvikt ytterligare tillkopplas.

Tabell för värdering av bromskraften hos olika fordon.

Bromskraften hos olika fordon värderas på sätt nedan under A och B anges, varvid iakttages att

Persontågsbroms (P-broms) omfattar:

Vakuumbroms,

Tryckluftbroms Kunze-Knorr P (KKP) i läget "Perst.",
 Kunze-Knorr S (KKS) i
 " Hildebrand-Knorr P (HiKP) i läget "Perst.",
 " Hildebrand-Knorr S (HiKS) i
 " Knorr, Westinghouse och New York utan mellanventil,
 " Knorr, Westinghouse och New York med mellanventil i läget "P";

Godstågsbroms (G-broms) omfattar:

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

A) Bromskraften hos fordon, som äro försedda med bromsviktsskyltar och som tryckluftbromsas, värderas enligt de å bromsviktsskyltarna angivna bromsviktstalen. Om dessa fordon skruvbromsas, värderas bromskraften enligt nedanst. tabell, kolumnen längst till höger.

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

Fordon	P-broms			G-broms			Skruvbroms
	Då omställningsanordn. TOM — LAST			Då omställningsanordn. TOM — LAST			
	saknas	har läget		saknas	har läget		
TOM		LAST	TOM		LAST		
4-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar med vagnvikt 45 ton ¹⁾ 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 ^{1) 2)}	30 ton pr vagn	—	—	20 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel
2-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar ²⁾	15 ton pr vagn	—	—	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	—	5 ton pr bromsad axel
Godsvagnar med mer än 4 axlar	—	—	—	5 ton pr broms. axel	5 ton pr broms. axel	7,5 ton pr broms. axel	5 ton pr bromsad axel
4-axliga godsvagnar	—	—	—	20 ton pr vagn	20 ton pr vagn	30 ton pr vagn	5 ton pr bromsad axel
3- och 2-axliga godsvagnar	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	tom eller med mindre än 5 ton last: 5 ton med last om 5 ton eller däröver: 7,5 ton pr bromsad axel
Överskamt lok	För elektrolok 10 ton pr bromsad axel, för ånglok 5 ton pr bromsad axel						

¹⁾ Efter avrundning enligt punkt 3 i förklaringarna till tjänstetidtabellen.

²⁾ Bromskraften hos sådana vagnar å vilka den genomgående bromsen verkar blott på halva antalet axlar skall värderas till hälften av i tabellen angivna värden.

Le ad Stina i Krylbo den 7/10 1953 11
utfärdade 'Instruktioner för
Föreskrifter

för loks, lokomotor och rälsbuss framförande å Krylbo bangård utan att växlingspersonal medföljer." i *Behandling!*

1. Lok, lokomotor 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 växlingkunnig 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 vägövergången 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 slutpunkterna skola alltid direkt ledas av signalgivare. Lok, som går till sitt tåg, skall stanna omkring 1 meter från tåget, tills kopplare kommer tillstädes.

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 givas av signalgivare vid tåget. I övrigt ledes lokrörelserna av tågvägsinspektörerna och enligt deras order av tågvägsklargörarna i resp. bangårdsändan. 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. Så § 56, mom. 2, första st., skall iakttagas. Anm. till samma st. är icke tillämpligt å befintliga spårspärrsignaler.

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 signalkurerna 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. ändar härom överenskomma. Om därtid något av spåren 1—4 måste användas, skall tkl tillstånd först inhämtas. Vid behov skall tkl underrätta ordningsmannen.

Krylbo-Norbergs Järnväg.

Tidtabellboken

Del A och Del B

BIHANG nr 1

gällande fr.o.m. den 12 oktober 1953.

Fr.o.m. kl. 15.00 den 12 okt. 1953 togs den elektriska växel- och signalsäkerhetsanläggningen vid Krylbo i bruk och samtidigt därmed slopas den nuvarande semaforen.

I anledning därav skola följande ändringar och tillägg göras i tidtabellboken del A och del B:

Del A, Allmänna bestämmelser.

- Sid. 4: Efter punkt 10) införes nederst å sidan med bläckskrift:
'11) I kolumn 6 angives bild av för tåget gällande körsignal för utfart från driftplats.'
- Sid. 11: Sidans text överkorsas med bläck och hänvisning göres till av Stins i Krylbo den 9/10 1953 utfärdad "Instruktion för framförande av lok, lokomotor och vältabus utan lots över Krylbo bangård", vilken instruktion i stencilerade exemplar utdelats till lokpersonalen.
- Sid. 12: Nederst å sidan göres med bläckskrift hänvisning till följande av statens järnvägar utfärdade bestämmelser för tågs in- och utförande i Krylbo:

Undantag från SMO § 50:2.

Vid Krylbo får tåg intagas på ändrat tågspar utan att "tåg kommer" och "beredd" dessförinnan givits, under förutsättning att spårledningarna fungera samt order om spårändringen ej kan givas tps på en föregående station. Föraren skall nedbringa tågets hastighet till högst 30 km, så snart spår-

förändringen uppmärksammas och vara beredd att stanna tåget, om stoppsignal gives eller hinder iakttages. Detta undantag gäller ej, om spårändringen avser knirring från avkortad till avkortad tågväg.

Signaler för tåg till och från Kär.

Huvudsignal för utfart 108v med signalbild ett grönt sken, gällande för samtliga spår till Kärrgruvan.

Huvudsignal för infart 109h med följande signalbilder:

- 1 grönt sken, gällande till spår 5.
- 2 gröna sken, gällande till spår 3b, 4b, 6, 7, 8 och 9.
- 3 gröna sken, gällande till spår 3a och 4a (avkortad tågväg.)

En ny vägkorsning, benämnd Herrgårdsvägen, har tillkommit vid km 1+360. Den skyddas med fällbommar, vilka bevakas av ställverksvakten vid Krylbo. Körsignal från signalerna 108v och 109h erhålles först, när bommarna vid Herrgårdsvägen äro fällda.

Del B. Tidtabell nr 101.

Sid. 4: I tabellen för tåg n:r 1 införes i kolumn 2 för Krylbo signalbilderna 14.

I tabellen för tåg n:r 2 strykes i huvudet i nuvarande möteskolumnen tecknet $\gg\ll$ och införes i dess ställe siffran 6.

I den sålunda nybildade kolumn 6 införes för Krylbo signalbilderna 14.

Detta bihang jämte förenämnd av Stins i Krylbo utfärdad "Instruktion för framförande av lok m.m. över Krylbo bangård" skall förvaras i tidtabellsboken del A.

Kärrgruvan den 11/10 1953.

Trafikchefen

Krylbo — Norbergs Järnväg

Avvikande bestämmelser till särtryck nr 2

SÄKERHETSORDNING

(Säo)

VID

KRYLBO — NORBERGS JÄRNVÄG

Sedan Kungl. Järnvägsstyrelsen den 11 februari 1947 fastställt ny säkerhetsordning (Säo) för SJ normalspåriga bandelar att gälla från och med den 1 november 1947, har Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom beslut den 20 oktober 1947 funnit skäl bestämma, att sagda nya säkerhetsordning med tillägg, dock icke tillägg A, skall från och med den 1 november 1947 tillämpas vid Krylbo-Norbergs järnväg.

I samband med ovannämnda säkerhetsordnings ikraftträdande skola såväl 1941 års säkerhetsordning, som därtill hörande Särbestämmelser för enskilda järnvägar, fastställda av Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse den 13 juni och 15 juli 1941, upphöra att gälla.

Ävenledes skola samtidigt upphöra att gälla de särskilda ändringar och tillägg, som Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samband med användningen av den förutvarande säkerhetsordningen medgivit Krylbo-Norbergs järnväg.

Avvikande bestämmelser för K. N. J.

Befogenhet, som vid SJ tillkommer Kungl. Järnvägsstyrelsen, tillkommer vid KNJ Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Befogenhet, som vid SJ tillkommer distriktschef, trafikinspektör, maskin-, ban- eller signalingenjör, tillkommer vid KNJ trafikföreståndare (= trafikchef eller annan tjänsteman, som leder järnvägens drift.)

Därest i säkerhetsordningen åberopas instruktion, formulär eller dylikt, hänvisas till motsvarande vid KNJ.

A. Signalföreskrifter.

§ 2.

Förteckning över tågattiralj, se dessa bestämmelsers bilaga I.

§ 10 mom. 9.

Orienteringsmärken erfordras icke tills vidare.

B. Säkerhetsföreskrifter.

§ 25.

Följande tillkommer:

Vid vägkorsning, som är ordnad för s. k. "fri sikt", får föremål ej inom frisiktsområdet höja sig över syftlinjerna mellan punkter, belägna å ena sidan 1,0 m över vägbanan och å den andra 1,0 m. ovan räls överkant. Snöanhopning, som räcker över nämnda syftlinjer, skall snarast undanskaffas.

§ 26 mom. 1.

Bestämmelserna tillämpas från och med den 1 juli 1948.

§ 38.

Beteckningen "SJ" utbytes mot "KNJ".

§ 40.

Bromstalstabell för uträkning av bromsvikt i förhållande till tågsvikt, se dessa bestämmelsers bilaga II.

För tåg, som framföres i stigning, skall bromskraften 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.

Endast efter Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda medgivande må erforderlig uträkning av bromskraften ske efter antalet lastaxlar i stället för vad i § 40 föreskrives.

§ 43.

Tjänstevagn, som saknar trafiktillstånd, får framföras endast i extratåg, som ej medför resande. Dylig vagn med trafiktillstånd får framföras i tåg på de villkor, tillståndet anger.

Bestämmelser för i moment 6 f omnämnd vagn återfinnas i Järnvägstrafikstadgan och SJ Godstransportföreskrifter.

Följande moment tillkommer:

Moment 10. Vid sammansättning av icke genomgångsbromsat godståg skall tillses, att för tågbefälhavaren, där så utan olägenhet kan ske, upplåtes sådan vagn, att fri sikt finnes åt båda sidor om banan.

§ 69.

Efter moment 2 a tillkommer följande stycke:

Hinder möter ej att före slutet av en lutning uppöka hastigheten inom den gräns, som beror på lutningsförhållandet på den närmast framför tåget varande sträckan om 1000 m längd.

Efter moment 2 b tillkommer:

Kurvradie, vilken med högst 3 % understiger mått, som angives ovan, anses motsvara detta mått.

För radier mindre än 200 m skall största hastigheten i kurva särskilt medgivas av Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

§ 82 mom. 2.

Föreskrivna underrättelser genom regelbundna påringningar från underrättelsestation till sträckvakter behöva ej företagas, därest i stället underrättelse till sträckvakter sker vid extra anordningar eller rubbningar, varom sträckvakterna enligt såo skola underrättas.

C. Undantagsbestämmelser.

§ 99 tillämpas med följande ändring:

Mom. 2 f. I stället för hänvisningen angående underrättelser till föraren (som angives med petitstil å sid. 134) gäller följande:

Kan bromsprovaren ej lämpligen underrätta föraren om att bromsprovet utförts, skall sådan underrättelse lämnas av tpx eller, enl. stf bestämmande, av annan tjänstehavare.

§ 100 tillämpas, dock icke moment 10, vilket moment ersättes av följande:

För tågs framförande över obevakade driftplatser skola följande undantagsbestämmelser gälla:

a) Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall avgöra, huruvida och på vilka villkor viss driftplats får lämnas obevakad för tåg.

b) 1. Då en driftplats är obevakad, får tåg framgå endast på vissa av trafikbefälhavaren på förhand bestämda tågspår, i regel huvudspår.

2. Fordon får vara uppställt endast på sådant spår, från vilket fordonet medelst spårspärr eller skyddsväxel kan hindras att inkomma i det spår, varpå tåg skall framgå. Om grusgropsspår, industrispår eller annat spår ansluter till obevakad driftplats, skall spårspärr eller skyddsväxel finnas anordnad, som kan hindra fordon att från nämnda spår inkomma i det spår, varpå tåg skall framgå.

3. Växlar i det spår, varpå tåg skall framföras under det att driftplats är obevakad, skola kunna låsas medelst av Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkända lås i läge till detta spår och vara försedda med till resp. växel förbunden växellykta (-skärm), som genom i säkerhetsordningens § 8 mom. 7 för enkla växlar angivna signalbilder kunna angiva växelns olika lägen. Signalbilderna må kunna anbringas på skärmar, som nattetid belysas av lokomotivens lyktor.

4. Då i punkt 3 föreskrivna växelsignaler anordnas, erfordras icke huvudsignaler. Motväxlarnas signalbilder skola angivas i tjänstgöringstidtabellen.

5. Trafikföreståndaren skall tillse, att endast oundgängligt antal nycklar till växlar och spårspärrar vid obevakad driftplats är i bruk. Nyckel får endast utlämnas mot kvitto, och

skall trafikföreståndaren föra förteckning över utlämnade nycklar. Mottagen nyckel skall av innehavaren omsorgsfullt förvaras, så att största möjliga trygghet vinnes mot obehörigt begagnande av densamma.

Då nyckel förkommit, skall skriftlig anmälan därom ofördröjligen avlämnas till trafikföreståndaren av den som är ansvarig för nyckeln.

c. Då tåg skall ingå på obevakad driftplats, får hastigheten icke vara större, än att tåget därest där föreskriven växel-signal skulle visa annan signalbild än för tåget angiven, kan bringas att stanna före ankomsten till med växelsignalen förbunden växel.

d. 1. Om växel-signal vid tågs ankomst till eller avgång från obevakad driftplats skulle visa annan än för tåget föreskriven signalbild, och någon tjänsteman icke finnes tillstädes, som kan lämna upplysning om orsaken, får tåget sedan tågbe-fälhavaren förvissat sig om att tågvägen är klar över driftplatsen och eljest intet hinder för tågets framförande kan upptäckas, på tågbe-fälhavarens signal till växlingsrörelse föras förbi ifrå-gavarande växel och på av honom given avgångssignal avgå från driftplatsen, varvid särskild uppmärksamhet skall ägnas åt banan och försiktighet iakttagas tills nästa driftplats uppnås.

2. Oregelmässigheter av i punkt 1 angivna slag skola av tågbe-fälhavaren anmälas till tågklararen på närmaste station, och skall denne vidtaga åtgärder, så att tågbe-fälhavaren och föraren på annat tåg, som skall framgå förbi den obevakade driftplatsen, bliva skriftligen underrättade om förhållandet. Tågklarare, som mottagit dylik anmälan, skall omedelbart underrätta tågledaren om förhållandet.

Förteckning över tågattiralj. *Bilaga I.*

A. I tåg.

Effekter	Tåg med resande	Tåg utan resande, militärtåg
	A n t a l	
Brandhinkar av segelduk eller plåt ...	6	—
Facklor	2	—
Förbandslåda	1	—
Handdukar	2	—
Handeldsläckningsapparat enligt av vederbörande myndighet godkänd typ...	1*)	1*)
Hundkoppel	1	—
Knalldosor	8	8
Lösa lykthållare för slutsignaler	2	2
Signalflagga, röd	1	1
Slangkopplingar, kompletta, för genomgående broms	2	2
Slangnycklar för genomgående broms	2	2
Slutsignallyktor	2**)	2**)
Slutsignalskärmar	2**)	2**)
Sticksåg	1	1
Trästavar	3	3
Tätningringsringar av gummi för genomgående broms	3	3
Värmeledningsnyckel	1	1
Värmeledningsslangar	2	2
Yxa	1	1

*) Endast i motorlok- och motorvagnståg med förbränningsmotor.

***) Jämför tillägg B till Säo, ändring 2.

Under A angivna effekter — utom förbandslåda — skola förvaras antingen i fast tågattiraljskåp, i särskilda tågattiraljlådor eller i därför avsedda lådor å loket.

Handdukarna skola förvaras i pappersomslag med påskrift "Handdukar".

Trästavarna äro avsedda för meddelanden till stationerna från tågpersonalen å i gång varande tåg.

Vid inlastning av gods i vagn, i vilken effekter av här ifrågavarande slag medföras, skall tillses, att fri tillgång erhålles till skåpen resp. lådorna, så att effekterna må kunna framtgas utan dröjsmål.

C. Vid tjänstgöring å tåg skall följande effekter medföras.

a) *Av tjänstehavare tillhörande konduktörspersonalen:*

- 1 st. handsignallykta
- 1 „ signalflagga, röd
- 1 „ „ grön (endast av tbfh).

b) *Av bromsare (jfr instruktion för bromsare):*

- 1 st. handsignallykta
- 1 „ signalflagga, röd.

I helt eller delvis skruvbromsat tåg, skall den, som be-
mannar sista skruvbromsen, förutom härovan angivna effek-
ter, medföra 8 knalldosor.

Bromstalstabell

Bilaga II.

Lutnings- förhållande	Vid en hastighet i km per tim av							
	15	20	25	30	35	40	45	50
	B r o m s t a l							
0: 1000	4	4	4	4	5	5	7	9
1: 1000	4	4	4	4	5	6	8	10
2: 1000	4	4	4	4	5	7	9	11
3: 1000	4	4	4	5	6	7	9	12
4: 1000	4	4	5	5	6	8	10	13
5: 1000	4	5	5	5	7	9	12	15
6: 1000	5	5	6	6	8	10	13	16
7: 1000	5	5	6	7	9	11	14	17
8: 1000	5	6	7	8	10	12	15	18
10: 1000	6	7	8	10	12	14	17	20
12: 1000	7	8	10	11	13	16	19	22
12,5: 1000	7	8	10	12	14	16	19	23
14: 1000	8	9	11	13	15	18	21	24
16: 1000	9	11	12	15	17	20	23	27
17: 1000	10	12	14	16	18	21	24	28
18: 1000	11	12	14	16	19	22	25	29
20: 1000	12	14	16	18	20	23	27	31
25: 1000	15	17	19	22	25	28		

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 bromskraft motsvarar ett bromstal, som ej finnes i tabellen för det förefintliga lutningsförhållandet, skall hastigheten bestämmas efter närmast lägre bromstal för lutningsförhållandet ifråga.