

NORA BERGSLAGS JÄRNVÄG

**TIDTABELLSBOKEN
DEL A**

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Gällande fr. o. m. den 27 maj 1962 å följande
bandelar:

Ervalla – Nora stad – Otterbäcken

Gyttorp – Bredsjö

Bofors – Valåsen

Innehavarens befattning och namn

Innehållsförteckning.

	Sid.
Axeltryck	10
Bromsberäkningar för tåg	16
Bromsberäkningstabell	18—23
Bromsprov	14
Bromstalstabell	17
Bromsvikt för olika fordon	15
Enbemannat lok i godståg utan konduktörspersonal	56—57
Förklaringar till grafiska tidtabellen	8—9
Förklaringar till tjänstetidtabellerna	5—7
Hastighetsuppgifter och axeltryck	10—11
Kruttåg — säkerhetsföreskrifter	58—59
Linjebeskrivning:	
linjen Ervalla—Otterbäcken	24—37
» Gyttorp—Bredsjö	38—43
» Bofors—Valåsen—Skjutfältet	44
Lutnings- och stigningsförhållanden, som i vardera riktningen äro utslags- givande för tågens (vut) utrustning med bromsvikt	12
Obevakade driftplatser med huvudsignal samt uppgift på tågspår, som skall komma till användning på station, då denna är obevakad	54—55
Ordergivningsstationer	55
Postbefordring	70
Redskapsvagn	55
Reservlok	55
Signalbeskrivningar för vissa anläggningar.	
Gullspång	48
Kariskoga och Kilsta	45—47
Löksta	47
Pershyttan	53
Vikersvik	48—53
Stationernas passningstider samt postexpeditionstider	60 b
Säkerhetsföreskrifter för kruttåg	58—59
Telefon- och radioanläggningar	57
Tidssignal	55
Tjuvbromsning	60 b
Trafikutbyte vid obemannad driftplats	66
Transportplan för godsvagnar	69
Transportplan för stycke gods	67—68
Tågledning soh	60 b
Undantag från säo samt särbestämmelser för vissa bandelar eller drift- platser m. m.	63—65
Vagnsyning	55
Vagnsättens omlopp och sammansättning	66
Vagnvikten för olika fordon	14
Vagnviktstabell för lokomotiv	13
Varmgångsinspektion. Se Säkerhetsföreskrifter för kruttåg	58—59
Vägvakter som enl säo § 34:3 skall underrättas	61
Vägvaktens dagliga regelbundna underrättande enl säo § 34:4	62
Väntetabell	70
Växlingsrörelser med rälsbussfordon:	
vid Pershyttan och Käppsta	60
vid Bofors bruk och Valåsen	60 a

Förklaringar till tjänstetidtabellerna

HUVUDET

- 1) Sth är bestämd enligt såo med hänsyn till tågets normala sammansättning, bansträckans beskaffenhet och för tåget avsett dragfordon.

Ändras någon av förutsättningarna för tågets sth så, att endast *lägre* sth medges enligt såo, får denna lägre sth ej överskridas.

Tidinkörning vid försening. Om tbfh och föraren efter samråd finna, att tågets sth med hänsyn till tillgänglig bromsvikt och sammansättning kan ökas, må så ske *inom gränsen för den största tillåtna hastighet, som är medgiven för bansträckan.*

- 2) Ax = axlar. Sifferuppgiften anger det största antalet axlar — verksamt loks axlar dock ej inräknade — som får medtagas under förutsättning att tågets sth och bromsgrupp icke ändras.

- 3) För tåg som utgöres av rälsbuss användes beteckningen Y, för rälsbuss med en släpvagn Yr och för rälsbuss med två släpvagnar Yrr, för två rälsbussar med en släpvagn YYr.

Jämlikt Art. 13:1 i Tjänstgöringsföreskrifter för lokpersonal (Sj särtryck n:r 400 /27/) åligger det lokomotivföraren att till fullo utnyttja lokomotivets dragkraft, och är han därför skyldig att medtaga den tågvikt som lokomotivet under i varje särskilt fall för handen varande omständigheter anses kunna medföra.

- 4) Brgr = bromsgrupp. Den angivna bromsgruppen är bestämd efter tågets normala sammansättning.

TABELLEN

- 5) I kolumn 1 äro namnen på driftplatserna angivna sålunda:

med vanlig stil:






stationer, bevakade och obevakade, ävensom sådana, vilka icke äro ständigt obevakade.

med kursiv stil:

lastplatser, vilka äro ständigt obevakade, jämte »lp», hållplatser, (namn på s. k. rälsbusshållplats är satt inom parentes.)


Anm. Lastplatser, hållplatser och obevakade stationer förutsätts vara obemannade. Undantag härifrån betecknas i tdtboken, del B, med standardförkortningen »r» i kol »Ank» — se punkt 12.


6) I kolumn 2 anges signalbild för infart sålunda:

- a)  = huvudsignalen visar »kör» (ett grönt fast sken eller en vinge). Växlarna är förreglade.
- b)  = huvudsignalen visar »kör varsamt» (två eller tre gröna fasta sken eller två eller tre vingar), oavsett om växlarna är förreglade eller ej.
- c)  = »kör» visas med s k T-semafor på station, som är bevakad. Växlarna är förreglade.
- d)  = »kör» visas med s k T-semafor på lastplats eller obebakad station. Växlarna är förreglade.
- e)  = »kör» visas enl. a), c), resp. d). Växlarna är ej förreglade.

Anm. 1. Med växlarna avses alla växlar vid infarten. För tåg som passerar, avses dessutom utfartsväxlarna, när utfartssignal framför dessa saknas.

Anm. 2. På station, där växlarna kan förreglas endast när stationen är obebakad för tåg, används beteckningen enl. e) även när stationen är obebakad, om hastigheten på huvudtågvägen ej får vara större än 40/km tim.

- f)  = »stolpar» bredvid signalbilden anger hur den huvudsignal, som gäller för tåget, står i förhållande till andra huvudsignaler, med vilka förväxling kan ske.

Anm. 3. Gäller flera huvudsignaler för tåget, anges de — i den ordning de förekommer i tågriktningen — på exempelvis följande sätt 

7) I kolumn 3 anges tågspår. Två tågspår åtskilda med bråkstreck, t ex 4/3, innebär, att tåget går över det först nämnda spåret (4) till det sist nämnda (3).

8) I kolumn »Ank» använda tecken betyder:

- | | | |
|--------------------|---|---|
| a = behovsuppehåll | } | { för resandes <i>avstigning</i> eller för <i>avlämnande</i> av gods eller vagn |
| Ⓐ = fast uppehåll | | |
| p = behovsuppehåll | } | { för resandes <i>påstigning</i> eller för <i>avhämtning</i> av gods eller vagn |
| Ⓟ = fast uppehåll | | |
| × = behovsuppehåll | } | { för <i>allt slags trafikutbyte</i> |
| ⊗ = fast uppehåll | | |

När dessa tecken står utan tid eller tillsammans med endast en tid, är uppehållstiden beräknad att understiga en minut och inräknad i gångtiden till nästa driftplats med tidsangivning.

● = driftplatsen är obebakad.

- 9) I kolumn 6 anges signalbild för *utfart*, när driftplatsen har *utfartssignal* eller *utfartsdvärgsignal*.

Signalbilderna anges sålunda :

från *utfartssignal*: se punkt 6 a), b) och e);

från *utfartsdvärgsignal*: för Ervalla se linjebeskrivningen.

- 10) I kolumn \times anges tågets möten.

- 11) I kolumn 8 stående siffertal angiver bromstalen för tåget. Bromsvikten bestämmes med hjälp av bromsberäkningstabellen.

- 12) Standardförkortningar och standardtecken, som förekommer i tjänstetidtabellerna betyder:

§ = går under sommartdt. } data fastställs för varje tdt-period.
 §§ = går under vintertdt. }

† = går sön- och helgdagar.

✕ = går vardagar.

d = går dagligen utom dag efter soh.

e = extratåg; går på särskild order.

f = avkortad tågväg.

h = hinder strax bortom infartstågvägens slutpunkt.

k = eget tåg uppehålls.

psø = på särskild order.

r = tågvakt tjänstgör för tåget.

s = när tågets främsta fordon stannat hinderfritt för alla tågvägar, som kan användas för mötande eller förbigående tåg, skall föraren underrätta tågklararen härom genom signalen »lägg om växeln».

u = som uppehålls.

w = varmgångsinspektion. Se säkerhetsföreskrifterna för kruttåg.

Dessa standardförkortningar och standardtecken användas i tidtabellsboken *endast* i ovan angiven betydelse.

Förklaringar till grafiska tidtabellen.

- 1) *Heldragen tåglinje* = ordinarie tåg som är annonserat i Sveriges Kommunikationer.

Vid driftplatslinjerna avbruten men eljest heldragen tåglinje = ordinarie tåg, som *inte* är annonserat i Sveriges Kommunikationer.

Vid driftplatslinjerna avbruten men eljest heldragen tåglinje, vid avbrottsställena försedd med ett kort tvärstreck parallellt med driftplatslinjen = ordinarie tåg som *inte* är annonserat i Sveriges Kommunikationer och som får avsändas högst 15 min. före avgångstiden enligt tidtabellen.

Streckad tåglinje (- - -) = extratåg.

Grov tåglinje = express- och snälltåg.

Mindre grov tåglinje = persontåg.

Tunn tåglinje = gods- eller blandat tåg.

- 2) X efter tågnumret = tåg, som består av motorvagn(ar).

Y efter tågnumret = tåg, som består av rälsbuss(ar) eller paketdressin.

Z efter tågnumret = tåg, som framföres av lokomotor.

- 3) ↑ el. ↓ vid korsningspunkt mellan två tåglinjer (*oreglerat möte*) visar till vilken av de på ömse sidor om korsningspunkten belägna driftplatserna mötet enligt tjänstetidtabellen är förlagt.

- 4) Nedanstående tecken vid tåglinje betyder:

● = att driftplatsen är obevakad. Detta tecken utsättes dock endast vid driftplats skyddad av infartssignal, som manövreras från platsen ifråga.

Anm. Vid ständigt obevakad driftplats på normalspårslinje med infartssignal, som manövreras från platsen ifråga, men utan heldragen driftplatslinje utsättes ej tecknat ● vid tåglinje utan i stället "(obeve)" efter namnet på driftplatsen.

Om vid en driftplats uppehållstecken saknas och ingen eller endast en tidsangivelse är utsatt, innebär detta att tåget antingen passerar platsen eller där har sin utgångs- eller slutstation.

- 5) Nedanstående förkortningar användes, då tidtabell för tåg, uppehåll vid viss plats etc. gäller viss dag eller visst slag av dagar:

Fredagar = F eller Fred	Söndagar	= Sönd
Helgfria = hf	Sön- och helgdagar	= Soh
Lördagar = L eller Lörd	Tisdagar	= Ti eller Tisd
Måndagar = M eller Månd	Torsdagar	= To eller Torsd
Onsdagar = O eller Onsd	Vardagar	= V eller Vard

- 6) Den fyllda cirkeln omedelbart intill stationssignaturen anger på vilken sida om banan stationshuset eller motsvarande är beläget.
- 7) Km-uppgifterna vid driftplatserna hänför sig till de kilometer-pålar, som finns uppsatta utefter linjen.
- 8) Siffrorna vid driftplatsstrecken i profilen anger driftplatsernas höjdlägen i förhållande till havsytan.
- 9) *Heldragen driftplatslinje* = station enligt säkerhetsordningen och säkerhetsreglementet (även förgreningsväxel mellan huvudspår).

Anm. Även ständigt obevakad driftplats, som kan komma ifråga för tillfälligtvis anordnad bevakning och som därvid fungerar som station.

Streckad driftplatslinje (- - -) = annan driftplats där tid utsättes i alla eller vissa tågs tidtabell.

- 10) *Driftplatsnamn inom parentes* = rälsbusshållplats.

Hastighetsuppgifter.

A. Under iakttagande av de allmänna bestämmelserna i säkerhetsordningen med avseende på hastigheten får tågen framföras å de olika bandelarna med den för respektive dragfordon i nedanstående tabell angivna största tillåtna hastigheten (km./tim.), varvid dock skall iakttagas nedan under B, C, D och E angivna hastighetsbegränsningar, vilka gäller såväl i tidtabellsboken upptagna som eljest anordnade tåg.

Dragfordon nr	Ånglok	motorlok				Rälsbussar	Banans sth	
		1—4	5—6	7—17	T 21, T 22	1—4	För ång- o. motorlok	För rälsbussar
Bandel:								
Ervalla—Otterbäcken	50	55	52	54	50	70	50	70
Gyttorp—Bredsjö	50	55	52	54	50	70	50	70
Bofors—Valåsen	25	40	40	40	25	40	40	40

B. Med hänsyn till banans beskaffenhet skola följande bansträckor passeras med nedanstående minskade hastighet:

Sträcka	Största tillåtna hastigheten			
	mellan		Längd meter	Utgör km
V—Kf	Km 43+895—Km 44+215 (240 m. kurvor)		320	40*
B—K	„ 59+540— „ 60+300 (240 m. kurvor)		760	40*
K—Srt	„ 73+670— „ 73+720 (infartsväxel)		50	20
År—Gsp	„ 112+350— „ 113+200 (vägövergång)		850	30
Gsp—Ob	„ 117+973— „ 118+073 „		100	30
Hö—Brö	„ 70+540— „ 70+900 (240 m. kurvor)		360	40*
Sg—Kl	„ 30+350— „ 30+390 (vägövergång)		40	30

*) Rälsbusståg 50 km pr timma.

C. Med hänsyn till förreglingsanordningar, lutningar, kurvor och andra bantekniska förhållanden får å stationer och lastplatser tågen — även rälsbussar — framföras med en största hastighet av 40 km/tim.

D. På NBJ är största tillåtna axeltrycket 18 ton. Undantag dock för cisternvagnar å sträckan Ervalla—Bofors. När sådana vagnar med axeltryck liggande mellan 18 till 20 ton framföras på sträckan Nora stad—Ervalla får detta ej ske med högre hastighet än 35 km/tim. På sträckan Nora stad—Bofors tillåtes dock största hastighet 50 km/tim.

E. På det att större bromsvikt icke må genom förekomsten av enstaka branta lutningar behöva tillhandahållas än som erfordras för bansträckan i övrigt, skola följande sträckor passeras med nedan angivna minskade hastighet:

Tåg med största hastighet, enl. tidt. av km. i tim.	får å sträckan		framförs m. sth av km/tim.	Bromstal	
Tågriktning Ervalla—Otterbäcken:					
40	V-Kf km	40+260— km 41+240 =	980 m.	30	16
	G-B "	50+470— " 51+660 =	1,190 "	25	16
	" "	58+080— " 58+520 =	440 "	25	16
	H-Srt "	68+370— " 69+000 =	630 "	30	14
50	V-Kf "	40+260— " 41+240 =	980 "	40	
	Kf-G "	46+690— " 46+790 =	100 "	45	
	G-B "	50+470— " 51+660 =	1,190 "	35	
	" "	58+080— " 58+520 =	440 "	35	
" "	H-Srt "	68+370— " 69+000 =	630 "	40	
Tågriktning Otterbäcken—Ervalla:					
40	B-G km	53+800— km 53+230 =	570 "	30	15
	Kf-V "	39+420— " 38+820 =	600 "	35	16
	" "	33+450— " 33+340 =	110 "	35	16
	Gt-N "	18+800— " 18+270 =	530 "	30	18
50	B-G "	53+800— " 53+230 =	570 "	40	
	Kf-V "	39+420— " 38+820 =	600 "	45	
	" "	33+450— " 33+340 =	110 "	45	
	Gt-N "	18+800— " 18+270 =	530 "	35	
Tågriktning Gyttorp—Bredsjö:					
40	Gt-Ås km	22+790— km 23+410 =	620 "	30	16
	Sg-Kl "	34+850— " 35+890 =	1,040 "	30	16
	Kl-Tb "	36+270— " 36+590 =	320 "	30	16
	Tb-Jå "	43+980— " 44+820 =	840 "	35	15
	Jå-Gr "	52+300— " 52+830 =	530 "	35	15
50	Gt-Ås "	22+790— " 23+410 =	620 "	40	
	Sg-Kl "	34+850— " 35+890 =	1,040 "	40	
	Kl-Tb "	36+270— " 36+590 =	320 "	40	
	Tb-Jå "	43+980— " 44+820 =	840 "	45	
	Jå-Gr "	52+300— " 52+830 =	530 "	45	
Tågriktning Bredsjö—Gyttorp:					
40	Brö-Hö km	69+470— km 69+000 =	470 "	30	15
	Sh-Gr "	60+490— " 60+200 =	290 "	35	15
	Gr-Jå "	49+220— " 48+980 =	240 "	30	16
	Gr-Jå "	47+050— " 45+750 =	1,300 "	30	16
	Kl-Sg "	30+900— " 29+850 =	1,050 "	35	16
	Sg-Ås "	28+010— " 27+710 =	300 "	35	15
	Ås-Gt "	25+510— " 25+110 =	400 "	25	14
50	Brö-Hö "	69+470— " 69+000 =	470 "	40	
	Sh-Gr "	60+490— " 60+200 =	290 "	45	
	Gr-Jå "	49+220— " 48+980 =	240 "	40	
	Gr-Jå "	47+050— " 45+750 =	1,300 "	40	
	Kl-Sg "	31+040— " 29+850 =	1,190 "	45	
	Sg-Ås "	28+010— " 27+710 =	310 "	45	
	Ås-Gt "	25+510— " 25+110 =	400 "	40	

Lutnings- och stigningsförhållanden
som i vardera riktningen äro utslagsgivande för tågens (vut) utrustning med bromskraft.

Lutning	Sträckor	Lutning
5: 1000	↑ Ervalla—Torpa	12: 1000
—	Torpa—Järle	4: 1000
—	Järle—Stora Mon	12,5: 1000
7: 1000	Stora Mon—Nora stad	2: 1000
—	Nora stad—Gyttorp	20: 1000
12: 1000	Gyttorp—Bengtstorp	8: 1000
1: 1000	Bengtstorp—Vikersvik	5: 1000
18: 1000	Vikersvik—Kortfors	14: 1000
12: 1000	Kortfors—Granbergsdal	9: 1000
20: 1000	Granbergsdal—Bofors	16: 1000
7: 1000	Bofors—Karlskoga	10: 1000
5: 1000	Karlskoga—Högåsen	8: 1000
13: 1000	Högåsen—Strömtorp	10: 1000
10: 1000	Strömtorp—Högberg	2: 1000
8: 1000	Högberg—Håkanbol	9: 1000
—	Håkanbol—Nysund	10: 1000
10: 1000	Nysund—Konsterud	3: 1000
10: 1000	Konsterud—Värmlands Säby	2: 1000
7: 1000	Värmlands Säby—Gränsen	3: 1000
6: 1000	Gränsen—Årås	5: 1000
5: 1000	Årås—Gulspång	4: 1000
8: 1000	Gulspång—Otterbäcken	2: 1000
17: 1000	Gyttorp—Åsboberg	17: 1000
—	Åsboberg—Striberg	14: 1000
17: 1000	Striberg—Klacka Lerberg	14: 1000
17: 1000	Klacka-Lerberg—Timansberg	7: 1000
14: 1000	Timansberg—Järnboås	—
14: 1000	Järnboås—Grängen	17: 1000
10: 1000	Grängen—Södra Hyttan	14: 1000
3: 1000	Södra Hyttan—Hjulsjö	1: 1000
4: 1000	Hjulsjö—Bredsjö	16: 1000
14: 1000	Bofors—Valåsen	2: 1000
Stigning		Stigning
20: 1000	Nora stad—Gyttorp	—
10: 1000	Håkanbol—Nysund	—
14: 1000	Åsboberg—Striberg	—
—	Klacka-Lerberg—Timansberg	17: 1000
—	Timansberg—Järnboås	14: 1000
16: 1000	Hjulsjö—Bredsjö	—
—	↓ Bofors—Valåsen	14: 1000

Ovan angivna lutnings- resp. stigningsförhållanden utvisa den största höjdskillnad, som finnes å en viss bansträcka mellan två punkter på 1000 m. avstånd från varandra, oavsett om banan på någon del av sträckan mellan dessa punkter har starkare lutning, resp. stigning.

Vagnviktstabel för lokomotiv.

Sträcka	Vagnvikt i ton för						
	Anglok			Motorlok			T 21
	n:r 1	n:r 16	n:r 17 18 20	antal lkm.			
				1	2	3	
Ervalla—Nora stad	450	1000	700	250	500	750	630
Nora stad—Gyttorp	400	600	500	200	400	600	500
Gyttorp—Vikersvik	450	1000	700	400	800	1200	1000
Vikersvik—Kortfors	375	730	500	250	500	750	630
Kortfors—Bofors	450	775	575	275	550	825	690
Bofors—Strömtorp	500	825	625	325	650	975	820
Strömtorp—Högberg	450	1000	700	400	800	1200	1000
Högberg—Konsterud	420	800	600	400	800	1200	1000
Konsterud—Otterbäcken	650	1200	800	500	1000	1500	1250
Otterbäcken—Högberg	375	675	475	300	600	900	750
Högberg—Strömtorp	375	675	475	300	600	900	750
Strömtorp—Bofors	325	625	425	250	500	750	630
Bofors—Kortfors	275	475	350	185	375	560	470
Kortfors—Gyttorp	325	525	400	200	400	600	500
Gyttorp—Nora stad	800	1200	1000	800	1200	1200	1500
Nora stad—Ervalla	750	1200	950	400	800	1200	1000
Gyttorp—Striberg	360	500	425	225	450	675	570
Striberg—Bredsjö	360	500	425	225	450	675	570
Bredsjö—Hjulsjö	500	850	650	360	720	1080	900
Hjulsjö—Järnboås	350	725	500	225	450	675	570
Järnboås—Striberg	350	650	450	225	450	675	570
Striberg—Gyttorp	350	725	500	225	*) 450	675	630

I denna vagnviktstabel är angiven den vagnvikt resp. lok normalt skall framföra. Anser lokföraren att loket med hänsyn till rådande omständigheter kan framföra ytterligare vagnvikt, får denna medtagas. Under lövfällningen och om spåret ej är snöplogat, ankommer på vederbörande förare att i god tid meddela resp. tågklarare, att vagnvikten enl. ovanstående måste minskas.

Vid körning med kopplade dubbellokomotorer skall vagnvikten minskas med 75 ton jämfört med den sammanlagda vagnvikten för fyra lokomotorer.

*) 480 ton då tåget består av vagnar med rullager (=makadamtågen).

Vagnvikten för olika fordon.

För varje fordon, som enligt nedan skall medtagas i vagnviktberäkningen, anges vikten i helt tontal ($\frac{1}{2}$ ton och därutöver avrundas uppåt och mindre tal nedåt).

Därefter räknas fordonens vagnvikter samman. Summan utgör tågets vagnvikt.

Lok

Verksamt loks vikt medräknas ej.

Overksamt lok upptages med sin *tjänstevikt*. För icke nedkopplat ellok skall denna vikt dock höjas med 50 %.

Person-, post- och resgodsvagnar

räknas alltid som tomvagnar och upptages med den på vagnen angivna vikten.

Godsvagnar

Tom vagn

Upptages med den på vagnen angivna vikten.

Lastad vagn

Upptages med den på vagnskortet angivna bruttovikten (= vagnens egen vikt + lastens vikt). Om uppgift härom saknas, skall lastens vikt upptagas med den i transporthandlingarna angivna vikten eller — om sådan icke finns angiven — enligt uppskattning.

Anm. Godsvagnar, som äro lastade med lik, levande djur, styckegods, resgods eller post, skola alltid räknas som tomma. Detsamma gäller vagnar (Cg och Cgr), som användas för manskapstransport.

Bromsprov.

Bromsprov skall verkställas enligt bestämmelserna i SJ särtryck n:r 112 (Bromsföreskrifter.)

All personal skall kunna utföra bromsprov.

Bromsvikt för olika fordon.

Bromsvikten för ett tåg utgör summan av bromsvikterna för varje fordon i tåget med undantag av dragfordon.

För en del vagnar är den vid tryckluftbromsning gällande bromsvikten angiven å vagnen (genom bromsviktskyltar å gods-vagnar, som ha sådana, och genom skyltar eller märkning vid omställningsanordningen eller å långbalken å vissa personvagnar). Vid skrubvbromsning av dessa vagnar värderas däremot bromsvikten enligt nedanstående tabell, kolumnen längst till höger.

För andra fordon än ovan nämnts värderas bromsvikten enligt följande tabell:

Fordon	Med Pbroms			Med Gbroms			Skrubvbroms
	Då omställningsanordn. TOM — LAST		saknas	Då omställningsanordn. TOM — LAST		saknas	
	har läget TOM	LAST		har läget TOM	LAST		
4-axliga person-, post- och resgodsvagnar med vagnv. 45 ton ¹⁾ o. däröver	40 ton pr vagn	—	25 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel	
	30 ton pr vagn	—	20 ton pr vagn	—	—		5 ton pr bromsad axel
2-axliga person-, post- och resgodsvagnar	15 ton pr vagn	—	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	—	5 ton pr bromsad axel	
	—	—	5 ton pr bromsad axel	5 ton pr bromsad axel	7½ 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	
	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	10 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 7½ ton pr bromsad axel
3- och 2-axliga godsvagnar	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	5 ton pr bromsad axel	
Översamt lok	För elektrolok 10 ton pr bromsad axel, för ånglok 5 ton pr bromsad axel.						5 ton pr bromsad axel

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

Bromsberäkningar för tåg.

Bromsberäkning skall göras för alla tåg utom rälsbusståg.

Bromsberäkningstabellen användes vid bestämmandet av den erforderliga bromsvikten, då bromstalet och vagnvikten är kända,

bestämmandet av den tillåtna vagnvikten, då bromstalet och den tillgängliga bromsvikten är 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 15.

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.

Bromstalstabell.

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	95	100	
B r o m s t a l																			
0: 1000	4	4	4	4	5	5	7	9	12	15	20	28	24	30	35	42	51	61	
1: "	4	4	4	4	5	6	8	10	13	16	22	30	26	31	37	44	53	63	
2: "	4	4	4	4	5	7	9	11	14	18	23	31	27	33	38	46	55	65	
3: "	4	4	4	5	6	7	9	12	15	19	25	33	29	34	41	48	57	67	
4: "	4	4	5	5	6	8	10	13	16	20	27	35	30	36	43	50	59	69	
5: "	4	5	5	5	7	9	12	15	18	22	29	37	31	38	44	52	61	70	
6: "	5	5	6	6	8	10	13	16	19	23	30	39	33	39	46	54	63	71	
7: "	5	5	6	7	9	11	14	17	20	24	32	41	34	41	47	56	65	72	
8: "	5	6	7	8	10	12	15	18	21	25	33	42	36	42	50	59	67	73	
10: "	6	7	8	10	12	14	17	20	24	28	36	45	39	46	53	61	70	75	
12: "	7	8	10	11	13	16	19	22	26	31	39	48	42	49	58	70			
12,5: "	7	8	10	12	14	16	19	23	27	32	40	49	43	50	60	73			
14: "	8	9	11	13	15	18	21	24	28	33	42		48	56					
16: "	9	11	12	15	17	20	23	27	31	36	45		58	66					
17: "	10	12	14	16	18	21	24	28	32	39	49		64	74					
18: "	11	12	14	16	19	22	25	29	33	42									
20: "	12	14	16	18	20	23	27	31	38	50									
25: "	15	17	19	22	25	28													

Anvisningar till bromstalstabellen

För tåg, som framförs i lutningsförhållande eller med hastighet, som ej återfinns i tabellen, skall det för närmast större lutningsförhållande resp. närmast högre hastighet gällande bromstalet tillämpas.

Vid beräkning av hastigheten för ett tåg, vars bromsvikt motsvarar ett bromstal, som ej finns i tabellen för det aktuella lutningsförhållandet, skall hastigheten beräknas efter närmast lägre bromstal för lutningsförhållandet i fråga.

För tåg som framförs 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/tim.

Bromsberäkningstabell.

I. Då vagnvikten och bromstalet är bekanta, uppsökes det sistnämnda talet i den första lodräta kolumnen i bromsberäkningstabellen. 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.

Ex.: Ett tåg har en vagnvikt av 770 ton. Bromstalet är 16. Man söker i bromsberäkningstabellens första lodräta kolumn talet 16, därefter i den från detta tal utgående vågräta sifferraden 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 bromsberäkningstabellens 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.

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

Man söker i bromsberäkningstabellens 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.

III. Motsvarar bromsvikten i ett tåg ej det i tjänstetidtabellen angivna bromstalet och vill man för att beräkna den ändrade största hastighet, värmed tåget därför högst kan få framföras, utröna det bromstal, tågets bromsvikt i stället motsvarar, uppsökes först i bromsberäkningstabellens 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 å mer än en rad, väljer man det understa. Talet i yttersta vänstra kolumnen i samma sifferrad är det sökta bromstalet.

Ex.: Ett tåg, vars tidtabell föreskriver bromstal 22 samt en största hastighet av 50 km./tim., har en verklig vagnvikt av 360

ton och en bromsvikt av 76 ton. Bromsvikten är sålunda ej tillräcklig enligt tidtabellen. För bedömning om hastighetsnedsättning erfordras, måste därför tågets bromstal utränas.

Man söker då i bromsberäkningstabellens huvud bromsvikten 76, som emellertid ej finnes, varför man väljer det närmast lägre talet 75, följer den lodräta kolumnen nedåt och söker talet 360. Enär detta ej finnes, måste man välja närmast högre tal, som är 375. Bromstalet erhålles i yttersta vänstra kolumnen på samma rad och är 20.

Av bromstabellen finner man, att bromstalet 20 tillåter en största hastighet av 50 km./tim., om ej större lutningsförhållande förekommer i tågets väg än 10:1000, varför i sådant fall order om hastighetsnedsättning ej erfordras. Förekommer större lutningsförhållande än 10:1000, måste däremot order om hastighetsnedsättning givas och av föraren tillämpas, varvid hastigheten i varje lutning blir beroende av lutningsförhållandet (enligt bromstalstabellen högst 45 km./tim. vid lutningsförhållande över 10:1000 t. o. m. 12,5:1000, högst 40 km./tim. vid lutningsförhållande däröver t. o. m. 16:1000 o. s. v.).

Bromsberäknings-

Bromstal	B r o m s v i k t (i t o n)													
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75
	V a g n v i k t (i t o n)													
4	250	375	500	625	750	875	1000	1130						
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
40	25	37	50	62	75	87	100	110	125	135	150	160	175	185
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
45	22	33	44	55	66	78	89	100	110	120	130	145	155	165

tabell.

Bromstal	B r o m s v i k t (i t o n)													
	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145
	V a g n v i k t (i t o n)													
4														
5														
6														
7	1140	1210												
8	1000	1060	1130	1190	1250									
9	890	945	1000	1060	1110	1170	1220							
10	800	850	900	950	1000	1050	1100	1150	1200					
11	725	775	820	865	910	955	1000	1050	1090	1140	1180	1230		
12	665	710	750	790	835	875	915	960	1000	1040	1080	1130	1170	1210
13	615	655	690	730	770	810	845	885	925	960	1000	1040	1080	1120
14	570	605	645	680	715	750	785	820	855	895	930	965	1000	1040
15	535	565	600	635	665	700	735	765	800	835	865	900	935	965
16	500	530	565	595	625	655	690	720	750	780	815	845	875	905
17	470	500	530	560	590	620	645	675	705	735	765	795	825	855
18	445	470	500	530	555	585	610	640	665	695	720	750	780	805
19	420	445	475	500	525	555	580	605	630	660	685	710	735	765
20	400	425	450	475	500	525	550	575	600	625	650	675	700	725
21	380	405	430	450	475	500	525	550	570	595	620	645	665	690
22	365	385	410	430	455	475	500	525	545	570	590	615	635	660
23	350	370	390	415	435	455	480	500	520	545	565	585	610	630
24	335	355	375	395	415	440	460	480	500	520	540	565	585	605
25	320	340	360	380	400	420	440	460	480	500	520	540	560	580
26	310	325	345	365	385	405	425	440	460	480	500	520	540	560
27	295	315	335	350	370	390	405	425	445	465	480	500	520	535
28	285	305	320	340	355	375	395	410	430	445	465	480	500	520
29	275	295	310	330	345	360	380	395	415	430	450	465	485	500
30	265	285	300	315	335	350	365	385	400	415	435	450	465	485
31	260	275	290	305	325	340	355	370	385	405	420	435	450	470
32	250	265	280	295	315	330	345	360	375	390	405	420	440	455
33	240	260	275	290	305	320	335	350	365	380	395	410	425	440
34	235	250	265	280	295	310	325	340	355	370	380	395	410	425
35	230	245	255	270	285	300	315	330	345	355	370	385	400	415
36	220	235	250	265	280	290	305	320	335	345	360	375	390	405
37	215	230	245	255	270	285	295	310	325	340	350	365	380	390
38	210	225	235	250	265	275	290	305	315	330	340	355	370	380
39	205	220	230	245	255	270	280	295	305	320	335	345	360	370
40	200	210	225	235	250	260	275	285	300	310	325	335	350	360
41	195	205	220	230	245	255	270	280	295	305	315	330	340	355
42	190	200	215	225	240	250	260	275	285	300	310	320	335	345
43	185	200	210	220	235	245	255	265	280	290	300	315	325	335
44	180	195	205	215	225	240	250	260	275	285	295	305	320	330
45	175	190	200	210	220	230	245	255	265	275	290	300	310	320

Bromsberäknings-

Bromstal	B r o m s v i k t (i t o n)													
	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215
	V a g n v i k t (i t o n)													
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13	1150	1190												
14	1070	1110	1140	1180	1210									
15	1000	1030	1070	1100	1130	1170	1200							
16	940	970	1000	1030	1060	1090	1130	1160	1190					
17	880	910	940	970	1000	1030	1060	1090	1120	1150	1180	1210		
18	835	860	890	915	945	970	1000	1030	1060	1090	1110	1140	1170	1190
19	790	815	840	870	895	920	945	975	1000	1030	1050	1080	1110	1130
20	750	775	800	825	850	875	900	925	950	975	1000	1030	1050	1080
21	715	740	760	785	810	835	855	880	905	930	950	975	1000	1020
22	680	705	725	750	770	795	820	840	865	885	910	930	955	975
23	650	675	695	715	740	760	780	805	825	850	870	890	915	935
24	625	645	665	690	710	730	750	770	790	815	835	855	875	895
25	600	620	640	660	680	700	720	740	760	780	800	820	840	860
26	575	595	615	635	655	675	690	710	730	750	770	790	810	825
27	555	575	595	610	630	650	665	685	705	720	740	760	780	795
28	535	555	570	590	605	625	645	660	680	695	715	730	750	770
29	515	535	550	570	585	605	620	640	655	670	690	705	725	740
30	500	515	535	550	565	585	600	615	635	650	665	685	700	715
31	485	500	515	530	550	565	580	595	615	630	645	660	675	695
32	470	485	500	515	530	545	565	580	595	610	625	640	655	670
33	455	470	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635	650
34	440	455	470	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635
35	430	445	455	470	485	500	515	530	545	555	570	585	600	615
36	415	430	445	460	470	485	500	515	530	540	555	570	585	595
37	405	420	430	445	460	475	485	500	515	525	540	555	570	580
38	395	410	420	435	445	460	475	485	500	515	525	540	555	565
39	385	395	410	425	435	450	460	475	485	500	515	525	540	550
40	375	385	400	410	425	435	450	460	475	485	500	510	525	535
41	365	380	390	400	415	425	440	450	465	475	490	500	510	525
42	355	370	380	395	405	415	430	440	450	465	475	490	500	510
43	350	360	370	385	395	405	420	430	440	455	465	475	490	500
44	340	350	365	375	385	400	410	420	430	445	455	465	475	490
45	330	345	355	365	375	390	400	410	420	430	445	455	465	475

tabell.







Bromstal	B r o m s v i k t (i t o n)												
	220	225	230	235	240	245	250	255	260	265	270	275	280
	V a g n v i k t (i t o n)												
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
11													
12													
13													
14													
15													
16													
17													
18													
19	1160	1180	1210										
20	1100	1130	1150	1180	1200								
21	1050	1070	1100	1120	1140	1170	1190	1210					
22	1000	1020	1050	1070	1090	1110	1140	1160	1180	1200			
23	955	980	1000	1020	1040	1070	1090	1110	1130	1150	1170	1200	
24	915	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100	1130	1150	1170
25	880	900	920	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100	1120
26	845	865	885	905	925	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080
27	815	835	850	870	890	905	925	945	965	980	1000	1020	1040
28	785	805	820	840	855	875	895	910	930	945	965	980	1000
29	760	775	795	810	830	845	860	880	895	915	930	950	965
30	735	750	765	785	800	815	835	850	865	885	900	915	935
31	710	725	740	760	775	790	805	825	840	855	870	885	905
32	690	705	720	735	750	765	780	795	815	830	845	860	875
33	665	680	695	710	725	740	760	775	790	805	820	835	850
34	645	660	675	690	705	720	735	750	765	780	795	810	825
35	630	645	655	670	685	700	715	730	745	755	770	785	800
36	610	625	640	655	665	680	695	710	720	735	750	765	775
37	595	610	620	635	650	660	675	690	705	715	730	740	755
38	580	590	605	620	630	645	660	670	685	695	710	725	735
39	565	575	590	605	615	630	640	655	665	680	690	705	715
40	550	560	575	585	600	610	625	635	650	660	675	685	700
41	535	550	560	575	585	600	610	620	635	645	660	670	685
42	525	535	550	560	570	585	595	605	620	630	645	655	665
43	510	525	535	545	560	570	580	595	605	615	630	640	650
44	500	510	525	535	545	555	570	580	590	600	615	625	635
45	490	500	510	520	530	545	555	565	575	590	600	610	620








Linjebeskrivning

Driftplatser, signalbilder, hastighetsnedsättningar m. m.

Bansträckan Ervalla—Otterbäcken




Tåg med udda nummer.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m. m. Y = rälsbusståg. Betr. de med * markerade hastighetsnedsättningarna se sid. 11. Angivet lystringsmärke avser efterföljande angiven vägkorsning såvida ej annat ut-säges.
1	2	3
0.000 Ervalla (Er)	—	Sth 40 inom stationsgränsen. Utfart: sp 1, 4—6 ut  Från sp 2 och 3 kan körsignal ej visas från fasta signalmedel för tåg mot Järle, sedan avgångssignal visats får NBJ tåg gå mot stoppsignal i signalerna 2/4 resp 3/4.
0.835 1.133 2.782 2.792 Löth (L) hp 3.380 3.684 6.400 6.418 Torpa (Tp) hp		Lystringsmärke  Vägkorsning Ervalla. Fri sikt. Kryssm. Vägkorsning Löth. Ljud- och ljussignal. Påstigningsmärke. Lystringsmärke  Vägkorsning Tingstorp. Fri sikt. Kryssmärken. Vägkorsning Torpa. Ljud- och ljussign. Påstigningsmärke.
8.229 Järle (J) 8.370	8,2	Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal:  sp 1 (htv) Vägkorsning Järle stn. Ljud- och ljussignaler som kunna fränkopplas.
9.887 Lilla Mon (Lm) hp 12.415 Stora Mon (Sm) lp 13.670 14.027 14.035 Källarhalsen (Kh) hp		Påstigningsmärke. Sth 40 över driftplatsen.  Påstigningsmärke. Lystringsmärke  Vägkorsning Källarhalsen. Fri sikt. Kryssmärken. Påstigningsmärke.

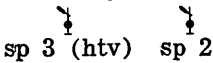

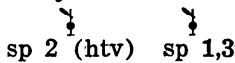
1	2	3
17.644 Nora stad (N)	9,4	<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal:  sp 1 (htv)</p> <p>Utfart: sp 2 (htv) sp 1</p>
19.510 Pershyttevägen (Pgn) hp 19.528 19.920 20.273 20.965 20.969 Pershytte växel (Phv) lp 21.325		<p>Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning Pershyttevägen. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Lystringsmärke ▽</p> <p>Väggkorsning Joakims bv.</p> <p>Lystringsmärke ▽</p> <p>Sth 40 genom växeln.  Medväxel i spåret. Bergsängsvägen (timmertransportväg).</p>
22.611 Gyttorp (Gt) 22.853 23.480 Käppsta (Kä) lp	5,0	<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal:   sp 2 (htv) sp 3</p> <p>Utfartssignal </p> <p>Medväxel i spåret.</p>
25.200 25.260—25.840 25.830 Knapptorp (Kp) hp 27.820 28.948 Bengtstorp (Bt) hp		<p>Lystringsmärke ▽</p> <p>Vägar och kurvor Knapptorp och N:a Bengtstorp.</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning Bengtstorps bv. Av vägvakt bevakade grindar.</p> <p>Påstigningsmärke.</p>
30.660 Vikersvik (V) 30.896	8,0	<p>Signalbeskrivning för Vikersvik se sid. 48.</p> <p>Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal:   sp 1 (htv) sp 2</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning Vikersvik stn. Ljud- och ljussignaler som kunna fränkopplas.</p>

1	2	3
<p>33.106</p> <p>33.116 Erntorp (Ep) hp</p> <p>35.538 Paris (P) hp 37.097</p> <p>37.112 Enbergsäng (En) hp</p> <p>38.281</p> <p>38.298 Botten (Bn) hp</p> <p>39.475</p> <p>39.717 Lanthöjden (Lh) hp</p> <p>39.724</p> <p>40.260 (980 m)</p> <p>43.895 (320 m)</p>		<p>Väggkorsning Erntorps bv. Av väggvakt bevakade grindar. Påstigningsmärke.</p> <p>Påstigningsmärke. Väggkorsning Enbergsängs bv. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning Bottens bv. Av väggvakt bevakade grindar. Påstigningsmärke.</p> <p>Lystringsmärke ▽ Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning Lanthöjden. Sth 30 för loktåg med sth 40 enl tdt. * Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. * Sth 40. Y 50. Kurvor med 240 m radie.</p>
<p>44.397 Kortfors (Kf)</p>	13,7	<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: ‡ ‡ sp 4 (htv) sp 2,3</p>
<p>45.200</p> <p>46.690 (100 m)</p> <p>46.740</p> <p>47.094</p> <p>47.210</p> <p>47.518</p> <p>47.540 Öfalla (Öf) hp</p> <p>48.465</p> <p>48.817</p> <p>49.728 Granbergsdal (G) lp</p> <p>50.465 Kapellet (Kt) hp</p> <p>50.470 (1.190 m)</p> <p>50.600</p> <p>53.963 Lerängen (Ln) hp</p>		<p>Väggkorsning Kortfors bv. Av väggvakt bevakade grindar. Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. * Lystringsmärke ▽ Väggkorsning Brattforsvägen. Väggkorsningsförsignal. Väggkorsning Öfalla bv. Av väggvakt bevakade grindar. Påstigningsmärke. Lystringsmärke ▽ Väggkorsning Paskbovägen Sth 40 över driftplatsen. ‡ sp 2 Påstigningsmärke.</p> <p>Sth 25 för loktåg med sth 40 enl. tdt. * Sth 35 för loktåg med sth 50 enl tdt. * Väggkorsning Granbergsdals bv. Ljud- o. ljussignaler. Påstigningsmärke.</p>

1	2	3
<p>54.260</p> <p>55.189 Bäck</p> <p>55.894 Stolpetorp (Sp) hp</p> <p>57.150 Bråten (Brå) hp</p> <p>57.155</p> <p>57.285</p> <p>57.495</p> <p>58.080 (440 m)</p> <p>58.343</p> <p>58.765</p>		<p>Väggkorsning Lerängens bv. Av vägvakt bevakade grindar.</p> <p>Då växeln är inlagd är lp bevakad för alla tåg.</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning Norra Bråten. Av vägvakt bevakade mek fällbommar.</p> <p>Väggkorsning Södra Bråten. Av vägvakt bevakade grindar.</p> <p>Väggkorsning Nordtorpsvägen. Av vägvakt bevakade mek fällbommar.</p> <p>Sth 25 för loktåg med sth 40 enl tdt. * Sth 35 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Försignal.</p> <p>Väggkorsning Skogsängsvägen. Av tågklareraren i B bevakade el mek fällb.</p>
<p>59.227 Bofors (B)</p> <p>59.400</p> <p>59.540 (760 m)</p> <p>59.757</p>	<p>14,8</p>	<p>Sth 40 inom stationsgränserna.</p> <p>Infartssignal:</p> <p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>sp 2 (htv) sp 3</p> <p>Väggkorsning Bofors stn (Kanalvägen). Av tågklareraren bevakade el mek fällbommar.</p> <p>Utfartssignal:</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>Sth 40. Y 50. Kurvor med 240 m radie fram till km 60.300.</p> <p>Väggkorsning Örebrovägen. Av tågklareraren bevakade el mek fällbommar.</p>
<p>59.948</p> <p>59.966 Boforsverken (Bv) hp</p> <p>60.640</p> <p>61.352</p>		<p>Väggkorsning Herrgårdsvägen. Av tågklareraren i B bevakade el mek fällb.</p> <p>Väggkorsning Grönfeltsgatan. Av tågklareraren i K bevakade el mek fällb.</p> <p>Väggkorsning Näsivägen. Av tågklareraren i K bevakade el mek fällb.</p>

1	2	3
<p>61.463</p> <p>61.560</p> <p>61.735 Karlskoga (K)</p> <p>61.879</p> <p>62.460</p> <p>62.703</p> <p>63.299 Kilstaverken (Kv) lp</p>	<p>2,5</p>	<p>Signalbeskrivning för Karlskoga se sid 44.</p> <p>Sth 40 inom stationsgränserna.</p> <p>Infartssignal:</p> <p style="text-align: center;">  </p> <p>sp 2 (htv) sp 1</p> <p>Väggkorsning Skolgatan. Av tågklareraren bevakade el mek fällb.</p> <p>Väggkorsning Kungsvägen. Av tågklareraren bevakade el mek fällb.</p> <p>Väggkorsning Kvarnvägen. Av tågklareraren bevakade el mek fällb.</p> <p>Utfartssignal:</p> <p style="text-align: center;">  </p> <p>Väggkorsning Ö. Tegelbruksvägen. Av tågklareraren bevakade el mek fällb.</p> <p>Väggkorsning Selma Lagerlöfsvägen. Helautomatiska fällbommar, som dock kunna omkopplas för manuell manövrering.</p> <p>Signalbeskrivning för Kv se sid 45.</p> <p>Motväxel i spåret.</p>
<p>63.714</p> <p>67.354</p> <p>67.462 Högåsen (H) hp</p> <p>68.370 (630 m)</p> <p>73.000</p> <p>73.265</p> <p>73.670 (50 m)</p>		<p>Väggkorsning Häsängsvägen. Av tågklareraren i K bevakade el mek fällb.</p> <p>Väggkorsning Högåsen. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Sth 30 för loktåg med sth 40 enl tdt. *</p> <p>Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Väggkorsning Degernäs. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Försignal.</p> <p>Sth 20, infartsväxeln i Srt.</p>
<p>74.001 Strömtorp (Srt)</p> <p>74.360</p>	<p>12,3</p>	<p>Sth 40 från infartsväxeln inom stationsgränserna.</p> <p>Infartssignal:</p> <p style="text-align: center;">  </p> <p>sp 4 (htv)</p> <p>Väggkorsning Strömtorps stn. Av tågklareraren bevakade mek fällbommar.</p>

1	2	3
74.465 74.750 76.078		Lystringsmärke □ Väggkorsning Gråsholmsvägen. Fri sikt. Kryssmärken. Väggkorsning Angebäcks bv. Ljud- och ljussignaler.
78.071 Högberg (Hg)	4,1	Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: ↓ ↓ sp 2 (htv) sp 3
83.461 Håkanbol (Hl) lp 83.646 86.492 Nysund (Ns) hp 93.440 93.607		Sth 40 över driftplatsen. Y (placerad 156 meter bortom väx- eln.) sp 2 Påstigningsmärke. Väggkorsning Håkanbol lp. Av vägvakt bevakade mek fällbommar. Försignal. Väggkorsning Konsterud stn norr. Av tågklararen i Kn bevakade mek fällb.
93.908 Konsterud (Kn)	15,8	Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: ↓ ↓ sp 2 (htv) sp 1
94.157 100.632 100.815 Värmlands Sä- by (Vs) lp 104.858 Gränsen (Gn) hp 104.878 108.760 109.215 Arås (Ar) lp		Väggkorsning Konsterud stn söder. Av tågklararen i Kn bevakade mek fällb. Väggkorsning V. Säby lp. Av vägvakt bevakade mek fällbommar. Sth 40 över driftplatsen. ↓ Påstigningsmärke. Väggkorsning Gränsen. Av vägvakt be- vakade grindar. Orienteringsmärke. Sth 40 genom växeln. Y Motväxel i spåret.

1	2	3
<p>109.320 109.683 112.350 (348 m) 112.698 112.950 112.982</p>		<p>Lystringsmärke ▽ Väggkorsning Årås bv. Sth 30 fram till väggkorsning Löksta. Väggkorsning Löksta. Helautomatiska fällbommar. Signalbeskrivning se sid 47. Försignal. Signalbeskrivning se sid 48. Väggkorsning Gullspångs bv. Helauto- matiska fällbommar.</p>
<p>113.350 113.548 Gullspång (Gsp) 113.755</p>	<p>19,6</p>	<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal:  Väggkorsning Gullspång stn norr. Av tågklararen bevakade mek fällb. Väggkorsning Gullspång stn söder. Av tågklararen bevakade mek fällb.</p>
<p>117.304 Bräcka (Bä) lp 117.973 (50 m) 118.023</p>		<p>Sth 40 genom växeln.  Medväxel i spåret. Sth 30 fram till väggkorsning Asenvägen. Väggkorsning Asenvägen.</p>
<p>118.739 Otterbäcken (Ob)</p>	<p>5,2</p>	<p>Sth 40 från yttersta växeln. Infartssignalen (placerad 42 meter bort- om yttersta växeln):  sp 2 (htv) sp 1,3</p>

Bansträckan Otterbäcken—Ervalla

Tåg med jämna nummer.





Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m. m. Y = rälsbusståg. Betr. de med * markerade hastighetsnedsättningarna se sid. 11. Angivet lystringsmärke avser efterföljande angiven vägkorsning såvida ej annat ut-säges.
1	2	3
118.739 Otterbäcken (Ob)	—	Sth 40 till yttersta växeln. Utfart: sp 2 (htv) sp 1,3
118.150 118.073 (50 m) 118.023 117.304 Bräcka (Bä) lp		Lystringsmärke ▽ Sth 30 fram till vägkorsning Åsenvägen. Vägkorsning Åsenvägen. Sth 40 genom växeln. Y Motväxel i spåret.
113.755 113.548 Gullspång (Gsp) 113.350	5,2	Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: ↓ ↓ sp 3 (htv) sp 2 Vägkorsning Gullspång stn söder. Av tågklararen bevakade mek. fällb. Vägkorsning Gullspång stn norr. Av tågklararen bevakade mek fällb.
113.200 (502 m) 112.982 112.698 110.040 109.683 109.215 Arås (Ar) lp		Sth 30 fram till vägkorsning Löksta. Vägkorsning Gullspångs bv. Av tågklararen i Gsp bevakade el fällb. Signalbeskrivning se sid 48. Vägkorsning Löksta. Helautomatiska fällbommar. Signalbeskrivning se sid 47. Lystringsmärke ▽ Vägkorsning Arås bv. Sth 40 genom växeln. Y Medväxel i spåret.

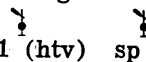

1	2	3
104.878 104.858 Gränsen (Gn) hp 101.426 100.815 Värmlands Sä- by (Vs) lp 100.632 94.157		Vägkorsning Gränsen. Av vägvakt be- vakade grindar. Försignal. Sth 40 över driftplatsen. ↓ sp 2 Påstigningsmärke. Vägkorsning V. Säby lp. Av vägvakt bevakade mek fällbommar. Vägkorsning Konsterud stn söder. Av tågklareraren i Kn bevakade mek fällb.
93.908 Konsterud (Kn)	19,6	Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: ↓ ↓ sp 2 (htv) sp 1
93.607 86.492 Nysund (N τ) hp 83.646 83.461 Håkanbol (Hl) lp		Vägkorsning Konsterud stn norr. Av tågklareraren i Kn bevakade mek fällb. Vägkorsning Håkanbol lp. Av väg- vakt bevakade mek fällbommar. Sth 40 över driftplatsen. ∩ (placerad 242 meter bortom växeln.) sp 2 Påstigningsmärke.
78.071 Högberg (Hg)	15,8	Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: ↓ ↓ sp 2 (htv) sp 3
76.078 75.120 74.750		Vägkorsning Ångbäcksvägen. Ljud- och ljussignaler. Lystringsmärke □ Vägkorsning Gräsholmsvägen. Fri sikt. Krysmärken.
74.360 74.001 Strömtorp (Srt) 73.720 (50 m)	4,1	Sth 40 från stationsgränsen. Infartssignal: ↓ sp 1 (htv) Vägkorsning Strömtorps stn. Av tåg- klareraren bevakade mek fällbommar. Sth 20, utfartsväxeln.

1	2	3
<p>73.000</p> <p>67.462 Högåsen (H) hp</p> <p>67.354</p> <p>64.077</p> <p>63.714</p>		<p>Vägforsning Degernäs. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke.</p> <p>Vägforsning Högåsen. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Orienteringsmärke. Vägforsning Häsängsvägen. Av tågklareraren i K bevakade el mek fällb.</p>
<p>63.493</p> <p>63.299 Kilstaverken (Kv) lp</p> <p>62.703</p> <p>62.460</p> <p>61.879</p> <p>61.735 Karlskoga (K)</p> <p>61.560</p> <p>61.463</p>	<p>12,3</p>	<p>Signalbeskrivning för Kilstaverken och Karlskoga se sid 45. Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal (D): Ständig stationsgräns för Karlskoga station.</p> <p>Medväxel i spåret. Vägforsn. Selma Lagerlöfsvägen. Helautomatiska fällbommar, som dock kunna omkopplas för manuell manövrering. Vägforsning Ö. Tegelbruksvägen. Av tågklareraren bevakade el mek fällbommar. Infartssignal (B ½):</p> <p>sp 2 (htv) sp 1 Vägforsning Kvarnvägen. Av tågklareraren bevakade el mek fällb.</p> <p>Vägforsning Kungsvägen. Av tågklareraren bevakade el mek fällb. Vägforsning Skolgatan. Av tågklareraren bevakade el mek fällb.</p>
<p>61.352</p> <p>60.640</p> <p>60.402</p> <p>60.300 (760 m)</p> <p>60.224</p> <p>60.152</p> <p>59.966 Boforsverken (Bv) hp</p> <p>59.948</p>		<p>Vägforsning Näsvägen. Av tågklareraren i K bevakade el mek fällb. Vägforsning Grönfeltsgatan. Av tågklareraren i K bevakade el mek fällb. Lystringsmärke ▽. (Avser gångv. 60.152). Sth 40. Y 50. Kurvor med 240 m radie fram till km 59.540. Försignal. Gångväg.</p> <p>Vägforsning Herrgårdsvägen. Av tågklareraren i B bevakade el mek fällb.</p>

1	2	3
59.757 59.400 59.227 Bofors (B)		<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Bantelefon finnes vid Boforsverkens hp. Infartssignal: \downarrow $\#$ sp 2 (htv) sp 3 (Slutpunkt för sp 3: Första motväxeln i bangårdens norra ända.) Väggkorsning Örebrovägen. Av tågkla- reraren bevakade el mek fällbommar. Väggkorsning Bofors station (Kanalvä- gen). Av tågklararen bevakade el mek fällbommar.</p>
58.765 57.495 57.285 57.155 57.150 Bråten (Brå) hp 55.894 Stolpetorp (Sp) hp 55.189 Bäck 55.300 54.980 54.230 53.963 Lerängen (Ln) hp 53.800 (570 m) 50.600 50.465 Kapellet (Kt) hp 49.728 Granbergsdal (G) lp 49.165 48.817 47.540 Öfalla (Öf) hp 47.518 45.200 45.079	2,5	<p>Väggkorsning Skogsängsvägen. Av tåg- klararen i B bevakade el mek fällb. Väggkorsning Nordtorpsvägen. Av väg- vakt bevakade mek fällbommar. Väggkorsning Södra Bråten. Av vägvakt bevakade grindar. Väggkorsning Norra Bråten. Av vägvakt bevakade mek fällbommar. Påstigningsmärke. Påstigningsmärke. Då växeln är inlagd är lp bevakad för alla tåg. Lystringsmärke ∇ Väggkorsning. Väggkorsning Lerängens bv. Av vägvakt bevakade grindar. Påstigningsmärke. Sth 30 för loktåg med sth 40 enl tdt. * Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. * Väggkorsning Granbergsdals bv. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke. Sth 40 över driftplatsen. \downarrow sp 2 Lystringsmärke ∇ Väggkorsning Paskbovägen Påstigningsmärke. Väggkorsning Öfalla bv. Av vägvakt bevakade grindar. Väggkorsning Kortfors bv. Av vägvakt bevakade grindar. Försignal.</p>

1	2	3
44.397 Kortfors (Kf)	14,8	<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: $\begin{matrix} \# & \# \\ \text{sp 4 (htv)} & \text{sp 2,3} \end{matrix}$</p>
<p>44.215 (320 m) 39.717 Lanthöjden (Lh) hp 39.420 (600 m) 38.298 Botten (Bn) hp 38.281 37.112 Enbergsäng (En) hp 37.097 35.538 Paris (P) hp 33.450 (110 m) 33.116 Erntorp (Ep) 33.106 31.490</p>		<p>Sth 40. Y 50. Kurvor med 240 m radie. Påstigningsmärke.</p> <p>Sth 35 för loktåg med sth 40 enl tdt. * Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt * Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning Bottens bv. Av vägvakt bevakade grindar. Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning Enbergsängs bv. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke. Sth 35 för loktåg med sth 40 enl tdt. * Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. * Påstigningsmärke. Väggkorsning Erntorps bv. Av vägvakt bevakade grindar.</p> <p>Försignal.</p>
30.896 30.660 Vikersvik (V)	13,7	<p>Signalbeskrivning för Vikersvik se sid 48. Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: $\begin{matrix} \gamma & \# \\ \text{sp 1 (htv)} & \text{sp 2} \end{matrix}$ Väggkorsning Vikersvik stn. Ljud- och ljussignaler som kunna fränkopplas. Påstigningsmärke.</p>
<p>28.948 Bengtstorp (Bt) hp 27.820 25.900 25.830 Knapptorp (Kp) hp</p>		<p>Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning Bengtstorps bv. Av väg- vakt bevakade grindar. Lystringsmärke ∇ (gäller 25.840— 25.260). Påstigningsmärke.</p>

1	2	3
25.840—25.260 24.037		Vägar och kurvor N:a Bengtstorp och Knapptorp. Försignal.
23.681 23.480 Käppsta (Kä) lp 22.611 Gyttorp (Gt)	8,0	Signaltelefon vid infartssignalen. Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: <div style="text-align: center;">  </div> sp 2 (htv) sp 3 Motväxel i spåret.
21.685 21.466 21.325 20.969 Pershytte växel (Phv) lp 19.528 19.510 Pershyttevägen (Pgn) hp 18.800 (530 m)		Lystringsmärke ▽ Försignal. Bergsängsvägen (timmertransportväg). Sth 40 genom växeln. <div style="text-align: center;">  </div> Motväxel i spåret. Väggkorsning Pershyttevägen. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke. Sth 30 för tåg med sth 40 enl tdt. * Sth 35 för tåg med sth 50 enl tdt. *
17.644 Nora stad (N)	5,0	Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: <div style="text-align: center;">  </div> sp 2 (htv) sp 1 sp 3 Utfart: sp 1 (htv) sp 2, 3
14.390 14.035 Källarhalsen (Kh) hp 14.027 12.415 Stora Mon (Sm) lp 9.887 Lilla Mon (Lm) hp		Lystringsmärke □ Påstigningsmärke. Väggkorsning Källarhalsen. Fri sikt. Kryssmärken. Sth 40 över driftplatsen. <div style="text-align: center;">  </div> (placerad 225 meter bortom första växeln.) Påstigningsmärke. Påstigningsmärke.

1	2	3
<p>8.370</p> <p>8.229 Järle (J)</p>	<p>9,4</p>	<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal:  sp 1 (htv) sp 2 Väggkorsning Järle stn. Ljud- och ljussignaler som kunna fränkopplas.</p>
<p>6.418 Torpa (Tp) hp</p> <p>6.400</p> <p>3.980</p> <p>3.684</p> <p>2.792 Löth (L) hp</p> <p>2.782</p> <p>1.653</p> <p>1.435</p> <p>1.253</p> <p>1.133</p>		<p>Påstigningsmärke. Väggkorsning Torpa. Ljud- och ljussign. Lystringsmärke □ Väggkorsning Tingstorp. Fri sikt. Kryssmärken. Påstigningsmärke. Väggkorsning Löth. Ljud- och ljussignal. Lystringsmärke ▽ Lystringsmärke □ Försignal. Väggkorsning Ervalla. Fri sikt. Kryssm.</p>
<p>0.000 Ervalla (Er)</p>	<p>8,2</p>	<p>Sth 40 från stationsgränsen. Infartssignal:  sidtv sp 1,4 Signaltelefon vid infartssignalen.</p>

Bansträckan Gyttorp—Bredsjö

Tåg med udda nummer.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m. m. Y = rälsbusståg. Betr. de med * markerade hastighetsnedsättningarna se sid. 11. Angivet lystringsmärke avser efterföljande angiven vägkorsning såvida ej annat ut-säges.
1	2	3
22.611 Gyttorp (Gt)	—	Sth 40 inom stationsgränserna. Utfart: sp 2 (htv)
22.790 (620 m) 23.597 23.670 23.920 24.330 24.574 Södra Ås (Så) hp 24.580 26.082 Asboberg (As) lp		Sth 30 för loktåg med sth 40 enl. tdt. * Sth 40 för loktåg med sth 50 enl. tdt. * Väggkorsning Gyttorps gårde bv. Av vägvakt bevakade mek fällbommar. Lystringsmärke ▽ Väggkorsning Hagelfabriken. Lystringsmärke ▽ Påstigningsmärke. Väggkorsning Södra Ås. Sth 40 över driftplatsen. Påstigningsmärke.
28.964 29.146 Striberg (Sg) 29.750 29.950 29.979 30.137 Dammsjön (Dm) lp 30.350 (40 m) 30.369	6,5	Sth 40 inom stationsgränserna (obs dock sth 30 över Sågvägen). Infartssignal: sp 2 (htv) sp 1,3 Väggkorsning Stribergs stn. Av tågklararen bevakade el mek fällbommar. Lystringsmärke ▽ juni—augusti. Lystringsmärke ▽ (avser Sågvägen). Väggkorsning Dammsjöbadet. Motväxel. Sth 30 över Sågvägen. Väggkorsning Sågvägen.
30.900 31.256		Lystringsmärke ▽ Väggkorsning Bälgsjöbodavägen.

7	2	3
<p>34.850 (1.040 m)</p> <p>35.395</p> <p>35.530</p> <p>35.860</p> <p>36.097 Klacka-Lerberg (Kl) lp</p> <p>36.270 (320 m)</p> <p>38.223</p> <p>40.040 Timanshyttan (Th) hp</p> <p>41.001 Timansberg (Tb) lp</p> <p>43.980 (840 m)</p> <p>44.190</p> <p>44.362</p> <p>44.442</p>	<p>7,0</p>	<p>Sth 30 för loktåg med sth 40 enl tdt. *</p> <p>Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Försignal.</p> <p>Lystringsmärke ▽</p> <p>Väggkorsning Vita Bandet.</p> <p>Sth 40 över driftplatsen.</p> <p>↓</p> <p>sp 1</p> <p>Sth 30 för loktåg med sth 40 enl tdt. *</p> <p>Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Väggkorsning Kl.-Lerberg—Timansberg.</p> <p>Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Sth 40 över driftplatsen.</p> <p>Y (placerad 155 meter bortom växeln.)</p> <p>sp 1</p> <p>Sth 35 för loktåg med sth 40 enl tdt. *</p> <p>Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Lystringsmärke ▽</p> <p>Försignal.</p> <p>Väggkorsning Gammelhyttan.</p>
<p>44.900</p> <p>44.996 Järnboås (JÅ)</p>	<p>8,9</p>	<p>Sth 40 inom stationsgränserna.</p> <p>Infartssignal:</p> <p>↓ ↓</p> <p>sp 2 (htv) sp 1,3</p> <p>Väggkorsning Järnboås stn. Av tågklareraren bevakade mek fällbommar.</p>
<p>45.920</p> <p>46.280</p> <p>46.296 Finshyttan (Fn) hp</p> <p>48.050 Orogatan (Or) hp</p> <p>49.835 Yxsjön (Yx) lp</p>		<p>Lystringsmärke ▽</p> <p>Väggkorsning Finshyttan—Sågheden.</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Sth 40 genom växeln. } Gäller ej t. v.</p> <p>Y } Växeln borttagen,</p> <p>Motväxel i spåret. } semaforvingarna</p> <p>nedkopplade.</p>

1	2	3
52.300 (530 m) 52.945 Sågleden (Sn) hp 56.002		Sth 35 för loktåg med sth 40 enl tdt. * Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. * Påstigningsmärke. Försignal.
56.389 56.449 Grängen (Gr)	11,5	Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: ↓ ↓ sp 2 (htv) sp 1 Vägkorsning Grängen stn. Av tågklareraren bevakade mek fällbommar.
61.687 Södra Hyttan (Sh) hp 61.780 62.203 63.848 63.924 Hjulsjö (Hö) lp 65.645 70.540 (360 m) 70.729		Påstigningsmärke. Lystringsmärke ∇ Vägkorsning Mårtensbovägen. Vägkorsning Hjulsjö lp. Av vägvakt bevakade mek fällbommar. Sth 40 över driftplatsen. † Vägkorsning Grönälven. Av vägvakt bevakade grindar. Sth 40. Y 50. Kurvor med 240 m radie. Vägkorsning Bredsjö stn. Av tågklareraren i Brö bevakade mek fällbommar.
70.990 Bredsjö (Brö)	14,5	Sth 40 från stationsgränsen. Infartssignal: ↓ sp 1 (htv), slutmärke för sp 1 å kontaktledningsbryggan c:a 50 m bortom stnshuset.

Bansträckan Bredsjö—Gyttorp

Tåg med jämna nummer.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m. m. Y = rälsbusståg. Betr. de med * markerade hastighetsnedsättningarna se sid. 11. Angivet lystringsmärke avser efterföljande angiven vägkorsning såvida ej annat ut-säges.
1	2	3
70.990 Bredsjö (Brö)	—	Sth 40 inom stationsgränserna. Utfart: sp 1 (htv)
70.729 70.900 (360 m) 69.470 (470 m) 65.645 63.924 Hjulsjö (Hö) lp 63.848 62.620 62.203 61.687 Södra Hyttan (Sh) hp 60.490 (290 m) 57.111		Väggkorsning Bredsjö stn. Av tågklare-raren i Brö bevakade mek fällbommar. Sth 40. Y 50. Kurvor med 240 m radie. Sth 30 för loktåg med sth 40 enl. tdt. * Sth 40 för loktåg med sth 50 enl. tdt. * Väggkorsning Grönälven. Av vägvakt bevakade grindar. Sth 40 över driftplatsen. ‡ Väggkorsning Hjulsjö lp. Av vägvakt bevakade mek fällbommar. Lystringsmärke ▽ Väggkorsning Mårtensbovägen. Påstigningsmärke. Sth 35 för loktåg med sth 40 enl. tdt. * Sth 45 för loktåg med sth 50 enl. tdt. * Försignal.
56.449 Grängen (Gr) 56.389	14,5	Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: ‡ ‡ sp 2 (htv) sp 1 Väggkorsning Grängen stn. Av tågkla-raren bevakade mek fällbommar.

1	2	3
<p>52.945 Sågheden (Sn) hp</p> <p>49.835 Yxsjön (Yx) lp</p> <p>49.220 (240 m)</p> <p>48.050 Orogatan (Or) hp</p> <p>47.050 (1.300 m)</p> <p>46.640</p> <p>46.296 Finshyttan (Fn) hp</p> <p>46.280</p>		<p>Påstigningsmärke.</p> <p>Sth 40 genom växeln. } Gäller ej t. v. Y Växeln borttagen, Medväxel i spåret. } semaforvingarna nedkopplade.</p> <p>Sth 30 för loktåg med sth 40 enl tdt. * Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Sth 30 för loktåg med sth 40 enl tdt. * Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Lystringsmärke ▽ Påstigningsmärke.</p> <p>Väggorsning Finshyttan—Sågheden.</p>
<p>44.996 Järnboås (Jå) 44.900</p>	11,5	<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: sp 2 (htv) sp 1,3</p> <p>Väggorsning Järnboås stn. Av tågklareraren bevakade mek fällbommar.</p>
<p>44.442</p> <p>41.001 Timansberg (Tb) lp</p> <p>40.040 Timanshyttan (Th) hp</p> <p>36.097 Klacka-Lerberg (Kl) lp</p> <p>31.600</p> <p>31.256</p> <p>31.040 (1.190 m)</p> <p>30.900 (1.050 m)</p> <p>30.790</p>	8,9	<p>Väggorsning Kl.-Lerberg—Timansberg. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Sth 40 över driftplatsen. Y (placerad 150 meter bortom växeln.) sp 1</p> <p>Sth 40 över driftplatsen. # sp 1</p> <p>Lystringsmärke ▽ Väggorsning Bälgsjöbodavägen. Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. * Sth 35 för loktåg med sth 40 enl tdt. * Lystringsmärke ▽</p>

1	1	2
<p>30.429</p> <p>30.390 (40 m)</p> <p>30.369</p> <p>30.230</p> <p>30.137 Dammsjön (Dm) lp</p> <p>29.979</p> <p>29.146 Striberg (Sg)</p> <p>28.964</p>	<p>7,0</p>	<p>Signaltelefon vid infartssignalen.</p> <p>Sth 40 inom stationsgränserna (obs dock sth 30 över Sågvägen).</p> <p>Infartssignal: $\begin{array}{c} \# \quad \# \\ \quad \\ \text{sp 2 (htv) sp 1,3} \end{array}$</p> <p>Sth 30 över Sågvägen.</p> <p>Väggkorsning Sågvägen.</p> <p>Lystringsmärke ∇ juni—augusti. (Avser Dammsjöbadet.)</p> <p>Medväxel.</p> <p>Signaltelefon.</p> <p>Väggkorsning Dammsjöbadet.</p> <p>Väggkorsning Stribergs stn. Av tågklareraren bevakade el mek fällbommar.</p>
<p>28.010 (300 m)</p> <p>26.650</p> <p>26.605</p> <p>26.195</p> <p>26.082 Asboberg (As) lp</p> <p>25.510 (400 m)</p> <p>24.574 Södra As (Så) hp</p> <p>24.170</p> <p>23.920</p> <p>23.597</p>		<p>Sth 35 för loktåg med sth 40 enl tdt. *</p> <p>Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Lystringsmärke ∇</p> <p>Försignal</p> <p>Väggkorsning Asboberg.</p> <p>Sth 40 över driftplatsen.</p> <p>\downarrow Påstigningsmärke.</p> <p>Sth 25 för loktåg med sth 40 enl tdt. *</p> <p>Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Lystringsmärke</p> <p>Väggkorsning Hagelfabriken.</p> <p>Väggkorsning Gyttorps gårde bv. Av vägvakt bevakade mek fällbommar.</p>
<p>22.611 Gyttorp (Gt)</p>	<p>6,5</p>	<p>Sth 40 inom stationsgränserna.</p> <p>Infartssignal: $\begin{array}{c} \# \quad \# \\ \quad \\ \text{sp 2 (htv) sp 1} \end{array}$</p>

Bansträckan Bofors—Valåsen—Skjutfältet

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Bandisposition. Sth 30 Föreskrifter ang. växling vid Bofors bruk och Valåsen se sid 60.
1	2	3
<p>0.000 Bofors (B) 0.093—0.470</p> <p>0.250</p> <p>0.576</p> <p>0.625</p>	<p>—</p>	<p>Sth 20 km (spårledning).</p> <p>Väggkorsning Noravägen. Av växlingsledaren bevakade el mek fällbommar.</p> <p>Väggkorsning Örebrovägen. Av Bofors bruk (vakten Rosendalsporten) bevakade el mek fällbommar.</p> <p>Väggkorsning Byggnadskontoret. Av Bofors bruk (vakten Rosendalsporten) bevakade ljud- och ljussignaler.</p> <p>Bofors industriområde</p> <p>Rosendal. Av vakten Rosendalsporten bevakade grindar.</p> <p>Dimbo. Av vakten Dimboporten bevakade grindar.</p>
<p>4.200 Valåsen (Vå) lp</p>	<p>4,2</p>	<p>Valåsens industriområde</p> <p>Av växlingsledaren bevakade grindar.</p> <p>Väggkorsning Degerforsvägen. Bevakning enl Sjö § 26: 1.</p> <p>Väggkorsning Örebrovägen. Bevakning enl Sjö § 26: 1.</p> <p>Skjutfältsområdet</p> <p>Av skjutfältspersonal bevakade grindar. Spärrbommen vid Skjutfältet skall alltid ligga på då vagnar finns innanför bommen. Spårspärren vid Skjutfältet skall alltid vara pålagd. Nyckeln förvaras på Skjutfältet.</p> <p>Växeln till skyddsspåret vid Valåsen skall ligga i skyddande läge och vara låst.</p>

Signalbeskrivningar för vissa anläggningar.

A. Vid Karlskoga och Kilsta.

Vid Karlskoga station är utförd elektrisk växel- och signalsäkerhetsanläggning.

Anläggningen består av:

en infartssignal A 1/2 uppställd till vänster om huvudspåret från Bofors c:a 30 meter utanför yttersta östra växeln 1, för signalering till tåg från Bofors,

en infartssignal B 1/2 uppställd till vänster om huvudspåret från Strömtorp c:a 250 meter utanför yttersta västra motväxeln 2 och förenad med en c:a 1.300 meter längre ut uppställd försignal, för signalering till tåg från Strömtorp,

en utfartssignal C uppställd vid bangårdens västra ände för signalering till tåg för utfart från spår I eller II till Strömtorp,

en infartssignal D uppsatt på försignalen till infartssignal B 1/2. Samtliga signaler äro ljussignaler,

ett elektriskt ställverk vid stationshuset.

Samtliga växlar i tågvägarna samt skyddsväxlar och spårspärrar förreglas med elektriska förreglingsanordningar.

Växlar 1 och 2, de båda yttersta växlarna, äro såväl centralt som lokalt omläggbara.

Vägbommarna vid Grönfeltsvägen, Näsvägen, Skolgatan och Kvarnvägen jämte Övre tegelbruksvägen och Häsängsvägen manövreras från ställverket, Karlskoga.

Tågvägarna äro:

För tåg från Bofors:

a¹ till spår II. Infartssignalen visar kör med *ett grönt sken,*

a² till spår I. Infartssignalen visar kör med *två gröna sken.*

För tåg från Strömtorp:

b¹ till spår II. Infartssignalen visar kör med *ett grönt sken,*

b² till spår I. Infartssignalen visar kör med *två gröna sken.*

För tåg som skola avgå från Karlskoga visas körsignal med ett grönt sken från utfartssignalen C såväl från spår II som spår I.

Tågvägarna äro skyddade genom spårspärrar i spår III och i magasinsspåret.

Infartssignal D är uppställd 200 meter utanför Kilstaväxeln åt Strömtorp. Infartssignal D visar fast rött sken då Kilstaväxeln ej är låst i läge för tåg å huvudspåret till Strömtorp eller då fällbommar ej äro fällda för Övre tegelbruksvägen.

Infartssignalen D visar, som försignal till infartssignal B 1/2, grönt blinkljus då Kilstaväxeln är i läge för tåg och fällbommar för Övre tegelbruksvägen äro fällda, men infartssignal B 1/2 visar stoppsignal.

Infartssignal D visar, som försignal till infartssignal B 1/2, ofärgat blinkljus då Kilstaväxeln är i läge för tåg och fällbommar för Övre tegelbruksvägen äro fällda samt infartssignal B 1/2 visar körsignal.

Utfartssignal C för tåg från spår I och II mot Strömtorp visar kör när tågvägarna som förut äro skyddade samt fällbommarna för Övre tegelbruksvägen äro fällda och Kilstaväxeln låst i läge för tåg.

Kilstaväxeln låses med K 16-nyckel, som från ställverket kan frigöras i blockposten endast när utfartssignal C och infartssignal D stå till stopp.

Orienteringsmärke till infartssignal D är uppställt 600 meter från denna åt Strömtorp.

Fällbommarna vid Häsängsvägen, som fällas från Karlskoga station, äro förbundna med signal mot banan med fast rött sken då bommarna ej äro fällda, samt fast gult sken då de äro fällda.

Fällbommarna lyftas automatiskt, när tågs sista hjulaxel passerat.

Bantelefon finnes vid Kilstaväxeln, infartssignal D och vid Häsängsvägens fällbomsanläggning.

Växlingsrörelser till Kilstaområdet skyddas av utfartssignal C och infartssignal D. Signalerna få icke ställas till kör förrän växlingssättet blivit inlåst innanför skyddsväxeln på Kilstaspåret eller inkommit till Karlskoga station efter slutförd växling.

K 16-nyckeln i blockposten vid Kilstaväxeln skall frigöras från ställverket, *innan* växlingståget lämnar Karlskoga bangård, vid växling *mot* Kilsta.

K 16-nyckeln får ej fastlåsas från ställverket, förrän växlingståget *inkommit* på Karlskoga bangård, vid växling *från* Kilsta.

Det är av synnerlig vikt att vid växling nödig försiktighet iakttages, så att inga växlar uppköras och att noga tillses, att växlar äro ordentligt omlagda innan de befäras, ty eljest kunna stora skador förorsakas å anläggningen.

Det är ock angeläget att växlar och förreglingsanordningar hållas väl rena och smorda samt vintertid fullt fria från snö om anläggningen skall fungera.

Smörjning av växlar och växelställ utföres en gång var 14:de dag av stf beordrad personal.

B. Vid vägövergången vid Löksta

finnes helautomatiska fällbommar med korta spårledningar. Som kontroll mot banan är uppsatt "vägkorsningssignal" med betydelse:

Rött sken = stopp för tåg, växling och vagnuttagning.

Ofärgat sken = bommarna fällda = klart.

B e s k r i v n i n g :

På båda sidor om vägövergången äro 350 m. långa spårledningar anordnade. När järnvägsfordon inkommer på spårledningen börjar förringning vid vägen. Efter 15 sek. börjar bommarna fällas. Efter ytterligare 15 sek. äro bommarna fällda och samtidigt växlar vägkorsningssignalen sitt röda sken ("stopp") till ofärgat sken ("klart").

För att förringningen och fällningen skall hinna fullföljas får på spårledningarna fordon icke framföras med större hastighet än 30 km./tim.

Hastighetstavlor visande 30 km./tim., äro uppsatta vid km. 112+350 och vid km. 113+200.

C. Gullspång.

Ljusförsignal, kombinerad med automatiskt fungerande stopplykta, är placerad vid vägövergången vid Gullspångs banvaktstuga.

Försignalen kan giva följande signalbilder:

Fast rött sken: Betyder "stopp", ty bommarna äro ej fällda och efterföljande huvudsignal visar stopp.

Grönt blinkande sken: Bommarna fällda men efterföljande huvudsignal visar stopp.

Ofärgat blinkande sken: Bommarna fällda och efterföljande huvudsignal visar grönt fast sken "kör".

För *udda tåg* fällas bommarna *automatiskt*.

För *jämna tåg* fällas bommarna av tågklareren i Gullspång och bommarnas läge framgår av en vägkorsningssignal (enkelriktad).

Bommarnas lyftning sker automatiskt.

D. Vikersvik.

Signalsäkerhetsanläggningen består av:

en ljussignal A 1/2, uppställd till vänster om ingångsspåret från Gytterp ca 225 m framför växel 1, för signalering till tåg från Gytterp till spår I med ett grönt sken och till spår II med två gröna sken;

en ljussignal B 1/2, uppställd till höger om ingångsspåret från Kortfors ca 200 m framför växel 2, för signalering till tåg från Kortfors till spår I med ett grönt sken och till spår II med två gröna sken;

en ljussignal FsiB, uppställd till vänster om ingångsspåret ca 380 m framför Signal B 1/2;

ett centrallås, för manövrering av ljussignaler A 1/2 och B 1/2 samt för låsning av växlar 1, 2, 3 och 4 samt spårspärrar SpI och SpII;

en spårledning SA, omedelbart efter signal A 1/2 för autom. stoppställning av signal A 1/2;

en spårledning SIIa, framför växel 4, för autom. stoppställning av signal B 1/2;

en stoppströmbrytare A/B, omedelbart under centrallåset, medelst vilken signaler A 1/2 och B 1/2 alltid kunna ställas till stopp;

ett reläskåp, innehållande reläer, transformatorer etc. för anläggningen;

kontrollås vid växlar 1, 2, 3 och 4 samt spårspärrarna SpI och SpII;

växelkontrollkontakter vid växlar 1 och 4;

spårledningar SI, SIIa/SIIb och SIII för de automatiska ljus- och ljudsignalerna vid vägövergången framför växel 2;

en kontrollsignal Vka/b vid vägövergången för kontroll av ljus- och ljudsignalanläggningen;

tre ljussignallyktor Va, Vb och Vc vid vägövergången;

tre reläskåp innehållande reläer etc för de autom. ljus- och ljudsignalerna.

Centrallåset består av:

två miniatyrer av signaler A 1/2 och B 1/2, repeterande resp. signals ställning;

två strömbrytare, en för varje signal, med vilken signal om härför erforderliga villkor äro uppfyllda, kan ställas till kör med ett eller två sken. Genom återföring av strömbrytaren till normalläge kan signalen under alla förhållanden ställas till stopp;

fyra kontrollås, K1, K1, K5Vx1 och K5Vx4, för låsning och kontroll av växlar 1, 2, 3 och 4 samt spårspärrar SpI och SpII;

ett kontrollås K14, varigenom beroendet mellan signaler A1 och B1 upphäves, så att obehövad körning (tågväg a¹/b¹o) på spår I kan äga rum;

två kontrollås K15, tågväglås K15A och K15B;

en strömbrytare SIIb, för urkoppling av spårledning SIIB;

en tryckknapp för ställande av ljus- och ljudsignalanläggning i larmläge vid utfart från spårgrupp II—V.

Beroendena mellan kontrollåsen i centrallåset åskådliggöres på ritning 494913. Kontrollåsen K5Vx1, K5Vx4, K14, K15A och K15B äro försedda med kontaktanordning.

Tågvägarna äro följande:

- a¹: Tåg från Gyttorp till spår I
- a²: Tåg från Gyttorp till spår II
- b¹: Tåg från Kortfors till spår I
- b²: Tåg från Kortfors till spår II
- a¹/b¹o: Obevakad körning på spår I

Tågvägstabell

Tågväg a¹:

Tåg från Gyttorp till spår I.

Växlar 1, 2, 3 och 4 samt spårspärrar SpI och SpII skola ligga i normalläge och tillhörande kontrollåsnycklar skola vara inlåsta i centrallåset. Spårledning SA, SIIa och SIIb skola vara fria.

Signal gives på följande sätt:

1. I tågväglåset K15A insättes nyckeln och omvrids, varvid vitt fält visas i kontrollåsfönstret, *nyckeln urtages*.
2. Strömbrytaren A 1/2 omställs, varvid signalen går på kör med ett sken och motsvarande signalbild repeteras.

Signal A 1/2 ställes autom. till stopp då tåget inkommer på spårledning SA. Då tåget inkommit på stationen *skall strömbrytaren A 1/2 återföras till normalläge*. Därefter sker upplåsning av tågvägen genom att tågväglås K15A omställs, varvid rött fält visas i kontrollåsfönstret.

Tågväg a²:

Tåg från Gyttorp till spår II.

Växlar 2 och 3 samt spårspärrar SpI och SpII skola ligga i normalläge och tillhörande kontrollåsnycklar skola vara inlåsta i centrallåset. Växel 1 omläggas lokalt till minusläge, sedan växeln upplåsts med nyckel K5Vx1 från centrallåset. Växelns minusläge kontrolleras medelst växelkontakt. Spårledning SA och SIIa skola vara fria.

Signal gives på följande sätt:

1. I tågväglåset K15A insättes nyckeln och omvrides, varvid vitt fält visas i kontrollåsfönstret, *nyckeln urtages*.
2. Strömbrytaren A 1/2 omställs, varvid signalen går på kör med två sken och motsvarande signalbild repeteras.

Signal A 1/2 ställs autom. till stopp då tåget inkommer på spårledning SA. Då tåget inkommit på stationen *skall strömbrytaren A 1/2 återföras till normalläge*. Därefter sker upplåsning av tågvägen genom att tågväglås K15A omställs, varvid rött fält visas i kontrollåsfönstret.

Tågväg b¹:

Tåg från Kortfors till spår I.

Växlar 1, 2, 3 och 4 samt spårspärrar SpI och SpII skola ligga i normalläge och tillhörande kontrollåsnycklar skola vara inlåsta i centrallåset. Spårledningar SA, SIIa och SIIb skola vara fria.

Signal gives på följande sätt:

1. I tågväglåset K15B insättes nyckeln och omvrides, varvid vitt fält visas i kontrollåsfönstret, *nyckeln urtages*.
2. Strömbrytaren B 1/2 omställs, varefter signalen går på kör med ett sken och motsvarande signalbild repeteras.

Signal B 1/2 ställs autom. på stopp då tåget inkommer på spårledning SIIa. Då tåget inkommit på stationen *skall strömbrytaren B 1/2 återföras till normalläge*. Därefter sker upplåsning av tågvägen genom att tågväglås K15B omställs, varvid rött fält visas i kontrollåsfönstret.

Tågväg b²:

Tåg från Kortfors till spår II.

Växlar 2 och 3 samt spårspärrar SpI och SpII skola ligga i normalläge och tillhörande kontrollåsnycklar skola vara inlåsta i centrallåset. Växel 4 omlägges lokalt till minusläge, sedan växeln upplåsts med nyckeln K5Vx4 från centrallåset. Växelns minusläge kontrolleras medelst växelkontakt. Spårledningar SA och SpIIa skola vara fria.

Signal gives på följande sätt:

1. I tågväglåset K15B insättes nyckeln och omvrids, varvid vitt fält visas i kontrollåsfönstret, *nyckeln urtages*.
2. Strömbrytaren B 1/2 omställs, varefter signalen går på kör med två sken och motsvarande signalbild repeteras.

Signal B 1/2 ställs autom. på stopp då tåget inkommer på spårledning SIIa. Då tåget inkommit på stationen *skall strömbrytaren B 1/2 återföras till normalläge*. Därefter sker upplåsning av tågvägen genom att tågväglås K15B omställs, varvid rött fält visas i kontrollåsfönstret.

Tågväg a¹/b¹o:

Obevakad körning på spår I.

Denna tågväg lägges på samma sätt som tågvägarna a¹ resp b¹ men med den skillnaden, att innan tågväglåsen K15A och K15B omställs, kontrollås K14 för obevakad körning omställs, varvid beroendet mellan tågvägarna a¹ och b¹ upphäves, så att båda signalerna kunna ställas till kör samtidigt. Återgång till bevakad körning, d. v. s. återställandet av beroendet mellan tågvägarna a¹ och b¹, sker genom tillbakavridning av nyckel K14 i motsvarande kontrollås.

Vid växling.

Vid växling urtagas den eller de nycklar ur centrallåset, som erfordras för upplåsning av resp. växel och spårspärr. Därvid intaga tågväglåsen K15A och K15B samt kontrollås K14 normalläge, d. v. s. visa rött fält i resp. kontrollåsfönster.

Om så erfordras kunna signalerna vid vägövergången ställas i larmläge medelst strömställaren L, placerad invid växel 2. Efter avslutad växling återställas signalerna genom att återföra strömställaren L till normalläge.

De automatiska ljus- och ljudsignalerna ställas automatiskt i larmläge då tåg inkommer på spårledning SI och SIIb samt återställas automatiskt till normalläge då tåg passerat spårledning SIII vid vägövergången.

För tåg, som skola göra uppehåll vid stationen kan vid *bevakad körning* spårledning SIIb förbikopplas ge-

nom omställning av strömbrytaren SIIb på centrallåset. Härigenom kunna de automatiska ljus- och ljudsignalerna kvarhållas i normalläge även då tåg inkommer på eller håller på spårledning SIIb. Vid utfart från spår I mot Kortfors ställas signalerna i larmläge genom återinkoppling av spårledning SIIb med strömbrytaren på centrallåset. I sådant fall övergår kontrollsignal Vka/b till "kör" 30 sek efter det att signalerna mot vägen ställts i larmläge.

Vid utfart från spårgrupp II—V mot Kortfors ställas signalerna i larmläge genom intryckning av härför anordnad tryckknapp på centrallåset. Även i detta fall övergår kontrollsignal Vka/b till "kör" 30 sek efter det signalerna mot vägen ställts i larmläge.

Vid bevakad körning skall nyckel K 14 vara borttagen från centrallåset och förvarad på Vikersviks station på ett på förhand bestämt, för obehöriga skyddat ställe.

Vid obevakad körning skall nyckel K 15 vara borttagen från centrallåset och förvarad på Vikersviks station på ett på förhand bestämt, för obehöriga skyddat ställe.

Endast en nyckel av vardera K 14 och K 15 samt två nycklar av vardera K 1 och K 5 få finnas i bruk.

Reservnycklar skola förvaras under plombering på Vikersviks station.

E. Pershyttan.

Vid *Pershytte växel* och *Pershytte lastplats* (inbegripet "Centralen") består förreglingen av ett centrallås å semaforen för nyckel K 16 och två nycklar K 1, ett dubbel-lås å huvudspårsväxeln (nr 2) för K 1/K 2, ett enkelt lås å skyddsväxeln (nr 11) för K 2, ett dubbelt lås å storgruveväxeln (nr 9) för K 1/K 2 och ett dubbelt lås K 2/K 3 å spårspärren (Sp 1) framför lastplatsens spårgrupp (vid växeln nr 6) samt ett enkelt lås K 3 för spårspärren (Sp 2) belägen mellan "Centralen" och lastplatsen.

Huvudnyckeln K 16 till centrallåset å semaforen jämte å särskild nyckeltavla plomberade reservnycklar förvaras å Nora och Gyttorps stationer.

Efter det semaforen ställts till stopp öppnas centrallåsen med den medhavda K 16-nyckeln, varvid 2 st K 1-nycklar frigöras. (Semaforen är därmed fastlåst i stoppställning.)

Den *ena K 1-nyckeln* användes till att låsa upp det dubbla kontrolllåset i växeln nr 2 (huvudspårsväxeln) varigenom nyckeln K 2 frigöres för upplåsning av växeln nr 11 (skyddsväxeln).

Den *andra K 1-nyckeln* användes till att låsa upp det dubbla kontrolllåset i växeln nr 9 (till "storgruvespåret") varigenom nyckel K 2 frigöres för upplåsning av dubbla kontrolllåset för spårspärr nr 1 (för "Centralens" spårgrupp). Härigenom frigöres nyckel K 3 för upplåsning av spårspärr nr 2. Denna spårspärr finns mellan "Centralen" och "övre lastplatsen".

F. Obevakade driftplatser

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

Samtliga i nedanstående förteckning upptagna stationer få passeras obevakade endast på huvudtågväg.

Ständigt obevakade	Huvudnyckeln K 16 (Tågklararenyckel K 15) till tågbefälhavarens reläset å semaforens (vid Åsboberg norra semaf.:s) signalvev jämte å särskild nyckeltavla plomberade reservnycklar förvaras
Hjulsjö Yxsjön Timansberg Klacka-Lerberg Åsboberg Stora Mon Pershyttan Granbergsdal Bäck *) Kilstaverken Håkanbol Årås Bräcka	Predsjö och Grängen Grängen och Järnboås Striberg och Järnboås Striberg och Järnboås Gyttorp Nora stad Nora stad och Gyttorp Kortfors och Bofors Bofors Karlskoga Högberg och Konsterud Konsterud och Gullspång Otterbäcken
Obevakade för vissa tåg	
Järle Kortfors Vikersvik Värmlands Säby	Järle (K 15-nyckel) Kortfors (K 15-nyckel) Vikersvik (K 15-nyckel) Värmlands Säby
*) Då växeln vid Bäck är islagd skall den bevakas för alla tåg.	

Order till tåg om att viss station skall vara obevakad innebär alltid även order om spårändring på stationen i fråga, om tidtabellen anger annan tågväg än den som skall användas, när stationen är obevakad (såo § 50: 4).

Vid ständigt obevakade driftplatser är förregling, i huvudsak lika vid samtliga platser, anordnad; vid Åsboberg, Granbergsdal och Värml. Säby dock med den skillnad, som betingas därav att platsen är utrustad med två semaforer. Semaforens normaläge visar körsignal.

Huvudspårväxlarna äro medelst kontrollås beroende av spårspärrar och skyddsväxlar och dessa återigen beroende av semafor sålunda, att ingen spårspärr eller växel kan frigöras och nedfällas resp. omläggas, innan semaforen ställts till stopp. Omvänt kan semafor ej visa körsignal åt någotdera hållet med mindre huvudspårväxlarna äro låsta i läge för genomfart samt spårspärrar och skyddsväxlar i spärrande resp.

avledande lägen. Medan växling pågår vid dpl, är platsen sålunda skyddad av stoppsignal från huvudsignal. Vid varje dpl, som sålunda förreglats, finnes särskild instruktion rörande förreglingsanordningarnas handhavande.

Det åligger tågbefälhavaren att avsyna de lastade vagnar, som skola tillkopplas i tåget. Är lasten icke anbringad på i Gtf föreskrivet sätt, eller kan vagnen av annan orsak icke medtagas, anmäles förhållandet vid nästa station.

I övrigt hänvisas till best. i säo § 47:5 och § 35:9.

Ordergivningsstationer

Ordergivningsstationer äro tågs utgångsstation, dock att (på grund av ofta förekommande personalbyten) Nora stad dessutom alltid skall vara ordergivningsstation för order till tåg förbi Nora stad och Strömtorp alltid för order till tåg förbi Strömtorp.

Ordergivningsstation skall svara för all ifrågavarande ordergivning för bansträckan till och med närmast i tågriktningen belägen ordergivningsstation, där tåget har fast uppehåll.

Vagnsyning

Vagnsyning utföres av tbfh å resp. tillkopplingsstationer. Då lokf. även är tbfh utövas vagnsyningen av stationspersonal.

Reservlok

Reservlok finns i Nora stad, Bofors och Otterbäcken.

Redskapsvagn

Redskapsvagn finns i Nora stad.

Tidssignal

Säo § 22

Tidssignal ges av Nora stn genom "allmän signal" å selektortelefonen kl. 10.30.

Selektortelefonen skall vid angiven tidpunkt icke vara upptagen av annat samtal, ty då kan ej "allmän signal" kopplas.

Enbemannat lok i godståg utan konduktörspersonal

Sedan medgivande erhållits (KVoV den 4/12 1953 och 20/5 1957, 6/9 1958 samt Jv. 230-AL, 314-, 336-4/59) att framföra godståg som icke medför resande utan särskild konduktörspersonal med diesellokomotiven n:ris 2—17 och T 21—T 22 bemannade med endast förare på villkor att tåget tryckluftbromsas och sista fordonet i tåget har sin luftledning ansluten till luftbromsen, och tillämpningen av såo § 66 upphävts och det således är *förbjudet* för tkl att utan utväxling av tåganmälan avsända annat tåg, skall följande gälla.

§ 15: b

På vardera sidan av sista fordonet skall i mörker ovillkorligen finnas en slutsignallykta med fast eller blinkande sken på sätt såo § 15: b anger.

§§ 72, 83 och 84.

Föreskrifterna i §§ 72, 83 och 84 skola tillämpas med undantag för att stoppsignalering *icke* behöver anordnas för tåg, som stannat på linjen och icke kan föras varken framåt eller tillbaka.

Har tåget stannat i närheten av station, banvaktstuga eller brandtelefon får föraren om så utan fara kan ske lämna tåget för att till tkl eller tl anmäla det inträffade och inhämta order.

Innan föraren lämnar tåget skall följande ovillkorligen utföras.

- 1) Tåget nödbromsas.
- 2) Handbromsarna på resp. lokomotorer liksom på 2 lastade vagnar åtdragas och blockens anläggning kontrolleras. I tveksamma fall åtdrages en 3:e handbroms och stoppsko utlägges.
- 3) Lokomotorerna göras omanövrerbara genom borttagande (inlåsning i skåp) av båda körhandtagen.

§ 60: 2

På resp. gränsstationer skall efter hinderanmälan anordnas *stoppsignalering* på sätt anges vid bandisposition i såo § 60: 2.

§ 83

Hjälpmanskap skall efter erhållen order omedelbart taga sig ut till olycksplatsen t. ex. genom att använda taxibil till den vägkorsning, som ligger närmast den plats, där tåget stannat. Om meddelande lämnats att hjälp skall komma med dressin eller lok, får tåget icke flyttas från platsen förrän hjälptåget anlant och vidare att order därtill erhållits av tkl på förbindelsestation (tl).

§ 40:2

Uppstår slangbrott eller annat fel på bromssystemet i tågets *sista hälft* och svårighet föreligger att byta slang, får denna tågdels bromsar tömmas från luft, varefter *hela* tåget införes till närmaste station för felets avhjälpande. Införandet sker med den hastighet, som kvarvarande bromstal tillåter för resp. bandel.

Telefon och radio

Karlskoga—Strömtorp

För att underlätta förarens möjlighet att med telefon komma i förbindelse med tkl å Strömtorp eller Karlskoga samt banps i Högåsen eller Degernäs finnas:

1) fasta *telefonskåp* vid: Kilstaväxeln, Infartssignal D och Häsängsvägen.

2) *telefonställen* för anslutning av bärbar telefon, som medföres å loket, å skyltade telefonstolpar på följande punkter å banan: Km. 64,720; 65,970; 66,770; 68,460; 69,930; 71,015; 72,040; 72,980.

I telefonapparaten finnes skylt, som visar uppringningssignalen till ovanstående tjänsteställen.

På varje telefonstolpe finnes "pil", som visar åt vilket håll, närmaste telefonställe finnes.

Strömtorp—Otterbäcken

Genom radioanläggningen i Otterbäcken står föraren på det enbemannade tåget genom lokets sändare-mottagare i ständig kontakt med tkl eller hamnkontoret i Otterbäcken. Vid tågstopp utöver vad som angives i resp. tågs tidtabell anmäles "stoppet" till Ob och så fort anledningen till detsamma konstaterats av föraren, anmäles även anledningen till Ob. I Ob vidtages därefter åtgärder så att tåget snarast kan fortsätta eller beordras pr telefon banpersonal eller stationspersonal till förarens hjälp.

Säkerhetsföreskrifter för kruttåg.

I förordningen angående explosiva varor (bih. I i Trafikstadgan), stadgas bl. a.

- a t t tåg, som medför explosiv vara av transportklass C, icke får medföra resande, eldfarlig olja eller annat lätt antändbart gods;
 - a t t i vagn med explosiv vara av transportklass C ("krutvagn") annat gods icke får finnas;
 - a t t vid transport av icke röksvagt krut (svartkrut eller liknande) skall som underlag utbredas en matta, presenning eller annat mjukt, tätt material samt mellan de olika varven kärl eller lådor i stapeln likaledes anbringas mellanlägg av mjukt, tätt material.
 - a t t lådor och kärl må i vagnarna icke staplas till större höjd än 1,6 meter och skola vila på den sida, som är avsedd som botten, varför lådor icke få ställas på högkant.
 - a t t mellan krutvagn och lok skall finnas minst tre och efter sådan vagn minst tre skyddsvagnar;
 - a t t krutvårdaren efter tågs ankomst till station skall dels för tågklararen utvisa, var krutvagnar finnas i tåget, dels hålla vagnarna under uppsikt, därest stationsföreståndaren icke beordrat annan bevakningsman;
 - a t t krutvagn under tågs uppehåll nattetid å station skall avställas å sådan plats, där olycka genom eld eller explosion ej är att befara;
 - a t t personal å kruttåg förbjödes röka;
 - a t t under kruttågs uppehåll å station person, som röker eller eljest handhar eld, icke får närma sig krutvagn;
 - a t t krutvagn i annat tåg än kruttåg icke får innehålla mer än 200 kg. explosiv vara av transportklass C (annat gods får lossas ur eller lastas in i krutvagn därest de explosiva varorna kunna stuvvas skilda från övriga varor i särskild del av vagnen) och att dylik vagn skall gå efter (sista) vagnen med resande och vara med minst tre skyddsvagnar skild från resandevagnen samt i tåget efterföljas av minst tre skyddsvagnar;
 - a t t skyddsvagnarna skola vara kopplade intill krutvagnarna.
- Utöver vad i Säkerhetsordningen och andra instruktioner är föreskrivet skall vid N. B. J. följande iakttagas vid expedieringen av kruttåg.

1. Tjänsteman, som beordras till bevaknings- eller tillsyningsman för kruttåg, skall skriftligen kvittera sådan order.
2. Krutvagn skall på lastningsstationen före lastningen noggrant avsynas av personal från maskinavdelningen. Rapport över avsyningen skall omedelbart lämnas till stationsföreståndaren. Förefinnes sådant fel (t. ex. överskriden revisionstid eller smörjningstid, felaktiga boxar m. m.), att vagnen icke får lastas med explosiv vara, skall anslag härom uppsättas på vagnens båda sidor.
3. Jämväl andra vagnar, som skola framföras i kruttåg eller i annat tåg, som medför krutvagn (200 kg.), skola noggrant avsynas av den personal, som detta åligger.
4. Kruttåg från Gyttorp skall göra uppehåll i Kortfors resp. Striberg, på vilka stationer liksom i Nora stationsföreståndaren skall låta undersöka, huruvida tecken till varmgång å någon vagn (krutvagn eller annan) förefinnes.

Samma undersökning skall stationsföreståndaren i Bofors låta verkställa omedelbart, sedan krutvagnar anlänt från Aktiebolaget Nobelkruts bangård. För kruttåg från Bredsjö, Ervalla och Strömtorp, till Bofors eller Gyttorp, verkställas avsyningen å dessa stationer av tågbefälhavaren.

5. a) Ordinarie kruttåg skall dagen före av vederbörande station skriftligen eller muntligen kvitteras till tågledaren (t. ex. "Tåg 51 går imorgon tisdag som kruttåg").
- b) All personal, som tjänstgör å vederbörande stations bangård under ordinarie eller extra kruttågs infart, uppehåll eller utfart, skall härom vara underrättad av stationsföreståndaren före kruttågs ankomst.
- c) Personal å ordinarie tåg, som skall möta ordinarie kruttåg, skall härom påminnas å närmast föregående station, där förstnämnda tåg har fast uppehåll. Detta får ske muntligt.
- d) Skriftliga order till tåg om möte med kruttåg skola angiva, att detta är kruttåg — t. ex. krt 00.
- e) Banmästare, banvakter och vägvakter skola helst samma dag, kruttåg (ordinarie eller extra) går, likaledes vara påminda därom genom vederbörande underrättelsestation enligt plan för "vägvakternas dagliga regelbundna underrättande".
6. Tågklarare skall personligen utöva tågvägsinspektion för kruttåg. Detta gäller även station med förregling (där inspektionen alltså icke får inskränkas till överblick från ställverk av tågvägen).
7. Då kruttåg ingår på eller utgår från station, skall all växlingsörelse å stationen hava avstannat.
8. Kruttåg eller annat tåg, som medför krutvagn (200 kg.), skall medföra eldsläckningsapparat. Eldsläckningsapparat skall vara placerad i Gyttorp och Bofors, dit sådan återsändes, sedan kruttåg ankommit N. B. J. slutstation.

Explosiv vara av transportklasserna B, C och D skall stå under tillsyn av tbfh (lokf, då denne är tbfh) eller av genom tbfh beordrad tillsyningsman. Tbfh skall underrätta tågklarare å lossnings- resp. omkopplingsstation i vilka vagnar explosivt gods förefinnes.

Med explosiv vara av klass B, C, D och E lastad vagn med glidlager får icke framföras i tåg med större hastighet än 50 km./timme.

Bestämmelserna i såo skola noggrant iakttagas. Dock behöver order på bl. S 11 icke givas, utan skall tågpersonal och stationer städs ha i minnet att explosiv vara av klass B eller D förekommer i alla N. B. J. ord. tåg från och till Gr, Gt, Kf och B. För ex. gt från B och Gt samt alla gt från Er, Brö, Srt, Ob, Gsp ge vederbörande tkl muntlig order till tbfh, som i sin tur underrättar tkl vid tbfh-byte. I rälsbusståg är befordran av explosiv vara såsom express-, res-, il- eller fraktgods förbjuden.

Order på S 11 skall alltid ges då tåg medför transportklass C.

Explosiv vara av klasserna B, D och E skall som fraktgods befordras i resp. ksv, stv eller olv. Som express-, res-, paket- eller ilgods skall berörda explosiva varor transporteras i följande vagnar.

Tåg 51: ksv 2 N—K, Ig B—Srt, ksv 206 Srt—Ob.

„ 52: ksv 201 Ob—Srt, ksv 1 K—Gt.

„ 53 o. 54: ksv 156 samt i F då denna ej har påfyrad eldstad.

„ 66: olv H N—Er.

„ 67: olv H Er—N.

„ 71: ksv 1 N—Brö.

„ 72: ksv 2 Brö—N.

I från Ervalla norrgående kruttåg å SJ skola vagnar till och via Frövi vara, från Nora räknat, placerade efter övriga krutvagnar.

Växlingsrörelser.

MED RÄLSBUSSFORDON

Vid växling med rälsbussfordon — såväl ifråga om enstaka fordon som när flera fordon går tillsammans — skall föraren normalt finnas *allra främst* i rörelseriktningen. Han får uppehålla sig i annan förarhytt endast under förutsättning att

antingen signalgivaren själv åker allra främst för uppsikt och signalering till föraren

eller rörelsen sker mot en signalgivare, som har uppsikt över hela området mellan signalgivaren och fordonen.

I båda fallen skall signalgivaren hela tiden ha kontakt med föraren.

Förloerar föraren kontakten med signalgivaren bör han genast stoppa rörelsen.

(Signalgivaren och föraren få således ej befinna sig på samma sida i förarehytten under backning, ty i en ytterkurva kan ej någon se över det spårrområde, som skall befaras).

VID PERSHYTTAN

Utöver i växlingsinstruktionen föreskrivna åtgärder skall följande tilläggsbestämmelser gälla.

När *växling pågår* skall växel nr 11 (skyddsväxeln vid Pershytteväxeln) ligga i läge mot huvudspåret och vara låst med hänglås.

Efter *avslutad växling* skall

1) växeln 3 och växeln 5 läggas i läge mot spår 3.

2) växeln 7 läggas i läge till spår 3:s stickspår.

3) spår 1 (huvudspåret vid "Centralen") vara fritt från vagnar.

Växlingsledaren skall efter varje avslutad växling kontrollera att växlarna intaga dessa föreskrivna lägen.

Även banvakt skall vid inspektion tillse att växlarna ligga i dessa föreskrivna lägen.

VID KÄPPSTA

Växeln och spårspärrar vid Käppsta äro låsta med kontrollås. Nyckeln till desamma förvaras inlåst i ett magnetlås vid växeln nr 2 vid Käppsta, varur nyckeln vid behov kan frigöras av tkl i Gytterp. Är genom magnetlåset nyckeln frigiven kan "kör" ej visas.

För att "kör" skall kunna visas med huvudsignalen och utfartssignalen måste även spåret mellan bangårdens södra ände och Käppstäväxeln vara fritt från järnvägsfordon. Spårledning kontrollerar detta.

Då lok skjuter vagnar framför sig mot Gytterps bangård skall tryckluftledningen vara ansluten och första vagnen i tågriktningen vara försedd med verksam broms.

Vid Käppsta lastplats finnes bantelefon. Anropningssignal: — — — (2 långa och 1 kort signal).

VID BOFORS BRUK O. VALÅSEN

Utföres enl. bestämmelser för bandisp.

Bromstal: B—B bruk resp Vå 13. Vå resp. B bruk—B 8.

Telefonanmälan:

Vid avgång Bofors lämnas "tåg ut"-anmälan till Rosendalsporten och Dimboporten av tkl Bofors.

Vid avgång fr Valåsen:

1) Växlingsledaren meddelar pr telefon Bofors stn "klart för avgång från Valåsen". (Telefon vid södra ändan av virkeskajen).

2) Bofors stn underrättar Rosendalsporten och Dimboporten.

3) Tkl Bofors lämnar därefter växlingsledaren telefonledes "klart för avgång till Bofors".

Tågen få således ej avgå till resp från Valåsen förrän "klart" lämnats av tkl Bofors.

Grindarna vid Rosendal och Dimbo öppnas resp stängas av vid Bofors anställda portvakter omedelbart före resp efter det tåget passerat.

Vid växling inom bruksområdena vid Bofors och Björkborn

får hastigheten vid korsningar i plan med väg icke överstiga 10 km/tim. På de platser där hastigheten är begränsad till 5 km/tim. gäller denna hastighetsnedsättning.

I övrigt gäller av Stins Bofors utfärdade bestämmelser.

Signalering vid nya vågen å Bofors station (K. V. o. V. skr. Jv. 152—4/61)

Ljussignal åt norr användes för signalering till lokförare under vägning.

Växlingspersonalen överenskommer med lokföraren att signaler ges med ljussignalen och därefter gäller:

1) Fast sken = sakta framåt (åt norr).

2) Blinkande sken = sakta back.

3) Ljussignalen släckt = stopp.

Efter avslutad vägning förbliver ljussignalen släckt och signalering till loket sker på vanligt sätt.

Tågledningen s. o. h.

S. o. h. framföres tåg normalt endast Karlskoga—Strömtorp—Karlskoga.

Tkl Karlskoga skall sådana s. o. h. utöva tågledarejänst för sträckan Karlskoga—Strömtorp. Tågledaren Nora stad skall av tkl Karlskoga meddelas vilka förändringar i tågrörelsen som vidtagits.

Tjувbromsning.

För att om möjligt fastställa orsaken till förekommande, skadlig tjувbroms på vagnar, skall stf (tkl) meddela till *viö-kontoret* varje gång vagn avställes eller bromsen avstänges på grund av fel, försäkat av vagnens bromssystem. Anmälan skall innehålla uppgift om tågnummer, vagnens nummer och littera samt om vagnen gått lastad eller tom.

Barns lek på NBJ område.

All personal uppmanas att med skärpt vaksamhet se upp med lekande barn inom NBJ området. Järnvägslinjen och bangårdarna är livsfarliga lekplatser och lekande barn får ej tolereras där. Varje barn, som påträffas inom dessa områden, skall avkrävas namn och adress och föräldrarna underrättas.

Stationernas passningstider.

	Tjänstgöringstider.	Posttider.
Hö	se posttiderna	9.00—12.00, a) 16.30—17.00, b) 14.30—15.00
Gr	7.45—13.30 (e. 7.00—15.25)	a) 11.00—13.30, 16.45—17.15 b) 11.00—14.00
Jå	6.30—8.30, 9.00—14.00, 16.45—17.45	a) 9.00—11.00, 12.30—13.30, 16.00—17.00 b) 9.00—11.00, 12.30—14.00
Tb	se posttiderna	11.00—14.00
Kl	„ „	a) 11.00—13.30, 17.00—17.30 b) 11.00—14.00
Sg	7.00—9.00, 9.30—11.30, 12.15—13.00, (onsd. 12.15—14.00), 15.15—17.30 (b) 12.30—16.00)	9.30—11.30, a) 15.30—17.00, b) 12.30—14.00
J	7.20—10.00, 10.30—13.10, a) 14.00—16.40	a) 9.00—10.00, 11.30—13.00, 14.00—16.00 b) 9.00—10.00, 11.00—13.00
N	v. 6.00—21.00, s. o. h. 8.15—11.30, 13.00—13.35, 15.40—19.15
Gt	c) 4.20—20.00, d) 5.50—20.00
V	
Kf	f) 6.10—10.00, 10.50—11.50, 13.00—14.10, 15.00—16.30, b) även 18.10—19.35, g) 6.10—10.00, 13.00—14.10, 15.00—16.30	8.00—10.00, 15.00—16.00
B	a, d) 6.15—20.15, b) 6.15—19.30, c) 4.50—20.15
K	v. 6.15—20.35, s. o. h. 8.15—20.45
Hg	d) 9.30—12.35, 15.40—17.40, 19.10—19.55, c) även 6.40—7.25, f) även 14.10—14.40
Hl	se posttiderna	13.30—15.30
Kn	8.40—10.00, 11.45—12.40, 13.40—17.35, (g) 13.40—14.45, 15.50—17.35), 19.30—20.40
Vs	9.00—10.00, 16.00—17.00
Gsp	a) 6.30—17.45, b) 6.30—16.30
Ob	7.30—17.20, 21.00—21.30.	9.00—12.00, a) 16.00—17.00 b) 14.00—15.00.

a) Vard. utom dag f. soh. b) Vard. f. soh. c) Vard. efter soh.

d) Vard. utom d. e. soh. e) Onsd. o. vard. f. soh. f) Vard. utom tis- och torsd. g) Hf. tis- och torsd.

Vägvakter som enl. säo § 34:3 skall underrättas.

(ang. extratåg, tågförsening och dylikt)

Tåg med <i>udda</i> nr; nedanst. vägvakter underrättas	Station som an- svarar för under- rättelsen	Tåg med <i>jämna</i> nr; nedanst. vägvakter underrättas
—	Linjen Brö—Gt: Bredsjö	Grönälven, Hjulsjö stn
Hjulsjö stn, Grönälven	Grängen	—
—	Striberg	Gyttorps gärde
Gyttorps gärde	Gyttorp	—
Bengtstorp, Erntorp, Botten	Linjen Er—Ob: Gyttorp	Botten, Erntorp, Bengts- torp
Erntorp, Botten ¹⁾	Vikersvik	Bengtstorp ¹⁾
Kortfors bv-stuga, Öfalla, Lerängen, Bråten, Sand- torp ¹⁾	Kortfors	Botten, Erntorp ¹⁾
Kortfors bv-stuga, Öfalla, Lerängen, Bråten, Sand- torp	Bofors	Sandtorp, Bråten, Ler- ängen, Öfalla, Kortfors bv-stuga
Håkanbol	Högberg	—
Värml. Säby, Gränsen	Konsterud	Håkanbol
—	Gullspång	Gränsen, Värml. Säby

¹⁾ Kortfors och Vikersvik underrättar *endast* beträffande *tågförsening* för av dessa stationer bevakade tåg.

Obs.!

§ 34:3 p. 5 o. 6 Vägvakterna skall underrättas om större tågförsening resp. större minskning än 5 min.

Vägvakternas dagliga regelbundna underrättande enl. säo § 34:4.

Underrättelsestation	Underrättelsesträcka	
Grängen	Bredsjö	— Tornbergstorp
Järnboås	Tornbergstorp	— Timansberg
Striberg	Timansberg	— Åsboberg
Gyttorp	Åsboberg	— Gyttorp
Nora stad	Ervalla	— Nora stad
Nora stad	Nora stad	— Gyttorp
Gyttorp	Gyttorp	— Botten
Bofors	Kortfors bv-stuga	— Karlskoga bv stuga
Karlskoga	Karlskoga bv stuga	— Strömtorp
Strömtorp	Strömtorp	— Högberg
Högberg	Högberg	— Granäs
Konsterud	Granäs	— Gränsen
Gullspång	Gränsen	— Gullspång
Otterbäcken	Gullspång	— Otterbäcken

Namn med fetstil anger att ifrågavarande plats tillhör underrättelsesträckan. Stf överenskommer med resp. vägvakter om lämplig tidpunkt för underrättelse. Tidpunkten anges i säpl och i bilaga till säpl enl. bestämmelserna i säok § 34 avd. B.

Vid kruttåg skall *all* banpersonal underrättas — se säkerhetsföreskrifter för kruttåg.

Undantag från säkerhetsordningen samt särbestämmelser för vissa bandelar och driftplatser m. m.

- § 1:7 Tågs bromstal anges i särskild kolumn i tdtboken del B (kolumn 8) för olika bansträckor istället för endast ett bestämt angivet bromstal för hela tåget. (KVoV skr Jv. 230-AL, 314-, 336-4/59.)
- § 2 Växlingssignal vid vagnvägning Bofors. (KVoV skr Jv. 152-4/61.)
- § 8:2 En vinge (ett sken) från semafor (huvudljussignal) innebär "kör varsamt". (KVoV skr Jv. 230-AL, 314-, 336-4/59.)
"T-semafor" användes vid Stora Mon, Yxsjön, Timansberg, Dammsjön, Pershytte växel, Käppsta, Håkanbol, Årås och Bräcka. (KVoV skr Jv. 230-AL, 314-, 336-4/59.)
- § 8:3 Försignalen till infartssignalen i Gullspång får vara kombinerad med vägkorsningssignal visande fast rött sken. (KVoV skr Jv. 230-AL, 314-, 336-4/59.)
- § 8:6 Befintliga vägkorssignaler behöva ej ändras till överensstämmelse med Sáo fig. 8 a och 8 b (skr Jv. 230-AL, 314-, 336-4/59.)
- § 10:6 Orienteringsmärken enligt Sáo fig. 47 a, b och d behöver ej upprättas. (KVoV skr Jv. 230-AL, 314-, 336-4/59.)
- § 22 (säok) Kontroll att stationernas klockor visar rätt tid göres dagligen kl. 10.30 vid allmän signal från tåg, Nora stad.
- § 24 Följande driftplatser får lämnas obebakade för tåg enligt KVoV medgivande: Stora Mon, Järle, Pershytte växel, Käppsta, Årås, Åsboberg, Dammsjön, Timansberg, Hjulsjö, Kortfors, Granbergsdal, Håkanbol, Bräcka, Yxsjön, Värmlands Säby och Vikersvik. (KVoV skr Jv. 230-AL, 314-, 336-4/59.)
- § 29:3 Bdisp skall alltid beviljas av tågledaren. Undantag dock för linjen Bofors—Valåsen, där bdisp beviljas av stf Bofors.
- § 29:10 Återlämnande av K 16-nyckel efter vagnuttagning i *Stora Mon* resp. *Håkanbol*. När K 16-nyckel utlämnats för uttagning av lok och vagnar till Stora Mon vid bandisp på bansträckan Nora stad—Järle samt Håkanbol på bansträckan Högberg—Konsterud får återlämnande av K 16 uppskjutas. Sedan allt gjorts klart för tågs framförande förbi resp. driftplats, skall vid tillsyningsmannens anmälan därom till en av de båda närmaste stationerna på ömse sidor om dpl tilläggas förklaringen "Jag har K 16 i handen", 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 gränsstationerna erhållits.

- § 33 Vid B-fordonsfärd skall bestämmelserna för A-fordonsfärd till lämpas. (KVoV 230-AL, 314-, 336-4/59.)
- § 34 Vägvakters underrättande, se sid. 62.
- § 34:3 och 6 Vägvakterna skall underrättas om större tågförsening resp. större minskning än 5 minuter.
- § 40:2 (Säök) Bromstalstabell sid. 17. Dragfordons tåg- och bromsvikt medräknas dock ej. (KVoV skr Jv. 230-AL, 314-, 336-4/59.)
 Utan annan broms än lokets få följande vagnvikter framföras i tåg: efter motorlok litt T 2 eller dubbelmotorlok .. 130 ton
 ,, ensamt 2-axligt motorlok 70 ton
 ,, ånglok 17, 18 och 20 35 ton
 ,, ,, 16 55 ton
- § 43:10 Explosiv vara av transportklass B, C, D och E får å NBJ transporteras i vagn med glidlager i tåg med hastighet av högst 50 km/tim under iakttagande av vid NBJ utfärdade särskilda säkerhetsföreskrifter för kruttåg — se sid. 58. (KVoV skr Jv. 230-AL, 314-, 336-4/59.)
- § 44 Godståg, som ej medför resande och ej har särskild konduktörspersonal, får, oaktat axelantalet — fränsett dragande fordon — överskrider 14, framföras med dieselloken 2—17, T 21 och T 22 bemannade med endast förare på villkor
 att tåget tryckluftbromsas och
 att sista fordonet i tåget har sin luftledning ansluten till luftbromsen. (KVoV skr Jv 230-AL, 314-, 336-4/59.)
 Föraren får under inga omständigheter, medan dragfordonet är i tågrörelse, försätta säkerhetsgreppet ur funktion.
 Se även särskilda bestämmelser sid. 56.
- § 47:7 Personplattformar behöva i mörker icke hållas belysta vid obebakade driftplatser.
- § 47:8 Banmästare och sträckvakter skall vid de ordinarie inspektionerna av banan inspektera de obebakade driftplatserna Hjulsjö, Yxsjön, Timansberg, Klacka Lerberg, Åsboberg, Pershytteväxel, Stora Mon, Granbergsdal, Kilstaverken, Håkanbol, Värml. Säby och Valåsen samt dessutom bansträckan mellan yttre infartssignalen vid Kilstaväxeln och inre infartssignalen till Karlskoga station, liksom Dammsjöns lp med tillhörande växlar.
- § 48:1 Ändrad bevakning anmäles ej under tid utan tågrörelse.
- § 60:2 Vid Nora stad, Gyttorp, Bofors och Otterbäcken skall ban-signaltavla placeras vid yttersta växeln eller, om så behövs för t. ex. växling, längre ut. Vid övriga stationer placeras bansignaltavlan vid huvudtågvägen, varvid växlar läses för genomfart på denna tågväg och sedan ej får rubbas under den tid hinderanmälan gäller. Bangårdsbelysningen skall hållas tänd vid sådan stoppsignalering nattetid.

- § 66 Tillämpningen av säo § 66 upphäves och således förbjudes tkl att utan utväxling av tåganmälan avsända annat tåg.
- § 69 Sth å stationer och lastplatser 40 km/tim.
- § 76 Rapport om tågförsening skall lämnas till tl så snart tåg är eller beräknas bli mer än 15 minuter försenat.

Trafikutbyte vid obemannad driftplats.

Biljetter försäljas av tågpersonalen.

Resande får på eget ansvar i resgodsvagn inlasta högst 25 kg resgods — på halvbiljett för resande under 12 år 12 kg — ävensom eventuellt medförd cykel (sparkstötting). Resgodset skall sedermera inskrivas antingen genom tbfh försorg eller också på lämplig station enligt anvisning av tbfh.

Väntsalen hålles i regel stängd.

Gods till obevakad driftplats, då särsk. tbfh ej medföljer:

Lättare gods lossas av vederb. kvinnliga platsvakt.

Övrigt trafikutbyte (tyngre gods och vagnavkoppling) ombesörjes av därtill beordrad personal. Tkl Ob under-
rättar Vs o. Hl dagen före om dyl. trafikutbyte.

Anm. Huruvida en driftplats är bemannad eller obemannad framgår av tdtboken, del B; se "Förklaringar till tjänstetidtabellerna", punkt 5.

Rälsbussar.

Särskild biljettgranskare skall tjänstgöra i släpvagn, vars dörrar ej kan regleras från rälsbussförarens plats.

Stationär personal skall vara rälsbussförare behjälplig med biljettgranskning samt med lastning och lossning av gods.

Vagnsättens omlopp och sammansättning.

I: tågen 51 — 56 B — 57	1 F
II: „ 54 — 53 Er — B	1 F 57 B — Ob
III: „ 52 — 66 (64) — 67 (65)	1 F
IV: „ 71 — 72	1 BF (n:r 12)

Transportplan för styckegods.

Ksv nr	Tåg nr	Från	Till	För gods till	Särskilda bestämmelser
1	110	K	B		
	52	B	N	1)	
	85	N	Gt		
	86	Gt	N		
	71	N	Brö	Sg—Brö ob	
2	72	Brö	N		
	51	N	B	2)	
	105	B	K		Gods till (Srt)—Ob omlastas av N till 53 F
156	7256	H	Ör		
	7254	Ör	Er		
	53	Er	N		
	85	N	Gt		
1032	7258	H	Ör		Isolg
	7254	Ör	Er		
	53	Er	N		
Olv	86	Gt	N	Fv ob	Ej Ljusdal ob då vagn utställes Åg
	(64) 66	N	Er	(Er)—H ob	
	(7279) 7287	Er	Ör		
	4439	Ör	H		
127	7253	Ky	Er		
	67	Er	N		
Olv	(7280) 7284	Ör	Er		
	(65) 67	Er	N		
Olv	66	N	Er	Fv ob	Ej Ljusdal ob då vagn utställes Ånge.
	(7279) 7287	Er	Ör	(Er)—H ob	
	4439	Ör	H		
Olv	7730	Khn	Srt	B ob	Vid lok fr Srt. Gods bortom B överfl. i K till ksv 1
	68 (54)	Srt	B		Laxå—Hallsberg ob
Olv	53	B	Srt		Finnerödja ob
	5306	Srt	H		
Olv	7730	Khn	Srt		
	68 (54)	Srt	K		
Olv	(110)	K	B		Laxå—Hallsberg ob
	53	B	Srt		Finnerödja ob
	5306	Srt	H		
208	5305	H	Srt	K—B ob	Färskvaror bortom B överfl. till nr 54 F av Srt
	68 (54)	Srt	K		
Olv	110	K	B		Kristinehamn ob
	53	B	Srt		
	7279 (5305)	Srt	Khn		
Olv	53	B	Srt		Svartå—Hallsberg ob
	5306	Srt	H		Finnerödja ob isolgods

Ksv nr	Tåg nr	Från	Till	För gods till	Särskilda bestämmelser
Olv	86 66 (64) 7287 4376 4356 (4202)	Gt N Er Ör Ky	N Er Ör Ky Åg	Ljusdal Ånge ob	Vid behov ³⁾
206	7730 51 111	Khn Srt Gsp	Srt Gsp Ob		
201	52 5309	Ob Srt	Srt Khn		(Srt)—Khn ob, Degerfors ob Gods från Ob—Hg till K ob inlastas i tåg 52 F
1048	5305 68 (54)	H Srt	Srt B		
Ig 77	3288 68 110	Khn Srt K	Srt K B	K, B ob	Vid lok fr Srt V återgår som Ig 472
Ig 472	53 5306	B Srt	Srt H		H ob Hr, G ob

Varmvagnstuckegods befordras dessutom vid behov i uppvärmd tåginka. Expl. varor få icke inlastas i vagn med påfyrad eldstad.

1) Gods till G—V framgår N och överflyttas till ksv 2.

2) Gods från V—G framgår K och överflyttas till ksv 1.

Ilgods t. o. fr. V, Kf o. G sändes med 1 Y och 4 Y. Med 2 Y och 3 Y sändes sådant gods som trafikanten själv hämtar vid rbs eller som på trafikantens eget ansvar får avläggas utan tillsyn på plattformen eller gods till sådan station där rbsf själv kan låsa in godset (t. ex. Kf (G)). Stf träffar härom överenskommelse med resp. trafikant och lämnar gxf N resp B uppgift om dylika transporter. Då stf Kf ej är i tjänstgöring skall rbsf inlägga gods (till Kf, G) i den å sp 3 stående G-vagnen. Miö skall förse samtliga rbs med nyckel till denna G-vagn.

Övrigt stg sändes t. resp. fr. V—G med tåg 51.

Samma befordringssätt tillämpas för J, som sänder resp mottager gods med tåg 53. Gods fr J inlastas i ksv 156 och omlastas i N.

3) När Gt icke utställer vagn på Ange skall Nora underrättas.

Ilgods och färskvaror i lokaltrafik med alla tåg, även till och från driftplats med behovsuppehåll. Färskvaror i samtrafik behandlas som vanligt fraktstuckegods och inlastas i ksv. Till G i tåg 52 framgå till N och återgå G tåg 51.

Tåg bör å föreg. stn underrättas om ev godslossning resp lastning vid obehövad dpl (för undvikande av onödigt uppehåll).

Gods i tåg 2 Y till Brö-linjen skall framgå till Nora stad.

Handlingar transporterade med rälsbuss skola förvaras hos föraren.

Transportplan för godsvagnar.

Med "N" avses vagnar såväl N lokalt som förbi; med "Srt" såväl Srt lokalt och via S. J. som förbi å N. B. J.; med "Gt" såväl Gt lokalt som i tåg från Nora stad eller Srt-hållet vagnar till Brö-linjen och i tåg från Brö-hållet vagnar till V—Ob eller via.

Tåg nr	Medför godsvagnar		Anmärkningar
	från	till	
51	N—Hg, Kn	Gt—Hg Gsp, Ob	Vagnar B sist i tåget. Vagnar Hg—Ob framföres B—Ob i tåg 57. V. e. soh: Ksv till K vid lok. I övrigt ingen rättväxling i Srt. Vagnar till G. kvartagas i B Vagnar till J sist från N.
52	¹⁾ Ob—B, Gt	Gsp—Er	
53	Er, J, N, Gt, B	B, Srt, Hg, Ob	
54	Srt—N	K—Er	Fr. Ob till Hg o. Srt i första hand. Växlas: lok, F, Srt, förbi Srt Vagnar till Hg sist fr. Ob.
55	N, Gt	B, Hg—Ob	
56	Ob, Hg, Srt	Hg—B ob	Vr J och Sm framgå N
57	B, Srt	Srt, Hg, Ob	
(64)66	N	Er	Största axelantal 30 eller 15 vagnar. Ig 77 och Ig fisk närmast lok, därefter ksv.
(65)67	Er	N	
68	Srt	K, B	
71	N—Hö	Sg—Brö	
72	Brö—Gt	Hö—N	
81	N, Gt,	Ob	Vagnar Hg B o K sist i tåget.
82	Ob, Hg	Hg, B, Gt, N	
93	N, Gt,	Ob	Vagnar till Hg resp. B sist i tåget. Ob unr lokf om tågvikt bortom B samt B om tågvikt till B.
94	Ob	B, Hg, Gt, N	

¹⁾ Tåg 52 bör vara växlat sålunda från lok räknat:

Vid avg. Ob resp. ank. o. avg. Srt: Ksv; vagnar bortom B; F; godsv. K o. B. Vid avg. B: Vagnar (Kf) Gt, N; F.

Medgiver tl växling på annan station än transportplanen föreskriver, skall tågpersonalen härom underrättas på en föregående station. För avkoppling underrättas tbh lokf., för tillkoppling underrättas den station, som därom anmodas av tillkopplande stationen.

För att erhålla tillräckligt antal lastade bromsvagnar i tågen norrut från B böra stationerna å linjen Ob—B lasta bromsvagnar i första hand till stationer bortom B.

För alla vagnar skall bruttovikten utsättas å vagnslistan.

Undantagsvis må enstaka lastade vagnar till Berget i Kortfors framgå i tåg 52 till Gytterp varifrån de återsändas med tåg 51 dagen därpå. Vagnar från Vikersvik norrut sändas 52. Övrig trafikutväxling sker med tåg 51. Tl må medgiva undantag.

Tkl Gt resp. Kf underrätta Tkl B om tågvikt bortom B i tåg 53 resp. 51.

Postbefordring med tåg

Tåg	Sträck a	Befordringssätt	Golv- yta, kv. m., Rymd, kub. m.	A n m.
1	Ervalla—Torpa	tidningsväska	0,25 m ³	vard.
2	Strömtorp—Karlskoga	fack	1,0 m ²	vard.
2	Konsterud—Håkanbol	brevlåda	0,25 m ³	vard. ut. tis.- o. torsd.
2	Håkanbol—Strömtorp	fack	1,0 m ²	vard. utom tis.- o. torsd.
3	Granbergsdal—Karlskoga	tidningsväska	0,25 m ³	vard. ut. d. f. soh
6	Hjulsjö—Nora stad	brevlåda	0,25 m ³	Vard. t. S o h.
14	Nora stad—Ervalla	fack	1,0 m ²	vard.
16	Nora stad—Järle	fack	1,0 m ²	„
17	Ervalla—Nora stad	fack	2,0 m ²	„
21	Karlskoga—Strömtorp	fack	1,0 m ²	„
51	Nora stad—Vikersvik	fack	1,0 m ²	„
51	Strömtorp—Otterbäcken	tidningsväska	0,25 m ³	„
52	Otterbäcken—Håkanbol	fack	1,0 m ²	„
52	Vikersvik—Nora stad	fack	1,0 m ²	vard. t. soh.
56	Konsterud—Håkanbol	brevlåda	0,25 m ³	helgfr. tis.- o. orsd.
56	Håkanbol—Strömtorp	fack	1,0 m ²	„
71	Nora stad—Grängen	fack	1,0 m ²	vard. " "
72	Hjulsjö—Nora stad	fack	1,0 m ²	„

Om ovan angivna postutrymmen överskridas skall postverkets personal lämna "rekvisition" på utökat utrymme. Denna "rekvisition" skall stf resp. tbfh insända till Kmr Nora.

(Den beräknade vikten anges å nämnda "rekvisition" till Kmr.)

Väntetabell

SJ tåg invänta NBJ tåg och omnibussar 10 min., NBJ tåg och omnibussar invänta 20 min., allt för så vitt uppgift i förväg lämnats till övergångsstationen om övergångsresande.

Då tåg är försenat så att väntetiden måste tagas i anspråk skall uppgift å resande lämnas å lämplig station f. v. b. till övergångsstationen. Anmälan skall göras även om inga resande finnas till resp. anslutningståg.

Ökad väntetid begäres hos tl.

Stf. å NBJ stationer i närheten av övergångsstationerna böra kontrollera, att tågbefälhavarna i förekommande fall avlämna resandeuppgifter, vilka helst böra vara skriftliga.

Tågförseningsanmälan skall lämnas till tl så snart tåg är eller beräknas bli mer än 15 minuter försenat.



Bestämmelser angående tryckluftbroms.

A. BESTÄMMELSER FÖR LOKPERSONAL.

Provning före tjänst.

1. Innan luftpumpen igångsättes, skall tillses, att avtappningskranar, avtappningsventiler och bottenpluggar på huvudbehållare, kylbehållare, vattenavskiljare och övriga apparater äro öppna, så att endast atmosfärtryck finnes i alla delar av lokets tryckluftsystem. När luftpumpen sedan satts i gång och övertryck börjar uppstå, skola ovannämnda avtappningsanordningar bibehållas öppna, tills befintligt vatten eller olja m. m. avlägsnats (jfr mom. 29 och 30).

Ångcylindrar skola smörjas med cylinderolja för vätånga (ej överhettningssolja), luftcylindrar med ren mineralolja eller bromsfett.

Å elektriskt drivna luftpumpar (kompressorer) smörjas cylindrar och kuggdrev med elektrolokolja.

2. Vid igångsättning av ångdriven luftpump skall ångan pådragas med försiktighet, så att pumpen arbetar med normal hastighet (omkring 65 dubbelslag pr min.). Sedan trycket i huvudbehållaren stigit till c:a 3 kg/cm², kan ångpådraget öppnas för fullt.

3. När fullt tryck erhållits i bromssystemet, skall föraren undersöka tätheten i lokets bromssystem genom att ställa förarventilen i mittläge, varvid trycket ej bör sjunka mer än 0,1 kg/cm² på 1 minut. Vidare skall han tillse, att lokets bromsapparater fungera tillfredsställande, varvid bl. a. bör kontrolleras,

att slaglängden hos enkammarbromscylindrar icke understiger 90 eller överstiger 175 mm.,

att, där växelventil finnes, denna fungerar på rätt sätt,

att förarventilens kolv är så lättroblig, att den omedelbart rör sig, då förarventilen inställes i bromsläge,

att förarventiler, som icke skola användas, äro inställda i mittläge och

att, där bromsventil med tidsfördröjning finnes, denna åstadkommer bromsning omkring 7 sekunder efter det den satts i funktion.

Om bromsen behöver skiftas å lok eller tender, skall, innan arbetet härmed påbörjas, till förekommande av olycksfall i.akttagas,

att å lok med tryckluftbroms luftsystemet fullständigt töm-
mes, samt

att å lok med ångbroms avstängningsventilen å armatur-
stället stänges och ångbromsventilens handtag fastbindes i loss-
läge.

4. Då lok tages i tjänst, skola samtliga bromsar (även å
tender) vara inkopplade, och få dessa sedermera ej urkopp-
las. Det torde observeras, att å lok och tenderar med snabb-
verkande regleringsventiler, system Knorr eller Westinghouse,
regleringsventilens handtag skall ligga i enkelverkande läge
(vågrätt). Då lok framföres ensamt eller användes i växling,
skall strypkran vara inställd i P-läge.

5. Samtliga slangkopplingar lossas från sina slanghållare
och renblåsas genom att resp. kopplingskranar öppnas ett ögon-
blick, varefter de åter uppkopplas.

Tillkoppling av tåg.

6. Sedan loket kopplats till tåget, skall föraren personligen
övertyga sig om, att kopplingen mellan loket och närmaste for-
don är rätt utförd, och att kopplingskranarna befinna sig i rätt
läge. Icke använda slangkopplingar skola vara upphängda i
sina slanghållare. Befintliga omställningsanordningar (gods-
tåg, persontåg) på lok- och tenderbroms skola vara lagda i si-
na rätta lägen.

Laddning av tåget.

7. Sedan föraren underrättats om, att det är klart att ladda
tåget, skall han fylla bromssystemet. För att laddningen skall
ske så fort som möjligt, lägges härvid lämpligen förarventilen
i loss- och laddningsläget, ända tills ledningstryckmanometern
visar 5 kg/cm², varefter laddningen fortsättes genom att lång-
samt överföra förarventilen till gångläget, till dess att lednings-
trycket i senare läget håller sig vid det föreskrivna. Kontroll
av att huvudledningstrycket är riktigt sker lämpligen genom
att under ett kort tidsmoment ställa förarventilen i mittläge
under samtidigt aktgivande på ledningstryckmanometern (jfr
mom. 16 och 20). Det är lämpligt att, särskilt vid sträng kyla,
härefter göra några hastiga trycksänkningar och losstötter,
så att regleringsventilerna komma i rörelse, varigenom event-
tuellt tröga sådana bliva mera känsliga. Under laddningen
skall tillses, att luftpumpen arbetar tillfredsställande.

Bromsprov (jfr mom. 40—47).

8. Bromsprovet är av största betydelse för trafiksäkerhe-
ten, och har till uppgift att kontrollera dels att ledningen är
öppen längs hela tåget, dels att bromsarna fungera tillfreds-

ställande. Innan bromsprov av något slag utföres, skall föraren hava undersökt tätheten hos bromssystemet i tåget genom att ställa förarventilen i mittläget, varvid trycket enligt huvudledningsmanometern ej bör sjunka mer än $0,5 \text{ kg/cm}^2$ på en minut (jfr mom. 46). Vid stark kyla (-20° eller därunder) kan det vara svårt erhålla denna täthet, men må i sådant fall ej större otäthet tillåtas i huvudledningen, än att ledningstryckregleraren kan ersätta läckaget.

9. Efter signal av bromsprovaren verkställer föraren en provbromsning *med högst $0,5 \text{ kg/cm}^2$ trycksänkning*, och får bromsen sedan ej lossas förrän bromsprovaren givit signal här- om. Trycksänkningen får ej vara större än $0,5 \text{ kg/cm}^2$, enär regleringsventilerna för att kunna anses fungera tillfredsstäl- lande måste gå över i bromsläge för denna trycksänkning.

10. Vid låg temperatur, då regleringsventiler och bromsrö- relser gå mycket trögt, bör en första provbromsning utföras med intill 1 kg/cm^2 trycksänkning.

11. Bromsprov skall förutom vid utgångsstation, med i mom. 12 angivna undantag, företagas varje gång tåget förändrat sammansättning i bromsavseende, eller så snart huvudlednin- gen av en eller annan orsak varit avstängd. I det senare fal- let är det tillräckligt att genom bromsprovet kontrollera, att ledningen är öppen längs hela tåget (jfr mom. 45).

12. Bromsprov behöver *icke* företagas,
då lok eller vagnar avkopplas från slutet av tåget,
då ledningsvagn tillkopplas efter den sista tryckluftbromsa- de vagnen,

då tåg å viss sträcka framförts av tvenne lok, och det främs- ta loket fränkopplats, och tåget omedelbart skall fortsätta med endast det andra loket (dock bör föraren å det kvarvarande loket förvissa sig om, att dess förarventil fungerar), samt
då slangbyte ägt rum på linjen.

13. Det i tjänstgöringsreglementet angivna meddelandet angående tågets sammansättning och bromskraft, som skall av- lämnas av tågchefhavaren, skall bl. a. innehålla uppgift an- gående axelantalet i genomgångs- och skruvbromsad tågdel, resp. tågdelars bromskraft, samt uppgift å antal obromsade ax- lar efter den sista bromsade.

14. *Utan att föreskrivna bromsprov hava utförts och föraren erhållit besked härom, samt utan att hava er- hållit i mom. 13 omnämnda uppgifter, får föraren icke åtlyda eventuellt given avgångssignal.*

Att iakttaga under gången.

15. Luftpumpen skall arbeta så jämnt som möjligt och au- tomatiskt hålla trycket i huvudbehållaren inom föreskrivna gränser. Därest lok framför skruvbromsat tåg, eller då luft-

förbrukningen av annan anledning är så ringa, att fara för frysning kan föreligga, skall luftförbrukningen ökas, genom att utblåsningskranen i botten på högtrycksluftcy lindern eller på kyl- resp. huvudbehållaren något öppnas.

16. Då förarventilens handtag befinner sig i gångläget, skall trycket i huvudledningen hålla sig vid 5 kg/cm². Uppmärksamheten fästes vid lämpligheten av att då och då efter nyss avslutad lossning göra några mindre losstötar för att säkerställa lossning av tröga regleringsventiler.

17. Därest i tåget jämväl finnas bemannade skruvbromsar, skola föreskrivna bromssignaler givas med visslan. Härvid skall iakttagas, att dessa signaler, utom då fara föreligger, skola givas *innan* kraftbromsen tillsättes resp. lossas.

18. Då tåg, som skall framgå flera stationssträckor utan att stanna, lämnar utgångsstation eller station, där dess sammansättning väsentligt ändrats, skall lokföraren vid första tillfälle göra en mindre bromsning, varigenom han erhåller vissnet om, huru med bromskraften i tåget förhåller sig.

Bromsens manövrering.

19. Bromsningen skall skötas så, att vid ingång å driftplats, där tåg skall göra uppehåll, växelvis bromsning och lossning i regel ej behöver företagas. Tåget bör i vanliga fall stoppas genom en enda bromsning, varvid trycket i huvudledningen sänkes med 0,5—1 kg/cm². Vid person- och lokaltåg med korta gångtider och korta uppehåll är det särskilt viktigt, att max-hastigheten hålles i det längsta och att tåget stoppas med en enda trycksänkning. Vid hastighet över 60 km/tim. samt då tågsammansättning, fuktighet m. m. på rälerne så tillåta, bör så ofta som möjligt fullbromsning användas (d. v. s. huvudledningstrycket redan vid bromsningens början sänkas minst 1,2 kg/cm²). Bromsning vid låg hastighet bör däremot ske med försiktighet med hänsyn därtill, att friktionen då är större än vid högre hastighet. I varje fall bör förarventilen endast i nödfall föras över i nödbromsläge (jfr mom. 21). Lossningen bör påbörjas, innan tåget stannat, så att fastbromsning av hjulen ej behöver befaras.

20. *Det torde observeras, att Kunze-Knorr-bromsen, i motsats till enkammarbromsen, ej är loss, förrän ledningstrycket återställts till samma värde som före bromsningens inledande.* Efter en fullbromsning, som inträder efter c:a 12 sek. för persontågsbroms och efter c:a 60 sek. för godstågsbroms, erfordras för att fullständigt *lossa* bromsarna i tåget c:a 17 sek. för persontågsbroms och c:a 55 sek. för godstågsbroms. Avvaktar föraren icke dessa tider, eller fyller han tågledningen ofullständigt med korta losstötar, så gå bromsarna icke loss, och han riskerar att rycka sönder tåget vid för

tidig igångsättning. En fullständig lossning göres därför bäst på så sätt, att föraren först gör en kraftig losstöt och därefter lägger förarventilen i ett mellanläge mellan loss- och laddnings- samt gångläget, tills det ursprungliga ledningstrycket återställts och icke faller, när förarventilen lägges i gångläget (jfr mom. 7).

21. Märker föraren, att trycket i huvudledningen hastigt sjunker, vilket kan bero på nödbromsning i tåget, skall han genast ställa förarventilen i nödbromsläge. Nödbromsning får eljest tillgripas, endast då verklig fara är förhanden (jfr mom. 19).

Att iakttaga vid slangbrott (jfr mom. 49—53).

22. För att vid slangbrott felet må kunna avhjälpas på kortast möjliga tid, skall någon av lokpersonalen vara behjälplig vid slangbytet, och skall denne i regel uppsöka och avhjälpa dylikt fel i främre tredjedelen av tåget. (Beträffande eventuell skyddssignalering, se tjänstgöringsreglementet.)

23. Om loket utgöres av elektrolok (motorvagn, motorlok eller lokomotor) och är bemannat med endast förare samt ingen annan tågpersonal finnes i tåget, skall föraren själv utföra slangbytet. Finnes i av enbemannat lok framfört tåg annan tågpersonal än förare, skall slangbytet verkställas av tågpersonalen ensam.

24. Under den tid slangbrottet uppsökes och felet avhjälpes, skall förarventilen stå i gångläget. *Kopplingskranarna vid brottstället skola under slangbytet bibehållas öppna.*

25. Tågbefälhavaren, som öppnat en nödbromskran eller slangkoppling för att säkerställa tågets fastbromsning under slangbytet, stänger denna efter utfört slangbyte.

Tåg, som framföres av tvenne lok.

26. Förarventilen på det lok, varifrån bromsen icke skötes, skall stå i mittläget. Luftpumpen skall dock arbeta och huvudbehållaren hållas laddad även å detta lok (jfr mom. 15).

Lokbyte å genomgående tåg.

27. Vid lokbyte å genomgående tåg (särskilt personföran- de tåg) bör för tids vinnande och för att vid låg temperatur undvika fastfrysning av bromsblocken bromsen lossas i tåget, innan loket frånkopplas, så att alltså huvudledningen är fullt uppladdad, när det nya loket tillkopplas. Om härvid risk förefinnes, att tåget skulle kunna komma i drift, skall dock bromsen icke lossas (jfr mom. 39).

Overksamt lok i tåget.

28. På i tåg framfört overksamt lok, vars huvudledning är ansluten till tågets huvudledning, skall huvudbehållaren avstängas, luften tömmas ur densamma och förarventilen ställas i loss- och laddningsläget. På lok, där särskild avstängningskran finnes mellan förarventilen och huvudledningen, skall i sådant fall nämnda kran stängas. Kan luften ej tömmas ur huvudbehållaren, skall en av direktbromsventilerna ställas i loss-läge och de övriga i mittläge.

Efter slutad tjänstgöring.

29. När lok efter slutad tjänst lämnas i stall eller bangård, skall i luftsystemet befintligt övertryck fullständigt avlägsnas, så att befintligt kondensvatten och olja avtappas (jfr mom. 1). Under tjänstgöringen upptäckta felaktigheter skola anmälas i vanlig ordning.

30. Å lok med långa tjänsteturer, skall i föregående mom. omnämnd fullständig utblåsning jämväl göras under turen. Det är av största betydelse för bromsapparaternas rätta funktion, att kondensvatten och olja med regelbundna mellanrum avlägsnas.

B. BESTÄMMELSER FÖR KONDUKTÖRS-, VAGN- OCH STATIONSPERSONAL.

Sammansättning av tåg och bromsens inkoppling.

31. I varje tryckluftbromsat tåg, i vilket särskild tågbefälhavare medföljer, bör om möjligt finnas en till tryckluftledningen ansluten manometervagn, och bör denna vagn gå sist i den tryckluftbromsade delen av tåget. Om vagnar, som endast kunna gå, som ledningsvagnar, äro kopplade efter den sista tryckluftbromsade vagnen, skola deras tryckluftledningar kopplas till huvudledningen.

32. Innan huvudledningen kopplas ihop, skall det tillses, att kopplingsnävarna äro försedda med felfria tätningsslingor av gummi¹. Efter verkställd hopkoppling av slangarna skola tillhörande kopplingskranar öppnas. Alla hopkopplade slangar skola hänga fritt och få ej beröra dragkoppel, värmelednings-slangar e. d. Det skall vidare tillses, att presenningslinor icke hänga lösa, så att de kunna under tågets gång fastna i kopplingskranarnas handtag och eventuellt stänga kranarna.

¹ Vid inläggning av nya tätningsslingor av gummi skall noga tillses, att gummiringen ej skadas. Det är förbjudet att skära med kniv i ringen för att lättare få in den i kopplingsnäven. Genom dylik behandling blir gummiringen obrukbar.

Därest kopplingskran befinnes vara felaktig på sådant sätt, att stoppklacken, som begränsar handtagets läge, saknas, så att handtaget under vagnens gång kan skaka ned i lodrätt läge och sålunda stänga huvudledningen, och felet ej omedelbart kan avhjälpas, t. ex. genom byte av kopplingskran, skall antingen omkoppling till event. befintlig annan kopplingskran äga rum eller lös tryckluftledning anordnas på vagnen. Om sådan ej finnes tillhands, skall vagnen kopplas sist i tåget.

33. Säkerhetskopplen i tryckluftbromsad tågdel få *icke* vara hopkopplade, utan skola upphängas i till samma koppel hörande säkerhetskrok. Däremot skola säkerhetskopplen användas mellan tryckluftbromsad och icke tryckluftbromsad tågdel samt mellan vagnar, vilka icke äro anslutna till bromsledningen.

34. Därest vagn är försedd med dubbla slangkopplingar, får endast den ena användas, varvid dock om möjligt "korskoppling" av slangarna bör undvikas.

35. Omställningsanordningar, regleringsventiler, strypkranar och kopplingskranar inställas i något av de lägen, som planscherna I och III anvisa, och få icke inställas i mellanlägen.

36. Beträffande å station befintliga vagnar, vilka skola avgå med tåg, skall för tids vinnande i förväg tillses, att nödbroms- och lossningsventiler äro stängda, att omställningsanordningarnas handtag intaga rätta lägen samt att regleringsventiler äro öppna (såvida ej vagnen är försedd med anslag om att bromsen är felaktig). Det bör även tillses, att i förekommande fall slangkopplingarna mellan vagnarna äro hopkopplade och tillhörande kopplingskranar öppnade.

37. *De slangkopplingar, som icke användas, skola alltid vara upplagda på slaghållare, och tillhörande kopplingskranar vara stängda.*

Anm. Beträffande vagnar i tåg och vagnar, som avkopplas vid håll- och lastplatser, är tågchefhavaren ansvarig för att ovanstående är iakttaget. I fråga om vagnar, som äro uppställda på station, skall stationsföreståndaren svara för samma sak. Förbises detta, kan lätt sand och andra föroreningar samlas i kopplingsnärarna, vilket medför, att vid inkoppling av vagnarna i tåg nämnda föroreningar med tryckluften ryckas in i huvudledningen med påföljd, att kopplingskranar och regleringsventiler icke fungera. Härigenom försväras arbetet med bromsproven, varjämte underhållskostnaderna ökas. Det ligger sålunda i allas intresse, att ovan nämnda föreskrifter noga iakttagas.

38. Alla skruvbromsar skola vara fullständigt loss, d. v. s. tillhörande tärningar nedskruvade så långt som möjligt. Vid fastbromsning medelst handbromsen av tåg eller tågdel, som stannat å linjen, eller eljest, då dylik fastbromsning måste tillgripas, skall iakttagas, att tryckluftbromsen först fullständigt lossas medelst lossningsventilen på sådana godsvagnar, där genom en särskild skylt är föreskrivet, att tärningen skall vara

fullt nedskruvad. På dessa vagnar utgör nämligen handbromsen den s. k. fasta punkten för tryckluftbromsen. Handbromsen kan sålunda ej röras, förrän tryckluftbromsen fullständigt lossats på nyss föreskrivet sätt. *Obs.! För tillsättning eller lossning av skruvbromsen å vagnar med tryckluftbroms måste bromsveven kringvridas betydligt flera varv än å andra vagnar.*

Anm. Då skruvbromsen skall användas, bör den, som bemannar skruvbromsen, i god tid börja draga till densamma, så att bromsen sedan kan fullt tillsättas med endast ett par varv av bromsveven. Då bromsen sedan lossas, skall tärningen nedskruvas så långt som möjligt.

39. Då en vagn tillkopplas ett tågsätt, vars huvudledning är laddad med tryckluft, skall kopplingskranen på den vagn, som tillkopplas, alltid öppnas först. Då loket sammankopplas med tågsättet, skall kopplingskranen på loket alltid öppnas först. Vid lokbyte samt vid av- och tillkoppling av vagnar å genomgående tåg skall bromssystemet i huvudtågsättet bibehållas laddat och får sålunda ej tömmas med lossningsventilerna (jfr mom. 27).

Bromsprov (jfr mom. 8—14).

40. Å *utgångsstation* skall bromsen provas på följande sätt:

a) Sedan bromsprovaren¹, vilken har att ansvara för, att bromssystemet i tåget blir iordningställt på föreskrivet sätt, eller någon hans medhjälpare underrättat föraren, att det är klart för luftens påsläppande, laddar föraren bromssystemet. Härunder undersöker bromsprovaren (och hans medhjälpare), att inga läckor förefinnas i bromssystemet, samt att *alla* regleringsventilerna äro inkopplade (jfr mom. 36),

b) När det kan antagas, att bromssystemet hunnit laddas, vilket kan kontrolleras med en portativ manometer, samt täthetsprov utförts enligt mom. 8, ger bromsprovaren signal till bromsning, varefter undersökes, att bromsen gått till på alla inkopplade bromsvagnar, samt att enkammarkolvens slaglängd håller sig mellan 100—175 mm. Vid låg temperatur bör en bromsning och lossning göras före den slutliga provbromsningen (jfr mom. 10). Felaktiga bromsapparater avstängas och tömmas fullständigt med lossningsventilen (jfr mom. 44)²,

c) Härefter gives signal att lossa bromsen, varunder kontrolleras, att samtliga bromsar gå loss,

¹ Med bromsprovare förstås tågbefälhavaren eller, om särskild personal därtill beordrats, den som handhar bromsprovet i den från loket längst bort befintliga delen av tåget.

² Lossningsventilen bör härefter åter stängas, enär annars damm och andra föroreningar kunna intränga och göra densamma otät.

d) Tågbefälhavaren skall kontrollera, att tågets bromskraft uppfyller fordringarna i tjänstgöringsreglementet, d. v. s. att minst den bromskraft finnes i tåget, som bromstabellen föreskriver. Han skall även tillse, att bromskraften är så jämnt som möjligt fördelad i tåget.

41. Å *mellanstation* skola följande bromsprov utföras:

a) om vagnar med verksam broms inkopplas i tåget, skola dessa undersökas på sätt som angivits i föregående moment och skall kontrolleras, att ledningen är öppen längs hela tåget. För tids vinnande bör bromssystemet på dessa vagnar uppladdas under växlingen. Inkopplas endast ledningsvagnar, är det tillfyllest att endast företaga en bromsprovning och se till, att bromsen å *sista tryckluftbromsade vagnen i tåget fungerar*,

b) om loket från- eller tillkopplats eller vagnar inkopplats som ledningsvagnar, eller huvudledningen av någon annan anledning varit avstängd, skall en provbromsning göras för kontrollering av, *att bromsen på sista tryckluftbromsade vagnen fungerar*.

42. Å *slutstation* skall bromssystemet i tåget undersökas på följande sätt. Sedan tåget fullständigt nedbromsats (t. ex. genom att huvudledningen öppnas), kontrollerar bromsprovaren att bromsen gått till på alla vagnar med inkopplad broms samt att enkammarkolvens slaglängd är mellan 100—175 mm. Denna kontroll verkställas lämpligen på samma gång som bromsapparaterna, innan växlingen börjar, fullständigt tömnes med lossningsventilerna¹.

43. Bromsprov behöver *icke* företagas,

då lok eller vagnar avkopplas från slutet av tåget,

då ledningsvagn tillkopplas efter den sista tryckluftbromsade vagnen,

då tåg å viss sträcka framförts av tvenne lok, och det främsta loket fränkopplats och tåget omedelbart skall fortsätta med endast det andra loket, samt

då slangbyte ägt rum på linjen.

44. Bromsen skall avstängas i följande fall (jfr mom. 47):

då bromsen icke går till eller icke lossar,

då bromsen vid provbromsningen först går till, men sedan omedelbart lossar av sig själv, utan att lossningen utföres av föraren,

då luft strömmar ut genom avloppshålet på regleringsventilen, även sedan bromsen är fullt loss, och detta ej kan avhjälpas genom ett par upprepade bromsningar eller lossningar.

¹ Lossningsventilen bör härefter åter stängas, enär annars damm och andra föroreningar kunna intränga och göra densamma otät.

då luft höres strömma ut under tvåkammarkolvens dammskydd (Kunze-Knorr).

Anm. Om broms går till men icke lossar, sedan huvudledningsstrycket återställts till samma värde som före bromsningen, skall bromsprovet göras om. Lossar bromsen ej heller vid andra lossningen, får försök till lossning icke göras med lossningsventilen med hänsyn till risken för s. k. tjuvbromsning, utan måste bromsen i så fall avstängas och bromssystemet å vagnen tömmas (jfr mom. 38).

45. Om vid bromsprov slaglängden ej håller sig inom föreskrivna gränser, måste denna justeras, för att vagnen skall få användas som bromsvagn. För undvikande av olyckshändelse skall härvid iakttagas, att vid arbeten med broms å vagn, som är laddad med tryckluft, regleringsventilen först avstänges och systemet tömmas med lossningsventilen, innan arbetet påbörjas. Vid dessa eller eventuellt andra nödvändiga arbeten under vagnarna omedelbart före tågets avgång (t. ex. belysning, smörjning m. m.) skall en angränsande slangkoppling brytas och tåget sålunda vara nedbromsat för att förhindra, att tåget sättes i rörelse, medan arbetet pågår. Efter slutat arbete återställs slangkopplingen och bromsprov utföres (jfr mom. 11, 40 och 41).

46. Därest föraren meddelar, att tätningen i tåget ej är tillfredsställande (jfr mom. 8), och det ej omedelbart kan avgöras, var felet ligger, undersökes tätningen på så sätt, att vagnarna från lok räknat inkopplas gruppvis, varigenom läckans läge snart nog kan bestämmas.

47. Vagnar, vilkas bromsapparater vid bromsprov eller under färden avstängas på grund av felaktigheter, skola förses med reparationsanslag (skadeanmälan) angående felets beskaffenhet. Tågbefälhavare (lokförare) skall vid första lämpliga tillfälle och senast vid tjänstens slut till avlösande tågbefälhavare eller reparatörspersonal anmäla felet. Erforderliga åtgärder skola därefter vidtagas för felens snara avhjälpande på föreskrivet sätt. Stationspersonal, som iakttager att broms å enstaka fordon i passerande tåg ej lossat, skall om möjligt stoppa tåget för undersökning. Om detta ej lyckas, skall närmaste driftplats underrättas för tågets stoppande och för verkställande av nyss nämnd undersökning och event. uppsättning av skadeanmälan. Skulle uppsättning av skadeanmälan icke medhinnas, skall annan station anmodas göra detta, så att vagnen icke ånyo tages i bruk som bromsvagn, förrän felet avhjälpes.

Att iakttaga under tågets gång.

48. Under tågets gång bör tågpersonal, som har tillgång till i huvudledningen inkopplad manometer, då och då observera densamma. Faller ledningstrycket mer än $0,5 \text{ kg/cm}^2$, utan

att bromsverkan förmärkes, skall tåget nödbromsas och stoppsignal givas, enär det kan befaras, att huvudledningen blivit avstängd på något ställe i tåget.

Att iakttaga vid slangbrott.

49. Inträffar slangbrott, åligger det i regel tågchefen att verkställa slangbytet och ansvara härför. En man från loket skall dock, när utom förare annan person är i tjänst å loket, vara behjälplig härvid och som regel uppsöka och avhjälpa dylikt fel i främre tredjedelen av tåget.

50. Innan tågchefen lämnar sin vagn, skall han genom att öppna en nödbromskran eller slangkoppling säkerställa tågets fastbromsning. *Detta är av största vikt, enär i annat fall efter slangbytet fullt tryck kan erhållas i huvudledningen och tåget avgå, innan tågpersonalen hunnit återtaga sina platser.*

51. När tågchefen efter verkställt slangbyte återvänt till sin vagn, och allt från hans sida är klart för avgång, stänger han nödbromskranen resp. slangkopplingen, så att fullt tryck åter erhålles i huvudledningen, varefter tåget kan fortsätta.

52. *Under pågående slangbyte skola kopplingskranarna vid brottstället icke stängas utan bibehållas i öppet läge.*

53. Har slangbrott inträffat å vagn med dubbla slangkopplingar, kopplas ledningen om till den felfria slangkopplingen, och slangbytet verkställles under nästa lämpliga uppehåll (jfr mom. 34).

Allmänna bestämmelser.

54. *Det är förenat med fara att koppla isär bromsslanger, som äro laddade med tryckluft.* Vid isärkoppling skola kopplingskranarna därför först stängas, varvid den i slangarna befintliga tryckluften strömmar ut. Båda kopplingskranarna böra stängas samtidigt, ty eljest kommer under den tid, som endast den ena kranen är stängd, luften att utströmma icke endast ur slangen, utan även ur huvudledningen till den icke avstängda vagnen, så att denna jämte övriga med densamma förenade vagnar kunna fastbromsas. Därest ej båda kranarna kunna stängas samtidigt, skall kranen till den del av tågsättet, som ej får fastbromsas, stängas först.

55. Vid isärkoppling av bromsslanger skall tillses, att tätningsskivan i kopplingsnåven ej skadas. Isärkopplade bromsslanger skola omedelbart uppläggas i sina slanghållare.

56. Å de stationer, där såväl bromssystemets iordningställande som anbefallda prov utföras av annan än tågets perso-

nal, skall tågbefälhavaren underrättas om, när detta arbete utförts. Om tiden så medgiver, skall bromsprovare även direkt meddela lokföraren om utgången av bromsprovet samt vid detta gjorda iakttagelser. Tågbefälhavaren kontrollerar härefter, att tågets utrustning med bromskraft är den föreskrivna.

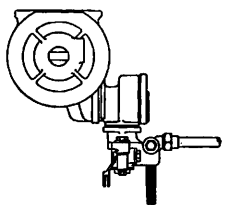
57. Å övriga stationer skola föreskrivna bromsprov utföras av tågbefälhavaren.

Nora i maj 1937.

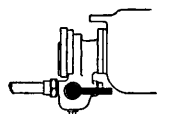
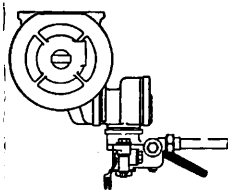
Maskiningenjören.

A. Avstängningskranar, handtagens lägen.

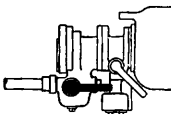
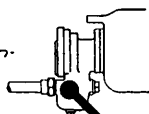
Bromsvagn (verksam broms) Ledningsvagn (overksam broms)



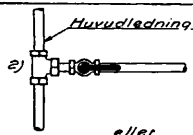
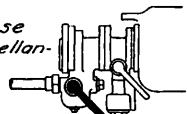
Kunze-Knorr,
Hildebrand-Knorr,
Bozic och Breda.



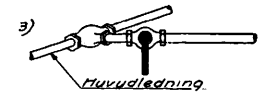
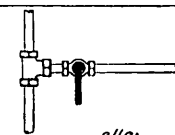
Knorr och Westinghouse
snabbverkande utan mellan-
ventil.



Knorr och Westinghouse
snabbverkande med mellan-
ventil



Huvudledning.
2) eller Westinghouse-Lu²⁾ och
Drolshammer.



3) Huvudledning.

Å vagnar med enkammarbroms New-York är avstängningskranen placerad å ledningen till regleringsventilen och är bromsen inkopplad, då kranhandtaget står i vagnens längsriktning, och utkopplad, då det står vinkelrätt däremot

1) Westinghouse-Lu är den internationellt godkända typen av West godstågsbroms.
2) Handtaget rörligt i horisontalplanet
3) " " " vertikallplanet.

B. Omställningsanordningar, handtagens lägen.

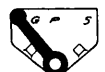
1. För ändring av ansäffnings- och lossningstider, t.ex. persontåg - godståg.



Kunze-Knorr -S i läge S.
(får ej användas på svenska sträckor).



Kunze-Knorr -S i läge P.



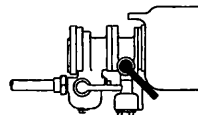
Kunze Knorr -S i läge G.



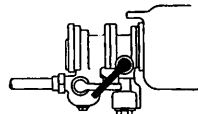
Kunze-Knorr P,
Hildebrand-Knorr P, } i läge P.
Drolshammer,
Bozic, Breda.



Kunze-Knorr P,
Hildebrand-Knorr P, } i läge G.
Drolshammer,
Bozic, Breda.



Mellanventilens } i läge P. 2)



Mellanventilens } i läge G. 2)

Anm. P-lägena användas i låg av bromsgrupp I eller III, G-lägena i bromsgrupp II eller IV.

4) Betr handtagens utseende se plansch III.
5) Om mellanventilen manövreras medelst omställningsanordning från vagnens sidor, såsom t.ex. vid KK P, gälla samma lägen som för denna, dvs:
läge P handtaget åt höger,
läge G " " vänster.

2. För utbromsning av lasten.

Gäller för alla bromssystem



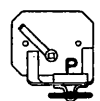
Läge TOM, handtaget åt vänster.



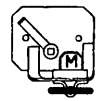
Läge LAST, handtaget åt höger.

3. För olika lutningsförhållanden.

Förekommer huvudsakligen på franska, belgiska och polska godsvagnar med Westinghouse-Lu. Handtaget är ringformat och kan dels vara inskjutet, dels utdraget.



Inskjutet läge användes, när tåget framföres på huvudsakligen horisontal bana. På en gul skylt synes bokstaven "P" (=Plaine).



Utdraget läge användes, när tåget framföres i mycket starka och långa lutningar. På en röd skylt synes bokstaven "M" (=Montagne).

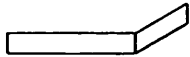
På svenska sträckor får endast läget "P" användas.

6) Betr handtagens utseende se plansch. III.

Plansch II.

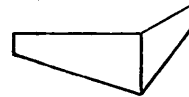
Hörnmärkning å godsvagnar avseende tryckluftbromsen. (märkningen utförd med vit färg)

I a.



Vagnen är utrustad med enbart ledning för tryckluftbroms.

I b.



Vagnen är utrustad med en persontågsbroms, som kan avstängas från huvudledningen t.ex.: snabbverkande enkammarbroms system Knorr, Westinghouse eller New-York utan mellanventil.

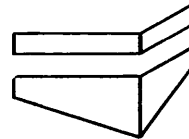
II a.



Vagnen är utrustad med en internationellt godkänd godstågsbroms t.ex.:

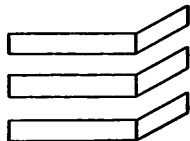
Kunze - Knorr G,
Hildebrand - Knorr G,
Westinghouse Lu,
Drolshammer G,
Bozic G,
Breda G.

II b.



Vagnen är utrustad med en internationellt godkänd godstågsbroms, som kan omställas för persontåg t.ex.: Kunze - Knorr P,
Hildebrand P,
Drolshammer med mellanventil,
Bozic med mellanventil,
Breda P.

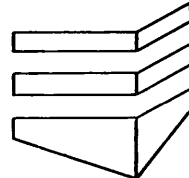
III a.



Vagnen är utrustad med en internationellt icke godkänd godstågsbroms t.ex.:

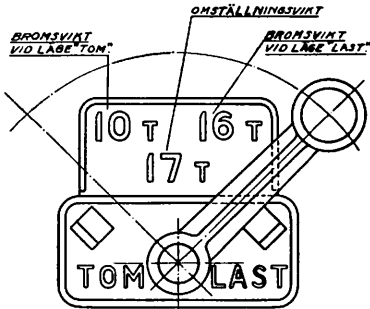
Westinghouse G äldre typ,
Westinghouse eller
Knorr enkelverkande med stryp-
anordning.

III b.



Vagnen är utrustad med en internationellt icke godkänd godstågsbroms, som kan omställas för persontåg, t.ex. snabbverkande enkammarbroms system Knorr, Westinghouse eller New-York med mellanventil.

Bromsviktskylt.



Det med "omställningsvikt" angivna talet avser den bruttovikt av vagnen, fr.o.m. vilken omställningsanordningen skall inlägga läget "LAST" Jfr. Säo. § 39, mom. 3, anm. 2.

De med "bromsvikt" angivna talen skola icke användas, utan bromskraften beräknas enl. Säo. § 40, mom. 4.

Handtag för omställningsanordningar.

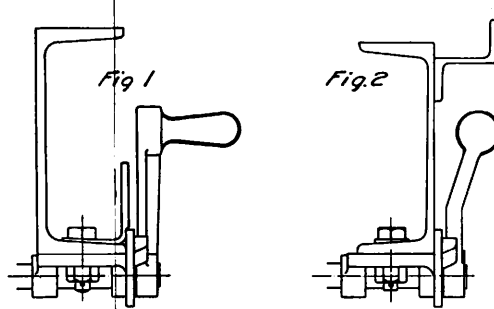


Fig. 1. "vinkel-format" handtag anger, att omställningen avser "tom-last."

Fig. 2. "kul-format" handtag anger, att omställningen avser "persontåg-godståg."

Dessa handtag uppsätts på nyanskaffade vagnar fr.o.m. 1934 och i mån av behov på redan befintliga.

På vissa vagnar kan det finnas båda slagen av omställningsanordningar.