

NORA BERGSLAGS JÄRNVÄG

**TIDTABELLSBOKEN
DEL A**

ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER

Gäller fr. o. m. den 30 maj 1965 på 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	52—53
Förklaringar till grafiska tidtabellen	8—9
Förklaringar till tjänstetidtabellerna	5—7
Förklaringar till linjebeskrivningen	7
Hastighetsuppgifter och axeltryck	10—11
Kruttåg — säkerhetsföreskrifter	55—56
Linjebeskrivningar:	
linjen Ervalla—Otterbäcken	24—37
linjen Gyttorp—Bredsjö	38—43
linjen 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	50—51
Ordergivningsstationer	51
Postbefordring	71
Redskapsvagn	52
Reservlok	51
Signalbeskrivningar för vissa anläggningar:	
Gullspång	47—48
Högberg	46—47
Karlskoga och Kilsta	45—46
Konsterud	49
Löksta	47
Pershyttan	48
Säkerhetsföreskrifter för kruttåg	53—56
Telefon- och radioanläggningar	53—54
Tidssignal	52
Tjuvbromsning	62
Trafikutbyte vid obemannad driftplats	67
Transportplan för godsvagnar	70
Transportplan för styckegods	68—69
Undantag från säo samt särbestämmelser för vissa bandelar eller drift- platser m. m.	64—66
Vagnsyning	51
Vagnsättens omlopp och sammansättning	67
Vagnvikten för olika fordon	14
Vagnvikttabell för lokomotiv	13
Varmgångsinspektion. Se Säkerhetsföreskrifter för kruttåg	55—56
Vägvakten vid Karlskoga lp instruktion	61—62
Vägvakter som enl. säo § 34: 3 skall underrättas	63
Vägvaktens dagliga regelbundna underrättande enl. säo § 34: 4	62
Väntetabell	71
Växlingsrörelser:	
delgivning av säpl vid växling å angränsande station	57
med motorvagnståg	57
vid Nora stad	57
vid Pershyttan och Käppsta	58
vid Bofors bruk och Valåsen	58—60
vid Högberg	60
vid Otterbäcken (vägbom)	61

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 motorvagn användes beteckningen Y, för motorvagn med en släpvagn Yr och för motorvagn med två släpvagnar Yrr, för två motorvagnar 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).
- b)  = huvudsignalen visar »kör varsamt» (två eller tre gröna fasta sken eller två eller tre vingar).
- c)  = »kör» visas med s k T-semafor på station, som är bevakad.
- d)  = »kör» visas med s k T-semafor på lastplats eller obebakad station.

Anm. 1. På vissa stationer och lastplatser visar huvudsignalen »kör» (en vinge), trots att sth — på grund av oförreglade växlar eller både oförreglade växlar och växelkurva — skall vara 40 km/tim. I kol. 2 användes då signalbilden  eller  i stället för den som angetts under a), c) resp. d) ovan.

Anm. 2. På station, där växlar kan förreglas endast när stationen är obebakad för tåg, används beteckningen  resp.  även när stationen är obebakad, om infartssignalen visar ett grönt fast sken eller en vinge till alla tågvägar eller 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 

Anm. 4. När ti medgett, att tåg på viss station får tagas in på ändrat tågspår utan ordergivning eller signalering, är kolumnerna 2 och 3 inramade.

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>av-</i> |
| Ⓐ = fast uppehåll | { | <i>lämnande</i> av gods eller vagn |
| p = behovsuppehåll | { | för resandes <i>påstigning</i> eller för <i>av-</i> |
| Ⓟ = fast uppehåll | { | <i>hämtning</i> av gods eller vagn |
| × = 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 \times anges tågets möten.
- 10) I kolumn 7 stående siffertal angiver bromstalen för tåget. Bromsvikten bestämmes med hjälp av bromsberäkningstabellen.
- 11) 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.
- ps_o = 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 linjebeskrivningen

I linjebeskrivningen anges förutom huvudsignaler för infart bl. a. även utfartssignaler, blocksignaler och vissa dvärgsignaler. Härvid används beteckningarna i punkt 6) till "Förklaringar till tjänstetidtabellerna" med följande tillägg och avvikelser:

- 1)   = dvärgsignal, som *ej* är uppställd invid utfartssignal, visar grönt sken — fast eller blinkande — till vänster (såo fig. 5 f) resp. höger (såo fig. 5 e).
- 2)   = dvärgsignal visar signalbild enl. såo fig. 5 b resp. 5 c. (Anges endast för infartsdvärgsignal och sådan dvärgsignal, som gäller för utfart till eller gång på högerspår.)

Anm. Beteckningen  används *ej* för utfartssignal.

Utfartssignal, som är uppställd framför utfartsväxlarna, förreglar alltid dessa.

Utfartssignal, som är uppställd bortom utfartsväxlarna, förreglar *ej* dessa. Sådan utfartssignal har dock *ej* någon inverkan på den sth, som får hållas i utfartsväxlarna (såo § 69: 5 a).

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 = motorvagnståg litt. X.

Y efter tågnumret = motorvagnståg litt. Y.

Z efter tågnumret = tåg, som framföres av lokomotor.

- 3) \blacktriangle el. \blacktriangledown 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 obebakad. Detta tecken utsättes dock endast vid driftplats skyddad av infartssignal, som manövreras från platsen ifråga.

Anm. Vid ständigt obebakad driftplats på normalspårslinje med infartssignal, som manövreras från platsen ifråga, men utan heldragen driftplatslinje utsättes ej tecknat ● vid tåglinje utan i stället "(obev)" 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 kilometerpålar, 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.

Bandel:	Ång- lok	motorlok				Motor- vagnar 1—3	Banans sth	
		2	6	7—18	T 21—T 24		För ång- o. motorlok	För räls- bussar
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
Hö—Brö	,, 70+540— ,, 70+900 (240 m. kurvor)		360	40*
Sg—Kl	,, 30+350— ,, 30+390 (vägövergång)		40	30

*) Motorvagnståg 50 km pr timma.

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

D. På NBJ är största tillåtna vagnaxeltrycket 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.

A sträckan Strömtorp—Bofors är största tillåtna vagnaxeltrycket 20 ton för 2-axliga vagnar.

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. tidf. av km. i tim.	f ä r å s t r ä c k a n		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	
	H—Srt	„ 58+080— „ 58+520 = 440	35	
		„ 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:				
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:				
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	S t r ä c k o r	Lutning
5: 1000	↑ Ervalla—Torpa Torpa—Järle Järle—Stora Mon Stora Mon—Nora stad Nora stad—Gyttorp Gyttorp—Bengtstorp Bengtstorp—Vikersvik Vikersvik—Kortfors Kortfors—Granbergsdal Granbergsdal—Bofors Bofors—Karlskoga Karlskoga—Högåsen Högåsen—Strömtorp Strömtorp—Högberg Högberg—Håkanbol Håkanbol—Nysund Nysund—Konsterud Konsterud—Värmlands Säby Värmlands Säby—Gränsen Gränsen—Årås Årås—Gullspång Gullspång—Otterbäcken	12: 1000
—		4: 1000
—		12,5: 1000
7: 1000		2: 1000
—		20: 1000
12: 1000		8: 1000
1: 1000		5: 1000
18: 1000		14: 1000
12: 1000		9: 1000
20: 1000		16: 1000
7: 1000		10: 1000
5: 1000		8: 1000
13: 1000		10: 1000
10: 1000		2: 1000
8: 1000		9: 1000
—		10: 1000
10: 1000		3: 1000
10: 1000		2: 1000
7: 1000	3: 1000	
6: 1000	5: 1000	
5: 1000	4: 1000	
8: 1000	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.

Vagnviktstabell för lokomotiv.

Sträcka	Vagnvikt i ton för					
	Ånglok		Motorlok			
	n:r	n:r	antal lkm.			T 21—
	16	17	1	2	3	T 24
Ervalla—Nora stad	1000	700	250	500	750	630
Nora stad—Gyttorp	600	500	200	400	600	500
Gyttorp—Vikersvik	1000	700	400	800	1200	1000
Vikersvik—Kortfors	730	500	250	500	750	630
Kortfors—Bofors	775	575	275	550	825	690
Bofors—Strömtorp	825	625	325	650	975	820
Strömtorp—Högberg	1000	700	400	800	1200	1000
Högberg—Konsterud	800	600	400	800	1200	1000
Konsterud—Otterbäcken	1200	800	500	1000	1500	1250
Otterbäcken—Högberg	675	475	300	600	900	750
Högberg—Strömtorp	675	475	300	600	900	750
Strömtorp—Bofors	625	425	250	500	750	630
Bofors—Kortfors	475	350	185	375	560	470
Kortfors—Gyttorp	525	400	200	400	600	500
Gyttorp—Nora stad	1200	1000	800	1200	1200	1500
Nora stad—Ervalla	1200	950	400	800	1200	1000
Gyttorp—Striberg	500	425	225	450	675	570
Striberg—Bredsjö	500	425	225	450	675	570
Bredsjö—Hjulsjö	850	650	360	720	1080	900
Hjulsjö—Järnboås	725	500	225	450	675	570
Järnboås—Striberg	650	450	225	450	675	570
Striberg—Gyttorp	725	500	225	*)450	675	630

I denna vagnviktstabell 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 (=maka-damtågen).

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 om-ställningsanordningen eller å långbalken å vissa personvagnar). Vid skruvbromsning 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 Pz-broms			Med Gz-broms			Skruvbroms	
	Då omställningsanordn. TOM — LAST			Då omställningsanordn. TOM — LAST				
	saknas	har läget		saknas	har läget			
	TOM	LAST	TOM	LAST	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	
4-axliga person-, post- och resgodsvagnar med vagnsvikt under 45 ton ¹⁾	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	
Godsvagnar med mer än 4 axlar	—	—	—	5 ton pr bromsad axel	7 ⁵ / ₁₆ ton pr bromsad axel	—	5 ton pr bromsad axel	
4-axliga godsvagnar	—	—	—	20 ton pr vagn	20 ton pr vagn	30 ton pr vagn	5 ton pr bromsad axel	
3- och 2-axliga godsvagnar	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	5 ton pr bromsad axel tom eller med last m. mindre än 5 ton	
Oversäms lok	För elektrolok 10 ton pr bromsad axel, för ånglok 5 ton pr bromsad axel.						5 ton däröver last: 5 ton	7 ⁵ / ₁₆ 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, varmed 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 utvärderas.

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	600	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.

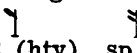

Bansträckan Ervalla—Otterbäcken

Tåg med udda nummer.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m. m. Y = motorvagnståg. 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)	—	St h 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. Ljud- och ljussign. 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	St h 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. St h 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		Påstigningsmärke. Väggkorsning Pershyttevägen. Ljud- och ljussignaler. Lystringsmärke ▽ Väggkorsning Joakims bv. Lystringsmärke △ Sth 40 genom växel.  Medväxel i spåret. Bergsängsvägen (timmertransportväg).
22.611 Gyttorp (Gt) 22.853 23.480 Käppsta (Kä) lp	5,0	Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal:  sp 2 (htv) sp 3 Utfartssignal  Medväxel i spåret.
25.200 25.260—25.840 25.830 Knapptorp (Kp) hp 27.820 28.948 Bengtstorp (Bt) hp 30.660 Vikersvik (V) lp 30.896		Lystringsmärke ▽ Vägar och kurvor Knapptorp och N:a Bengtstorp. Påstigningsmärke. Väggkorsning Bengtstorps bv. Av vägvakt bevakade grindar. Påstigningsmärke. Sth 40 över driftplatsen. Infartssignal:  sp 1 (htv) Påstigningsmärke. Bantelefon på centralskåpet. Väggkorsning Vikersvik lp. Ljud- och ljussignaler som kunna fränkopplas.

1	2	3
33.106		Väggkorsning Erntorps bv. Av vägvakt bevakade grindar.
33.116 Erntorp (Ep) hp		Påstigningsmärke.
35.538 Paris (P) hp 37.097		Påstigningsmärke.
37.112 Enbergsäng (En) hp		Väggkorsning Enbergsängs bv. Ljud- och ljussignaler.
38.281		Påstigningsmärke.
38.298 Botten (Bn) hp		Väggkorsning Bottens bv. Av vägvakt bevakade grindar.
39.475		Påstigningsmärke.
39.717 Lanthöjden (Lh) hp		Lystringsmärke ▽
39.724		Påstigningsmärke.
40.260 (980 m)		Väggkorsning Lanthöjden.
43.895 (320 m)		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.
		Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal:
44.397 Kortfors (Kf)	21,7	$\begin{array}{c} \text{†} \quad \text{†} \\ \text{sp 4 (htv)} \quad \text{sp 2} \end{array}$
45.200		Väggkorsning Kortfors bv. Av vägvakt bevakade grindar.
46.690 (100 m)		Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. *
46.740		Lystringsmärke ▽
47.094		Väggkorsning Brattforsvägen.
47.210		Väggkorsningsförsignal.
47.518		Väggkorsning Öfalla bv. Av vägvakt bevakade grindar.
47.540 Öfalla (Öf) hp		Påstigningsmärke.
48.465		Lystringsmärke ▽
48.817		Väggkorsning Paskbovägen
49.728 Granbergsdal (G) lp		Sth 40 över driftplatsen.
50.465 Kapellet (Kt) hp		$\begin{array}{c} \text{†} \\ \text{sp 2} \end{array}$
50.470 (1.190 m)		Påstigningsmärke.
50.600		Sth 25 för loktåg med sth 40 enl. tdt. *
53.963 Lerängen (Ln) hp		Sth 35 för loktåg med sth 50 enl tdt. * Väggkorsning Granbergsdals bv. Ljud- o. ljussignaler.
		Påstigningsmärke.

1	2	3
<p>54.260</p> <p>55.189 Bäck</p> <p>55.864 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>61.102</p> <p>61.352</p>		<p>Väggkorsning Herrgårdsvägen. Av tågklareraren i B bevakade el mek fällb.</p> <p>Väggkorsning Grönfeltsgatan. Av vägvakten i K bevakade el mek fällb.</p> <p>Väggkorsningsförsignal.</p> <p>Väggkorsning Näs vägen. Av vägvakten i K bevakade el mek fällb.</p>

1	2	3
<p>61.463</p> <p>61.560</p> <p>61.735 Karlskoga (K) lp</p> <p>61.879</p> <p>62.703</p> <p>63.299 Kilstaverken (Kv) lp</p> <p>63.493</p> <p>63.714</p> <p>67.354</p> <p>67.462 Högåsen (H) hp</p> <p>68.370 (630 m)</p> <p>72.600</p> <p>73.000</p> <p>73.265</p> <p>73.670 (50 m)</p>		<p>Signalbeskrivning för Karlskoga se sid 45. Sth 40 över driftplatsen. Infartssignal: ‡ sp 2</p> <p>Väggkorsning Skolgatan. Av vägvakten i K bevakade el mek fällb.</p> <p>Väggkorsning Kungsvägen. Av vägvakten i K bevakade el mek fällb.</p> <p>Väggkorsning Nickkällsgatan. Av vägvakten i K bevakade el mek fällb.</p> <p>Väggkorsning Selma Lagerlöfsvägen. Helautomatiska fällbommar, som dock kunna omkopplas för manuell manövrering från ställverket. Motväxel i spåret. Bantelefon.</p> <p>Bantelefon.</p> <p>Väggkorsning Häsängsvägen. Av vägvakten i K bevakade el mek. fällb. Bantelefon.</p> <p>Väggkorsning Högåsen. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke.</p> <p>Sth 30 för loktåg med sth 40 enl tdt. * Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. * Sth Y 50 fram till väggkorsning Degernäs</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>14,8</p>	<p>Sth 40 från infartsväxeln inom stationsgränserna. Infartssignal: ‡ sp 4 (htv)</p> <p>Väggkorsning Strömtorps stn. Av tågklararen bevakade mek fällbommar.</p>

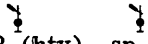


1	2	3
<p>74.465 74.750 76.078</p> <p>78.071 Högberg (Hg) lp</p> <p>83.461 Håkanbol (Hl) hp</p> <p>83.646</p> <p>86.492 Nysund (Ns) hp</p> <p>93.307 93.440 93.607</p>		<p>Lystringsmärke □ Vägforsning Gräsholmsvägen. Fri sikt. Kryssmärken. Vägforsning Ångebäcks bv. Ljud- och ljussignaler. Signalbeskrivning för Högberg se sid 46. Sth 40 över driftplatsen. Infartssignal: sp 1</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Vägforsning Håkanbol hp. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Vägforsningsförsignal. Försignal. Vägforsning Konsterud stn norr. Av vägvakt i Kn bevakade mek fällb.</p>
<p>93.908 Konsterud (Kn)</p>	19,9	<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: sp 2 (htv) sp 1</p>
<p>94.157 100.632 100.815 Värmlands Sä- by (Vs) hp 104.858 Gränsen (Gn) hp 104.878 108.030 108.760 109.215 Årås (Ar) lp</p>		<p>Vägforsning Konsterud stn söder. Av vägvakt i Kn bevakade mek fällb. Vägforsning V. Säby hp. Ljud- o. ljus- signaler. Påstigningsmärke.</p> <p>Vägforsning Gränsen. Av vägvakt be- vakade grindar. Lystringsmärke ▽ (avser ägovägfors- ning 108.390). Orienteringsmärke. Sth 40 genom växeln. Motväxel i spåret.</p>

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 47. Väggkorsning Gullspångs bv. Helautomatiska fällbommar.</p>
<p>113.350 113.548 Gullspång (Gsp) 113.755</p>	<p>19,6</p>	<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: # # sp 3 (htv) sp 2 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 118.023</p>		<p>Sth 40 genom växeln. Y Medväxel i spåret. Väggkorsning Åsenvägen. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>118.739 Otterbäcken (Ob)</p>	<p>5,2</p>	<p>Sth 40 från yttersta växeln. Infartssignalen (placerad 42 meter bortom 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 = motorvagnståg. 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
118.023		Vägkorsning Åsenvägen. Ljud- och ljus-sig-naler.
117.304 Bräcka (Bä) lp		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 tåg-klararen i Gsp bevakade el fällb. Signalbeskrivning se sid 47. Vägkorsning Löksta. Helautomatiska fällbommar. Signalbeskrivning se sid 47. Lystringsmärke ∇ Vägkorsning Arås bv. Sth 40 genom växeln. Y Medväxel i spåret.

1	2	3
<p>108.750</p> <p>104.878</p> <p>104.858 Gränsen (Gn) hp</p> <p>100.815 Värmlands Sä- by (Vs) hp</p> <p>100.632</p> <p>94.157</p>		<p>Lystringsmärke ▽ (avser ägoväggkorsning 108.390).</p> <p>Väggkorsning Gränsen. Av vägvakt bevakade grindar.</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning V. Säby hp. Ljud- o. ljussignaler.</p> <p>Väggkorsning Konsterud stn söder. Av vägvakt i Kn bevakade mek fällb.</p>
<p>93.908 Konsterud (Kn)</p>	<p>19,6</p>	<p>Sth 40 inom stationsgränserna.</p> <p>Infartssignal:</p> <p style="text-align: center;">  sp 2 (htv) sp 1 </p>
<p>93.607</p> <p>86.492 Nysund (N₂) hp</p> <p>83.646</p> <p>83.461 Håkanbol (Hl) hp</p> <p>78.071 Högberg (Hg) lp</p> <p>76.078</p> <p>75.120</p> <p>74.750</p>		<p>Väggkorsning Konsterud stn norr. Av vägvakt i Kn bevakade mek fällb.</p> <p>Väggkorsning Håkanbol hp. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Signalbeskrivning för Högberg se sid 46</p> <p>Sth 40 över driftplatsen.</p> <p>Infartssignal:</p> <p style="text-align: center;">  sp 1 </p> <p>Väggkorsning Ängbäcksvägen. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Lystringsmärke □</p> <p>Väggkorsning Gräsholmsvägen. Fri sikt. Krysmärken.</p>
<p>74.360</p> <p>74.001 Strömtorp (Srt)</p> <p>73.720 (50 m)</p>	<p>19,9</p>	<p>Sth 40 från stationsgränsen.</p> <p>Infartssignal:</p> <p style="text-align: center;">  sp 1 (htv) </p> <p>Väggkorsning Strömtorps stn. Av tågklararen bevakade mek fällbommar.</p> <p>Sth 20, utfartsväxeln.</p>

1	2	3
73.660		Lystringsmärke ∇ (avser ägoväggkorsning vid km 73.408).
73.400		Sth Y 50 fram till väggkorsning Degernäs.
73.000		Väggkorsning Degernäs. Ljud- och ljussignaler.
67.462 Högåsen (H)		Påstigningsmärke.
67.354 hp		Väggkorsning Högåsen. Ljud- och ljussignaler.
64.077		Orienteringsmärke.
63.714		Väggkorsning Häsängsvägen. Av vägvakten i K bevakade el mek fällb. Bantelefon.
		Signalbeskrivning för Karlskoga se sid. 45. Sth 40 över driftplatsen.
63.493		Infartssignal. Bantelefon.
63.299 Kilstaverken (Kv) lp		sp 2 Medväxel i spåret. Bantelefon.
62.703		Väggkorsn. Selma Lagerlöfsvägen. Helautomatiska fällbommar, som dock kunna omkopplas för manuell manövrering från ställverket.
61.945		Väggkorsningsförsignal.
61.879		Väggkorsning Nickkällsgatan. Av vägvakten i K bevakade el mek fällb.
61.735 Karlskoga (K) lp		Väggkorsning Kungsvägen. Av vägvakten i K bevakade el mek fällb.
61.560		Väggkorsning Skolgatan. Av vägvakten i K bevakade el mek fällb.
61.463		Väggkorsning Näsvägen. Av vägvakten i K bevakade el mek fällb.
61.352		Väggkorsning Grönfeltsgatan. Av vägvakten i K bevakade el mek fällb.
60.640		Lystringsmärke ∇ . (Avser gångv. 60.152).
60.402		Sth 40. Y 50. Kurvor med 240 m radie fram till km 59.540.
60.300 (760 m)		Försignal.
60.224		Gångväg.
60.152		Väggkorsning Herrgårdsvägen. Av tågklarareraren i B bevakade el mek fällb.
59.966 Boforsverken (Bv) hp		
59.948		

1	2	3
59.757 59.400 59.227 Bofors (B)	14,8	<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Bantelefon finnes vid Boforsverkens hp. Infartssignal: $\begin{array}{c} \downarrow \quad \downarrow \\ \text{sp 2 (htv)} \quad \text{sp 3} \end{array}$ (Slutpunkt för sp 3: Första motväxeln i bangårdens norra ända.) Vägkorsning Örebrovägen. Av tågklararen bevakade el mek fällbommar. Vägkorsning Bofors station (Kanalvägen). 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 54.200 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		<p>Vägkorsning Skogsängsvägen. Av tågklararen i B bevakade el mek fällb. Vägkorsning Nordtorpsvägen. Av vägvakt bevakade mek fällbommar. Vägkorsning Södra Bråten. Av vägvakt bevakade grindar. Vägkorsning Norra Bråten. Av vägvakt bevakade mek fällbommar. Påstigningsmärke. Påstigningsmärke. Då växeln är inlagd är lp bevakad för alla tåg. Lystringsmärke ▽ Vägkorsning. Vägkorsning 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. * Vägkorsning Granbergsdals bv. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke. Sth 40 över driftplatsen. $\begin{array}{c} \downarrow \\ \text{sp 2} \end{array}$ Lystringsmärke ▽ Vägkorsning Paskbovägen Påstigningsmärke. Vägkorsning Öfalla bv. Av vägvakt bevakade grindar. Vägkorsning Kortfors bv. Av vägvakt bevakade grindar. Försignal.</p>

1	2	3
44.397 Kortfors (Kf)	14,8	<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: \ddagger \ddagger sp 4 (htv) sp 2</p>
44.215 (320 m)		<p>Sth 40. Y 50. Kurvor med 240 m radie.</p>
39.717 Lanthöjden (Lh) hp		<p>Påstigningsmärke.</p>
39.420 (600 m)		<p>Sth 35 för loktåg med sth 40 enl tdt. *</p>
38.298 Botten (Bn) hp		<p>Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. * Påstigningsmärke.</p>
38.281		<p>Väggorsning Bottens bv. Av vägvakt bevakade grindar.</p>
37.112 Enbergsäng (En) hp		<p>Påstigningsmärke.</p>
37.097		<p>Väggorsning Enbergsängs bv. Ljud- och ljussignaler.</p>
35.538 Paris (P) hp		<p>Påstigningsmärke.</p>
33.450 (110 m)		<p>Sth 35 för loktåg med sth 40 enl tdt. *</p>
		<p>Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p>
33.352		<p>Väggorsningsförsignal</p>
33.116 Erntorp (Ep)		<p>Påstigningsmärke.</p>
33.106		<p>Väggorsning Erntorps bv. Av vägvakt bevakade grindar.</p>
31.490		<p>Försignal.</p>
		<p>Sth 40 över driftplatsen.</p>
		<p>Infartssignal: \ddagger</p>
		<p>sp 1 (htv).</p>
30.896		<p>Väggorsning Vikersvik lp. Ljud- och ljussignaler som kunna fränkopplas.</p>
30.660 Vikersvik (V) lp		<p>Påstigningsmärke. Bantelefon på centralskåpet.</p>
28.948 Bengtstorp (Bt) hp		<p>Påstigningsmärke.</p>
27.820		<p>Väggorsning Bengtstorps bv. Av väg- vakt bevakade grindar.</p>
25.900		<p>Lystringsmärke Δ (gäller 25.840— 25.260).</p>
25.830 Knapptorp (Kp) hp		<p>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)	21,7	Signaltelefon vid infartssignalen. Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal:  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.  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:    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.  (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) 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 <input type="checkbox"/> Väggkorsning Tingstorp. Fri sikt. Kryssmärken. Påstigningsmärke. Väggkorsning Löth. Ljud- och ljussignal. Lystringsmärke <input type="checkbox"/> Lystringsmärke <input type="checkbox"/> Försignal. Väggkorsning Ervalla. Ljud- och ljussign.</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 = motorvagnståg. 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 As (Så) hp 24.580 26.082 Asboberg (As) lp		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 As. 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 tågklareraren 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 35.530 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 44.362 44.442</p>		<p>Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Försignal. Lystringsmärke ▽ Väggkorsning Vita Bandet.</p> <p>Sth 40 över driftplatsen.  sp 1</p> <p>Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Väggkorsning Kl.-Lerberg—Timansberg. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Sth 40 över driftplatsen.  (placerad 155 meter bortom växeln.) sp 1</p> <p>Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Lystringsmärke ▽ Försignal. Väggkorsning Gammelhyttan.</p>
<p>44.900</p> <p>44.996 Järnboås (Jå)</p>	15,9	<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal:   sp 2 (htv) sp 1,3 Väggkorsning Järnboås stn. Av tågklararen bevakade mek fällbommar.</p>
<p>45.920 46.280 46.296 Finshyttan (Fn) hp</p> <p>48.050 Orogatan (Or) hp</p> <p>49.835 Yxsjön (Yx) lp</p>		<p>Lystringsmärke ▽ Väggkorsning Finshyttan—Sågheden.</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Sth 40 genom växeln.  Gäller ej t. v. Motväxel i spåret.  Växeln borttagen, semaforvingarna nedkopplade.</p>

1	2	3
52.300 (530 m) 52.945 Sågheden (Sn) hp 56.002		Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. * Påstigningsmärke. Orienteringsmärke
56.389 56.449 Grängen (Gr)	11,5	Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: $\frac{\neq}{\downarrow}$ $\frac{\neq}{\downarrow}$ sp 2 (htv) sp 1 Vä gkorsning Grängen stn. Av tågk- leraren bevakade mek fällbommar.
61.687 Södra Hyttan (Sh) hp 61.780 62.203 63.848 63.924 Hjulsjö (Hö) lp 65.645 67.900 70.540 (360 m) 70.729		Påstigningsmärke. Lystringsmärke ∇ Vä gkorsning Mårtensbovägen. Vä gkorsning Hjulsjö lp. Av vägvakt bevakade mek fällbommar. Sth 40 över driftplatsen. $\frac{\neq}{\downarrow}$ Vä gkorsning Grönälven. Av vägvakt bevakade grindar. Lystringsmärke ∇ (avser ägovägvä- gkorsning 68.298). Sth 40. Y 50. Kurvor med 240 m radie. Vä gkorsning Bredsjö stn. Av tågk- leraren i Brö bevakade mek fällbommar.
70.990 Bredsjö (Brö)	14,5	Sth 40 från stationsgränsen. Infartssignal: $\frac{\neq}{\downarrow}$ sp 1 (htv), slutmärke för sp 1 å kon- taktledningsbryggan 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 = motorvagnståg. 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) 68.700 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		Vägkorsning Bredsjö stn. Av tågklare-raren i Brö bevakade mek fällbommar. Sth 40 . Y 50. Kurvor med 240 m radie. Sth 40 för loktåg med sth 50 enl. tdt. * Lystringsmärke ▽ (avser ägovägkors-ning 68.298). Vägkorsning Grönälven. Av vägvakt bevakade grindar. Sth 40 över driftplatsen. ‡ Vägkorsning Hjulsjö lp. Av vägvakt bevakade mek fällbommar. Lystringsmärke ▽ Vägkorsning Mårtensbovägen. Påstigningsmärke. Sth 45 för loktåg med sth 50 enl. tdt. * Orienteringsmärke.
56.449 Grängen (Gr) 56.389	14,5	Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: ‡ ‡ sp 2 (htv) sp 1 Vägkorsning Grängen stn. Av tågkla-reraren bevakade mek fällbommar.

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

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>15,9</p>	<p>Signaltelefon vid infartssignalen.</p> <p>Sth 40 inom stationsgränserna (obs dock sth 30 över Sågvägen).</p> <p>Infartssignal:</p> <p>sp 2 (htv) sp 1,3</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 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>Påstigningsmärke.</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:</p> <p>sp 2 (htv) sp 1</p>

Bansträckan Bofors—Valåsen—Skjutfältet

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Bandisposition. Sth 30 Föreskrifter ang. växling vid Bofors bruk och Valåsen se växlingsrörelser.
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 Sáo § 26: 1.</p> <p>Väggkorsning Örebrovägen. Bevakning enl Sáo § 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. Karlskoga lastplats

Karlskoga lastplats är försedd med elektrisk växel- och signalsäkerhetsanläggning.

1. Följande signal- och förreglingsinrättningar finnas:
 - a. *Infartssignal A 2* för signalering till tåg från Bofors med två gröna sken.
 - b. *Infartssignal B 2* för signalering till tåg från Strömtorp med två gröna sken.
 - c. *Centrallås* för manövrering av signaler och förreglingar.
 - d. *En strömställare för nödstopp*, placerad omedelbart under centrallåset.
2. Växlarna 1, 2, 11 och 12 samt spårspärrarna Sp I och Sp II förreglas med elektriska förreglingsanordningar. Växel 4 är försedd med ett enkelt kontrollås K 2, samverkande dels med ett dubbelt kontrollås K 1/K 2 på spårspärr IV, dels med kontrollås K 1 i centrallåset. Kilstavväxeln med tillhörande spårspärr förreglas med kontrollås och magnetlås, som frigöres med en strömställare i centrallåset, efter det signalerna A 2, B 2 med K 16-nyckeln ställts till stopp.
3. Tågvägen utgöres av spår II och skyddas genom spårspärrar i spår I, spår III och Kilstaspåret samt med skyddsväxel (12) vid övre bangården.
4. Huvudnyckeln K 16 till centrallåset jämte å särskild nyckeltavla plomberade reservnycklar förvaras å Bofors och Strömtorps stationer.
5. Vid växling å lastplatsen ställes, med den från angränsande stationen medförda K 16-nyckeln, signalerna på stopp varvid,
 - a. Beroendet över förreglingarna upphäves, och de elektriska förreglingarna kan frigöras med strömställarna.
 - b. K 1-nyckeln (till spårspärr IV) kan urtagas.
 - c. Magnetlåset vid Kilstavväxeln kan frigöras med strömställaren, varvid K 1-nyckeln kan urtagas och spårspärr samt växel låsas upp.
6. Efter avslutad växling, förreglas dpl genom att K 16-nyckeln låses varvid signalerna A 2, B 2 går till "kör" (visande två gröna sken.)

Förregling kan dock endast ske när följande villkor äro uppfyllda:

 - a. Växlar och spårspärrar ligger i normalläge.

- b. K 1-nyckeln till spårspärr IV är inlåst.
 c. K 1-nyckeln i Kilstaväxeln är inlåst i magnetlåset.
7. Vägboommarna vid Grönfältsgatan, Näsvägen, Skolgatan, Kungsvägen, Nickkällsgatan och Häsängsvägen manövreras från ställverket i Karlskoga.
 Fällningen skötes av därtill utsedd personal, lyftningen sker däremot automatiskt.
 När växling pågår på bangården skötes fällning och lyft av boommarna vid Skolgatan, Kungsvägen samt Nickkällsgatan av växlingspersonalen, från lokala ställare.
 Efter avslutad växling återtages bomfällningen av den därtill utsedda personalen.
8. För vägboommarna vid Näsvägen, Skolgatan och Kungsvägen har förutom vägkorsningssignal för respektive väg, i vardera riktningen från Boforshållet vid km 61 + 102 och från Strömtorpshållet vid km 61 + 945, en gemensam V-försignal uppsatts med signalbild enligt SÄO § 8 punkt 7 och fig. 9 a, 9 b.

B. Högbergs lastplats

1. Följande signal- och förreglingsinrättningar finnas:
- Infartssignal A 2* för signalering till tåg från Strömtorp med två gröna sken.
 - Infartssignal B 2* för signalering till tåg från Otterbäcken med två gröna sken.
 - Infartssignal C* för signalering till tåg från Degerfors Järnverk med ett grönt sken.
 - Centrallås* för manövrering av signalerna samt inläsning av kontrollnycklar.
 - Strömställare för nödstopp*, placerad omedelbart under centrallåset.
 - Kontrollås* vid växlarna 1, 2, 10 och 9, växlarna 1 och 2 är försedda med enkla kontrollås K 2 och K 3 samverkande dels med dubbla kontrollås K 1/K 2 på växel 10 samt K 1/K 3 på växel 9, dels med kontrollås K 1 i centrallåset.
2. Tågvägen utgöres av spår I och skyddas av skyddsväxlarna 10 och 9 i spår II.
3. Huvudnyckeln K 16 till centrallåset jämte å särskild nyckeltavla plomberade reservnycklar förvaras å Strömtorps och Gullspångs stationer.
4. Vid växling å lastplatsen ställes, med den från angränsande stationen medförda K 16-nyckeln, signalerna A 2, B 2 och C på stopp, varvid kontrollåsnycklarna K 1 kunna upplåsas och urtagas ur centrallåset.

Den ena K 1-nyckeln användes till att låsa upp det dubbla kontrolllåset K 1/K 2 i skyddsväxel 10 (spår II) varvid nyckel K 2 frigöres för upplåsning av växel 1.

Den andra K 1-nyckeln användes till att låsa upp det dubbla kontrolllåset K 1/K 3 i skyddsväxel 9 (spår II) varvid nyckeln K 3 frigöres för upplåsning av växel 2.

Efter avslutad växling förreglas dpl genom att K 16-nyckeln låses varvid signalerna A 2, B 2 och C går på kör.

Förregling kan dock endast ske om kontrollåsnycklarna K 1 är inlåsta i centrallåset, varvid växlarna är låsta i normalläge.

K 16-nyckeln urtages och återlämnas på nästa station.

C. Vägövergången vid Löksta

Helautomatiska fällbommar med korta spårledningnar. 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 spårledningnar 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.

D. Gullspång

Ljuförsignal, 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 tågklararen i Gullspång och bommarnas läge framgår av en vägkorsningssignal (enkelriktad).

Bommarnas lyftning sker automatiskt.

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 frigöres. (Semaforen är därmed fastlåst i stoppställning.)

Den *ena K 1-nyckeln* användes till att låsa upp det dubbla kontrollåset 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 kontrollåset i växeln nr 9 (till "storgruvespåret") varigenom nyckel K 2 frigöres för upplåsning av dubbla kontrollåset 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. Konsterud

- 1) Följande fasta signalinrättningar finnas:
 - a) Infartssignal A för tåg från Strömtorp, tågväg A.
 - b) Infartssignal B för tåg från Otterbäcken, tågväg B.
- 2) Signalerna manövreras från en ställbock, uppställd invid stationshuset.

Växlarna nr 1 och 2 är försedda med enkla kontrollås K 2, samverkande dels med dubbla kontrollås K 1/K 2 på växlarna nr 3 och 4, dels med kontrollås K 1 på ställbocken.

På ställbocken finnes dessutom enligt bestämmelsen i SJ str 23 kap. XV ett kontrollås K 14 för upphävande av beroendet mellan signalerna A och B samt ett kontrollås K 16 för fastlåsnig av nycklarna K 1.

3) Då platsen är bevakad, är växlarna oförreglade. K 14-nyckeln skall då vara borttagen från ställverket och förvarad på ett på förhand bestämt, för obehöriga skyddat ställe.

Samtliga växlar skall inspekteras lokalt; dock må för tåg på huvudtågvägen i säo § 55, mom. 3 a), omhandlade delen av tågvägsinspektionen verkställas genom att iakttaga att båda nycklarna K 1 finnas på ställbocken.

4) Då platsen skall ordningställas för obevakad körning, skall kontrollåsen K 1 på ställbocken vara upplåsta, varvid växlarna är låsta i normallägen. Kontrollåset K 14 upplåses, signalvevarna B och A₀ omläggas i nämnd ordning och kontrollåset K 16 låses. Nyckeln K 16 inlägges på Konsterud station på ett på förhand bestämt, för obehöriga skyddat ställe och förvaras där, tills bevakning åter inträder. Reservnyckel förvaras på samma plats.

5) Endast en nyckel av vardera K 14 och K 16 samt två nycklar av vardera K 1 och K 2 får finnas i bruk. Reservnycklar skall förvaras under plombering på Konsterud station.

6) Fällbommarna skall skötas av vägvakt.

**G. 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 Vikersvik Granbergsdal Bäck *) Karlskoga Högberg Årås Bräcka	Fredsjö och Grängen Grängen och Järnboås Striberg och Järnboås Striberg och Järnboås Gyttorp Nora stad Nora stad och Gyttorp Gyttorp och Bofors Kortfors och Bofors Bofors Bofors och Strömtorp Strömtorp och Gullspång Gullspång Otterbäcken
Obevakade för vissa tåg	
Järle Kortfors Konsterud	Järle (K 15-nyckel) Kortfors (K 15-nyckel) Konsterud

*) Då växeln vid Bäck är inlagd 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 föregling anordnad, som i huvudsak är lika vid samtliga platser, men vid Åsboberg, Vikersvik, Granbergsdal och Högberg dock med den skillnad som betingas därav att dessa driftplatser äro utrustade med två huvudsignaler. Huvudsignalens normalläge visar körsignal.

Huvudspårväxlarna äro medelst kontrollås beroende av spårspärrar och skyddsväxlar och dessa återigen beroende av huvudsignal sålunda, att ingen spårspärr eller växel kan frigöras och nedfällas resp. omläggas, innan huvudsignalen ställts till stopp. Omvänt kan huvudsignal 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.

För *Vikersvik* gäller dessutom, med hänsyn till ljus- och ljudsignalerna vid vägövergången, följande: De automatiska ljus- och ljudsignalerna ställas automatiskt i larmläge, då tåg inkommer på spårledning SI resp. SIIb samt återställas automatiskt till normalläge, då tåg passerat spårledning SIII vid vägövergången. (SIIb betecknas norra spårledning.) För tåg, som skola göra uppehåll vid stationen, kan spårledning SIIb förbikopplas genom omställning av strömbrytaren SIIb på centrallåset. Härigenom kunna de automatiska ljus- och ljudsignalerna kvarhållas resp. återföras i normalläge även då tåg inkommer på eller håller på spårledning SIIb. Har strömbrytaren SIIb omställts under tågs uppehåll skall den alltid *återställas* innan tåget avgår från Vikersvik.

Väggörningssignalen övergår till "kör" 30 sek. efter det att signalerna mot vägen ställts i larmläge.

Om vid växling 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.

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.

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 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 24 bemannade med endast förare på villkor att tåget tryckluftbromsas och sista fordonet i tåget har sin luftledning ansluten till luftbromsen, och tillämpningen av säo § 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 säo § 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 anliggning kontrolleras. I tveksamma fall åtdrages en 3:e handbroms och stoppsko utlägges.
- 3) Lokomotorerna göras omanövrerbara genom borttagande (inläsning i skåp) av båda körhandtagen.

§ 60: 2

På resp. gränstationer 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

N o r a stad—Ö r e b r o C

Transportabel telefon skall av lokföraren medföras i de NBJ-tåg som framgår Ervalla—Örebro—Ervalla.

Det åligger lokförare att påminna tkl i Nora stad om att telefonen skall överlämnas före resp. tågs avgång från Nora stad.

Vid tågets återkomst till Nora stad skall lokföraren överlämna telefonen till tkl Nora stad.

K a r l s k o g a—S t r ö m t o r p

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

1) fasta *telefonskåp* vid: Kilstaväxeln, Infartssignal B $\frac{1}{2}$ 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 hamnkotoret 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 användbart 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 anlant från Aktiebolaget Nobelkruts bangård. För kruttåg från Bredsjö, Ervalla och Strömtorp, till Bofors eller Gyttop, verkställles avsyningen å dessa stationer av tågchefälhavaren.

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 påmindä därom genom vederbörande underrättelsestation enligt plan för "vägvakternas dagliga regelbundna under rättande".
6. Tågklarerare 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 växlingsrörelse å stationen hava avstannat.
8. Kruttåg eller annat tåg, som medför krutvagn (200 kg.), skall medföra eldsläckningsapparat. Eldsläckningsapparat skall vara placerad i Gyttop 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 tågklarerare 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 städse 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 motorvagnståg 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 101: F N—K, Ig B—Srt.

„ 102: F

„ 103 o. 104: ksv 156 samt i F då denna ej har påfyrad eldstad.

„ 116: olv H.

„ 117: olv H.

„ 151: ksv 1 N—Brö.

„ 152: ksv 2 Brö—N.

Växlingsrörelser.

DELGIVNING AV SÄPL VID VÄXLING Å ANGRÄNSANDE STATION

Personal, som förutom å egen station även utför arbeten å angränsande station(er), vilken(a) beträffande säpl har sina särskilda föreskrifter att iakttaga, skall delges säpl ej blott för egen station utan även för angränsande station(er). Exempelvis skall Nora stations personal delges Gyttorps och Stribergs stationers säpl, Gyttorps personal delges Stribergs och Vikersviks säpl, Bofors personal delges Kortfors, Granbergsdals och Karlskoga säpl och Otterbäckens personal delges Gullspångs säpl och vice versa.

MED MOTORVAGNSFORDON

Vid växling med motorvagnsfordon — 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. Förlorar 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 spår område, som skall befaras).

VID NORA STAD

Särskild försiktighet skall alltid iakttagas vid växling mellan godsmagasinet och stationshuset.

Framförandet av dragfordon utan växlingspersonal.

Dragfordon får framföras över Nora bangård utan att vara åtföljda av växlingspersonal under nedan angivna villkor.

- 1) Vid gång från stallspåret skall Tillstånd till igångsättning inhämtas av tkl. Telefon finnes uppsatt i vågkuren.
- 2) Vid gång till stallspåret skall Tillstånd till igångsättning inhämtas av växlingsledaren eller av tkl.
- 3) Föraren skall finnas i det främsta fordonets förarhytt.
- 4) Vid passerandet av bangårdsövergången mellan järnvägsstationen och godsmagasinet skall fordonet framföras med största försiktighet och hastigheten icke överstiga 5 km/tim.
- 5) Under hela växlingsrörelsen skall föraren med skärpt uppmärksamhet aktgiva på eventuella rörelser på angränsande spår samt kontrollera att växlarna intager rätta lägen för rörelsen. Föraren skall även ombestyrta eventuell behövlig växelomläggning. — Vid gång stallspåret — spår 1 över södra infartsväxlarna för rälsbuss som från spår 1 skall gå mot Er skall föraren lägga 1:ans broväxel för klart ut mot Er. "Klart ut" skall lämnas till tkl.

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 Gyttorp. 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 Gyttorps 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 Dimbporten 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 Dimbporten.

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.

AVKOPPLING AV VAGNAR FRÅN TÅG VID KILSTAVERKEN (KILSTAVÄXELN)

Avkoppling skall ske endast från tåg med jämna nummer. Särskild tjänsteman från Bofors skall möta vid Kilstaväxeln och som tillsyningsman leda och ansvara för avkopplingen.

1. För tåget gäller följande

1. 1. Strömtorps station orderger tåget om uppehåll vid Kilstaväxeln för avkoppling.
1. 2. De vagnar, som skall kopplas av, placeras sist i tåget.
1. 3. Tåget skall stoppa framför infartssignalen till Karlskoga (B 2) och får icke passera denna innan underrättelse eller signalering enligt säo § 52:2 skett av tillsyningsmannen.
1. 4. Normalt står signalen B 2 på stopp vid tågets ankomst. Även om den skulle visa "kör", får den ej passeras innan signal enligt 1. 3. getts eller tillstånd, ev. på telefon, erhållits därtill.

2. Instruktion för tillsyningsmannen

2. 1. För avkopplingen beordrad tjänsteman från Bofors skall tjänstgöra som tillsyningsman.
2. 2. Vid avfärden från Bofors skall stationens K 16-nyckel medföras.
2. 3. Med K 16-nyckeln ställs samtliga huvudsignaler för Karlskoga lastplats till "stopp" genom att nyckeln insättes i och omvrides i centrallåset på platsen. I samband därmed omställs manöverställaren vid skylten "Selma Lagerlöfsvägen" till läget "Manuellt", varigenom tåget vid Kilstaväxeln ej faller dessa bommar. Vägvakten underrättas om vidtagna åtgärder.
2. 4. Tillsyningsmannen beger sig till Kilstaväxeln och inväntar tåget där.
2. 5. Tåget ges efter ankomsten tillstånd att passera infartssignalen i stopp genom signalering enligt säo § 52:2 och tåget stoppas sedan sista vagnen passerat Kilstaväxeln.

2. 6. Tåget backas in på Kilstaverkens område och vagnarna dit placeras innanför spårspärren och skyddsväxeln.
2. 7. Vid passerandet av Värmlandsvägen skall bommarna alltid vara fällda. Om detta ej går på grund av felaktighet e. d. skall vägen bevakas av två vakter och signalering mot vägfarande ske enligt såo § 26.
2. 8. De vagnar, som sätts vid Kilstaverken skall handbromsas.
2. 9. Efter avkopplingen växlas loket med de kvarvarande vagnarna till huvudspåret och stoppas, sedan Kilstavväxeln passerats. Denna och spårspärren låses och K 1-nyckeln återinsättes i magnetlåset av växlingsbitrådet.
2. 10. Omedelbart efter det att loket växlat till huvudspåret beger sig tillsyningsmannen till ställverket i Karlskoga, vrider om och tar ur K 16-nyckeln i centrallåset där, varvid huvudsignalerna går till "kör". Samtidigt anmodar han vägvakten att återställa manöverorganet för bommarna vid Selma Lagerlöfsvägen på "automatik". K 16-nyckeln medföres till Bofors.
2. 11. Loket kvarstår tills bommarna vid Selma Lagerlöfsvägen fälls. Då detta sker får tåget avgå utan signal och fortsätter enligt tidtabellen.
2. 12. Vägvakten i Karlskoga fäller bommarna för den fortsatta färden.

VID HÖGBERG

1. Tillkopplingsstation före Högberg lämnar tågbefälhavaren (lokf) noggrann uppgift på antal och placering i tåget av de vagnar, som skall kopplas av i Högberg.
2. Tågbefälhavaren (lokf) medför K 16 från angränsande station.
3. Efter ankomsten till Högberg överlämnar tågbefälhavaren K 16 till platsvakten, som frigör de växlar, som skall användas.
4. Tågbefälhavaren (lokf) är växlingsledare enligt vxi och bestämmer bl. a. hur växlingen skall ske.
Platsvakten är signalgivare enligt vxi, växelläggare, av- och tillkopplare m. m.
5. Platsvakten lämnar tågbefälhavaren behövliga upplysningar om avgående vagnars placering på bangården, var ankomna vagnar skall placeras där och utför de åligganden i samband med växlingen som tågbefälhavaren bestämmer. Tågbefälhavaren skall icke behöva avlägsna sig från lokets närmaste omgivning.
6. Sedan växlingen slutförts placeras tåget på huvudtågvägen och föreskriftsenligt bromsprov göres, om behövt, enligt tågbefälhavarens anvisningar.
7. Platsvakten lägger växlar, spårspärrar m. m. i normallägen. låser dem, ställer huvudsignalerna på "kör" samt återlämnar K 16 till lokföraren.
8. Tågbefälhavaren (lokf) kontrollerar antingen själv eller genom anmälan från platsvakten, att alla fordon står hinderfritt innanför spårspärrar eller skyddsväxlar och att slutsignalen satts upp på tåget.
9. Tågbefälhavaren (lokf) återlämnar K 16 på nästa station.

VÄGBOM VID OTTERBÄCKEN

Vägbommen är belägen vid vägen som leder ut över bangårdsområdet mot nya och gamla hamnen.

Lykta, visande rött sken mot vägen när bommen är nerfälld, finnes å bommen.

Vägbommen skall alltid ligga i nerfällt läge.

Då transport ut mot hamnområdet behöver vidtagas får järnvägs-, verkstads- eller stuvarepersonal öppna bommen och lotsa vägfarande över spårområdet. Vägfarande som lotsas över mot hamnen skall av den som öppnar bommen, meddelas att han på återvägen ej får börja köra över spårområdet förrän tillstånd härtill medgivits och bommen öppnats.

Anordningen är vidtagen för att underlätta bevakningen av övergången. Lok- och växlingspersonal skall givetvis ändock iaktta skärpt uppmärksamhet vid passerandet av vägen ifråga.

Vid de tillfällen då bommen är uppfälld iakttages detta genom den i rödvita fält målade masten, som vid mörker är belyst av den i närheten placerade bangårdsbelysningslampan.

Instruktion för vägvakten på Karlskoga lastplats

1. För vägvakten gäller föreskrifterna i SJF 114, Vägvaktsinstruktion.
2. Åliggandena som vägvakt skall gå före allt annat arbete på driftplatsen. Vägvakten skall noga passa tågen och vagnuttagningarna samt i mån av möjlighet hålla sig underrättad om var de befinner sig på linjen, så att bommarna fälls kortast möjliga tid före ankomsten till en korsning, dock så tidigt att tåg och vagnuttagningar ej hindras eller behöver bromsa in.
3. Vägvakten skall manövrera vägskyddsanläggningarna vid vägkorsningarna Grönfältsgatan, Näsvägen, Skolgatan, Kungsvägen, Nickkällsgatan och Häsängsvägen.
Centrala manövreringsorgan finns för samtliga bompar i Karlskoga ställverk. För vägkorsningarna Skolgatan, Kungsgatan och Nickkällsgatan finns dessutom anordningar för lokal manövrering, placerade på stolpe vid korsningen.
Central fällning sker genom intryckning av manöverknappen "Ned", placerad ovanför namnskylten på det bompar, som skall fällas.
Lyftningen sker automatiskt.
4. Bommarna vid Selma Lagerlöfsvägen fälls och lyfts automatiskt. De kan även manövreras från ställverket.
5. Vägvaktsbok, bl. 674.24, skall föras av vägvakten.
6. Telefonen i resgodsmagasinet användes. Inkommande signaler repeteras av en ringklocka på stationshusets yttervägg.
7. För tåg med udda nummer gäller, att då tåg eller vagnuttagning är klar för avgång i Bofors, begär tkl där att vägvakten i Karlskoga fäller bommarna vid Grönfältsgatan. Då besked erhållits att detta skett avsändes tåget eller vagnuttagningen omedelbart från Bofors. När rörelsen passerat Örebrovägen meddelar tkl i Bofors

detta till vägvakten i Karlskoga. Denne fäller då bommarna vid Näs vägen, Skolgatan, Kungsvägen och Nickkällsgatan. Vid uteblivet meddelande skola bommarna likväl omedelbart fällas. Då vägvakten ser på kontrolllampan för Selma Lagerlöfsvägen att denna uppnåtts fälls bommarna vid Häsängsvägen.

8. För tåg med jämna nummer sker fällningen av bommarna vid Häsängsvägen med ledning av signalen från tågankomstklockan. Övriga bompar fälls då kontrolllampan vid Häsängsvägen visar att denna uppnåtts av tåget.
9. Vid växling i Karlskoga gäller följande.
Då tåg växlar där manövreras bommarna av vägvakten.
Vid växling med vagnuttagning från Bofors manövreras bommarna av medföljande växlingsledare.

Tjuvbromsning

För att om möjligt fastställa orsaken till förekommande, skadlig tjuvbroms på vagnar, skall stf (tkl) meddela till *viö-kontoret* varje gång vagn avställes eller bromsen avstänges på grund av fel, förorsakat 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 områden. 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.

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	— Strömtorp
Strömtorp	Strömtorp	— Högberg
Gullspång	Högberg	— 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*.

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 gårde
Gyttorps gårde	Gyttorp	—
Bengtstorp, Erntorp, Botten	Linjen Er—Ob: Gyttorp	Botten, Erntorp, Bengts- torp
Kortfors bv-stuga, Öfalla, Lerängen, Bråten, Sand- torp ¹⁾	Kortfors	Botten, Erntorp ¹⁾
Kortfors bv-stuga, Öfalla, Lerängen, Bråten, Sand- torp, Karlskoga	Bofors	Sandtorp, Bråten, Ler- ängen, Öfalla, Kortfors bv-stuga
Konsterud, Gränsen	Strömtorp	Karlskoga
—	Gullspång	Gränsen, Konsterud

¹⁾ Kortfors underrättar *endast* beträffande *tågförsening* för av denna station bevakade tåg.

Obs.!

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

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 7) 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, Pershytte växel, Årås och Bräcka. Vid NBJ gäller generellt för alla stationer och lastplatser att tågen ej får framföras med större hastighet än 40 km/tim. när växlarna endast är låsta med kontrollås eller hänglås med hasp. (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 vägkorsningssignaler behöva ej ändras till överensstämmelse med Säo fig. 8 a och 8 b (skr Jv. 230-AL, 314-, 336-4/59).
- § 8:7 Vägkorsningsförsignal behöver ej uppsättas (skr Jv. 230-AL, 314-, 336-4/59).
- § 10:6 Orienteringsmärken enligt Säo fig. 47 a, b och d behöver ej uppsättas. (KVoV skr Jv. 230-AL, 314-, 336-4/59.)
- § 22 (sök) Kontroll att stationernas klockor visar rätt tid göres dagligen kl. 10.30 vid allmän signal från tåg, Nora stad.
- § 24 Följande driftplatser får lämnas obevakade för tåg enligt KVoV medgivande: Stora Mon, Järle, Pershytte växel, Årås, Åsboberg, Timansberg, Hjulsjö, Kortfors, Granbergsdal, Bräcka, Yxsjön och Vikersvik. (KVoV skr Jv. 230-AL, 314-, 336-4/59.)
- § 29:6 Återlämnande av K 16-nyckel efter vagnuttagning i *Stora Mon*. När K 16-nyckel utlämnats för uttagning av lok och vagnar till Stora Mon vid bandispå bansträckan Nora stad—Järle får återlämnande av K 16 uppskjutas. Sedan allt gjorts klart för tågs framförande förbi driftplatsen 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 tkf på en av gränstationerna erhållits.

§ 33 Vid B-fordonsfärd skall bestämmelserna för A-fordonsfärd till lämpas. (KVoV 230-AL, 314-, 336-4/59.)

§ 34 Vägvakters underrättande, se sid. 61.

§ 34:3 och 6 Vägvakterna skall underrättas om större tågförsening resp. större minskning än 5 minuter.

§ 40:2 (Sök) Bromstalstabell sid. 17. Dragfordons tåg- och bromsvikt medräknas dock ej. (KVoV skr Jv. 230-AL, 314-, 336-4/59.)

Utän annan broms än lokets få följande vagnvikter framföras i tåg: efter motorlok litt T 2 eller dubbelmotorlok .. 90 ton
 „ ensamt 2-axligt motorlok 70 ton
 „ ånglok 17 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. 55. (KVoV skr Jv. 230-AL, 314-, 336-4/59.)

§ 44 Godståg, som ej medför resande och ej har särskild konduktörspersonal, får, oaktat axelantalet — frånsett dragande fordon — överskrider 14, framföras med dieselloken 2, 6, 7—18, T 21—T 24 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. 52.

§ 47:7 Personplattformar behöva i mörker icke hållas belysta vid obehakade driftplatser.

§ 47:8 Banmästare och sträckvakter skall vid de ordinarie inspektionerna av banan inspektera de obehakade driftplatserna Hjulsjö, Yxsjön, Timansberg, Klacka Lerberg, Åsboberg, Pershytteväxel, Stora Mon, Vikersvik, Granbergsdal, Kilstaverken, Karlskoga, Högberg, Konsterud och Valåsen, 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 bansignaltavla placeras vid yttersta växeln eller, om så behövs för t. ex. växling, längre ut. Vid övriga stationer placeras bansignaltavlan vid huvudtågvägen, varvid växlarna låses 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 motorvagnsföraren.

Resgods skall på lämplig station inskrivas genom motorvagnsförarens försorg.

Väntsalen hålles i regel stängd.

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

Lättare gods lossas av vederb. kvinnliga platsvakt.

Övrigt trafikutbyte (tyngre gods och vagnavkoppling) ombesörjes av därtill beordrad personal.

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

Motorvagnar.

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

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

Vagnsättens omlopp och sammansättning.

I:	tågen	105 N—E, 101 B—Ob, 102 Ob—N	d. e. soh.	1 F
	„	101—102 N—Ob—N	hf tisd.—lörd.	1 F
II:	„	104 N—Er	d. e. och f. soh., 104 Srt—Er	hf tisd.—lörd. 1 F
	„	103 Er—N	d. f. soh., 103 Er—B och 107 B—Srt	hf månd.—fred. 1 F

Transportplan för styckegods.

Ksv nr	Tåg nr	Från	Till	För gods till	Särskilda bestämmelser
1	151	N	Brö	Sg—Brö ob	
2	152	Brö	N		Även ig i denna vagn
156	9202 9214 9225 103 153	H Ör Fv Er N	Ör Fv Er N Gt		
Olv	9210 9226 117	H Ör Er	Ör Er N		
Olv	116 9227 9207	Gt Er Ör	Er Ör H	Fv ob (Er)—H ob Lå ob	Ej Ange ob då olv utställs Äg. Även Ilgods lastas (lätt tillgängligt) i denna vagn.
Olv	116 9227 7238 7100	Gt Er Ör Ky	Er Ör Ky Äg	Ange ob	Vid behov. När Gt utställer denna vagn skall Nora underrättas.
Olv	116 9227 9207	N Er Ör	Er Ör H	Fv ob (Er)—H ob	Ej Ange ob då vagn utställs Änge. Även Ilgods lastas (lätt tillgängligt) i denna vagn
Olv	103 7264	B Srt	Srt H		
Olv	103 7264	B Srt	Srt H		(Från Kilstaverken)
Olv	Bdisp (12) (13) 14 103 7264	K B Srt	B Srt H		
Olv	7263 108	H Srt	Srt K	K—B	Färskvaror bortom B överfl. till nr 104 F av Srt
Olv	7263 108	H Srt	Srt K	AB Bofors o. Kilstaverken	
Ig 77	9264 108 Bdisp 14	Khn Srt K	Srt K B	K—B ob	V. u. v. e. soh o. pso (utställs ej v. u. v. e. soh 9—27 juli) V. återgår som Ig 472
Ig 472	103 7264	B Srt	Srt H	H ob, Sk— G ob	Utställs ej v. f. soh. 9—27 juli

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

Gods till och från Kf sändes i tågen 110/109 i särskild av B utställd vagn.

Ilgods till och från Kf sändes dag f. soh. med 1 Y—4 Y. Övriga dagar i tåg 110 resp. 109. Då tkl ej tåg vid tåget inlägger resp. avhämtar rbsf godset i den å sp 3 stående g-vagnen.

Gods till V som trafikant själv hämtar vid motorvagnen eller som enl. trafikants medgivande får avläggas på plattformen liksom sådant gods som rbsf lämpligen kan inläsa i magasinet därstädes sändes 1 Y—4 Y dag f. soh.

Samma befordringssätt tillämpas för J, som sänder resp. mottager gods med tåg 103. Gods fr J inlastas i ksv 156 och omlastas i N.

Gods i tåg 2 och 4 Y till Brö-linjen skall framgå till Nora stad.

Ilgods och färskvaror i lokaltrafik med alla tåg, även till och från driftplats med behovsuppehåll. Färskvaror i samtrafik behandlas som vanligt fraktstykke-gods och inlastas i ksv.

Förrådsgods. En särskild vagn utställs N—Ob 1:a och 3:e onsdagen i varje månad för s. k. förrådsgods, som alltså bör koncentreras till dessa dagar. Förrådsgodset lastas av fd-personalen direkt i denna vagn.

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

Handlingar transporterade med rälsbuss skola förvaras hos föraren.

Kretsbilar

Örebro—Nora (för ilgods):

Busstur litt. M 1 från Örebro C (SJ) 9.25, till Nora 10.20. (Godshandlingar till Nora stad fr. Örebro sändas SJ 4842—NBJ 9.)

Nora—Örebro—Nora:

Vardagar utom lördagar

Fr. Nora 7.00, fr. Örebro (ASG) 10.30. (Godshandlingar till Nora stad fr. Örebro sändas SJ 4842—NBJ 9.)

Karlskoga—Örebro—Hällefors—Bofors:

Vardagar utom lördagar

Fr. Karlskoga stn 8.00, fr. Bofors (ASG) 8.15, fr. Örebro (ASG) 10.00, fr. Gyt-torp 11.00, fr. Hällefors 14.00.

Nora—Karlskoga—Örebro—Nora:

Vardagar utom lördagar

Fr. Nora 6.30, Vikersvik 7.00, Kortfors 7.30, Bofors (ASG) 8.30, Karlskoga stn 8.45, Örebro (SJ godsmagasin) 10.30.

Bofors—Kristinehamn—Otterbäcken—Bofors

Vardagar utom lördagar

Fr. Bofors (ASG) 7.30, fr. Karlskoga stn 8.00, fr. Kristinehamn (SJ godsmaga-sin) 10.00, fr. Gullspång stn 11.00, fr. Otterbäcken stn 13.00, fr. Konsterud 14.30.

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-hället vagnar till Brö-linjen och i tåg från Brö-hället vagnar till V—Ob eller via.

Tåg nr	Medför godsvagnar		Anmärkningar
	från	till	
101	N, Gt, Kf, B Srt	Kf, B, Srt, Gsp, Ob	Vagnar Kf sist i tåget. Vagnar B sist i tåget. V. till Hg framgå Ob. Vagnar från Srt till Gsp o. Ob sist i tåget.
102	1) Ob, Srt— B, Gt	Srt—Er	Vagnar via Er sist i tåget. Vagnar N lokalt vid lok. Vagnar till Kf i Boforsgruppen.
103	Er, J, N, Gt, B	B, Srt, Gsp, Ob	Vagnar till Hg—Ob framföres från B till Ob i tåg 107. Vagnar till B sist i tåget.
104	Srt, B, Gt	K—Er	V. e. soh.: Ksv till K vid lok. Vagnar till G o. Kf kvartagas i B. Vagnar till V framgå Gt. Vagnar N lokalt vid lok. Vagnar till J sist från N.
105	N, Gt	B, Gsp—Ob	Även vagnar söderut från Hg till Bofors. Vagnar till Srt sist från Ob.
106	Ob, Hg, Srt	Hg—B, ob	
107	B, Srt	Srt, Ob	Största axelantal 30 eller 15 vagnar. Ig 77 och Ig fisk närmast lok, därefter ksv.
108	Srt	K, B	
116	Gt, N	Er	Ksv vid lok från Nora stad.
117	Er	N	Vr J och Sm framgå N
151	N—Hö	Sg—Brö	
152	Brö—Gt	Hö—N	
153	N, Gt	Gt, Sg	
200	Ob	B, Gt, N	Vagnar B o. K sist i tåget.
201	N, Gt	Ob	
202	Ob	B, Gt, N	Vagnar till B sist i tåget. Ob unr lokf om tågvikt bortom B samt B om tågvikt till B.

Vagnar till eller från Högberg befordras i tåg 106 oberoende av om vagnarna skall gå norr- eller söderut. För att vid större trpter undvika korsdragnin skall särskild transportplan överenskommas mellan Stf. Ob/B—tl.

1) Ervalla-vagnar avkopplas i Gt o. vidareändes i 116.

Medgiver tl växling på annan station än transportplanen föreskriver, skall lokpersonalen härom underrättas på en föregående station.

För alla vagnar skall bruttovikten utsättas å vagnlistan.

Tkl skall underrätta framförvarande station om tågets tågvikt liksom om det tontal som skall avkopplas vid denna station.

Postbefordring med tåg

Tåg	Sträck a	Befordringssätt	Golvyta, kvm. Rymd, kbm.	A n m.
8	Nora stad—Järle	fack	1,0 m ²	vard.
9	Ervalla—Nora stad	fack	2,0 m ²	vard.
10	Nora stad—Ervalla	fack ¹⁾	1,0 m ²	vard. u. lörd.
10	Järle—Ervalla	brevlåda	0,5 m ²	hf. lörd.
16	Strömtorp—Karlskoga	fack	1,0 m ²	vard. f. soh.
103	Järle—Nora stad	fack	1,0 m ²	hf. lörd.

¹⁾ Fkmb, NBJ-bevakning.

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.)

Väntetider tåg—vägbuss eller omvänt.

1) Buss — tåg.

Den allmänna väntetid som gäller för tåg (vid SJ: för express- o. snälltåg 5 min; för andra tåg 10 min; vid NBJ: 20 min för samtliga tåg) skall även tillämpas vid anslutning från viktigare, långväga busslägenheter. T. ex. i Örebro buss fr Karlskoga (Kristinehamn), fr Nora (Hällefors); i Kristinehamn buss fr Mariestad, Gullspång, Rudskoga, Karlskoga (Örebro); i Karlskoga buss fr Hällefors, Nora, Örebro, Kristinehamn, Degerfors, Strömtorp; i Nora buss fr Örebro, Hällefors, Karlskoga, Dalkarlsberg, Grängshyttan, Striberg, Gyttrorp.

Om försenad buss synes eller höres anlända till stationen, då väntetiden utlöpt, skall tåget invänta bussen. Särskild väntetid bestämmes av tågledaren. Utökade väntetider må tillämpas därest bussens anslutning är sista förbindelsen den dagen.

2) Tåg — buss.

Vägbuss skall invänta försenat tåg, om tåget beräknas ankomma inom 20 min (för linje C dock 10 min) efter bussens ordinarie avgångstid. Väntetiden får dock utsträckas till 30 min (för linje C dock 20 min), då meddelande erhållits genom tbfh på det försenade tåget att resande finnes, som har för avsikt att från övergångsstationen fortsätta med bussturen ifråga. Om det försenade tåget är på ingång på stationen får, även om väntetiden då utlöpt, bussen ej avgå förrän anslutning ägt rum. Om i något enstaka fall — exempelvis om ett större antal resande anmälts till viss busstur eller om bussturen utgör sista dagsförbindelsen — längre väntetid skulle visa sig behövlig, skall om möjligt vederbörande bilföreståndares medgivande inhämtas.

Anmälan skall alltid och utan någon som helst anmodan göras, även då inga övergångsresande finnes.

Utebliven resandeuppgift innebär således ej, att det ej finnes några övergångsresande. Tkl på övergångsstationen skall i dylika fall själv försöka införskaffa resandeuppgift. Lyckas ej detta skall tågledarens förhållningsorder inhämtas.