

NORA BERGSLAGS JÄRNVÄG

**TIDTABELLSBOKEN  
DEL A**

**ALLMÄNNA BESTÄMMELSER**

---

Gäller fr. o. m. den 1 november 1971  
på följande bandelar:

Ervalla – Nora stad – Otterbäcken

Gyttorp – Bredsjö

Bofors – Valåsen

---

Innehavarens befattning och namn
----------------------------------



## INNEHALLSFÖRTECKNING

	Sid.
Alarmeringsplaner och hjälpberedskap .....	95—97
Axeltryck .....	12
Bromsberäkningar för tåg .....	18
Bromsberäkningstabell .....	20
Bromsprov .....	16
Bromstabel .....	19
Bromsvikt för olika fordon .....	17
Enbemannat lok i godståg utan konduktörspersonal .....	58
Explosiva varor, säkerhetsföreskrifter .....	59—68
Förklaringar till grafiska tidtabellen .....	10
Förklaringar till tjänstetidtabellerna .....	7
Förklaringar till linjebeskrivningen .....	9
Hastighetsuppgifter och axeltryck .....	12
Kruttåg — säkerhetsföreskrifter .....	59—68
Linjebeskrivningar:	
bansträckan Ervalla—Otterbäcken .....	26—39
bansträckan Gyttertorp—Bredsjö .....	40—45
bansträckan Bofors—Valåsen—Skjutfältet .....	46—47
Lutnings- och stigningsförhållanden, som i vardera riktningen är utslags- givande för tågens (vut) utrustning med bromskraft .....	14
Låsning av vissa slutna vagnar .....	83
Ordergivningsstationer .....	57
Radio .....	91—92
Reservlok .....	57
Signalbeskrivningar för vissa anläggningar:	
Obevakade driftplatser med huvudsignal samt uppgift på tågspår, som skall komma till användning på station, då denna är obevakad .....	48
Timansberg, Järle, Granbergsdal .....	49
Hjulsjö .....	49
Grängen .....	50
Striberg .....	51
Pershyttan, Vikersvik .....	52
Kortfors .....	53
Karlskoga och Kilstaväxeln .....	54
Högberg .....	55
Bräcka, vägförhållanden vid Löksta och Skagersviksv. ....	56
Signaler på dragfordon .....	79
Säkerhetsbestämmelser för transporter vid NBJ .....	6
Säkerhetstjänsten vid NBJ .....	5
Säkerhetsföreskrifter för kruttåg o. övriga tåg med expl. varor .....	59—68
Telefonering från linjen .....	94
Telefonnummer till avd.förest., tågledare m. fl. ....	93
Tidssignal .....	57
Tjuvbromsning .....	16
Transportplaner för godståg .....	87—88
Transportplaner för godsvagnar i vissa relationer .....	89—90
Transportplaner för styckegods .....	85—86
Tågledningen vid NBJ .....	57
Undantag från säo samt särbestämmelser för vissa bandelar eller drift- platser m. m. ....	80—82
Vagnsynning .....	57
Vagnvikten för olika fordon .....	16
Vagnviktstabell för lokomotiv .....	15
Varmgångsinspektion. Se Säkerhetsföreskrifter för kruttåg .....	67
Vägvakter som enl. säo § 34:3 skall underrättas .....	79
Vägvaktens dagliga regelbundna underrättande enl. säo § 34:4 .....	79

## Växlingsrörelser:

allmänt: .....	69
anmälan till stf/tkl, lok får ej användas, delgivning av säpl vid växling å annan dpl, åtgärder p g a spårs lutning .....	69
vid Stora Mon .....	70
vid Nora stad .....	70
vid Pershyttan .....	71
vid Käppsta .....	71
i Bofors/Karlskoga-området .....	71—74
vid Gullspång—Skagersvik .....	76
vid Otterbäcken (vägbom) .....	77
över vägkorsning med vägskyddsanläggning .....	77

## Gällande bestämmelser beträffande säkerhetstjänsten samt den tekniska tjänsten vid NBJ

- A. FÖR JÄRNVÄGSDRIFTEN GALLER BESTÄMMELSERNA I NEDANSTÄ-  
ENDE FÖRFATTNINGAR ETC.:**
1. **Statens Järnvägars författningar och handböcker:**
    - a) Säkerhetsordning (Säo); SJF 010, utgåva 11 (KVoV Jv 230-A1/59) med tillhörande specialtryck:
      - I. Säo-kommentarer (Säok); SJH 010, utgåva 1
      - II. Växlingsinstruktion (Vxi); SJF 010.3, utgåva 2
    - b) Hjälppberedskap; SJF 016, utgåva 6
    - c) Vägvaktsinstruktion (Vävi); SJF 114, utgåva 6
    - d) Bromsföreskrifter; SJF 312, utgåva 7
    - e) Vagnpersonalinstruktion, SJF 402
  2. **Nora Bergslags Järnvägs särtryck etc.:**
    - a) NBJ tidtabellsbok, del A och B  
Av Vägverket medgivna undantagsbestämmelser till säo (jämte specialtryck) är införda i tidtabellsboken
    - b) NBJ grafiska tidtabell
- B. KUNSKAPSFÖRDRINGAR OCH EXAMINERING I SÄKERHETSTJÄNS-  
TENS FÖRESKRIFTER**
1. Kunskapsfördringarna i säo med specialtryck för personal, som används i säkerhetstjänst, framgår av säo bilaga 6. Dessutom skall personalen äga erforderliga kunskaper i övriga under A härövan nämnda författningar etc., vilka gäller vederbörandes verksamhetsområde. I den mån kännedom om särskilda lokala förhållanden är av betydelse för tjänsten, skall befattningshavare göra sig förtrogen med dessa förhållanden. Vid behov skall befattningshavare av närmaste befäl begära kommentarer och instruktion i anslutning härtill.
  2. Innan någon får användas i säkerhetstjänst, skall han bl. a.
    - a) ha uppnått föreskriven ålder
    - b) ha godkänts vid läkarundersökning enligt föreskrifter härom (bl. a. SJF 202) och
    - c) ha med godkänt resultat genomgått erforderlig utbildning.
  3. Personal, som används i säkerhetstjänst, skall utöver föreskrifterna i mom. B 2 vara godkänd vid
    - a) periodisk examinering (vartannat år; KVoV Jv 502/55) och
    - b) periodisk läkarundersökning (SJF 202).
 Syftet med periodiska examineringar är att kontrollera, att personalen ifråga har de kunskaper som krävs och att ge tillfälle till diskussion kring eventuella oklarheter. I de periodiska examineringarna skall delta all personal, som används eller kan komma att användas i säkerhetstjänst.
  4. Om särskilda skäl bedöms föreligga, kan avd-föreståndare besluta att visst år vederbörande personal skall genomgå periodisk examinering oavsett vilken tid, som förflutit sedan närmast föregående examinering. Sådana skäl föreligger bl. a.:
    - a) då utgåva av säo eller säok utkommer, varvid examinering skall ordnas, innan de nya föreskrifterna skall börja tillämpas
    - b) då särskild examinering föreskrivits (t. ex. av Vägverket eller SJ)
    - c) då avd-föreståndare bedömer att examinering bör ske, emedan säkerhetsföreskrifterna ändrats i större omfattning eller i viktigare delar eller emedan mera omfattande eller viktigare nya säkerhetsföreskrifter fastställts och
    - d) då befattningshavare i säkerhetstjänst, innan han efter en längre tids bortovaro från den aktuella tjänsten, tillåts att åter förrätta den.

5. Den som vid examinering ej kunnat godkännas, får ej användas i säkerhetstjänst, förrän han genomgått ny examinering och därvid godkänts.
6. Examinator skall skriftligen meddela vederbörande avd-föreståndare, vilka som godkänts resp. ej godkänts vid examinering.

## **Gällande säkerhetsbestämmelser för transporter i NBJ egen trafik och i samtrafik**

För det säkerhetsmässiga utförandet av godstransporter gäller bestämmelserna i nedanstående författningar etc. utgivna av Statens Järnvägar eller internationella järnvägsorganisationer:

1. SJF 510; Normalsektioner för minsta fria rummet  
 SJF 600; Normalvillkor i järnvägstrafik  
 SJF 606; Internationella fördrag angående godsbefordran på järnväg (CIM)  
 SJF 606 V; Internationellt fördrag angående befordran av farligt gods på järnväg (RID)  
 SJF 620; Godstransportföreskrifter  
 SJF 621; Föreskrifter för transport av farligt gods  
 SJF 636; Godsvagnsföreskrifter  
 SJF 637; SJ godsvagnar  
 SJF 638.1; Internationellt godsvagnsavtal, lastningsföreskrifter (RIV)  
 SJF 640; Tidtabellsföreskrifter  
 SJF 657; Axeltryck
2. I övrigt skall iakttagas de särskilda föreskrifter i säkerhets- och transportfrågor, som utfärdas i form av t. ex. "SJC" och NBJ avdelningsorder.

## Förklaringar till tjänstetidtabellerna

### A. 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 eller bromsgrupp icke ändras.
- 3) **Brgr** = bromsgrupp. Den angivna bromsgruppen är bestämd efter tågets normala sammansättning.

### B. TABELLEN

- 1) 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»,

*Anm.* Lastplatser, hållplatser och obevakade stationer förutsätts vara obemannade.

2) I kolumn 2 anges signalbild för infart sålunda:

- a)  $\uparrow$  = 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)  $\uparrow$  = »kör» visas med s k T-semafor på station, som är bevakad.
- d)  $\Upsilon$  = »kör» visas med s k T-semafor på lastplats eller obevakad 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  $\uparrow$  eller  $\Upsilon$  i stället för den som angetts i a), c) resp. d) ovan.

*Anm. 2.* På station, där växlar kan förreglas endast när stationen är obevakad för tåg, används beteckningen  $\uparrow$  resp.  $\Upsilon$  även när stationen är obevakad, 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)  $|\uparrow|$  = »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  $\left\{ \begin{array}{l} \uparrow \\ \Upsilon \end{array} \right.$

*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.

3) 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).

4) I kolumn »Ank» använda tecken betyder:

- |  |   |  |
|--|---|--|
| $a$ = behovsuppehåll                   | } | { för <i>avlämnande</i> av gods eller vagn |
| $\textcircled{a}$ = fast uppehåll      |   |  |
| $p$ = behovsuppehåll                   | } | { för <i>avhämtning</i> av gods eller vagn |
| $\textcircled{p}$ = fast uppehåll      |   |  |
| $\times$ = behovsuppehåll              | } | { för <i>allt slags trafikutbyte</i>       |
| $\textcircled{\times}$ = 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 obevakad;








- 5) I kolumn  $\times$  anges tågets möten.
- 6) I kolumn 7 stående siffertal anger bromstalen för tåget. Bromsvikten bestämmas med hjälp av bromsberäkningstabellen.
- 7) **Standardförkortningar och standardtecken**, som förekommer i tjänstetidtabellerna betyder:
- |                           |   |                                       |
|---------------------------|---|---------------------------------------|
| § = går under sommardtd.  | } | data fastställs för varje tdt-period. |
| §§ = går under vinterttd. |   |                                       |
- † = 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.
- j = går dag igen utom söndag och dag efter sön- och helldag.
- k = eget tåg uppehålls.
- ps0 = på särskild order.
- s = när tågets främsta fordon stannat hinderfritt för alla tågvägar, som kan användas för mötande eller förbigående tåg, skall föraren underrätta tågklareren 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.

*Streckad tåglinje* ( - - - ) = extratåg.

*Grov tåglinje* = express- och snälltåg.

*Mindre grov tåglinje* = persontåg.

*Tunn tåglinje* = godståg.

*Vid driftplatslinjerna avbruten tåglinje, försedd med ett kort tvärstreck parallellt med driftplatslinjen* = tåget får avsändas högst 15 min. före avgångstiden enligt tidtabellen.

2) X efter tågnumret = eldrivet motorvagnståg.

Y efter tågnumret = dieseldrivet motorvagnståg.

Z efter tågnumret = tåg, som framföres av lokomotor.

3)  $\uparrow$  el.  $\downarrow$  vid korsningspunkt mellan två tåglinjer (*oreglerat möte*) visar till vilken av de på ömse sidor om korsningspunkten belägna stationerna mötet enligt tjänstetidtabellen är förlagt.

4) Nedanstående tecken vid tåglinje betyder:

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

*Anm.* Vid ständigt obevakad driftplats på normalspårslinje med infartssignal, som manövreras från platsen ifråga, men utan heldragen driftplatslinje utsättes ej tecknat ● vid tåglinje utan i stället "(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
Helgfrida = 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 profien 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.

## Hastighetsuppgifter

A. Med hänsyn till banans beskaffenhet skall följande ban-  
kerhetsordningen med avseende på hastigheten får tågen fram-  
föras å de olika bandelarna med den för respektive dragfor-  
don 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		Banans sth	
		10—19	T 21—T 26	För ång- o. motorlok	
Ervalla—Otterbäcken	50	50	50	50	
Gyttorp—Bredsjö ....	50	50	50	50	
Bofors—Valåsen .....	25	40	25	40	

B. Med hänsyn till banans beskaffenhet skola följande ban-  
sträckor passeras med nedanstående minskade hastighet:

Sträcka	Största tillåtna hastigheten			
	mellan		Längd meter	Utgör km
Vik—Ktfs	Km 43+895—Km 44+215 (240 m. kurvor)		320	40
Bof—Ksga	,, 59+540— ,, 60+300 (240 m. kurvor)		760	40
Ksga—Srt	,, 73+670— ,, 73+720 (infartsväxel)		50	20
Ar—Gsp	,, 112+350— ,, 113+200 (vägövergång)		850	30
Hsjö—Brö	,, 70+540— ,, 70+900 (240 m. kurvor)		360	40
Stbg—Kalb	,, 30+350— ,, 30+390 (vägövergång)		40	20

C. Med hänsyn till förreglingsanordningar, lutningar, kurvor  
och andra bantekniska förhållanden får å stationer och last-  
platser tågen 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 framfö-  
ras på sträckan Nora stad—Ervalla får detta ej ske med hög-  
re hastighet än 35 km/tim. På sträckan Nora stad—Bofors  
tillåtes dock största hastighet 50 km/tim.

Å sträckan Strömtorp—Bofors är största tillåtna vagnaxel-  
trycket 20 ton för 2-axliga vagnar.

Axeltryck Strömtorp—Otterbäcken:

Stax 20 ton är medgivet för 2-axliga vagnar å sträckan  
Strömtorp—Otterbäcken under förutsättning att tåg, vari så-  
dan(a) vagn(ar) befordras, framföres med en Sth av 35 km/tim  
å bandelen Konsterud—Otterbäcken.

Lokps skall vid varje särskilt tillfälle ges order härom.

E. För att större bromsvikt på grund av enstaka branta lutningar ej skall vara behöfvlig än som erfordras för bansträckan i övrigt, skall följande sträckor passeras med nedan angivna hastighet (H=Högåsen; As=Åsboberg; Sh=Södra Hyttan):

Tåg med största hastighet, enl. tidd. av km. i tim.	f ä r å s t r ä c k a n		framförs m. sth av km/tim.	Bromstal
<b>Tågriktning Ervalla—Otterbäcken:</b>				
40	Vik—Ktfs	km 40+260— km 41+240= 980 m	30	16
	Gbg—Bof	„ 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	Vik—Ktfs	„ 40+260— „ 41+240= 980 „	40	
	Ktfs—Gbg	„ 46+690— „ 46+790= 100 „	45	
	Gbg—Bof	„ 50+470— „ 51+660=1,190 „	35	
	H—Srt	„ 58+080— „ 58+520= 440 „	35	
		„ 68+370— „ 69+000= 630 „	40	
<b>Tågriktning Otterbäcken—Ervalla:</b>				
40	Bof—Gbg	km 53+800— km 53+230= 570 „	30	15
	Ktfs—Vik	„ 39+420— „ 38+820= 600 „	35	16
	„	„ 33+450— „ 33+340= 110 „	35	16
	Gytp—Nora	„ 18+800— „ 18+270= 530 „	30	18
50	Bof—Gbg	„ 53+800— „ 53+230= 570 „	40	
	Ktfs—Vik	„ 39+420— „ 38+820= 600 „	45	
	„	„ 33+450— „ 33+340= 110 „	45	
	Gytp—Nora	„ 18+800— „ 18+270= 530 „	35	
<b>Tågriktning Gyttorp—Bredsjö:</b>				
50	Gytp—Ås	„ 22+790— „ 23+410= 620 „	40	
	Stbg—Kalb	„ 34+850— „ 35+890=1,040 „	40	
	Kalb—Tibg	„ 36+270— „ 36+590= 320 „	40	
	Tibg—Jbås	„ 43+980— „ 44+820= 840 „	45	
	Jbås—Grgn	„ 52+300— „ 52+830= 530 „	45	
<b>Tågriktning Bredsjö—Gyttorp</b>				
50	Brö—Hsjö	„ 69+470— „ 69+000= 470 „	40	
	Sh—Grgn	„ 60+490— „ 60+200= 290 „	45	
	Grgn—Jbås	„ 49+220— „ 48+980= 240 „	40	
	Grgn—Jbås	„ 47+050— „ 45+750=1,300 „	40	
	Kalb—Stbg	„ 31+040— „ 29+850=1,190 „	45	
	Stbg—Ås	„ 28+010— „ 27+710= 310 „	45	
	As—Gytp	„ 25+510— „ 25+110= 400 „	40	

## Lutnings- och stigningsförhållanden

som i vardera riktningen är utslagsgivande för tågens (vut) utrustning med bromskraft.

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

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

## Vagnviktstabell för lokomotiv

Sträcka	Vagnvikt i ton för				
	Ång- lok n:r 16	Motorlok			
		antal lkm.		T 21— T 24	T 25 T 26
		1	2		
Ervalla—Nora stad	1000	250	500	630	730
Nora stad—Gyttorp	600	200	400	500	575
Gyttorp—Vikersvik	1000	400	800	1000	1200
Vikersvik—Kortfors	730	250	500	630	730
Kortfors—Bofors	775	275	550	690	795
Bofors—Strömtorp	825	325	650	820	945
Strömtorp—Högberg	1000	400	800	1000	1200
Högberg—Konsterud	800	400	800	1000	1150
Konsterud—Otterbäcken	1200	500	1000	1250	1435
Otterbäcken—Högberg	675	300	600	750	860
Högberg—Strömtorp	675	300	600	750	860
Strömtorp—Bofors	625	250	500	630	730
Bofors—Kortfors	475	185	375	470	540
Kortfors—Gyttorp	525	200	400	500	575
Gyttorp—Nora stad	1200	800	1200	1500	1800
Nora stad—Ervalla	1200	400	800	1000	1200
Gyttorp—Striberg	500	225	450	570	650
Striberg—Bredsjö	500	225	450	570	650
Bredsjö—Hjulsjö	850	360	720	900	1050
Hjulsjö—Järnboås	725	225	450	570	650
Järnboås—Striberg	650	225	450	570	650
Striberg—Gyttorp	725	225	*)450	630	730
Ervalla—Örebro—Ervalla	—	—	—	1200	1380

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.

*Ann.* 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 SJF 312 (Bromsföreskrifter).*

*All personal skall kunna utföra bromsprov.*

Trafiksäkerheten kräver att bromsprov utförs med omsorg och enligt föreskrifterna, även om detta förorsakar tågförseining. Genom bromsprovet kontrolleras bl. a. att huvudledningen är öppen genom hela tåget och att bromsarna fungerar.

## Tjuvbromsning

För att om möjligt fastställa orsaken till förekommande, skadlig tjuvbroms på vagnar, skall stf (tkl) meddela till *miö-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.



## 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 bromsviktsskyltar å gods-vagnar, som ha sådana, och genom skyltar eller märkning vid om-ställningsanordningen eller å långbalken å vissa personvagnar). Vid skrubvbromsning av dessa vagnar värderas däremot bromsvikten enligt nedanstående tabell, kolumnen längst till höger.

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

F o r d o n	Med P-broms			Med G-broms			Skrubvbroms
	Då omställningsanordn. TOM — LAST		saknas	Då omställningsanordn. TOM — LAST		saknas	
	har läget	LAST		har läget	LAST		
4-axliga persons-, post- och resgodsvagnar med vagnv. 45 ton <sup>1)</sup> o. däröver	40 ton pr vagn	—	25 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel	
4-axliga persons-, post- och resgodsvagnar med vagnsvikt under 45 ton <sup>1)</sup>	30 ton pr vagn	—	20 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel	
2-axliga persons-, 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	5 ton pr bromsad axel	7 <sup>5</sup> 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	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	5 ton pr bromsad axel	
	15 ton pr vagn	15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	tom eller m. mindre än 5 ton last	
	—	—	—	—	—	5 ton däröver last: 5 ton	
Översamt lok	För elektrolok 10 ton pr bromsad axel, för ånglok 5 ton pr bromsad axel.						pr bromsad axel

<sup>1)</sup> 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. 17.

*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 siffraden, tills man kommer till det tal, som är lika med vagnvikten eller, om sådant icke finnes, till det *närmast högre*. Det lodrätt över detta tal i tabellens huvud stående talet anger den erforderliga bromsvikten.

Ex.: Ett tåg har en vagnvikt av 770 ton. Bromstalet är 16. Man söker i bromsberäkningstabellens första lodräta kolumn talet 16, därefter i den från detta tal utgående vågräta siffraden talet 770. Detta tal finnes icke, varför man tager det närmast högre talet 780, följer härifrån den lodräta kolumnen uppåt och finner i tabellens huvud talet 125, vilket anger den för tåget erforderliga bromsvikten.

II. Gäller frågan huru stor vagnvikt, som vid ett givet bromstal får framföras i ett tåg, då man har att tillgå endast en begränsad bromsvikt, uppsökes först det tal, som motsvarar den tillgängliga bromsvikten, eller, om detsamma ej finnes, *närmast lägre* tal i 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 bedömande om hastighetsnedsättning erfordras, måste därför tågets bromstal utrönas.

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

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

## Bromsberäknings-

Bromstal	B r o m s v i k t ( i t o n )													
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75
	V a g n v i k t ( i t o n )													
4	250	375	500	625	750	875	1000	1130						
5	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200			
6	165	250	335	415	500	585	665	750	835	915	1000	1080	1170	1250
7	145	215	285	355	430	500	570	645	715	785	855	930	1000	1070
8	125	190	250	315	375	440	500	565	625	690	750	815	875	940
9	110	165	220	280	335	390	445	500	555	610	665	720	780	835
10	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650	700	750
11	91	135	180	225	275	320	365	410	455	500	545	590	635	680
12	83	125	165	210	250	290	335	375	415	460	500	540	585	625
13	77	115	155	190	230	270	310	345	385	425	460	500	540	575
14	71	105	145	180	215	250	285	320	355	395	430	465	500	535
15	67	100	135	165	200	235	265	300	335	365	400	435	465	500
16	63	94	125	155	190	220	250	280	315	345	375	405	440	470
17	59	88	120	145	175	205	235	265	295	325	355	380	410	440
18	56	83	110	140	165	195	220	250	280	305	335	360	390	415
19	53	79	105	130	160	185	210	235	265	290	315	340	370	395
20	50	75	100	125	150	175	200	225	250	275	300	325	350	375
21	48	71	95	120	145	165	190	215	240	260	285	310	335	355
22	45	68	91	115	135	160	180	205	225	250	275	295	320	340
23	43	65	87	110	130	150	175	195	215	240	260	285	305	325
24	42	63	83	105	125	145	165	190	210	230	250	270	290	315
25	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240	260	280	300
26	38	58	77	96	115	135	155	175	190	210	230	250	270	290
27	37	56	74	93	110	130	150	165	185	205	220	240	260	280
28	36	54	71	89	105	125	145	160	180	195	215	230	250	270
29	34	52	69	86	105	120	140	155	170	190	205	225	240	260
30	33	50	67	83	100	115	135	150	165	185	200	215	235	250
31	32	48	65	81	97	115	130	145	160	175	195	210	225	240
32	31	47	63	78	94	110	125	140	155	170	190	205	220	235
33	30	45	61	76	91	105	120	135	150	165	180	195	210	225
34	29	44	59	74	88	105	120	130	145	160	175	190	205	220
35	29	43	57	71	86	100	115	130	145	155	170	185	200	215
36	28	42	56	69	83	97	110	125	140	155	165	180	195	210
37	27	41	54	68	81	95	110	120	135	150	160	175	190	205
38	26	39	53	66	79	92	105	120	130	145	160	170	185	195
39	26	38	51	64	77	90	105	115	130	140	155	165	180	190
40	25	37	50	62	75	87	100	110	125	135	150	160	175	185
41	24	37	49	61	73	85	98	110	120	135	145	160	170	185
42	24	36	48	60	71	83	95	105	120	130	145	155	165	180
43	23	35	47	58	70	81	93	105	115	130	140	150	165	175
44	23	34	45	57	68	80	91	100	115	125	135	150	160	170
45	22	33	44	55	66	78	89	100	110	120	130	145	155	165

## tabell

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

## Bromsberäknings-

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



tabell








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







## Linjebeskrivning

**Driftplatser, signalbilder, hastighetsnedsättningar m. m.**




**Bansträckan Ervalla—Otterbäcken**

Tåg med udda nummer.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	
1	2	3
		Signalbilder, hastighetsnedsättningar m. m. Betr. de med * markerade hastighetsnedsättningarna se sid. 13. Angivet lystringsmärke avser efterföljande angiven vägkorsning såvida ej annat ut-säges.
0.000 Ervalla (Er)	—	<b>Sth 40 inom stationsgränsen.</b> Utfart: sp 1, 4—6 ut  Utfart: sp 2, 3 
0.835 1.133 1.400  3.380 3.684  6.400 6.600   8.229 Järle (Jäle) lp 8.370   12.415 Stora Mon (Smon) lp  13.670 14.027		Lystringsmärke  Vägkorsning Ervalla. Ljud- och ljussign. <b>Sth 40 fram till km 1.600.</b>  Lystringsmärke  Vägkorsning Tingstorp. Ljud- och ljussignaler. Vägkorsning Torpa. Ljud- och ljussign. <b>Sth 30 över driftplatsen fram till km 8.750.</b> Orienteringsmärke  Signalbeskrivning sid. 49.  sp 1 (htv) Vägkorsning Järle lp. Ljud- och ljussignaler som kan fränkopplas.  <b>Sth 40 över driftplatsen.</b>   Lystringsmärke  Vägkorsning Källarhalsen. Ljud- och ljussignaler.

1	2	3
17.644 Nora stad (Nora)	17,6	<p><b>Sth 40 inom stationsgränserna.</b>  <b>Infartssignal:</b>              sp 1 (htv)</p> <p><b>Utfart:</b>            sp 1 (htv) sp 2</p>
19.528 20.040 20.273 20.965 20.969 Pershytte växel 21.325		<p>Vägforsning Pershyttevägen. Ljud- och ljussignaler.            Lystringsmärke ▽            Vägforsning Joakims bv.            Lystringsmärke ▽  <b>Sth 40 genom växel.</b>              Medväxel i spåret.            Bergsängsvägen (timmertransportväg).</p>
22.611 Gyttorp (Gytp) 23.480 22.853 Käppsta	5,0	<p><b>Sth 40 inom stationsgränserna.</b>  <b>Infartssignal:</b>                 sp 2 (htv) sp 3</p> <p><b>Utfartssignal</b>             Medväxel i spåret.</p>
25.200 25.260—25.840 27.670 27.820 30.660 Vikersvik (Vik) lp 30.896		<p>Lystringsmärke ▽            Vägar och kurvor Knapptorp och N:a Bengtstorp.</p> <p>Vägforsningsförsignal</p> <p>Vägforsning Bengtstorp. Ljud- och ljussignaler.</p> <p><b>Sth 40 över driftplatsen.</b>            Huvudsignal (förreglar växlarna vid Vikersvik):              sp 1</p> <p>Signalbeskrivning sid. 52.            Vägforsning Vikersvik lp. Ljud- och ljussignaler som kan fränkopplas.</p>

1	2	3
33.113		Vägforsning Erntorps bv. Ljud- och ljussignaler.
36.805		Vägforsningsförsignal.
36.945		Vägforsning Enbergsängs bv. Ljud- och ljussignaler.
37.977		Vägforsning ensk. väg Arntorp—Täppan—Snöbergshult. Ljud- och ljussignaler.
39.475		Lystringsmärke ▽
39.724 40.260 (980 m) 43.895 (320 m)		Vägforsning Lanthöjden. Sth 30 för loktåg med sth 40 enl tdt. * Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. * Sth 40. Kurvor med 240 m radie.
		Sth 40 över driftplatsen. Huvudsignal (som förreglar växlarna vid Kortfors):
44.397 Kortfors (Ktfs) lp	$\#$ sp 3	Signalbeskrivning sid. 53.
45.200		Vägforsning Kortfors bv. Ljud- och ljussignaler.
46.690 (100 m)		Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. *
46.740		Lystringsmärke ▽
47.094		Vägforsning Brattforsvägen.
47.210		Vägforsningsförsignal.
47.518		Vägforsning Öfalla bv. Ljud- och ljussignaler.
48.465		Lystringsmärke ▽
48.817		Vägforsning Paskbovägen
48.900		Orienteringsmärke △
49.100		Lystringsmärke ▽ Sth 40 över driftplatsen.
49.728 Granbergsdal (Gbg) lp		sp 2 Signalbeskrivning sid. 49.
50.470 (1.190 m)		Sth 25 för loktåg med sth 40 enl. tdt. * Sth 35 för loktåg med sth 50 enl tdt. *
50.600		Vägforsning Granbergsdals bv. Ljud- och ljussignaler.

1	2	3
<p>54.260</p> <p>55.189 Bäck</p> <p>56.871</p> <p>57.538</p> <p>58.080 (440 m)</p> <p>58.343</p> <p>58.765</p>		<p>Väggkorsning Lerängen. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Då växeln är inlagd är lp bevakad för alla tåg.</p> <p>Väggkorsning Stolpängsvägen. Helautomatiska fällbommar.</p> <p>Väggkorsning Sveavägen. Helautomatiska 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 tågklararen i Bof bevakade el mek fällb.</p>
<p>59.227 Bofors (Bof)</p> <p>59.400</p>	<p>36,5</p>	<p>Sth 40 inom sationsgränserna.</p> <p>Infartssignal:</p> <p style="text-align: center;">   </p> <p>sp 2 (htv) sp 3</p> <p>Väggkorsning Bofors stn (Kanalvägen). Av tågklararen bevakade el mek fällbommar.</p> <p>Utfartssignal:</p> <p style="text-align: center;">  </p> <p>Motväxel (Oljebangården).</p>
<p>61.102</p> <p>61.352</p>		<p>Väggkorsningsförsignal.</p> <p>Väggkorsning Näsvägen. Av tågklararen i Bof bevakade el mek fällb.</p>

1	2	3
		<p>Signalbeskrivning för Karlskoga se sid. 54.  <b>Sth 40</b> över driftplatsen.  Huvudsignal (som förreglar växlarna vid Karlskoga):  #  sp 2  <b>61.463</b> Väggkorsning Skolgatan. Av tågklararen i Bof bevakade el mek fällb.  <b>61.560</b> Väggkorsning Kungsvägen. Av tågklararen i Bof bevakade el mek fällb.  <b>61.735</b> Karlskoga (Ksga) lp Bantelefon i ställverket.  <b>61.879</b> Väggkorsning Nickkällsgatan. Av tågklararen i Bof bevakade el mek fällb.  <b>62.703</b> Väggkorsning Selma Lagerlöfs väg. Helautomatiska fällbommar, som dock kunna omkopplas för manuell manövrering från Bofors station.  <b>63.229</b> Kilstaväxeln Motväxel i spåret. Bantelefon.  <b>63.493</b> Bantelefon.  <b>63.845</b> Väggkorsning Häsängsvägen. Helautomatiska fällbommar. Bantelefon.  <b>67.354</b> Väggkorsning Högåsen. Ljud- och ljussignaler.  <b>68.370</b> (630 m) <b>Sth 30</b> för loktåg med sth 40 enl tdt. *  <b>Sth 40</b> för loktåg med sth 50 enl tdt. *  <b>73.000</b> Väggkorsning Degernäs. Ljud- och ljussignaler.  <b>73.265</b> Försignal.  <b>73.670</b> (50 m) <b>Sth 20</b>, infartsväxeln i Srt.</p>
<b>74.001</b> Strömtorp (Srt)  <b>74.360</b>	14,8	<b>Sth 40</b> från infartsväxeln inom stationsgränserna. Infartssignal: Y sp 4 (htv)  Väggkorsning Strömtorps stn. Av tågklararen bevakade el fällbommar.

1	2	3
74.465 74.750		Lystringsmärke □ Vägbeskrivning Gräsholmsvägen. Ljud- och ljussignaler.
76.078		Vägbeskrivning Ångbäcksvägen. Ljud- och ljussignaler.
77.130		Vägbeskrivning Björneborgsvägen. Ljud- och ljussignaler.
78.071 Högberg (Höbg) lp		Sth 40 över driftplatsen. Huvudsignal (som förreglar växlarna vid Högberg): § sp 1 Signalbeskrivning för Högberg sid. 55.
83.646		Vägbeskrivning Håkanbol. Ljud- och ljussignaler.
86.250 86.550 93.307 93.607		Lystringsmärke ▽ Timmertransportväg Vägbeskrivningsförsignal. Vägbeskrivning Konsterud norr. Ljud- och ljussignaler.
94.157		Vägbeskrivning Konsterud söder. Ljud- o. ljussignaler.
98.050 (490 m)		Sth 35 km fram till km 98.540 (minskad rälsförhöjning).
100.632		Vägbeskrivning V. Säby. Ljud- o. ljussignaler.
101.130 (370 m)		Sth 35 km fram till km 101.500 (minskad rälsförhöjning).
104.878		Vägbeskrivning Gränsen. Ljud- o. ljussignaler.
108.030		Lystringsmärke ▽ (avser ägovägbeskrivning 108.390).



1	2	3
<p>109.320 109.683 111.220 (350 m) 112.350 (348 m) 112.698</p>		<p>Lystringsmärke ▽ Väggkorsning Årås bv. <b>Sth</b> 35 km fram till km 111.570 (minskad rälsförhöjning) <b>Sth</b> 30 fram till väggkorsning Löksta. Väggkorsning Löksta. Helautomatiska fällbommar. Signalbeskrivning se sid 56.</p>
<p>112.950 112.982 113.548 <b>Gullspång</b> (Gsp) 113.755</p>	39,5	<p><b>Sth</b> 40 inom stationsgränserna. Infartssignal:  <math>\begin{array}{c} \text{‡} \\   \\ \text{sp 3 (htv)} \end{array} \quad \begin{array}{c} \text{‡} \\   \\ \text{sp 2} \end{array}</math>  Väggkorsning Skagersviksvägen. Helautomatiska fällbommar. Signalbeskrivning se sid. 56.</p> <p>Väggkorsning Västergatan. Av tågklareraren bevakade mek fällb.</p>
<p>116.940 117.304 Bräcka lp 118.023</p>		<p>Väggkorsning Bräcka. Ljud- och ljussignaler. Signalbeskrivning för Bräcka sid. 56. <b>Sth</b> 40 genom växeln. Orienteringsmärke △ Medväxel i spåret. Väggkorsning Åsenvägen. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>118.739 <b>Otterbäcken</b> (Otb) 118.913</p>	5,2	<p><b>Sth</b> 40 från yttersta växeln. Infartssignalen (placerad 42 meter bortom yttersta växeln):  <math>\begin{array}{c} \text{‡} \\   \\ \text{sp 2 (htv)} \end{array} \quad \begin{array}{c} \text{‡} \\   \\ \text{sp 1. 3} \end{array}</math></p> <p>Väggkorsning (vägen till hamnen). Av järnvägspersonalen bevakade el fällbommar. Föreskrifter se sid. 77.</p>



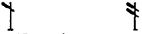
## Bansträckan Otterbäcken—Ervalla

Tåg med jämna nummer.

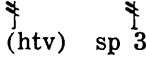

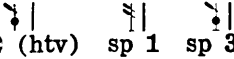

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m. m.  Betr. de med * markerade hastighetsnedsättningarna se sid. 13.  Angivet lystringsmärke avser efterföljande angiven vägkorsning såvida ej annat ut- sages.
1	2	3
118.739 Otterbäcken (Otb)	—	<b>Sth 40</b> till yttersta växeln. Utfart: sp 2 (htv) sp 1. 3
118.023  117.304 Bräcka lp  116.940		Väggkorsning Åsenvägen. Ljud- och ljussignaler. Signalbeskrivning för Bräcka sid. 56. <b>Sth 40</b> genom växeln. Orienteringsmärke $\Delta$ Motväxel i spåret. Väggkorsning Bräcka. Ljud- och ljussignaler.
113.755 113.548 Gullspång (Gsp)  113.200 (502 m) 112.982	5,2	<b>Sth 40</b> inom stationsgränserna. Infartssignal: $\#$ sp 3 (htv) sp 2 Väggkorsning Västergatan. Av tågklareraren bevakade el mek fällb.  <b>Sth 30</b> fram till väggkorsning Löksta. Väggkorsning Skagersviksvägen. Av tågklareraren i Gsp bevakade el mek fällb. Signalbeskrivning se sid. 56.
112.698  111.570 (350 m)  110.040 109.683		Väggkorsning Löksta. Helautomatiska fällbommar. Signalbeskrivning se sid 56. <b>Sth 35</b> km fram till km 111.220 (minskad rälsförhöjning). Lystringsmärke $\Delta$ Väggkorsning Årås bv.

1	2	3
108.750		Lystringsmärke ▽ (avser ägoväggkorsning 108.390).
104.878		Väggkorsning Gränsen. Ljud- o. ljussignaler.
101.500 (370 m)		<b>Sth</b> 35 km fram till km 101.130 (minskad rälsförhöjning).
100.632		Väggkorsning V. Säby. Ljud- och ljussignaler.
98.540 (490 m)		<b>Sth</b> 35 km fram till km 98.050 (minskad rälsförhöjning).
94.157		Väggkorsning Konsterud söder. Ljud- o. ljussignaler.
93.607		Väggkorsning Konsterud norr. Ljud- o. ljussignaler.
86.850		Lystringsmärke ▽
86.550		Timmertransportväg
83.646		Väggkorsning Håkanbol. Ljud- och ljussignaler.
78.071 Högberg (Höbg) lp		Signalbeskrivning för Högberg se sid 55. <b>Sth</b> 40 över driftplatsen. Huvudsignal (förreglar växlarna vid Högberg): <div style="text-align: center;">   sp 1 </div>
77.130		Väggkorsning Björneborgsvägen. Ljud- och ljussignaler.
76.078		Väggkorsning Ångbäcksvägen. Ljud- och ljussignaler.
75.120		Lystringsmärke □
74.750		Väggkorsning Gräsholmsvägen. Ljud- och ljussignaler.
74.360 74.001 Strömtorp (Srt) 73.720 (50 m)	39,5	<b>Sth</b> 40 från stationsgränsen. Infartssignal: <div style="text-align: center;">   sp 1 (htv) </div> Väggkorsning Strömtorps stn. Av tågklareraren bevakade el fällbommar.  <b>Sth</b> 20, utfartsväxeln.

1	2	3
73.660		Lystringsmärke ▽ (avser ägoväggkorsning vid km 73.408).
73.000		Väggkorsning Degernäs. Ljud- och ljussignaler.
67.354		Väggkorsning Högåsen. Ljud- och ljussignaler.
64.077		Orienteringsmärke △
63.845		Väggkorsning Häsängsvägen. Helautomatiska fällbommar. Bantelefon.  Signalbeskrivning för Karlskoga se sid. 54. Sth 40 över driftplatsen. Bantelefon.
63.493		Huvudsignal förreglar växlarna vid Kilsta och Karlskoga): § sp 2
63.299 Kilstaväxeln		Medväxel i spåret. Bantelefon.
62.703		Väggkorsn. Selma Lagerlöfs väg. Helautomatiska fällbommar, som dock kan omkopplas för manuell manövrering från Bofors station.
61.945		Väggkorsningsförsignal.
61.879		Väggkorsning Nickkällsgatan. Av tågklararen i Bof bevakade el mek fällb.
61.735 Karlskoga		
61.560		Väggkorsning Kungsvägen. Av tågklararen i Bof bevakade el mek fällb.
61.463		Väggkorsning Skolgatan. Av tågklararen i Bof bevakade el mek fällb.
61.352		Väggkorsning Näsivägen. Av tågklararen i Bof bevakade el mek fällb.

1	2	3
59.400		<p><b>Sth 40 inom stationsgränserna.</b>  <b>Infartssignal:</b>              sp 2 (htv) sp 3 (Slutpunkt för sp 3:            Första motväxeln i bangårdens norra            ända.)            Bantelefon finnes på signalskåp vid km  <b>60.200.</b>            Vägkorsning Bofors station (Kanalvä-            gen). Av tågklareraren bevakade el mek            fällbommar.</p>
59.227 Bofors (Bof)	14,8	
58.765		<p>Vägkorsning Skogsängsvägen. Av tåg-            klareraren i Bof bevakade el mek fällb.</p>
57.538		<p>Vägkorsning Sveavägen. Helautomatis-            ka fällbommar.</p>
56.871		<p>Vägkorsning Stolpångsvägen. Helauto-            matiska fällbommar.</p>
55.189 Bäck		<p>Då växeln är inlagd är lp bevakad för            alla tåg.</p>
55.300		<p>Lystringsmärke ▽</p>
54.980		<p>Vägkorsning.</p>
54.260		<p>Vägkorsning Lerängen. Ljud- och ljus-            signaler.</p>
53.800 (570 m)		<p><b>Sth 30 för loktåg med sth 40 enl tdt. *</b>  <b>Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</b></p>
50.600		<p>Vägkorsning Granbergsdals bv.            Ljud- och ljussignaler.</p>
50.350		<p>Orienteringsmärke △</p>
50.100		<p>Lystringsmärke ▽</p>
49.728 Granbergsdal		<p><b>Sth 40 över driftplatsen.</b>            Signalbeskrivning sid. 49.</p>
(Gbg) lp		<p>sp 2</p>
49.165		<p>Lystringsmärke ▽</p>
48.817		<p>Vägkorsning Paskbovägen</p>
47.518		<p>Vägkorsning Öfalla bv. Ljud- och ljus-            signaler.</p>
45.200		<p>Vägkorsning Kortfors bv. Ljud- och            ljussignaler.</p>
45.079		<p>Försignal.</p>

1	2	3
44.397 Kortfors (Ktfs) lp		<p><b>Sth 40</b> över driftplatsen. Huvudsignal (som förreglar växlarna vid Kortfors):</p> <p style="text-align: center;">‡</p> <p>sp 3 Signalbeskrivning se sid. 53.</p>
44.215 (320 m)		<b>Sth 40.</b> Kurvor med 240 m radie.
39.420 (600 m)		<p><b>Sth 35</b> för loktåg med sth 40 enl tdt. *</p> <p><b>Sth 45</b> för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p>
37.977		Väggkorsn. ensk. väg Arntorp—Täppan—Snöbergshult. Ljud- och ljussignaler.
36.945		Väggkorsning Enbergsäng. Ljud- och ljussignaler.
33.450 (110 m)		<p><b>Sth 35</b> för loktåg med sth 40 enl tdt. *</p> <p><b>Sth 45</b> för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p>
33.352		Väggkorsningsförsignal
33.113		Väggkorsning Erntorps bv. Ljud- och ljussignaler.
31.490		Försignal.
30.896		<p><b>Sth 40</b> över driftplatsen. Huvudsignal (som förreglar växlarna vid Vikersvik):</p> <p style="text-align: center;">‡</p> <p style="text-align: center;">sp 1</p>
30.660 Vikersvik (Vik) lp		<p>Väggkorsning Vikersvik lp. Ljud- och ljussignaler som kan fränkopplas. Signalbeskrivning sid. 52.</p>
27.820		Väggkorsning Bengtstorp. Ljud- och ljussignaler.
25.900		<p>Lystringsmärke ▽ (gäller 25.840—25.260).</p>

1	2	3
25.840—25.260 24.037		Vägar och kurvor N:a Bengtstorp och Knapptorp. Försignal.
23.681  23.480 Käppsta  22.611 Gyttorp (Gytp)	36,5	Signaltelefon vid infartssignalen. Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: <div style="text-align: center;">  </div> sp 2 (htv) sp 3 Motväxel i spåret.
21.685 21.466 21.325 20.969 Pershytte växel (Phv) lp  19.528  18.800 (530 m)		Lystringsmärke ▽ Försignal. Bergsängsvägen (timmertransportväg). Sth 40 genom växeln. <div style="text-align: center;">  </div> Motväxel i spåret. Vägkorsning Pershyttevägen. Ljud- och ljussignaler.  Sth 30 för tåg med sth 40 enl tdt. * Sth 35 för tåg med sth 50 enl tdt. *
17.644 Nora stad (Nora)	5,0	Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: <div style="text-align: center;">  </div> sp 2 (htv) sp 1 sp 3  Utfart: sp 1 (htv) sp 2, 3
14.390  14.027  12.415 Stora Mon (Smon) lp  8.750		Lystringsmärke □  Vägkorsning Källarhalsen. Ljud- och ljussignaler.  Sth 40 över driftplatsen. <div style="text-align: center;">  </div> (placerad 225 meter bortom första växeln.)  Sth 30 fram till km 6.600.

1	2	3
<p>8.370</p> <p>8.229 Järle (Jäle) lp</p> <p>6.400</p> <p>3.980</p> <p>3.684</p> <p>1.600</p> <p>1.435</p> <p>1.253</p> <p>1.133</p>		<p>Signalbeskrivning för Järle sid. 49.  <b>Sth</b> 30 över driftplatsen.  Vägborsning Järle lp. Ljud- och ljussignaler som kunna fränkopplas.  Orienteringsmärke <math>\triangle</math>  sp 1</p> <p>Vägborsning Torpa. Ljud- och ljussign.  Lystringsmärke <math>\square</math>  Vägborsning Tingstorp. Ljud- och ljussignaler.</p> <p><b>Sth</b> 40 fram till km 1.400.  Lystringsmärke <math>\square</math>  Försignal.  Vägborsning Ervalla. Ljud- och ljussign.</p>
<p>0.000 Ervalla (Er)</p>	<p>17,6</p>	<p><b>Sth</b> 40 från stationsgränsen.  Infartssignal:  <math>\ddagger</math>  sp 1 (h<sub>t</sub>v), 2—4  Signaltelefon vid infartssignalen.</p>

## Bansträckan Gyttorp—Bredsjö

Tåg med udda nummer.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsned-sättningar m. m. Betr. de med * markerade hastighetsned-sättningarna se sid. 13. Angivet lystringsmärke avser efterföljande angiven vägkorsning såvida ej annat ut-säges.
1	2	3
22.611 Gyttorp (Gytp)	—	<b>Sth</b> 40 inom stationsgränserna. Utfart: sp 2 (htv)
22.790 (900 m)		<b>Sth</b> 30.
23.597		Väggkorsning Bergsäng (Noravägen). Helautomatiska fällbommar.
23.670		Lystringsmärke ▽
23.920		Väggkorsning Hagelfabriken.
24.330		Lystringsmärke ▽
24.580		Väggkorsning Södra As.
28.670		Manöverskåp för väggbommar. Lokf ansvarar för fällning av dessa.
28.814		<b>Sth</b> 40 över driftplatsen (obs dock sth 20 över Sågvägen). Huvudsignal (förreglar växlarna vid Striberg):
28.964		‡ sp 2 Signalbeskrivning sid. 51.
29.146 Striberg (Stbg) lp		Väggkorsning Striberg lp. Av tågpersonalen manövrerade el mek fällbommar.
29.750		Lystringsmärke ▽ juni—augusti.
29.950		Lystringsmärke △ (avser Sågvägen).
29.979		Väggkorsning Dammsjöbadet.
30.137 Dammsjön lp		Motväxel.
30.350 (40 m)		<b>Sth</b> 20 över Sågvägen.
30.369		Väggkorsning Sågvägen.
30.900		Lystringsmärke ▽
31.256		Väggkorsning Bälgsjöbodavägen.



1	2	3
<p>34.850 (1.040 m)</p> <p>35.395 35.530 35.860</p> <p>36.097 Klacka-Lerberg (Kalb) lp</p> <p>36.270 (320 m)</p> <p>38.223</p> <p>41.001 Timansberg (Tibg) lp</p> <p>43.980 (840 m) 44.190 44.362 44.442</p>		<p><b>Sth 40</b> för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Försignal. Lystringsmärke ▽ Väggkorsning Vita Bandet.</p> <p><b>Sth 40</b> över driftplatsen. Huvudsignal (förreglar växlarna vid Klacka-Lerberg): # ↓ sp 1</p> <p><b>Sth 40</b> för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Väggkorsning Kl.-Lerberg—Timansberg. Ljud- och ljussignaler. Signalbeskrivning för Timansberg sid 49. <b>Sth 40</b> över driftplatsen. Orienteringsmärke △ sp 1</p> <p><b>Sth 45</b> för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Lystringsmärke ▽ Försignal. Väggkorsning Gammelhyttan.</p>
<p>44.900</p> <p>44.996 Järnboås (Jbås)</p>	22,4	<p><b>Sth 40</b> inom stationsgränserna. Infartssignal: ↓                      ↓ sp 2 (htv) sp 1,3</p> <p>Väggkorsning Järnboås stn. Ljud- och ljussignaler som kan fränkopplas.</p>
<p>45.920 46.280</p> <p>49.835 Yxsjön lp</p>		<p>Lystringsmärke ▽ Väggkorsning Finshyttan—Sågheden.</p> <p><b>Sth 40</b> genom växeln.   Gäller ej t. v. Y   Växeln borttagen, Motväxel i spåret.   semaforvingarna nedkopplade.</p>

1	2	3
52.300 (530 m)		<b>Sth 45</b> för loktåg med sth 50 enl tdt. *
56.002		Orienteringsmärke
56.100		Manöverskåp för vägbommar. Lokf ansvarar för fällning av dessa.
56.288		<b>Sth 40</b> över driftplatsen. Huvudsignal (förreglar växlarna vid Grängen): # sp 2
56.389		Väggkorsning Grängen lp. Av tågpersonalen manövrerade el mek fällbommar.
56.449 Grängen (Grgn) lp		Signalbeskrivning sid. 50.
61.780		<b>Lystringsmärke</b> ▽
62.203		Väggkorsning Mårtensbovägen.
63.848		Väggkorsning Hjulsjö lp. Ljud- och ljussignaler. Signalbeskrivning för Hjulsjö sid. 49.
63.924 Hjulsjö (Hsjö) lp		<b>Sth 40</b> över driftplatsen. Orienteringsmärke △ sp 1, medväxel
65.645		Väggkorsning Grönälven. Av vägvakt bevakade grindar.
70.540 (360 m)		<b>Sth 40.</b> Kurvor med 240 m radie.
70.729		Väggkorsning Bredsjö stn. Av tågklararen i Brö bevakade mek fällbommar.
70.990 Bredsjö (Brö)	26.0	<b>Sth 40</b> från stationsgränsen. Infartssignal: Y sp 1 (htv), slutmärke för sp 1 å kontaktledningsbryggan c:a 50 m bortom stnshuset.

## Bansträckan Bredsjö—Gyttorp

Tåg med jämna nummer.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m. m. Betr. de med * markerade hastighetsnedsättningarna se sid. 13. Angivet lystringsmärke avser efterföljande angivna vägkorsning såvida ej annat ut-säges.
1	2	3
70.990 Bredsjö (Brö)	—	<b>Sth 40</b> inom stationsgränserna. Utfart: sp 1 (htv)
<p>70.729</p> <p>70.900 (360 m)</p> <p>69.470 (470 m)</p> <p>65.645</p> <p>63.924 Hjulsjö (Hsjö) lp</p> <p>63.848</p> <p>62.620</p> <p>62.203</p> <p>60.490 (290 m)</p> <p>57.111</p> <p>56.700</p> <p>56.685</p> <p>56.449 Grängen (Grgn) lp</p> <p>56.389</p>	<p>—</p> <p>14,5</p>	<p>Väggkorsning Bredsjö stn. Av tågklare-raren i Brö bevakade mek fällbommar. <b>Sth 40</b>. Kurvor med 240 m radie. <b>Sth 40</b> för loktåg med sth 50 enl. tdt. * Väggkorsning Grönälven. Av vägvakt bevakade grindar. Signalbeskrivning för Hjulsjö sid. 49. <b>Sth 40</b> över driftplatsen. Orienteringsmärke <math>\triangle</math> sp 1. motväxel</p> <p>Väggkorsning Hjulsjö lp. Ljud- och ljus-signaler. Lystringsmärke <math>\nabla</math> Väggkorsning Mårtensbovägen.</p> <p><b>Sth 45</b> för loktåg med sth 50 enl. tdt. * Orienteringsmärke.</p> <p>Manöverskåp för vägbommar. Lokf an-svarar för fällning av dessa.</p> <p><b>Sth 40</b> över driftplatsen. Huvudsignal (förreglar växlarna vid Grängen). # sp 2</p> <p>Signalbeskrivning sid. 50.</p> <p>Väggkorsning Grängen lp. Av tågperso-nalen manövrerade el mek fällbommar.</p>

1	2	3
<p>49.835 Yxsjön lp</p> <p>49.220 (240 m)</p> <p>47.050 (1.300 m)</p> <p>46.640</p> <p>46.280</p>		<p>Sth 40 genom växeln. } Gäller ej t. v. Y Växeln borttagen, Medväxel i spåret. } semaforvingarna nedkopplade.</p> <p>Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Lystringsmärke ▽</p> <p>Väggkorsning Finshyttan—Sågheden.</p>
<p>44.996 Järnboås (Jbås) 44.900</p>	26,0	<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: ↓ ↓ sp 2 (htv) sp 1,3</p> <p>Väggkorsning Järnboås stn. Ljud- och ljussignaler som kan fränkopplas av tkl.</p>
<p>44.442</p> <p>41.001 Timansberg (Tibg) lp</p> <p>36.097 Klacka-Lerberg (Kalb) lp</p> <p>31.600</p> <p>31.256</p> <p>31.040 (1.190 m)</p> <p>30.790</p>		<p>Väggkorsning Kl.-Lerberg—Timansberg. Ljud- och ljussignaler. Signalbeskrivning för Timansberg sid 49.</p> <p>Sth 40 över driftplatsen. Orienteringsmärke △ sp 1</p> <p>Sth 40 över driftplatsen. Huvudsignal (förreglar växlarna vid Klacka-Lerberg): ↓ sp 1</p> <p>Lystringsmärke ▽</p> <p>Väggkorsning Bälgsjöbodavägen.</p> <p>Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Lystringsmärke ▽</p>

1	1	2
<p>30.429</p> <p>30.390 (40 m)</p> <p>30.369</p> <p>30.230</p> <p>30.137 Dammsjön lp</p> <p>29.979</p> <p>29.280</p> <p>29.146 Striberg (Stbg) lp</p> <p>28.964</p> <p>28.010 (300 m)</p> <p>26.650</p> <p>26.195</p> <p>25.510 (400 m)</p> <p>24.170</p> <p>23.920</p> <p>23.597</p>		<p>Signaltelefon vid infartssignalen. Signalbeskrivning för Striberg sid. 51.</p> <p><b>Sth</b> 40 över driftplatsen (obs dock sth 20 över Sågvägen). Huvudsignal (förreglar växlarna vid Striberg):</p> <p style="text-align: center;">#   sp 2</p> <p><b>Sth</b> 20 över Sågvägen. Väggkorsning Sågvägen. Lystringsmärke ▽ juni—augusti. (Avser Dammsjöbadet.) Medväxel. Signaltelefon. Väggkorsning Dammsjöbadet.</p> <p>Manöverskåp för vägbommar. Tbfh ansvarar för fällning av dessa.</p> <p>Väggkorsning Stribergs lp. Av tågpersonalen manövrerade el mek fällbommar.</p> <p><b>Sth</b> 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Lystringsmärke ▽ Väggkorsning Åsboberg.</p> <p><b>Sth</b> 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Lystringsmärke Väggkorsning Hagelfabriken. Väggkorsning Bergsäng (Noravägen). Helautomatiska fällbommar.</p>
<p>22.611 Gyttop (Gytp)</p>	<p>22,4</p>	<p><b>Sth</b> 40 inom stationsgränserna. Infartssignal:</p> <p style="text-align: center;">  #   #     sp 2 (htv) sp 1</p>

## Bansträckan Bofors—Boforsverken—Valåsen—Skjutfältet

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Bandisposition.  Sth 30 Föreskrifter ang. växling vid Bofors bruk och Valåsen se Växlingsrörelser sid. 71.
1	2	3
0.000 Bofors (Bof) 0.093—0.470  0.250  0.576 0.625	—	<b>Sth 20 km (spårledning).</b>  Vägkorsning Noravägen. Helautomatiska fällbommar som även kan omkopplas för manuell manövrering från Bofors station. Motväxel. Vägkorsning Byggnadskontoret. Helautomatiska fällbommar som även kan omkopplas för manuell manövrering från Bofors station.
0.680  0.700		<b>Boforsverkens industriområde</b> Rosendal. Av vakten Rosendalsporten bevakade grindar. Vägkorsning Stridsvagnsverkstaden, av vakten Rosendalsporten bevakade ljud- och ljussignaler.
0.680  1.276 Dimbovägen 1.981 Vindarnas väg 2.386 Brisvägen  4.200 Valåsen (Valå) lp	4,2	<b>Valåsenspåret:</b> Rosendal. Av vakten Rosendalsporten bevakade grindar. Dimbo. Av vakten Dimboporten bevakade grindar. Vid passerande av dessa plankorsningar får hastigheten ej överstiga 10 km/tim.; främsta fordonet i vut. skall vara bemannat och signalen "tåg kommer" skall ges fr. loket före passerandet av resp. plankorsningar (KV o. V T645—660925).  <b>Valåsens industriområde (ASSI)</b> Av växlingsledaren bevakade grindar.

1	2	3
<p>Österviksvägen Kolonnvägen</p>		<p>Vid passerandet av dessa plankorsningar skall vakt gå kort före vut. för att vid vägövergången varsko vägtrafikanter genom rörliga signaler med röd flagga eller rött sken från signallykta. Där est vägtrafiken är stark skall vakt finnas på båda sidor om järnvägen (KV o. V T645—660992).</p>
		<p><b>Skjutfältsområdet</b></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. OBEVAKADE DRIFTPLATSER

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

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

Ständigt obevakade	Särskild signalbeskrivning sid. nr:	Huvudnyckel K 16 till centralläset eller spårspärren jämte å särskild nyckeltavla plomberade reservnycklar förvaras:
Hjulsjö **)	49	Bredsjö
Grängen	50	Järnboås
Yxsjön	—	Järnboås
Timansberg **)	49	Järnboås och Gyttorp
Klacka-Lerberg	—	Järnboås och Gyttorp
Striberg	51	Gyttorp
Stora Mon	—	Nora stad
Järle **)	49	Nora stad
Pershyttan	52	Nora stad och Gyttorp
Vikersvik	52	Gyttorp och Bofors
Kortfors	53	Gyttorp och Bofors
Granbergsdal **)	49	Gyttorp och Bofors
Bäck *)	—	Bofors
Karlskoga	54	Bofors och Strömtorp
Högberg	55	Strömtorp och Gullspång
Bräcka **)	56	Otterbäcken

\*) Då växeln vid Bäck är inlagd skall den bevakas för alla tåg.

\*\*) Vid dessa dpl finnes ej huvudsignaler.

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 (são § 50:4).

Vid ständigt obevakade driftplatser — med undantag av Hjulsjö, Timansberg, Järle, Granbergsdal och Bräcka — är förregling anordnad, som i huvudsak är lika vid samtliga platser. 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.



Vid obehagade driftplatser åligger det tågchefhavaren 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.

## B. TIMANSBERGS, JÄRLE OCH GRANBERGSDALS LASTPLATSER

### Säo—Säok § 24

1. Följande förreglingsinrättning finnes:
  - a. Centrallås för inlåsning av 2 st kontrollåsnycklar LK 16.
  - b. Växel 1 och växel 2 äro försedda med kontrollås K2 resp. kontrollås K4 vilka kontrollås samverka med resp. spårspärrars dubbla kontrollås LK 16/K2 resp. LK 16/K4.
2. Tågvägen utgöres av spår 2 (sp 1 i Timansberg) och skyddas av spårspärrarna sp I och sp II i spår 1.
3. Förvaring av huvudnyckel K16 till centrallåset se sid. 48.

### 4. Vid trafikutväxling:

**Då endast norra el. södra bangårdsväxlarna användas:**

Upplåses spårspärren med medhavda K16-nyckeln, varvid K2- resp. K4-nyckeln frigöres för upplåsning av huvudspårsväxeln.

**Då växling skall företagas i bangårdens båda ändar:**

Upplåses centrallåset (placerat i bangårdens norra ände) med medhavda K16-nyckeln varvid LK-16-nycklarna frigöres för upplåsning av spårspärrarna, varvid resp. K2- och K4-nycklarna frigöres för upplåsning av huvudspårsväxlarna.

**Efter avslutad växling då endast norra el. södra växlarna varit upplåsta:**

- a. Rättlägges och låses huvudspårsväxeln i normalläge.
- b. Pålägges och låses spårspärren, varvid K16-nyckeln frigöres och medtages till gränsstationen.

**Efter avslutad växling då både norra o. södra bangårdsväxlarna använts:**

- a. Rättlägges och låses huvudspårsväxlarna i normalläge.
- b. Pålägges och låses spårspärrarna, varvid LK-16-nycklarna frigöres.
- c. LK-16-nycklarna insättes i centrallåset, varvid K16-nyckeln frigöres och medtages till gränsstationen.

## C. HJULSJÖ LASTPLATS

### Säo—Säok § 24

1. Följande låsning finnes:
 

Växel 1 är försedd med kontrollås K2 vilket samverkar med spårspärrans dubbla kontrollås K16/K2.
2. Tågvägen utgöres av spår 1 och skyddas av spårspärren sp 1 i spår 2.
3. Huvudnyckel K16 till spårspärren förvaras i Järnboås resp. Bredsjö.
4. **Vid trafikutväxling:**

Spårspärren upplåses med medhavda K16-nyckeln, varvid K2-nyckeln frigöres för upplåsning av huvudspårsväxeln.

**Efter avslutad växling:**

  - a. Huvudspårsväxeln rättlägges och låses i normalläge.
  - b. Spårspärren pålægges och låses, varvid K16-nyckeln frigöres och medtages till gränsstationen.

**D. GRÄNGENS LASTPLATS**

1. Följande signal- och förreglingsinrättningar finnes:
  - a. Infartssignal A2 för signalering till tåg från Gyttorp med två gröna sken.
  - b. Infartssignal B2 för signalering till tåg från Bredsjö.
  - c. Centrallås för manövrering av signalerna samt inlåsningskontrollnycklar.
  - d. Strömställare för nödstopp, placerad omedelbart under centrallåset.
  - e. Kontrollås vid växlarna 1, 2, 3 och 4; växlarna 1 och 2 är försedda med enkla kontrollås K2 och K3 samverkande dels med dubbla kontrollås K1/K2 på växel 4 samt K1/K3 på växel 3, dels med kontrollås K1 i centrallåset.
2. Tågvägen utgöres av spår II och skyddas av skyddsväxlarna 4 och 3 i spår I.
3. Huvudnyckeln K16 nr 32 till centrallåset jämte å särskild nyckeltavla plomberade reservnycklar förvaras å Järnboås station. K16-nyckeln nr 32 till Yxsjön skall användas även som huvudnyckel till Grängens lastplats, och den plomberade reservnyckeln nr 27 får vara reserv för Grängens lastplats.
4. Vid växling å lastplatsen ställes, med den från Järnboås station medförda K16-nyckeln, signalerna A2 och B2 på stopp, varvid kontrollåsnycklarna K1 kan upplåsas och urtagas ur centrallåset. Den ena K1-nyckeln användes till att låsa upp det dubbla kontrollåset K1/K2 i skyddsväxel 4 (spår II) varvid nyckel K2 frigöres för upplåsning av växel 1.  
Den andra K1-nyckeln användes till att låsa upp det dubbla kontrollåset K1/K3 i skyddsväxel 3 (spår I), varvid nyckel K3 frigöres för upplåsning av växel 2. Efter avslutad växling förreglas dpl genom att K16-nyckeln låses varvid signalerna A2 och B2 går till kör. Förregling kan dock endast ske om kontrollåsnycklarna K1 är inlåsta i centrallåset, varvid växlarna är låsta i normalläge. K16-nyckeln urtages och återlämnas på Järnboås station.
5. Vid växling till Berget medtages kontrollåsnyckel K1 från centrallåset. K1-nyckeln användes till att låsa upp det dubbla kontrollåset K1/K2 i skyddsväxeln vid Berget varvid nyckel K2 frigöres för upplåsning av spårspärr resp. skyddsväxel.

## E. STRIBERGS LASTPLATS

1. Följande signal- och förreglingsinrättning finnes:
  - a. Infartssignal A2 för signalering till tåg från Gyttorp.
  - b. Infartssignal B2 för signalering till tåg från Bredsjö.
  - c. Centrallås för manövrering av signalerna samt inlåsning av kontrollnycklar.
  - d. Strömställare för nödstopp, placerad omedelbart under centrallåset.
  - e. Kontrollås vid växlarna 1, 2, 3, 4 och 5 samt växel nr 7 vid Dammsjön. Dessutom vid spårspärrarna Sp I, Sp II och Sp III på bangården samt Sp IV vid Dammsjön.
2. Tågvägen utgöres av spår II och skyddas av spårspärrarna Sp I och Sp III i spår I och spårspärr Sp II och växel 5 i spår III, samt för spåret till Dammsjön av spårspärr Sp IV.
3. Huvudnyckeln K16 till centrallåset jämte å särskild nyckeltavla plomberade reservnycklar förvaras å Gyttorps station. K16-nyckel nr 24 till Klacka-Lerberg och Timansberg skall användas även som huvudnyckel till Stribergs lastplats och den plomberade reservnyckeln nr 25 får vara reserv även för Stribergs lastplats.
4. Vid växling å lastplatsen ställes med den från Gyttorps station medförda K16-nyckeln signalerna A2 och B2 på "Stopp", varvid kontrollåsnycklarna K1 — 4 st till antalet — kan upplåsas och urtagas ur centrallåset. Den första K1-nyckeln användes till att låsa upp det dubbla kontrollåset K1/K2 i spårspärr II (spår III), varvid nyckeln K2 frigöres för upplåsning av växel 1.  
 Den andra K1-nyckeln användes till att låsa upp det dubbla kontrollåset K1/K3 i spårspärr I (spår I), varvid nyckeln K3 frigöres för upplåsning av växel 3.  
 Den tredje kontrollåsnyckeln K1 användes till att låsa upp det dubbla kontrollåset K1/K4 i spårspärr III (spår I), varvid nyckeln K4 frigöres för upplåsning av växel 2.  
 Den fjärde och sista av K1-nycklarna användes till att låsa upp skyddsväxel 5 (spår III), varvid nyckel K5 frigöres för upplåsning av växel 4.  
 Vid växling vid Dammsjön medtages en kontrollåsnyckel K1 från centrallåset. K1-nyckeln användes till att låsa upp det dubbla kontrollåset K1/K2 på spårspärr IV (på spåret till Dammsjön), varvid nyckeln K2 frigöres för upplåsning av växel nr 7 i huvudspåret.  
 Efter avslutad växling förreglas dpl. genom att K16-nyckeln låses, varvid signalerna A2 och B2 går till "Kör". Förregling kan dock endast ske, om samtliga kontrollåsnycklar K1 är inlåsta i centrallåset, varvid växlarna är låsta i normalläge.  
 K-16-nyckeln urtagas och återlämnas på Gyttorps station.

## F. 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 dubbellås 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 samt ett enkelt lås K 2 för spårspärren (Sp 2) belägen mellan "Centralen" och lastplatsen.

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

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

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

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

## G. VIKERSVIK

För *Vikersvik* gäller 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.

Väggorsningssignalen 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.

## H. KORTFORS LASTPLATS

1. Följande signal och förreglingsinrättningar finnas:
  - a. Infartssignal A2 för signalering till tåg från Nora stad med två gröna sken.
  - b. Infartssignal B2 för signalering till tåg från Bofors med två gröna sken.
  - c. Centrallås för manövrering av signalerna samt inläsning av kontrollnycklar.
  - d. Strömställare för nödstopp, placerade omedelbart under centrallåset.
  - e. Kontrollås vid växlarna 1 och 2 samt skyddsväxeln till "Berget", växlarna 1 och 2 är försedda med enkla kontrollås K2 och K4 samverkande dels med dubbla kontrollås K5/K2 på spårspärr I samt K5/K4 på spårspärr II dels med kontrollås K5 i centrallåset.
2. Tågvägen utgöres av spår 3 och skyddas av spårspärrarna SpI och SpII i spår 2.
3. Huvudnyckeln K16 till centrallåset jämte å särskild nyckeltavla plomberade reservnycklar förvaras å Gyttorps och Bofors stationer.
4. Vid växling å lastplatsen ställes, med den från angränsande stationen medförda K16-nyckeln signalerna A2 och B2 på stopp, varvid kontrollåsnycklarna K5 och K1 kunna upplåsas och urtagas ur centrallåset. Den ena K5-nyckeln användes till att låsa upp det dubbla kontrollåset K5/K2 i spårspärr I (spår 2) varvid nyckeln K2 frigöres för upplåsning av växel 1. Den andra K5-nyckeln användes till att låsa upp det dubbla kontrollåset K5/K4 i spårspärr II (spår 2) varvid nyckeln K4 frigöres för upplåsning av växel 2. För växling till "Berget" måste även K1-nyckeln i centrallåset användas till att låsa upp det dubbla kontrollåset K1/K2 i skyddsväxeln på spåret till "Berget", varvid nyckeln K2 frigöres för upplåsning av spårspärren vid "Berget". Efter avslutad växling förreglas dpl. genom att K16-nyckeln låses varvid signalerna A2 och B2 går på kör. Förregling kan dock endast ske om kontrollåsnycklarna K5 och K1 är inlåsta i centrallåset varvid växlarna och spärrarna är låsta i normalläge.

## I. KARLSKOGA LASTPLATS OCH KILSTAVÄXELN

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. Kilstaväxeln 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 Kilstaspartet 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 Kilstaväxeln 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. Betr. fällning av vägbommarna, se sid. 72.

## J. HÖGBERGS LASTPLATS

1. Följande signal- och förreglingsinrättningar finnas:
  - a. *Infartssignal A 2* för signalering till tåg från Strömtorp med två gröna sken.
  - b. *Infartssignal B 2* för signalering till tåg från Otterbäcken med två gröna sken.
  - c. *Infartssignal C* för signalering till tåg från Degerfors Järnverk med ett grönt sken.
  - d. *Centrallås* för manövrering av signalerna samt inlåsning av kontrollnycklar.
  - e. *Strömställare för nödstopp*, placerad omedelbart under centrallåset.
  - f. *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 kontrollåset 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 kontrollåset 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 urtagas och återlämnas på nästa station.

## K. BRÄCKA LASTPLATS

Säo—Säok § 24

1. Följande lösning finnes:
  - a. Centrallås för inlösning av 1 st kontrollåsnyckel K 5.
  - b. Växel 1 är försedd med kontrollås K 2 som samverkar med spårspärren Sp 1:s dubbla kontrollås K 5/K 2.
2. Tågvägen skyddas av spårspärren Sp 1 i sidospåret.
3. Huvudnyckeln K 16 nr 19 till centrallåset förvaras i Otterbäcken.
4. Vid växling:
 

Centrallåset (placerat på signalskåpets gavel) upplåses med den medhavda K 16-nyckeln varvid K 5-nyckeln i centrallåset frigöres för upplåsning av spårspärren Sp 1. K 2-nyckeln i spårspärrens dubbellås frigöres för upplåsning av huvudspårväxeln.

Samtidigt som centrallåset upplåses med K 16-nyckeln, kopplas även spårsträckan ur för vägskyddsanläggningen vid Bräcka.
5. Efter avslutad växling:
  - a. Huvudspårväxeln rättlägges och låses i normalläge.
  - b. Spårspärren pålägges och låses, varvid K 2-nyckeln frigöres.
  - c. K 2-nyckeln insättes i centrallåset varvid K 16-nyckeln frigöres och medtages till Otterbäcken.

## L. VÄGKORSNINGEN VID LÖKSTA, GULLSPÅNG

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

*Rött sken* = stopp för tåg, växling och vagnuttagning.

*Ofärgat sken* = bommarna fällda = klart.

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

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

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

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

## M. VÄGKORSNINGEN VID SKAGERSVIKSVÄGEN, GULLSPÅNG

För *udda tåg* fällas bommarna *automatiskt*.

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

Bommarnas lyftning sker automatiskt.



## Tågledningen vid NBJ

### För bansträckorna Bredsjö — Gyttrorp och Ervalla — (Bofors):

Ord tl: Stins Sten Eklind, Gyttrorp, tel. 0587/250 38, bost. 106 79

Reservtl: Fknt Bengt Gräsberg, Gyttrorp, tel. 0587/250 38, bost. 253 74

### För bansträckorna Bofors — Otterbäcken och Bofors — Valåsen:

Ord tl: Stins Lennart Lennersjö, Bofors, tel. 0586/300 05, bost. 533 73

Reservtl: Fsts Olov Borg, Bofors, tel. 0586/300 05, bost. 347 29

Tl Bofors anträffas även vard. pr linje/selektortel. nr 92 (se SJ telefonkatalog för Örebro distriktet)

För tåg, som berör båda tl-sektionerna utfärdar tl Gytp tidtabell för hela gångsträckan.

Kvitto lämnas alltid till den tl som undertecknat tidtabellen.

### Nummerserier för egt

För egt anordnade enligt S4 skall följande nummerserier användas:

För sträckan Brö—Gytp och Er—Bof nr 500—999

” ” Bof—Otb nr 1000—1499

Egt förbi Bofors behåller sitt ursprungliga tågnummer.

## Ordergivningsstationer

Ordergivningsstationer är 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.

## Tidssignal

Säok § 22

Kontroll att stationernas klockor visar rätt tid sker genom förfrågan till Gytp resp. Bof stationer vid avlämnandet av vagnanmälan.

## Enbemannat lok i godståg utan konduktörspersonal

- A. Godståg får framföras utan särskild konduktörspersonal och oaktat att axelantalet överskrider 14 (frånsett dragande fordon) med diesellokomotiven nr 10—19 och T21—T26 bemannade med endast förare på följande villkor (enligt KVoV medgivande 4/12 1953, 20/5 1957, 6/9 1958 samt Jv 230-AL, 314-, 336-4/59):
1. Tåget får ej medföra resande.
  2. Föraren får under inga omständigheter, medan fordonet är i tågrörelse, försätta säkerhetsgreppet ur funktion.
  3. Tåget tryckluftbromsas och sista fordonet i tåget skall ha sin luftledning ansluten till tryckluftledningen.
  4. Tillämpningen av säo § 66 upphäves och således förbjödes tkl att utan utväxling av tåganmälan avsända annat tåg.
  5. På vardera sidan av sista fordonet skall i mörker ovillkorligen finnas en slutsignallykta med fast eller blinkande sken på sätt § 15:b i säo anger.
- B. 1. Föreskrifterna i säo §§ 72, 83 och 84 skall tillämpas med undantag för att stoppsignalering icke behöver anordnas för tåg, som stannat på linjen och icke kan föras varken framåt eller tillbaka.
2. Har tåget stannat i närheten av station, banvaktstuga eller telefonpost får föraren om kommunikationsradion ej kan användas och 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:
    - a) Tåget nödbromsas.
    - b) Handbromsarna på resp. lokomotiv liksom på 2 lastade vagnar åtdragas och blockens anläggning kontrolleras. I tveksamma fall åtdrages en 3:e handbroms och bromssko utlägges.
    - c) Lokomotiven göras omanövrerbara genom borttagande (inlåsning i skåp) av båda körhandtagen.
  3. På resp. gränsstationer skall efter hinderanmälan anordnas stoppsignalering på sätt anges vid bandisposition i säo § 60:2.
  4. 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 anlänt och vidare att order därtill erhållits av tkl på förbindelsestation eller tl (säo § 83).
  5. 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 (säo § 40:2).

## Säkerhetsföreskrifter för kruttåg och övriga tåg med explosiva varor

Nedanstående är utdrag ur föreskrifter i SJF 621 och avser lastning, förvaring och transport. Marginalnummer etc. följer motsv. beteckningar i nämnda författning. Föreskrifterna är utarbetade på grundval av Kungl. Maj:ts Förordning om explosiva varor av den 10 juni 1949 med ändringar samt på Kommerskollegiums kungörelse den 17 oktober 1968.

Fullständiga föreskrifter, se SJF 621 och beträffande kruttåg sid. 65 o. 67.

### 1. Inledande anmärkningar

1. Till explosiva varor hänförs inte explosiva luft- och gasblandningar samt tändstickor. Föreskrifterna gäller inte för på apotek tillverkade läkemedel och varor, som uteslutande är avsedda för tillverkning av läkemedel och som innehåller eller består av explosiva ämnen. För transport av sådana varor — men inte för transport av läkemedel — tillverkade på annat ställe än på apotek gäller däremot föreskrifterna, såvida inte Kommerskollegium föreskrivit annat.

2. Explosiva varor indelas i följande huvudslag:

**sprängämnen**, såsom dynamit, nitrocellulosa, nitroglycerin och trotyl,

**krut**, såsom nitrocellulosakrut och svartkrut,

**ammunition**, såsom hagel- och kulpatroner, patroner för slaktmasker samt laddade patron- och laddningshylsor, granater, bomber och minor,

**tändmedel**, såsom sprängkapslar, tändhattar och stubin, samt

**pyrotekniska varor**, såsom fyrverkeripjäser och knallpjäser samt pjäser för rökalsstring.

3. Med hänsyn till den olika farligheten vid transport hänförs explosiva varor till transportklasserna A, B, C, D och E. De olika transportklasserna omfattar följande varuslag:

**transportklass A** blyazid, nitroglycerin och andra högkänsliga explosivämnen samt ammunition och tändmedel, som inte kan anses transportsäkra,

**transportklass B** sprängkapslar och andra sprängkraftiga tändmedel med undantag av detonerande stubin,

**transportklass C** dynamit, svartkrut samt därmed i avseende på transportsäkerhet jämförliga sprängämnen och krutslag,

**transportklass D** mindre känsliga sprängämnen och krutslag, detonerande stubin och militära ammunitionseffekter i allmänhet, samt

**transportklass E** annan ammunition än ovan nämnts, icke sprängkraftiga tändmedel i allmänhet, såsom tändhattar och snabbstubin samt pyrotekniska varor.

4. Med militär explosiv vara förstås explosiv vara, som är avsedd uteslutande eller huvudsakligen för militärt ändamål.

## 2. Transportföreskrifter

### A. Kollin

#### 1. Allmänna emballeringsföreskrifter

22 (1) Explosiv vara skall vara emballerad på ett ändamålsenligt och betryggande sätt. Emballaget skall vara så utfört att inneliggande vara skyddas och inte kan komma ut. Det skall uthärda påkänningar, som kan beräknas uppkomma under transporten (tryck-, stöt och skruvpåkänningar). Emballaget får inte vara sådant, att det skadas av innehållet eller skadar detta.

(2) Fast ämne skall emballeras i inneremballage och ytteremballage på sådant sätt, att det under transport ligger stadigt och inte förskjuts. I fall, som framgår av Bihang VII i SJF 621, fordras inte inneremballage. Större ammunitionseffekter får transporteras oemballerade i de fall som anges i samma Bihang.

(3) Fyllnadsmaterial skall vara anpassat efter innehållets beskaffenhet. Om innehållet kan avge vätska med explosiva eller brandfarliga egenskaper, skall fyllnadsmaterialet ha erforderlig uppsugningsförmåga.

(4) Föremål, som inte erfordras för varans emballering, får inte inrymmas i kärl, som innehåller explosiv vara.

#### 3. Sammanemballering

35 I samma kärl får inte inläggas flera slag av explosiva varor. Dock får pyrotekniska varor av skilda slag inneslutas i gemensamt ytteremballage. Sammanemballering med annat gods är inte tillåten.

#### 4. Påskrifter och varningsetiketter på kollina (se Bihang IX i SJF 621)

36 (1) Varje kolli med explosiv vara, dock inte fuktad organisk peroxid, skall med röda bokstäver på två motstående sidor tydligt märkas "Explosiv vara" och "Transportklass" (eventuellt förkortat "Tpk1") jämte den bokstav, som betecknar transportklassen. Märkningen skall utföras så att texten framträder tydligt och lätt kan läsas på rimligt avstånd. I stället för att förse med orden "Explosiv vara" får kolli märkas med varningsetikett 1, som likaledes skall anbringas på två motstående sidor.

(2) På varje kolli med sprängämne, krut eller sprängkraftigt tändmedel skall den explosiva varans vikt anges. Märkningen skall utföras så att texten framträder tydligt och lätt kan läsas på rimligt avstånd.

## B. Transportsätt. Inskränkningar i inlämningen

(1) Explosiv vara av **transportklass A** samt till explosiv vara hänförlig icke färdig handelsvara får transporteras endast om polismyndigheten i den ort, varifrån transporten skall utgå, lämnat tillstånd och meddelat de villkor och föreskrifter, som i varje särskilt fall är erforderliga. 38

(2) Explosiv vara av **transportklass C** får endast transporteras som fraktgods.

(3) Explosiv vara av **transportklass B** får transporteras som ilgods och fraktgods men ej som expressgods.

(4) Explosiv vara av **transportklass D och E** får transporteras som expressgods, ilgods och fraktgods.

(5) Explosiv vara får inte transporteras "under värme", se även marginalnummer 44 (7).

## D. Transportmateriel och -redskap

### 1. Föreskrifter om vagnar m. m. och lastning

#### a. För kollin

(1) Kollin med explosiva varor skall transporteras i slutna vagnar med täta golv, väggar och tak. Vagnarna skall vara omsorgsfullt rengjorda och särskilt vara befriade från alla brännbara rester (hö, halm, papper etc.). Vagnarna skall vidare ha väl slutande dörrar och luckor samt intakta gnistskyddsplåtar över hjulen. Dörrar och luckor skall hållas stängda under transporten. 40

(2) Vagnar med styckegods- eller vagnslastsändning av explosiv vara skall ha rullager. I NBJ egen trafik är dock glidlager medgivet (sid. 81, § 43:10), men dylik vagn får ej framföras i tåg med större hastighet än 50 km/tim. Vagnar med sådana sändningar får inte handbromsas. De får tryckluftbromsas endast om det är nödvändigt för att tillräcklig bromsvikt skall erhållas.

Anm. till mom (1) och (2). Före utlämning av vagn för lastning av explosiv vara skall järnvägen kontrollera att vagnen fyller kraven enligt mom (1) och (2). Observera även bestämmelserna i punkt H 1, 2 och 3.

(3) Vagnar med styckegods- eller vagnslastsändning av explosiv vara skall plomberas med järnvägens plomber omedelbart efter lastningen. Plombering skall därvid ske av såväl dörrar som i förekommande fall luckor. Kursvagnar och resgodsvagnar, som innehåller endast mindre kvantiteter explosiv vara av transportklass B eller D och som framförs i andra tåg än kruttåg (se avsnitt G), behöver dock inte plomberas, om övervakningsmannen (se samma avsnitt) kan hålla uppsikt över vagnarna. Kursvagnar och resgodsvagnar, som innehåller endast mindre kvantiteter explosiv vara av transportklass E, behöver inte heller plomberas.

I kruttåg skall såväl vagnar med explosiv vara av transportklass C som vagnar med explosiv vara av transportklass B, D eller E plomberas på nytt efter varje lastning och lossning.

Om läsning av vagn med expl. vara under uppehåll på station, se avsnitt G.

- 41 (1) Explosiva varor skall stuvras och vid behov fastgöras så väl, att de inte kan förskjuta sig, välta, falla ned eller utsättas för stötar eller andra påkänningar under transporten.

Kollin med explosiv vara av transportklass B, C eller D får i vagnarna inte staplas till högre höjd än 1,6 m. Lådor skall vila på den sida, som är avsedd som botten.

(2) Explosiva varor får inte lastas i utrymme, där resande kan vistas, t. ex. främre och bakre hytten på motorvagn.

Explosiva varor skall om möjligt inte lastas i kombinerade resande- och resgodsvagnar eller kombinerade post- och resgodsvagnar.

Anm. Explosiv vara av transportklass C får i regel endast transporteras i s. k. kruttåg. Se marginalnummer 47.

(3) Om explosiva varor av transportklass B, D och E lastas i samma vagn, skall B-varorna stuvras minst 1 meter från de övriga explosiva varorna. Om förbud mot transport i samma vagn m. m., se marginalnummer 44.

#### c. För småbehållare (småcontainer)

- 42 (1) Kollin med explosiva varor av transportklass B, C, D eller E (dock inte fuktade organiska peroxider) får transporteras i små behållare (småcontainer).

(2) Varor, som enligt marginalnummer 44 inte får transporteras i samma vagn, får inte heller transporteras i samma småbehållare (småcontainer).

#### 2. Påskrifter och varningsetiketter på vagnar och småbehållare (småcontainer) (se Bihang IX i SJF 621)

- 43 (1) Vagnar (dock inte resgodsvagnar) med explosiva varor av transportklass B, C, D eller E (dock inte fuktade organiska peroxider) skall förses med varningsetikett 1. Vagnar med vagnslastsändningar av explosiva varor av transportklass B, C, D eller E (dock inte fuktade organiska peroxider) skall dessutom förses med varningsetikett 10. I stället för denna etikett får användas vagnskort med påstämplad text "Växlas försiktigt".

Vagnar (dock inte resgodsvagnar) med fuktade organiska peroxider skall förses med varningsetikett 2.

Överst på vagnskorten på vagnar med explosiva varor av transportklass B, C, D eller E skall av järnvägen med röd skrift anges "Expl vara tpkl B (C, D, E)". Detta gäller dock inte resgodsvagnar, krutvagnar (se avsnitt G) eller vagnar med fuktade organiska peroxider.

(2) Småbehållare (småcontainer) med explosiva varor av transportklass B, C, D eller E skall med röda bokstäver på två motstående sidor märkas "Explosiv vara" och "Transportklass" (eventuellt förkortat "Tpkl") jämte den bokstav, som betecknar transportklassen. Märkningen skall utföras så, att texten framträder tydligt och lätt kan läsas på rimligt avstånd. I stället för att förses med orden "Explosiv vara" får småbehållare (småcontainer) märkas med varningsetikett 1, som likaledes skall anbringas på två motstående sidor.

### E. Förbud mot transport i samma vagn m. m.

(1) Explosiva varor av transportklass B och C får inte transporteras i samma vagn. Se även mom (2) och (5). 44

(2) Explosiva varor av transportklass B, C och D får inte transporteras i samma vagn som:

- a) svårkondenserade, lättkondenserade eller under tryck lösta gaser,
- b) självantändliga varor (t. ex. vit eller gul fosfor, träkol),
- c) brandfarliga vätskor (t. ex. bensin, bensen, etrar, lacker, fotogen, metanol, etanol, aceton),
- d) brandfarliga fasta varor (t. ex. hö, halm, träull, svavel, röd fosfor),
- e) varor som kan verka antändande [”oxidierande varor”, t. ex. koncentrerad väteperoxid, klorater (”klorex”), kloriter, nitrater, nitriter],
- f) radioaktiva varor tillhörande klass IV b,
- g) frätande varor (t. ex. salpetersyra, saltsyra, svavelsyra),
- h) fuktade organiska peroxider.

Se även mom (1), (3) och (5).

(3) Ammunition innehållande laddning med självantändningsrisk (jämför Bihang VII i SJF 621, sid. 838 randsiffra 302 och sid. 839 randsiffra 309) får inte transporteras i samma utrymme som annat slag av explosiva varor (inklusive fuktade organiska peroxider).

Se även mom. 2 och 5.

(4) Explosiva varor av transportklass E får inte transporteras i samma vagn som radioaktiva varor tillhörande klass IVb.

Se även mom (3) och (5).

(5) Rökfacklor, röksatser m. m. —transportklass E — får, om de har sådan sammansättning, att risk för självantändning finns (jämför Bihang VII sid. 841 randsiffra 510), inte transporteras i samma vagn som annat slag av explosiva varor (inklusive fuktade organiska peroxider).

Se även mom (4).

(6) Fuktade organiska peroxider får inte transporteras i samma vagn som

- a) explosiva varor av transportklass B, C eller D (t. ex. sprängämnen, krut, viss ammunition, vissa tändmedel) samt rökfacklor, röksatser m. m. (transportklass E) med sådan sammansättning, att risk för självantändning finns (jämför Bihang VII sid. 841, randsiffra 510),
- b) varor som vid beröring med vatten utvecklar antändbara gaser (t. ex. natrium, kalium, kalciumkarbid),
- c) självantändliga varor (t. ex. vit eller gul fosfor, träkol),
- d) brandfarliga vätskor (t. ex. bensin, bensen, etrar, estrar, lacker, fotogen, metanol, etanol, aceton),
- e) brandfarliga fasta varor (t. ex. hö, halm, träull, svavel, röd fosfor),
- f) radioaktiva varor tillhörande klass IV b,
- g) frätande varor (t. ex. salpetersyra, saltsyra, svavelsyra).

Se även mom. (3).

(7) I vagn med explosiva varor av transportklass B, C, D eller E (inklusive fuktade organiska peroxider) får inte heller förekomma påfyrad eldstad (med sådan jämställs gaskaminer, katalytiska värmeapparater och liknande apparater för tillfällig uppvärmning).

Sändningar, som inte får transporteras i samma vagn, får inte tas upp på samma fraktsedel. 45

## F. Tömnda emballage

46 (1) Tömnda emballage, som innehållit sprängämnen, krut eller fuktade organiska peroxider, skall vara tillslutna på samma sätt och vara lika täta som om de var fyllda.

(2) Som varuslag i fraktsedeln skall anges "Tömt kärl I a, Gtff". Texten skall strykas under med eller anges med rött.

(3) Tömnda emballage, som innehållit sprängämnen, krut eller fuktade organiska peroxider, får sändas som ilgods och fraktgods, som ilgods dock endast som vagnslast. De får inte sändas som expressgods.

G. Övriga föreskrifter (varsam behandling, räkningförbud, förvaring, tillsyn, läsning av vagn, uppställning av vagn, underrättelse till polis etc.)

47 (1) Kollin med explosiva varor skall behandlas försiktigt. Vid förflyttning, t. ex. på magasins- eller plattformsvagn, skall åtgärder vidtas för att förhindra att godset faller av. Vid sådan förflyttning gäller att gods, som enligt marginalnummer 44 inte får transporteras i samma vagn, inte heller får transporteras tillsammans på magasins- eller plattformsvagn o. s. v. Det är förbjudet att röka eller handskas med bar eld i eller inom 10 meter från vagn med explosiv vara.

(2) I avvaktan på vidaretransport eller utlämning skall stycke- och godssändningar av explosiva varor, som inte befinner sig i vagn, förvaras på p.ats, där olycka genom eld eller explosion inte kan befaras och varifrån de lätt kan föras i säkerhet i händelse av brand. Om godset inte förvaras inom lås (jfr nedan), skall tillsyn ske så, att obehöriga inte kan komma åt godset. Tillsynen skall utövas av därtill beordrad personal, som samtidigt kan ha andra arbetsuppgifter.

Stycke- och godssändningar av explosiva varor skall i magasin förvaras avses från gods, för vilket förbud mot transport i samma vagn som explosiva varor gäller enligt marginalnummer 44. Explosiva varor av olika transportklasser skall förvaras åtskilda. Minst 3 m avstånd skall hållas mellan varor av transportklass B och varor av andra transportklasser. Pyrotekniska varor (transportklass E) skall likaledes förvaras på minst 3 m avstånd från explosiva varor av annat slag. Samma skall gälla ammunition innehållande laddning med självantändningsrisk.

Vid station, där stycke- och godssändningar av explosiva varor i större mängder mera regelbundet förekommer, skall dessa, om de inte strax kan utlämnas eller utforslas, förvaras i särskilt, låst, genom anslag utmärkt utrymme. För ordningen (avstånd mellan olika slag av varor osv.) gäller i tillämpliga delar vad ovan sagts. Nyckeln till explosivvaroutrymmet, som även kan användas för exempelvis sändningar av eldhandvapen, skall förvaras på sådant sätt, att den inte kan åtkommas av obehörig.

Vagn med stycke- och godssändning av explosiv vara, som är uppställd på station, skall likeledes stå under tillsyn, så att obehöriga inte kan komma åt godset. Tillsynen skall utövas av därtill beordrad personal, som samtidigt kan ha andra uppgifter. För vagn, som är låst (jfr nästa stycke), får tillsynen inskränkas till kontroll av låsningen, i den utsträckning förhållandena medger.

Om regelbunden tillsyn av explosivvaruvagn inte lämpligen kan ordnas, t. ex. nattetid, över veckoskifte eller under helg, skall vagnen av järnvägen hållas låst med hänglås av solid beskaffenhet. Detta skall gälla vagnar såväl med stycke- och godssändningar som med sådan vagnslast som avsändaren inte låst med egna lås. De lokalt anbragta låsen skall tas bort, då vagnen avsänds eller vidareavsänds. Se NBJ föreskrifter om läsning sid. 83—84.



Vagnar med explosiva varor skall om möjligt ställas upp minst 100 m från byggnad, där människor stadigvarande vistas. Dessutom bör, med hänsyn till säkerheten gentemot brand utifrån, sådana vagnar placeras minst 25 m från brännbar byggnad, brännbart upplag och vagnar med varningsetikett 2. Natte-tid skall explosivvaruvagnar företrädesvis vara uppställda på plats, som är belyst. 47

Polisen på orten samt kommunens brandförsvaret (larmcentral) skall för kännedom underrättas om uppställning över natt eller över veckoskifte eller annat längre uppehåll av vagnar med explosiva varor. Underrättelse till dessa myndigheter minskar inte järnvägens ansvar för godset.

(3) Explosiva varor av transportklass C — såväl stycke gods som vagnslast gods — får med nedan angivna undantag endast transporteras i kruttåg, dvs. tåg som enligt Säo inte är upplåtet för

- 1) resande,
- 2) sådana brandfarliga vätskor, som innebär, att vagnen skall föras med varningsetikett 2,
- 3) annat lätt antändbart gods,
- 4) lastad eller tom gasvagn.

Transportplaner för denna transportklass finns i Transportplaner för explosiva varor av transportklass C (SJF 655.2).

På de sträckor, som framgår av nämnda SJF, får explosiva varor av transportklass C även transporteras i tåg, som inte är kruttåg och som framförs av lok eller lokomotor. Förutsättningarna härför är:

att tåget inte är expresståg eller snälltåg, på nattsträcka inte heller annat tåg, som medför sov- eller liggvagn upplåten för resande,

att högst 200 kg explosiv vara av transportklass C transporteras i en och samma vagn,

att vagn med explosiv vara av transportklass C framförs efter personvagns-sättet,

att närmast före och närmast efter vagnsgrupp med explosiv vara av transportklass C finns minst tre skyddsvagnar, som skall uppfylla fordringarna i Säo.

Vagn avsedd för stycke gods-sändningar av explosiva varor av transportklass C kallas **krutvagn**.

(5) För vagnslastsändningar av explosiva varor transportklass B och D skall transportplan göras upp. Transporterna skall i all den utsträckning detta är möjligt ordnas så, att vagnarna inte behöver stå över längre tid på vägen och så, att vagnarna hinner lossas på bestämmelsestationen före veckoskifte eller helg.

(6) Vagnar med explosiva varor av transportklass B, C, D eller E skall adresseras med **vagnskort** enligt de regler, som gäller för vagnar i allmänhet. För vagnar med stycke gods-sändningar av transportklass C (krutvagnar), skall dock särskilda vagnskort användas, SJ bl 634.66.

Om anteckning på vagnskort i vissa fall, se marginalnummer 43 (1).

(7) För vagnar med stycke gods- eller vagnslastsändningar av explosiva varor av transportklass C och för vagnar med vagnslastsändningar av explosiva varor av transportklass B, D eller E skall i vagnslistans anmärkningskolumn anges "EXPL C" ("B" osv.).

47 (8) Fraktsedlar till såväl stycke gods- som vagnslastsändningar av explosiva varor av transportklass B, C och D skall läggas i "Kuvertpåse för handlingar till explosiva varor", bl 632.35.1. De skall överlämnas till tågchefhavare resp. övervakningsmannen och följa godset under hela transporten.

(9) I tåg, som medför explosiva varor av transportklass B, C eller D, skall tbfh (lokf då denne är tbfh) eller genom tbfh beordrad tjänsteman som övervakningsman ha uppsikt över vagn med sådana varor. Särskild övervakningsman skall av tåg beordras med tåg som medför explosiva varor (stycke gods- och vagnslastsändningar) av tpklass C och denna beordring skall ske skriftligen mot kvitto enligt blankett S 11.

Stationspersonalen skall underrätta övervakningsmannen om placeringen i tåget av vagn med explosiv vara.

Det åligger övervakningsmannen så långt så kan ske med hänsyn till övriga arbetsuppgifter:

att hålla uppsikt över de med explosiva varor lastade vagnarna så att godset inte utsätts för risk för eld eller explosion eller blir åtkomligt för obehöriga, att förhindra att person, som röker eller använder tändstickor eller eljest handhar bar eld, uppehåller sig vid eller kommer närmare de med explosiv vara lastade vagnarna än 10 meter,

att kontrollera att föreskrifterna om placering i tåg är iakttagna,

att se till att sådana vagnar med explosiva varor, som inte är låsta från avsändningsstationen, under transporten hålls plomberade (vid transport som stycke gods av mindre kvantiteter av transportklass B och D i andra tåg än kruttåg behöver — om hinder för lastning eller lossning eljest skulle uppstå — vagnarna inte hållas plomberade om uppsikt över dem kan hållas),

att handha transporthandlingarna till de explosiva varorna,

att vid tågets ankomst till lossnings- eller omkopplingsstationen genast för tågklararen eller av denne beordrad övervakningsman utvisa de vagnar, som är lastade med explosiv vara, samt att till tågklararen eller annan därtill utsedd tjänstehavare överlämna transporthandlingarna till de explosiva varorna,

att på stationer, där tåget gör uppehåll och där särskild övervakningsman inte är beordrad, vaka över de med explosiv vara lastade vagnarna och ansvara för lastning och lossning av stycke gods,

att vid transport av explosiv vara av transportklass C medföra och kunna handha brandsläckare (särskild brandsläckare behöver dock inte medföras, om övervakningsmannen har omedelbar tillgång till brandsläckare i tåget),

att på station, där byte av övervakningsman skall ske, till nästa övervakningsman överlämna order och andra handlingar, som gäller de explosiva varorna (om överlämning inte kan ske direkt, får den förmedlas av tågklararen),

att på fraktsedlarna eller, om dessa saknas, på särskilt papper anteckna, om något är att anmärka i fråga om de explosiva varorna.

(10) Inträffar explosion eller explosionstillbud eller annan anmärkningsvärd händelse i samband med transport av explosiv vara, skall anmälan ofördröjligen göras till polismyndigheten i orten. Intill dess polis kommit tillstådes, skall vid explosion såvitt möjligt allt lämnas orubbat på explosionsplatsen. Väntan på polis får dock inte hindra åtgärder för att rädda människor och bekämpa eldsvådor.

Har explosiv vara stulits eller har sådan vara på annat sätt förkommit utan att kunna återfinnas vid omedelbart verkställda efterforskningar, skall likaledes anmälan ofördröjligen göras till polismyndigheten i orten.

(11) Om framförande i tåg, se säo.

Om åtgärder vid växling, se vxi.

**H. Utöver vad i Sjö och andra instruktioner är föreskrivet skall vid NBJ följande iakttagas vid expedieringen av kruttåg:**

1. Krutvagn skall på lastningsstationen före lastningen noggrant avsynas av personal från maskinavdelningen. Rapport över avsyningen skall omedelbart lämnas till stationsföreståndaren. Finnes 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.
2. Även andra vagnar, som skall framföras i kruttåg eller i annat tåg, som medför krutvagn (200 kg), skall noggrant avsynas av den personal, som detta åligger.
3. Kruttåg från Gyttorp skall göra uppehåll i resp. Kortfors, Striberg och Nora stad där tillsyningsmannen (i Nora stad tågklararen) skall undersöka, huruvida tecken till varmgång å någon vagn (krutvagn eller annan) förefinnes.  
Samma undersökning skall stationsföreståndaren i Bofors låta verkställa omedelbart, sedan krutvagnar anlånt från Nobelverken. För kruttåg från Bredsjö, Ervalla och Strömtorp till Bofors eller Gyttorp, verkställs avsyningen å dessa stationer av tågbefälhavaren.
4. a) Ordinarie kruttåg skall dagen före av vederbörande station skriftligen eller muntligen kvitteras till tågledaren (t. ex. "Tåg 116 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 skall angiva, att detta är kruttåg — t. ex. kruttåg 00.  
e) Banmästare, banpersonal och vägvakter skall helst samma dag, kruttåg (ordinarie eller extra) går, likalades vara påminnda därom genom vederbörande underrättelsestation enligt plan för "vägvakternas dagliga regelbundna underrättande".
5. Tågklarare skall personligen utöva tågvägsinspektion för kruttåg. Detta gäller även station med förregling (där inspektionen alltså icke får inskränkas till överblick från ställverk av tågvägen).
6. Då kruttåg ingår på eller utgår från station, skall all växlingsrörelse å stationen ha avstannat.
7. Kruttåg eller annat tåg, som medför krutvagn (200 kg), skall medföra eldsläckningsapparat. Eldsläckningsapparat skall vara placerad i Gyttorp och Bofors, dit sådan återsändes, sedan kruttåg ankommit NBJ slutstation.

- I. Bestämmelserna i Säo skall noggrant iakttagas. Dock behöver order på bl. S 11 icke givas, utan skall tågpersonal och stationer alltid ha i minnet att explosiv vara av klass B eller D förekommer i alla NBJ ord. tåg från och till Grängen, Gyttopp, Kortfors och Bofors. För egt från Bofors och Gyttopp samt alla gt från Er, Brö, Srt, Otb och Gsp ger vederbörande tkl muntlig order till tbfh, som i sin tur underrättar tkl vid tbfh-byte.

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

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

- Tåg 116: olv Ör.
- „ 117: olv Ör.
- „ 151: ksv 1 N—Grgn.
- „ 152: ksv 2 Grgn—N.

## Växlingsrörelser

### ALLMÄNT

- A. Vid alla under växlingsarbetet uppkommande situationer, som för sitt bemästande kräver åtgärder vilka ej finns angivna i säo eller vxi, skall växlingsledaren alltid omedelbart underrätta vederb stf eller tkl innan någon åtgärd får företagas.
- B. I det fall vagn under växling stannat i sådant läge i växel att den ej kan skjutas "buffert mot buffert" av lok (t. ex. då detta befinner sig på det andra spårets "medväxelsida") och ej heller vagnskjutare kan användas, får loket icke användas för flyttning av ifrågavarande vagn utan istället om möjligt annat fordon enligt föreskrifterna i vxi art. 29.
- C. Delgivning av säpl vid växling å annan driftplats  
Personal, som förutom å egen station även utför växling å andra driftplatser för vilka utfärdats särskilda säpl, skall delges även dessa. Exempelvis skall Nora stations personal även delges Gyttorps, Stribergs m. fl. driftplatserns säpl.
- D. Åtgärder på grund av spårs lutning
1. Som allmän regel skall följande försiktighetsåtgärder under och efter växling på grund av spårs lutning å och invid samtliga ifrågakommande driftplatser (Säok § 35: 8, 35: 9, vxi art. 23: 2 bil. 1: 1) vidtagas:  
Innan växling påbörjas med tåg eller b-disp skall kvarstående vagnar noga fastbromsas med luft- eller skruvbroms eller, om broms saknas, förstängas med bromssko eller bromsslåde.
  2. På lastplats i lutning (säok § 35: 9)  
När växling skall utföras på nedanstående lastplatser och obevakade stationer (där växling får utföras utan att station bevakas) i den riktning som lutning förekommer på eller strax utanför platsen, skall följande iakttagas. Skjutsning får ej förekomma. Vagnar skall istället backas till tågsätt och kopplas till detta eller om de måste avställas — handbromsas eller förstängas med bromsskor. Innan växling påbörjas med tåg (bdisp) skall kvarstående vagnar noga fastbromsas med luft eller skruvbroms eller om broms saknas, förstängas med bromsskor. Dubbla bromsskor eller bromsslåde skall användas vid förstängning.  
Tbfb (tsm) ansvarar för att tillräckligt antal bromsskor — som kan medföras från närmaste station — finns att tillgå, när växling på dylik plats skall utföras.  
I övrigt skall all nödig försiktighet iaktas med tanke på risken, att vagnar under växlingsarbetet kan råka i drift ut på linjen.  
Efter avslutad växling skall växlingsledarna noga kontrollera, att alla åtgärder enligt säo § 35: 9 är vidtagna för att förhindra, att fordon kommer i rörelse.

Driftplats	Lutningsförhållanden
Hjulsjö	10,0 promille mot Grängen
Timansberg	3,0 " " Järnboås
	16,6 " " Kl.-Lerberg
Kl.-Lerberg	16,6 " " Timansberg
Striberg	12,0 " " Gyttorp
Järle	2,5 " " Ervalla
St. Mon	10,8 " " Järle, betr. St. Mons grusgrop se särskilda best punkt E3
Pershyttan	Pershyttväxeln — se särskilda bestämmelser punkt G
Vikersvik	15,0 " " Gyttorp
Kortfors	14,4 " " Vikersvik
	9,6 " " Granbergsdal
Granbergsdal	10,0 " " Kortfors
	20,0 " " Bofors
Karlskoga	14,2 " " Bofors
Högberg	12,8 " " Konsterud
Konsterud	9,7 " " Gullspång
Gullspång	10,0 " " Otterbäcken

## E. STORA MON — BEVAKNING AV STORA LANDSVÄGEN OCH VÄXLING/UPPSTÄLLNING AV VAGNAR I GRUSGROPEN

1. Vid växling å grusspåret över stora landsvägen i Stora Mon skall bevakning ombesörjas av växlingsledaren enligt best-erna i Säo och Säok § 26:1 resp. § 29:12 samt vxi § 17. Även lokps skall iakttaga skärpt uppmärksamhet (bl. a. enligt vxi 17:2).

Utöver angivna bestämmelser, skall växlingsledare resp. lokförare:

- a. Alltid tända belysningsanordningarna vid stora landsvägen. Gäller alltså även vid dagsljus. Strömbrytaren till belysningen är uppsatt på gaveln å bv-stugan.
  - b. Växlingsledaren skall vid backning taga plats på första vagnen i vagnsättet och stoppa tåget före ankomsten till vägen.
  - c. Tända de blinkande röda lyktorna, som finnes uppsatta på vardera kryssmärkesstolpen samt därefter visa back till loket och medfölja främsta vagnen, som skall ha tyfon och bromsventiler anslutna till bromsledningen för att växl-ledaren vid behov skall kunna signalera och ev. bromsa tåget. Lokföraren skall när hela tågsättet passerat vägen stanna tåget och släcka de röda blinkande lyktorna, varefter backningen mot grusgropen fortsätter, såvida ej växl-ledaren visar stopp eller har bromsat tågsättet. I senare fallet fortsätter ej backningen förrän signal från växl-ledaren erhållits
  - d. Då lok drar vagnarna skall växlingsledaren åka på loket och stoppa tåget före vägen och iakttaga ovan föreskrivna åtgärder.
2. **Signalering till lokföraren från ljussignal vid växling i Stora Mons grusgrop.**

För att underlätta växling i Stora Mons grusgrop har uppsatts en signal bestående av två gröna och ett rött sken samt en manöverknapp placerad omedelbart intill växeln i grusgropen. Vid växling överenskommer växlingspersonalen med lokföraren att signalering skall ske med ljussignalen och därefter gäller:

- a. Ett grönt sken = sakta framåt
  - b. Ett rött sken = stopp
  - c. Två gröna sken = sakta back
3. **Vid växling och uppställning av vagnar i och vid grusgropen i Stora Mon för grus- eller virkeslastning** skall växlingsledaren ägna särskild omsorg åt att ej vagn kan komma i rullning dels till följd av spårens lutning och dels på grund av att vid den art av lastning, som det här är fråga om, vagn lätt kan "knuffas". Vagn (vagnar) skall därför noggrant förstängas med bromssläde (bromsslädar). Består vagnsättet av två eller flera vagnar skall alltid minst två bromsslädar användas. Enbart bromsskor får icke användas utan endast som komplement till bromsslädar. I övrigt skall antalet bromsslädar och bromsskor anpassas efter antalet vagnar och efter vagnsättets tyngd efter slutförd lastning.
- Det måste ovillkorligen observeras, att den vagn eller de vagnar, som först lastas i ett vagnsätt, alltid måste vara förstängd(-a) med bromssläde(-ar). Tomma vagnar kan nämligen antingen "tryckas" över eller skjuta bromssläde framför sig.

## F. VID NORA STAD

Särskild försiktighet skall alltid iakttagas vid växling mellan godsmagasinet och stationshuset. Vid insättning och uttagning av vagnar i godsmagasinet bör magasinpersonalen biträda växlaren.

**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 vägkuren.

## 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 väx-larna intager rätta lägen för rörelsen. Föraren skall även ombestyras eventu-ell behövlig växelomläggning. — Vid gång stallspåret — spår 1 över södra infartsväxlarna för tåg som från spår 1 skall gå mot Er skall föraren lägga för klart ut mot Er. "Klart ut" skall lämnas till tkl.

## G. VID PERSHYTTAN

Utöver i växlingsinstruktionen föreskrivna åtgärder skall följande tilläggsbe-stämmelser gälla:

1. När växling pågår skall växel nr 11 (skyddsväxeln vid Pershyttväxeln) ligga i läge mot huvudspåret och vara låst med hänglås.
2. Då vid växling vagnar tillfälligt uppställas på "Centralen" måste dessa ovill-korligen på grund av spårens lutning alltid vara förstängda med bromssläde och dessutom skall växeln till storgruvespåret vid dylika tillfällen vara lagd till sistnämnda spår.
3. Efter avslutad växling får inga vagnar kvarstå på "Centralen".

## H. VID KÄPPSTA

Växeln och spårspärrar vid Käppsta är låsta med kontrollås. Nyckeln till de-samma 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 Käppstaväxeln vara fritt från järnvägsfordon. Spårledning kontrollerar detta.

Då lok skjuter vagnar framför sig mot Gyttorps bangård skall tryckluftled-ningen vara ansluten och första vagnen i tågriktningen vara försedd med verk-sam broms.

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

## I. I BOFORS/KARLSKOGA-OMRÅDET

### 1. Vid Boforsverken och Valåsen

Utföres enl. bestämmelser för bandisp.

**Bromstal:** Bof—Boforsverken resp Valå 13. Valå resp. Boforsverken—Bof 8.

#### Telefonanmälan:

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

Vid avgång fr Valåsen:

- a. Växlingsledaren meddelar pr telefon eller radio Bofors stn "klart för av-gång från Valåsen". (Telefon vid södra ändan av virkeskajen).
- b. Bofors stn underrättar Rosendalsporten och Dimboporten.
- c. Tkl Bofors lämnar därefter växlingsledaren per telefon eller radio "klart för avgång till Bofors".

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

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

**Bevakning av vägkorsningar på linjen Bofors—Valåsen—Skjutfältet** — se sid 46 (linjebeskrivningen).

**2. Vid växling inom industriområdena vid Boforsverken, Kilstaverken och Nobelverken**

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.

**3. Signalering vid vägen 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 gives med ljussignalen och därefter gäller:

- a. Fast sken = sakta framåt (åt norr).
- b. Blinkande sken = sakta back.
- c. Ljussignalen släckt = stopp.

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

**4. Instruktion för fällning av vägbommarna mellan Häsängen o. Bofors bangård Allmänt:**

Vägskyddsanläggningarna vid vägkorsningarna Häsängsvägen, Selma Lagerlöfs väg, Nickkällsgatan, Kungsvägen, Skolgatan och Näsvägen fälles centralt från en manöverpulpst placerad å Bofors tklx. Manöverpulpsten är indelad i fält, ett för varje vägkorsning. Å dessa fält finnas följande signal- och manöverinrättningar:

- a. Signallampor för indikering av bomläge och belysning.
- b. Signallampor för tågpasseringskontroll.
- c. Signallampor för lägesindikering av handautomatikomkastare för Häsängen och Selma Lagerlöfs väg samt lokal-centralomkastare för Nickkällsgatan, Kungsvägen och Skolgatan.
- d. Manövertryckknappar för fällning respektive lyft av bommarna.
- e. Omkastare för hand-automatik-omläggning av Häsängen och Selma Lagerlöfs väg och för lokal-centralomläggning av Nickkällsgatan, Kungsvägen och Skolgatan.

Ovanför varje signallampa, manövertryckknapp och omkastare finnes dessutom en skylt, som anger respektive komponents funktion. Akustisk signalgivare för tågpasseringskontroll samt längst ned i vänstra hörnet omkastare för dubbelmanövrering.

**Instruktion:**

Tågklareren skall manövrera de under "Allmänt" uppräknade vägskyddsanläggningarna från manöverpulpsten i Bofors station.

För fällningen av bommarna erfordras en dubbel manöver: dels skall omkastaren i vänstra hörnet av manöverpulpsten med skylt "bomfällning" hållas nedtryckt, och dels skall manövertryckknappen för "Ned", placerad i fältet under namnskylden på de bommar som skall fällas, tryckas in.

Kontroll att bomfällningen påbörjats erhålles genom att den röda indikeringslampan slocknar och den gula lampan för belysningen tänds. När bommen kommer i nedläge tänds den gröna signallampan för "Nere".

Lyftningen sker automatiskt. Skulle den automatiska lyften inte fungera efter det tåget passerat, kan man å manöverpulpsten manuellt ta upp bommarna. Upptagning av bommarna sker på samma sätt som fällning genom en dubbelmanöver: bomfällningsomkastaren hålls nedtryckt samtidigt som tryckknappen för "Upp" intryckes. Kontroll erhålles genom att den gröna lampan "Nere" slocknar och när bommarna kommit i uppläge, belysningslampan släcks och den röda lampan för "Upp" tänds.

**Växling i Karlskoga.** Vid växling i Karlskoga utföres bomfällningen av växlingsledaren för vägarna Nickkällsgatan, Kungsvägen och Skolgatan från lokala manöverknappar, en för resp. väg.

Manöverknapparna är placerade på en stolpe vid Kungsvägen för Kungsvägen och Skolgatan samt vid Nickkällsgatan för Nickkällsgatan.

För lokal manövrering av ovan angivna vägbommar erfordras ett medgivande av



tkl i Bofors. Detta medgivande erhålles genom att en omkastare på manöverpulpeten lägges över från "centralt" till "lokalt", varvid tkl å manöverpulpeten erhåller en indikering på viddagen åtgärd.

Indikeringen utgöres av att den gula lampan vid omkastaren övergår från fast till blinkande sken.

Efter avslutad växling ringer växlingsledaren till Bofors och meddelar tkl att växlingen är avslutad, varvid tkl återtager sitt medgivande till lokal fällning. Återtagandet sker genom att omkastaren ställes till "centralt", varvid indikeringslampan återgår till fast sken.

#### 5. 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.

##### a. För tåget gäller följande

1. Strömtorps station orderger tåget om uppehåll vid Kilstaväxeln för avkoppling.
2. De vagnar, som skall kopplas av, placeras sist i tåget.
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.
4. Normalt står signalen B 2 på stopp vid tågets ankomst. Även om den skulle visa "kör", får den ej passeras innan signal enligt a. 3 getts eller tillstånd, ev. på telefon eller radio, erhållits därtill.

##### b. Instruktion för tillsyningsmannen

1. För avkopplingen beordrad tjänsteman från Bofors skall tjänstgöra som tillsyningsman.
2. Vid avfärden från Bofors skall stationens K 16-nyckel medföras.
3. Med K 16-nyckeln ställs samtliga huvudsignaler för Karlskoga lastplats till "stopp" genom att nyckeln insättes i och omvrids i centrallåset på platsen. Därefter begär Tsm hos Tkl Bofors att bommarna vid Selma Lagerlöfsvägen ställes till läget "manuellt".
4. Tillsyningsmannen beger sig till Kilstaväxeln och inväntar tåget där.
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.
6. Tåget backas in på Kilstaverkens område och vagnarna dit placeras innanför spårspärren och skyddsväxeln.
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 säo § 26.
8. De vagnar, som sätts vid Kilstaverken skall handbromsas.
9. Efter avkopplingen växlas loket med de kvarvarande vagnarna till huvudspåret och stoppas, sedan Kilstaväxeln passerats. Denna och spårspärren låses och K 1-nyckeln återinsättes i magnetlåset av växlingsbitrådet.
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 Tkl i Bofors att återställa manöverorganet för bommarna vid Selma Lagerlöfsvägen på "automatik". K 16-nyckeln medföres till Bofors.
11. Loket kvarstår tills bommarna vid Selma Lagerlöfsvägen fälls. Då detta sker får tåget avgå utan signal och fortsätter enligt tidtabellen.

## 6. Uppställning eller uttagning av vagnar i Kilstaverken

Vid uppställning eller uttagning av vagnar i Kilsta ringer växlingsledaren, innan vut avgår från Karlskoga lastplats, tkl i Bofors och begär att denne, när vut passerat Selma Lagerlöfs väg, lägger omkastaren för hand-automatik i läge "hand". När tkl utfört denna manöver, erhåller han en indikering på att automaten för fällbommarna vid Selma Lagerlöfs väg är bortkopplad. Indikeringen utgöres av att den gula lampan vid omkastaren övergår från fast till blinkande sken.

Efter avslutad uppställning eller uttagning av vagnar och låsning av växeln vid Kilsta ringer växlingsledaren tkl i Bofors och begär att denne återför omkastaren hand-automatik i läge automatik. Tkl erhåller då indikering på denna manöver genom att indikeringslampan återgår till fast sken.

**Bomfällning.** Tkl fäller för vut från Bofors bommarna vid Bofors bangård, då detta skett, avsändes vut omedelbart från Bofors.

När vut närmar sig Oljebangården, fäller tkl Bofors bommarna vid Näsvägen, Skolgatan, Kungsvägen och Nickkällsgatan. Bommarna vid Selma Lagerlöfs väg och Häsängsvägen är helautomatiska, varför inga åtgärder behöver vidtagas för dessa vägar.

För vut till Bofors sker fällningen av bommarna med ledning av tågpasseringskontrollerna. När tåg passerat Häsängsvägen fälles bommarna vid Nickkällsgatan medan bommarna vid Kungsvägen, Skolgatan och Näsvägen fälles för tågpasseringskontroll från Selma Lagerlöfs väg. Slutligen fälls bommarna på Bofors bangård när bommarna vid Näsvägen har gått upp, vilket tkl ser på manöverpulpeten för bomfällningen. Upptagningen sker så fort vut kommit in på bangården.

J. (Reservsida)

**K. VID GULLSPÅNG—SKAGERSVIK****Trafikeringsform:**

Växlingen till och från Skagersvik utföres under bandisp. Ansvarig härför är tkl Gullspång.

Endast en bandisp får samtidigt anordnas å linjen ifråga.

Såo och Vxi bestämmelser gälla med tillägg av nedannämnda föreskrifter

**Axeltryck:** Högsta tillåtna 20 ton.

**Sth:** På lastplatsen Skagersvik Säg får sth ej överstiga 10 km/tim. och vid de tre övergångarna inom området ej över 5 km/tim.

**Bromsvikt:** Bromstal 18. Uppgift om vagn- o. bromsvikt får lämnas muntligt.

**Största lutning:** Gullspångs vaktstuga—Gullspång stn 22,0 promille.

**Lok:** Anglok får icke användas.

<b>Vagnviktstabell:</b>	I riktn. Skagersvik	I riktn. Gullspång
	1 lkm 150 ton	200 ton
	2 " 300 "	400 "
	T2 lok 400 "	500 "

**Väggorsningar:** Vägövergången vid infartsväxeln till Skagersvik samt övergången vid Gullspångs vaktstuga bevakas av tsm.

**Bandisp nr 20** vard. utom lörd.

11.00 fr. Gullspång t. 12.00.

11.10 t. Skagersvik fr. 11.50.

Före avg. från Gullspång skall tsm inhämta klartanmälan från tkl Gullspång dit givetvis även "tåg in" meddelas. Före infart på Gullspång stn skall föraren förvissa sig om att växlarna ligger i rätt läge och att spåret är hinderfritt, varför hastigheten ej får vara större än att bandisp vid behov kan stanna.

S 1 behöver ej utfärdas och bansignaltavla ej uppsättas.

**Tam-boken:** Enligt överenskommelse med SJ skall följande bestämmelser gälla:

**A. NBJ bdisp** Gullspång—Skagersvik—Gullspång:  
ordinarie bdisp anmäles ej till SJ och införes ej i Gsp tam-bok  
extra bdisp anmäles ej till SJ men införes i Gsp tam-bok.

**B. SJ bdisp** som skall ingå å Skagersviks bangård och/eller fortsätta till Gullspång:  
bdisp begäres av SJ tsm hos tkl Gullspång. Sådan bdisp skall av tkl Gullspång delgivas tkl Lyrestad (Mariestad) och tkl Hova (Gårdsjö).

**B o C-fordonsfärd:** Anmäles till tkl Gullspång och får omfatta högst 2 tim.

**Växlingsarbetets utförande:**

Loket skall draga vagnarna. — Enstaka vagn må dock skjutas. Skjutsning av vagn får ej ske.

Tsm svarar för, att signalflagga resp. lykta samt bromsskor till erforderligt antal medföres; att vagnarna äro hinderfritt avställda samt förstängda, samt att vagnar efter avslutad växling ej äro uppställda å huvudspåret. "Tåg in"-anmälan till tkl Gullspång innebär även att ovannämnda föreskrifter iakttagits vid Skagersvik.

Vid växl. inom Sägverkets område skall särskild försiktighet iakttagas enär inskränkningar i fria rummet förefinnes vid husknutar, portöppningar och lastbryggor.

**L. VÄGSKYDDSANLÄGGNINGEN VID OTTERBÄCKENS HAMN**

Vägskyddsanläggningen är belägen vid vägen som leder över bangårdsområdet till hamnen och består av bommar som fälls och lyftes manuellt medelst tryckknappar vilka är placerade ca 50 m från vägkorsningen med en på vardera sidan om denna. Då tåg- eller växlingsrörelse behöver ske över eller i närheten av vägkorsningen, skall järnvägspersonalen fälla bommarna och dessa skall vara fällda, innan passering över vägen får ske.

Lok- och växlingspersonalen skall iaktta skärpt uppmärksamhet vid passerandet av ifrågavarande väg.

**M. VID VÄXLING PÅ BANGÅRD, DÄR VÄGSKYDDSANLÄGGNING FINNES,**  
skall bommarna alltid vara fällda, innan ifrågavarande vägkorsning får passeras.

(Reservsida)



## Vägvakternas dagliga regelbundna underrättande

### enl. säo § 34:4

samt ba personals underrättande betr. kruttåg (enligt NBJ tdt-bok del A, sid. 67, mom. 4 e)

Underrättelsestation	Underrättelsesträcka	
Järnboås	Bredsjo	— Timansberg
Gyttorp	Timansberg	— Gyttorp
Nora stad	Ervalla	— Nora stad
Nora stad	Nora stad	— Gyttorp
Gyttorp	Gyttorp	— Kortfors
Bofors	Kortfors	— Strömtorp
Strömtorp	Strömtorp	— Högberg
Gullspång	Högberg	— Gullspång
Otterbäcken	Gullspång	— Otterbäcken

Namn med fetstil anger att ifrågavarande plats tillhör underrättelsesträckan. Stf överenskommer med resp. vägvakt 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 sid. 67, mom. 4 e.

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

(ang. extratåg, tågförseining och dylikt)

Tåg med <i>udda</i> nr; nedanst. vägvakter underrättas	Station som ansvarar för underrättelsen	Tåg med <i>jämna</i> nr; nedanst. vägvakter underrättas
—	Linjen Brö—Gytp: Bredsjo	Grönälven
Grönälven	Järnboås resp. växlaren i Grängen	—

Obs. § 34:3 p. 5 o. 6. Vägvakt skall underrättas om större tågförseining resp. större minskning än 5 min.

### Signaler på dragfordon

Frontlyktorna på loket liksom på motordrivna A- och B-fordon försedda med strålkastare skall även vid dagsljus vara tända i tåg och vagnuttagning på linjen samt på SJ bangårdar.

## 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 och Pershytte växel. Vid NBJ gäller generellt för alla stationer och lastplatser att tågen ej får framföras med större hastighet än 40 km/tim. enär växlarna endast är låsta med kontrollås eller hänglås med hasp. (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 vardagar vid avlämnandet av vagnanmälan.
- § 24 Följande driftplatser får lämnas obevakade för tåg enligt KVoV medgivande: Stora Mon, Järle, Pershytte växel, Timansberg, Hjulsjö, Kortfors. Granbergsdal, Bräcka, Yxsjön, Vikersvik, Klacka-Lerberg, Karlskoga, Högberg, Striberg och Grängen. (KVoV skr Jv. 230-AL, 314-, 336-4/59.)
- § 24 (sök) På lastplatserna Timansberg, Järle, Granbergsdal, Högberg och Bräcka skall växlar och spårspärrar ej förreglas utan endast låsas i beroende av K 16-lås och huvudsignalerna ersättas med orienteringstavlor enligt Säo § 10, fig. 47 a. (Statens Vägverk T925.661048 23.10.67, T924,686870 24.2.69.)
- § 29 Vagnuttagning på bdisp får anordnas från Nora stad till Gytorp utan att tkl tjänstgör på Nora station under förutsättning att tsm i vut utväxlar tåganmälan (tåg in för föregående tåg och klart för vut ifråga). Vederbörande klart-anmälan skall tsm (lokf) införa i Nora stations tam-bok (KVoV 23.7.1967).



- § 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 bandisp på bansträckan *Nora stad—Ervalla* 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 tkl på en av gränsstationerna erhållits.
- § 29: 10, 12 och § 34: 3, 5 Föraren får vara även tsm fastän bdisp (vut) medför vagnar under förutsättning:
- att* automatiska vägskyddsanordningar fungerar,
  - att* vägvakt bevakar manuell vägskyddsanordning på samma sätt som för tåg,
  - att* vägvakt vid ifrågavarande manuella vägskyddsanordningar av resp. gränsstation underrättas när vut utgår från gränsstationen även om försening *icke* uppstår (KVoV T921-660595).
- § 33 Vid B-fordonsfärd skall bestämmelserna för A-fordonsfärd till lämpas. (KVoV 230-AL, 314-, 336-4/59.)
- § 34 Vägvakters underrättande, se sid. 79.
- § 34: 3 och 6 Vägvakterna skall underrättas om större tågförsening resp. större minskning än 5 minuter.
- § 40: 2 (Säok) Bromstalstabell sid. 17. Dragfordons tåg- och bromsvikt medräknas dock ej. (KVoV skr Jv. 230-AL, 314-, 336-4/59.) Utan annan broms än lokets få följande vagnvikter framföras i tåg:
- |   |        |
|---|--------|
| efter motorlok litt T 2 eller dubbelmotorlok .. | 90 ton |
| „ ensamt 2-axligt motorlok .....                | 70 ton |
| „ „ 16 .....                                    | 55 ton |
- § 43: 7, första stycket. I tåg med flera verksamma lok behöver dessa ej vara kopplade intill varandra under förutsättning:
- att* ett av loken går främst i tåget,
  - att* vederb lokps underrättas på sätt som enligt säo § 37 är föreskrivet för pålok. Manövreringen av bromsinrättningen utföres från det lok som går främst i tåget.
- Andra stycket i § 43: 7 skall vid NBJ tillämpas oförändrat.
- § 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. 59—66 och 67—68. (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 26 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. 58.

§ 47 Banmästare och sträckvakter skall vid de ordinarie inspektionerna av banan inspektera de obevakade driftplatserna Hjulsjö, Grängen, Yxsjön, Timansberg, Klacka-Lerberg, Striberg, Järle, Stora Mon, Pershyttväxel, Vikersvik, Kortfors, Granbergsdal, Karlskoga, Kilstaverken, Högberg och Valåsen, liksom Dammsjöns och Pershyttans lp med tillhörande växlar.

§ 48: 1, Anm. Tkl tjänstgöring i Nora stad för tåg 153 (fr. Nora f. n. 6.25, t. Gytp f. n. 6.35) får upphöra omedelbart sedan avgångssignal givits till tåget ifråga under förutsättning:

*att* vederbörlig tåganmälan utväxlats för tåget ifråga,

*att* stationens tkl-signalstav eller tkl-signallykta omedelbart efter given avgångssignal inlåsts å en på förhand bestämd plats,

*att* tkl själv medföljer det tåg till vilket avgångssignal givits. Tåget får ej avgå från stationen förrän tkl tagit plats på loket sedan han (tkl) hunnit låsa in vederb. signalredskap. Ifrågasvarande undantag är endast avsett att tillämpas för ovannämnda tåg 153.

§ 48: 2 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 växlarerna 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.

## Låsning av vissa slutna vagnar

### Speciallås "Abloy 212/42 vagnslås"

Lås och nycklar är stansade NBJ och är indelade i tre olika "serier", varje serie med särskild låsning.

En serie användes i Nora, Gytterp och Grängen, en annan serie i Bofors och Karlskoga och en tredje serie i Gullspång och Otterbäcken enligt följande förteckning:

Antal lås med stansning	Till läsen hörande nycklar
50 st lås NBJ NORA	15 st nycklar NBJ NORA nr 1—15
30 " " NBJ BOF	10 " " NBJ BOF nr 1—10
12 " " NBJ OTB	10 " " NBJ OTB nr 1—10

Nycklarna inom varje serie är numrerade i löpande följd och tilldelas mot kvitto i personligt exemplar vederb tjänsteman, som skall förvara den på sådant sätt, att den inte kan komma i obehöriga händer.

Nycklar stansade "NORA" kan ej användas till lås stansade "BOF" eller "OTB" etc. utan endast till lås stansade "NORA".

Vederb stf skall föra noggrann förteckning över erhållna hänglås och nycklar samt tillse att dessa förvaras på sådant sätt att de inte kan åtkommas av obehörig, dvs. under säkert lås.

Förlust av nyckel eller lås skall genast anmälas till vederb stf.

Låsen med tillhörande märklåpor och nycklar är NBJ egendom och får icke sändas utom NBJ. De skall tagas bort då vagnen avsänds eller vidareavsänds.

Låsen skall användas för låsning av följande slutna vagnar då dessa står uppställda på stationen utan tillsyn:

alla styckegodsvagnar,

alla vagnar som ej är låsta av avsändaren med dennes egna lås och vilka enligt vad som framgår av varningsetiketter, påskrifter, fraktsedlar, erhållna meddelanden etc. innehåller explosiva varor (oavsett transportklass), radioaktiva varor eller handeldvapen eller som erfarenhetsmässigt brukar innehålla sådana varor.

De bör även användas för låsning av vagnar med annat stöldbegärligt gods, t. ex. sprit, tobak osv.

För vagnar till och från Nitro Nobel har särskild överenskommelse träffats betr låsning, varom stins Nora/Gytterp har utfärdat lokal order.

**Betr. låsens skötsel etc.**, skall följande iakttagas:

1. Om märklorna på vagnarna av någon anledning blivit deformerade, kan dessa i regel riktas med hjälp av lämplig hammare. I de fall där hammare måste anskaffas, anses verkstadshammare 0,8 kg eller 1,0 kg vara lämplig.
2. Vid eventuellt ytterligare behov av hänglås, märklåpor och nycklar — nycklar tillverkas i regel endast vid nybeställning — skall rekvisition sändas till NBJ Te, Nora stad. Beställning till Abloy AB kan endast ske genom Te, NBJ.
3. Om nyckel förkommit skall detta omedelbart med skriftlig förklaring rapporteras till Te, Nora stad, för åtgärd, t. ex. att låta byta ut samtliga lås i aktuell serie.
4. Innan låset börjar användas, håll i 1—2 droppar glykol i nyckelhålet. Sätt in nyckeln och gör ett par låsningar så att glykolen kommer in i låshuset.
5. Torka låsbygeln med en fuktad glykoltrasa.
6. Glykolen skall vara "Engelsk glykol" eller glykol med rostskyddsmedel.
7. Låset får **ALDRIG** värmas med låga i någon form.
8. Kärvar låset i kyla, värm upp det i handen under en kort stund.

9. Nyckeln skall alltid föras in till botten på låshuset, i annat fall kan nyckeln vridas av.
10. Vid låsning resp upplåsning skall låset alltid hänga rakt ned.
11. Kåporna måste alltid påsättas märklorna för att låsningen överhuvudtaget skall vara effektiv och för att personalen rättsligt skall vara skyddad vid eventuellt inbrott.

Vagn med märklar, vilka ej kan rätas och vilka ej kan påsättas märklåpor, skall icke lastas med gods, för vilket låsning är föreskriven.

**Anmälan till polismyndighet:** Polisen på orten skall för kännedom underrättas om uppställning över natt eller över veckoskifte eller annat längre uppehåll av vagnar med explosiva varor, radioaktiva varor samt om möjligt eldhandvapen. Underrättelse till polisen minskar inte järnvägens ansvar för godset under uppehållstiden.

Om explosiv vara, radioaktiv vara eller eldhandvapen saknas utan att kunna återfinnas vid omedelbara efterforskningar, skall likaledes anmälan ofördröjligen göras till polisen på orten. Jämför även Sösk (SJH 626).

Obehöriga personer skall avvisas från de delar av järnvägens område och lokaler, som inte är upplåtna för allmänheten.

## Transportplaner för styckegods 23.5 1971—27.5 1972

## A. Styckegodsvagnar

Från knpr och st	Till knpr och station	Transportuppgift		Lastn-dagar, tlgv m m	Från	Med tåg
		ig till	fg till			
1	2	3	4	5	6	7
Nora	Grängen	Stbg—Grgn	Stbg—Grgn		Nora	151
Grgn	Nora stad	Gytp o b	Gytp o b		Grgn	152
Ör	Nora stad	Nora—Gytp, Stbg—Grgn	Nora—Gytp, Stbg—Grgn		Ör	9226
Gytp	Örebro	Er o b (lätt tillgängligt)	Er o b		Er	117
Nora	Örebro	Er o b (lätt tillgängligt)	Er o b		Gytp	116
Bof	Örebro	Allt avgående utom Stockholm, Göteborg, Malmö	Allt avgående utom Stockholm, Göteborg, Malmö		Er	9227
Ksga	Örebro	Allt avgående gods utom Stockholm, Göteborg, Malmö	Allt avgående gods utom Stockholm, Göteborg, Malmö		Nora	116
Ksga	Göteborg N	Knpr 16	Knpr 16		Er	9227
Ksga	Malmö C	Knpr 1	Knpr 1		Bof	105
Ksga	Stockholm S		Knpr 32		Srt	7266
Ör	Karlskoga	Bof, Ksga, Gsp, Otb	Bof, Ksga, Gsp, Otb		H	9204
Gb	Karlskoga	Do	Do		Ksga	bdisp 12
Cst	Bofors (Ig 77)	Do	Do		Bof	103
					Srt	9259
					Kh	6770
					Lå	6771
					E	5005
					Ksga	bdisp 12
					Bof	103
					Srt	9259
					Kh	5242
					Lå	5243
					E	5005
					Ksga	bdisp 12
					Bof	105
					Srt	7266
					H	5416
					Ås	9702
					Ör	9205
					H	7263
					Srt	104
					Sär	6772
					Lå	6773
					Kh	9260
					Srt	104
					Cst	5405
					H	6031
					Kh	9260
					Srt	104
					Ksga	vxlsä

**Resgods, expressgods och ilstykkegods från Charlottenberg—(Kristinehamn) till Gullspång och Otterbäcken lossas i Kristinehamn f. v. b. NBJ vägbusstur U5 (U7 helgfri lörd).**

**Varmvagnstykkegods befordras vid behov i uppvärmd tåginka. Expl. varor får icke inlastas i vagn med påfyrad eldstad.**

**Ilgods och färskvaror behandlas som vanligt fraktstykkegods och inlastas i olv.**

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

## **B. Godsbilar**

**Örebro—Nora (för Ilgods):**

Busstur litt. M 1 resp. M 3 från Örebro (terminalen) 8.15 resp. 9.35 till Nora 9.05 resp. 10.20. Godshandlingar till Nora stad fr. Örebro sändes med NBJ busstur M 1 resp. M 3.

**Karlskoga—Örebro—Nora—Karlskoga:**

**Vardagar utom lördagar**

Fr. Karlskoga stn 8.00, fr. Örebro Term. 10.00, till Nora 11.00, fr. Nora 14.00, fr. Gyttorp 14.10, till Karlskoga 15.15.

**Örebro—Karlskoga—Gullspång—Otterbäcken—Karlskoga—Örebro:**

**Vardagar utom lördagar**

Fr. Örebro (SJ-terminalen) 8.00, till Karlskoga 9.00, fr. Karlskoga 9.15, till Gullspång/Otterbäcken 10.15, fr. Gullspång/Otterbäcken 13.15, till Karlskoga 15.00, från Karlskoga 15.10, till Örebro 16.15.

Bilen medför: Vid avg Ör: Allt ig till Bof, Ksga, Gsp, Otb. Fg till Bof i mån av utrymme.

Vid ank Ör: Allt avg gods utom till Stockholm, G och M.

## Transportplaner för NBJ godståg 23.5 1971—27.5 1972

Med "Nora" avses vagnar såväl Nora lokalt som förbi; med "Srt" såväl Srt lokalt och via SJ som förbi å NBJ; med "Gytp" såväl Gytp lokalt som i tåg från Nora stad eller Srt-hället vagnar till Brö-linjen och i tåg från Brö-hället vagnar till Vik—Otb eller via.

Tåg	Användning och sammanväxling (vagnsgrupper från lok räknat)
Gt 101 Bof—Otb V u L Sth 50	1. Bof—Srt Vard: <b>Otb; Gsp.</b> 2. Srt—Otb V u L: <b>Otb; Gsp; Gsp—Otb</b> (se anm 1). <b>Tkplst: Bof, Srt. Anm. 1) V fr Srt sist i tåget.</b>
Gt 102 Otb—Bof V u L Sth 50	<b>Bof ob; Höbg; Laxå—H ob</b> (med Hb ob); <b>Björneborg ob</b> (med Sär ob, Killeberg ob); <b>Degerfors—Hasselfors; Srt lokalt.</b> <b>Tkplst: Otb.</b>
Gt 103 Nora—Srt V u L Sth 50	1. Nora—Bof: <b>Höbg; Degerfors—H ob; Björneborg ob</b> (med Sär ob, Killeberg ob); <b>Otb—Gsp; Ktfs—Bof.</b> 2. Bof—Srt: <b>Höbg; Björneborg ob</b> (med Sär ob, Killeberg ob), se anm 1. <b>Anm. 1) Går vidare fr Srt med 9265.</b> <b>Tkplst: Nora, Gytp, Bof.</b>
Gt 104 Srt—Nora Sth 50	1. Srt—Bof V u L: <b>Ig 77; Olv Ksga; Ksga—Bof ob.</b> 2. Bof—Nora V u d f o e soh: <b>Nora—Jäle; Vik—Gytp med Er ob</b> (se anm. 1). <b>Tkplst: Srt, Bof, Gytp. Anm. 1) Går vidare fr Gytp med 116.</b>
Gt 105 Bof—Srt V u L Sth 50	<b>Björneborg ob tfl; Degerfors—Hasselfors; Laxå—H ob</b> (med Hb ob), se anm 1. <b>Tkplst: Bof. Anm. 1) Går vidare fr Srt med 7266.</b>
Gt 106 Srt—Bof V u L Sth 50	<b>Ksga—Bof ob.</b>
Gt 116 Gytp—Er (—Ör) V u L Sth 50	<b>Olv; Er ob.</b> <b>Tkplst: Gytp, Nora. Anm. Tåget fortsätter fr Er som 9227 till Ör.</b>
Gt 117 (Ör—)Er— Nora V u L Sth 50	<b>Järle—Nora ob</b> <b>Tkplst: Ör. Anm. Tåget utgår fr Ör som 9226.</b>

Gt 151 Jbås—Brö ob.  
 Gytp—Brö Tkplst: Gytp, Jbås, Grgn, Hsjö.  
 Hf M, O, F  
 Sth 50

---

Gt 152 Hsjö—Nora.  
 Brö—Nora Tkplst: Brö, Grgn, Jbås. Anm. V bortom Nora avkopplas Gytp.  
 Hf M, O, F  
 Sth 50

---

Gt 153 Gytp ob.  
 Nora—Stbg  
 V u L  
 Sth 50

---

Vagnar till eller från Högberg befordras bdisp 10 oberoende av om vagnarna skall gå norr- eller söderut. För att vid större trpter undvika korsdragning skall särskild transportplan överenskommas mellan tkl Otb/Bof—tl.

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 vagnvikt liksom om det tontal som skall avkopplas vid denna station.

Vagnlistor (SJ-formulär) för vagnar till o. via Srt utfärdas av Bof och Otb. Två för varje grupp av vagnar.

#### Anmälan av NBJ vagnar i samtrafik

För att förhindra att NBJ vagn i samtrafik bokföres som SJ vagn, skall följande föreskrifter tillämpas:

- A. För NBJ vagn, som skall utgå på SJ, skall avsändningsstationen alltid utsätta "NBJ" framför vagnsnumret på vagnslistan (detta gäller även NBJ "lokala" vagnslistor).
- B. Vid anmälan av ton-tal till Ervalla, Degerfors och Bredsjö lämnar tkl Gyttorp, Bofors resp Järnboås samtidigt nummeruppgift på eventuella NBJ vagnar.
- C. NBJ vagn, som återkommer från SJ till NBJ station, skall av sistnämnda station anmälas till vfdl Gyttorp resp Bofors (för kollning med vederb SJ föreningsstation).



## Transportplaner för godsvagnar under avkopplingsförbud från Gyttorp/Nora stad 23.5 1971 – 27.5 1972

Till	Dag	Tåg	Sträcka
Stockholm	O	116-9227	Gyttorp—Örebro C
	O	9215	Örebro C—Hallsberg
	I	5416	Hallsberg—Tomtebodå kl. 5.13
	I	8520	Tomtebodå—Stockholm Norra kl. 8.05
	I	vxl	Älvsjö—Stockholm Södra kl. 5.57
	I	8614	Tomtebodå—Värtan kl. 7.30
Malmö	O	116-9227	Gyttorp—Örebro C
	O	9215	Örebro C—Hallsberg
	I	5281	Hallsberg—Malmö kl. 13.06
Västerås	O	116-9227	Gyttorp—Örebro C
	O	9215	Örebro C—Hallsberg
	I	7174-7175	Hallsberg—Västerås kl. 4.39
Göteborg (fr Gyt- torp)	O	103	Gyttorp—Strömtorp
	O	9265	Strömtorp—Kristinehamn
	O—I	6770-6771	Kristinehamn—Sävenås rbg kl. 3.28
	I	161	Sävenås rbg—Göteb. Norra kl. 7.40
	I	518	Sävenås rbg—G. Sanneg. kl. 9.05
Göteborg (fr Nora stad)	O	116-9227	Nora stad—Örebro C
	O—I	6703	Örebro C—Sävenås rbg kl. 0.42
	I	111	Sävenås rbg—Göteborg N kl. 5.20
	I	502	Sävenås rbg—G. Sanneg. kl. 5.15
Helsingborg (fr Gyt- torp)	O	103-105	Gyttorp—Strömtorp
	O	7266	Strömtorp—Hallsberg
	I	5201	Hallsberg—Helsingborg kl. 8.12
Helsingborg (fr Nora stad)	O	116-9227	Nora stad—Örebro C
	O	9215	Örebro C—Hallsberg
	I	5201	Hallsberg—Helsingborg kl. 8.12

## Transportplaner för godsvagnar under avkopplingsförbud från Bofors/Karlskoga och Gullspång/Otterbäcken 23.5 1971—27.5 1972

För vagnar från Gullspång/Otterbäcken skall textrad "Dag O, Tåg 103 resp 105, Sträcka Bofors—Strömtorp" ersättas med "Dag O, Tåg 102, Sträcka Otterbäcken/Gullspång—Strömtorp.

Till	Dag	Tåg	Sträcka
Stockholm	O	105	Bofors—Strömtorp
	O	7266	Strömtorp—Hallsberg
	I	5416	Hallsberg—Tomteboda kl. 5.13
	I	8520	Tomteboda—Stockholm Norra kl. 8.05
	I	vxl	Älvsjö—Stockholm Södra kl. 5.57
	I	8614	Tomteboda—Värtan kl. 7.30
Göteborg	O	103	Bofors—Strömtorp
	O	9265	Strömtorp—Kristinehamn
	O—I	6770-6771	Kristinehamn—Sävenäs rbg kl. 3.28
	I	161	Sävenäs rbg—Göteborg N kl. 7.40
	I	518	Sävenäs rbg—G. Sanneg. kl. 9.05
Helsingborg	O	105	Bofors—Strömtorp
	O	7266	Strömtorp—Hallsberg
	I	5201	Hallsberg—Helsingborg kl. 8.12
Malmö	O	103	Bofors—Strömtorp
	O	9265	Strömtorp—Kristinehamn
	O—I	5242-5243	Kristinehamn—Eslöv kl. 4.28
	I	8313	Eslöv—Malmö kl. 9.48

## Radio

- A. NBJ kommunikationsradio är f. n. installerad med nedanstående bas- och rörliga stationer:

	Selektivt anrop	Anrops- signaler
<b>1. Basstationer:</b>		
<b>NBJ Otterbäcken</b>		
Speditionskontoret	01	"NBJ 01"
Järnvägsstationen	02	"NBJ 02"
<b>NBJ Bofors</b>		
	03	"NBJ 03"
<b>2. Rörliga stationer:</b>		
Lok T 21	21	"NBJ 21"
Lok T 22	22	"NBJ 22"
Lok T 23	23	"NBJ 23"
Lok T 24	24	"NBJ 24"
Lok T 25	25	"NBJ 25"
Lok T 26	26	"NBJ 26"
Otterbäckens växellok	11	"NBJ 11"
	12	"NBJ 12"
Bofors växellok	13	"NBJ 13"
Öbm Bofors	31	"NBJ 31"
Banavdelningen Bofors	32	"NBJ 32"
Banavdelningen Otterbäcken	33	"NBJ 33"
Signalavdelningen Bofors	34	"NBJ 34"

- B. För instruktion av radions användning har till samtliga radiostationer överlämnats en broschyr utgiven av AGA "Så här använder ni Er mobilradio". Utöver denna instruktion skall följande punkter iakttagas:

1. Frekvensvredet skall alltid stå på kanal **t v å**, utom när den mobila stationen själv vill göra ett anrop. Då väljes kanal efter läge till basstationen. Om Bofors skall anropas användes kanal **e t t**. För Otterbäcken användes kanal **t v å**.
2. På samtliga T-lok ligger radion så kopplad att den ej behöver fränkopplas med egen strömbrytare, utan fränkopplingen sker samtidigt som strömmen till loket bortkopplas. För växelloken och bilarna däremot fränkopplas strömmen med radions strömbrytare.
3. För att kunna utnyttjas till fullo, måste radion alltid vara tillslagen, när lok eller bilar har lämnat stall respektive garage.

- C. Genom radioanläggningen står föraren på det enbemannade tåget genom lokets sändare-mottagare i ständig kontakt med tk1 i Bofors och Otterbäcken. Vid tågstopp utöver vad som angives i resp. tågs tidtabell anmäles "stoppet" till resp. tk1 och så fort anledningen till detsamma konstaterats av föraren, anmäles även anledningen till tk1. Tk1 vidtager därefter åtgärder så att tåget snarast kan fortsätta eller beordras pr telefon banpersonal eller stationspersonal till förarens hjälp.

## Telefonnummer

till avd-föreståndare, tågledare m fl

A v d	N a m n	R i k s t e l e f o n n u m m e r		
		Arb.-platsen	Bostaden	Fritids-/somm.bost.
Ta	<b>Bra:</b>			
	R Nordenmalm, Nora stad	0587/101 49	0587/104 06	0587/251 33
	Vik: O Lindén, Nora stad	0587/101 49	0587/105 57	
	<b>Tågledare:</b>			
	S Eklind, Gyttorp	0587/250 38	0587/106 79	
	Vik: B Gräsberg, Gyttorp	0587/250 38	0587/253 74	
	L Lennersjö, Bofors	0586/300 05	0586/533 73	
	Vik: O Borg, Bofors	0586/508 60	0586/347 29	
	<b>Stf och xf:</b>			
	Grängen lp	0587/630 51	—	
	H Arvidsson, Järnboås	0587/600 19	—	
	St Mon lp	0587/502 19		
	B Eklind, Nora stad	0587/101 50	0587/109 72	
	Vik. L Westberg, Nora stad	0587/101 50	0587/121 10	
S Björkevik, Karlskoga	0586/311 12	0586/386 20		
O Andersson, Gullspång	0551/200 01	0551/201 11		
K Grönlund, Otterbäcken	0551/222 52	0551/220 77		
Vik. I Wahlin, Otterb.	0551/222 52	0551/221 12		
Ba	<b>Biö:</b>			
	O Linder, Nora stad	0587/103 06	0587/105 67	0587/123 36
	<b>Öbm:</b>			
	S E Persson, Nora stad	0587/106 07	0587/106 07	0587/603 34
	Vik: R Lindgren, Öfalla		0586/121 31	
G Johansson, Bofors	0586/397 40	0586/366 85		
Vik.: Evald Andersson, Lerängen		0586/522 64		
Ma	<b>Miö:</b>			
	G A Karlsson, Nora stad	0587/103 07	0587/109 25	
	<b>Vstfm:</b>			
El- o sia	H Dahlqvist, Nora stad	0587/103 07	0587/110 21	
	Vik: O Ahlström, Nora stad	0587/103 07	0587/121 96	
	<b>El-. o. siiö:</b>			
	R Bergström, Bofors	0586/397 40	0586/395 36	
	<b>Iö:</b>			
	R Larsson, Bofors	0586/397 40	0586/515 11	
	<b>Rpr:</b>			
	E Nilsson, Bofors	0586/397 40	0586/381 44	
	<b>Betr. vägskyddsanl. vid Ervalla, km 1+130:</b>			
	Under tjänstetid	019/12 42 80,	ankn 223 eller 677	
Under icke tjänstetid	0581/301 67			
Bilavd	<b>Disp:</b>			
	H Hansson, Karlskoga	0586/389 64	0586/387 88	
Bussavd	<b>Trl:</b>			
	G Pettersson, Karlskoga	0586/374 12		
	Bussgaraget, Karlskoga	0586/374 10		
	Gm S Sääf, Nora stad	0587/103 67	0587/108 34	

## Telefonering från linjen

För att underlätta ban- och tågpersonalens möjlighet att med telefon komma i förbindelse med tkl å bemannade stationer finnes f. n. telefonjackar för anslutning av bärbar telefon eller fasta telefonskåp på följande platser utefter bansträckan Bofors—Otterbäcken.

Plats	Telefonposter km	Anropningssignaler m. m.
Bofors .....		— . . . .
Karlskoga .....	61+735	— . . —
Norr om		
Selma Lagerlöfsvägen .....	62+700	Telefonskåp
Kilsta växel .....	63+300	— . . —
Infart till Karlskoga .....	63+490	Telefonskåp
Häsängsvägen .....	63+900	Telefonskåp
	64+720	
	65+970	
Norr om "gamla spåret" .....	66+770	
Söder om "gamla spåret" .....	68+460	
	69+930	
	71+015	
	72+040	
Degernäs .....	72+980	
Strömtorp .....		—
Ångebäck .....	76+030	
Tågank. kontakt .....	77+000	
Högbergs stn .....	78+030	
Sävjan .....	79+780	
Mobråten .....	81+890	
Håkanbol .....	83+450	
Söder om Hållundaån .....	84+900	
Nysund .....	86+370	
2 km söder om Nysund .....	88+300	
Korsbäcken .....	90+370	
Grannäs .....	92+430	
Konsterud .....	94+100	
Rävelundsån, 200 m söder .....	95+670	
"Stora kurvans" norra ände .....	97+600	
"Stora kurvans" södra ände .....	99+900	
Värml. Säby bv. ....	100+540	
Värml. Säby stn .....	100+885	
"Raklinjen" .....	102+900	
Gränsen .....	104+860	
	106+465	
	108+060	
Årås grenväxel .....	109+235	
Årås bv. ....	109+670	
	111+225	
Gullspång .....	113+400	. . . . .
	113+930	
	115+850	
	117+225	
Otterbäcken .....		— — —

## Alarmeringsplaner och hjälpberedskap

### A. Alarmering

1. **Lokf. och tkl** — för snabb och effektiv hjälpinsats följ anvisningarna å S 13; S 13  
Hjälpbl  
för anmälan om tågmissöden  
obs bl. a.:  
olycksplatsens läge  
närmaste bemannade ställe med telefon (om komm-radion ej kan användas)  
"farligt gods" (expl, klor, oljor, syror o dylikt) i tåget  
behov av ambulans, läkare, brandkår
2. **Tkl** — underrättar behövliga tjänsteställen etc. enligt punkterna  
Bl 676.4  
Alarmeringsplan vid tågmissöde  
1—12 å bl 676.4;  
obs även SJF art 43—45 och säo § 83.

### 3. Tkl-expeditionerna i Gyttorp, Bofors och Otterbäcken

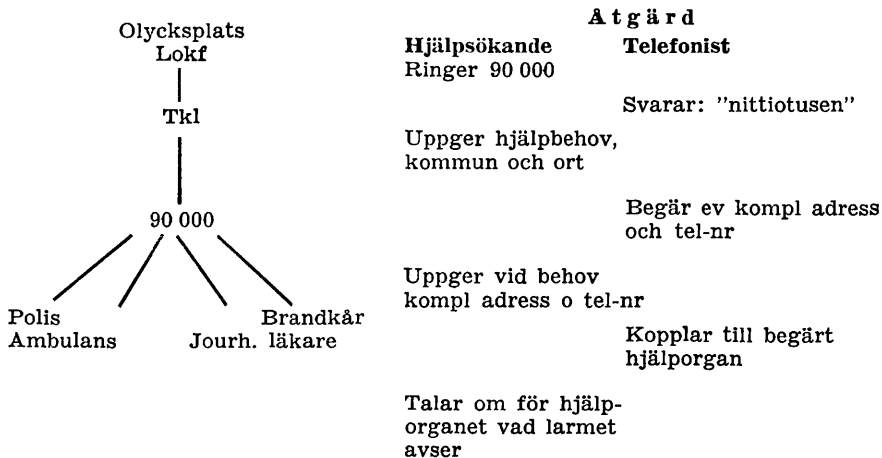
är — eller kommer att bli — utrustade med kommunikationsradio för förbindelse med NBJ tåglok, vissa växellok, ba och sia.

Dessa tkl-expeditioner har också tilldelats:

- a. "Alarmeringsplan för tågmissöde" betr. samtliga NBJ stationer samt betr Bredsjö, Ervalla och Strömtorps stationer för att vid radio- eller telefonanmälan från lokf kunna direkt alarmera lämpligaste tjänsteställen etc.
- b. "Topografisk karta" över NBJ järnvägslinjer med järnvägens km-tal angivna för att underlätta lägesangivning lokf-tkl. Samma karttyp används även av ambulanscentraler, brandkår samt skogsbrandflyg.
- c. "Förteckning över vägkorsningar" som upptager praktiskt taget alla vägkorsningar (såväl allmänna vägar som ägo-vägar) med km-tal och ortsnamn.
- d. "Telefonalarmering vid fara" (säo § 85.1) som används av tkl då kommunikationsradion ej kan brukas för att medelst telefonkontakt med närmaste tjänsteställe eller dyl. kunna stoppa tåg på linjen.

### B. Hjälpberedskap

1. SOS-centralens (90 000) uppgift är att sätta en hjälpsökande i förbindelse med önskat hjälporgan och således icke att mottaga uppgifter om hjälpbehov för att själv vidarebefordra dessa uppgifter till hjälporganet.



2. SJF 016, "Hjälpperedskap" gäller vid NBJ i tillämpliga delar.
3. Förbands- och sjukvårdsmateriel skall finnas på samtliga lok och på samtliga tkl-expeditioner. Miö och resp stf ansvarar för denna materiel.
4. NBJ redskapsvagn i Nora stad (för hjälp vid urspåringar).
5. SJ hjälpvagnar (typ IIAB) i bl. a. Kristinehamn, Hallsberg, Ludvika och Krylbo.
6. TGOJ hjälpvagnar i Kopparberg och Eskilstuna.
7. SJ kranvagnar (30 tons) i Hagalund och Nässjö.
8. Bärningsbilar: AB Bofors 3 st mobilkranar med 15 resp 11 tons kranar.
9. Statens Vägverk har ett relativt stort antal fordon med div. utrustning.
10. Brandkärerna utrustas fortlöpande med räddningsmateriel och står till förfogande för räddningstjänst.
11. Industribrandkärer: Nitro Nobel, Gytterp.  
Boforsverken, Kilstaverken, Nobelverken, Bofors.  
Skagersviks Ind AB, Gullspång.

### C. Explosiva varor

1. Expl varor är ett av de allmännast förekommande godsslagen på NBJ. Vagn med expl vara är försedd med varningsetikett 1 och ev. även med varningsetikett 10.
2. I NBJ tdt-bok del A sid. 59—68 finns intagna dels de allmänna bestämmelserna betr transporter av explosiva varor och dels de särskilda föreskrifter som utöver de allmänna bestämmelserna skall gälla vid NBJ.
3. Vid explosion eller explosionstillbud, urspåring eller kollision eller vid annan anmärkningsvärd händelse i samband med transport av explosiv vara, skall anmälan omedelbart göras till:
  - a. polismyndigheten  
Intill dess polis kommit tillstådes, skall vid explosion såvitt möjligt allt lämnas orubbat på explosionsplatsen. Väntan på polis får dock inte hindra åtgärder för att rädda människor och bekämpa eldsvådor.
  - b. vid behov ring 90 000.

### D. Klortransporter

1. Vid missöden ring 90 000 och "Hjälpgruppen i Skoghall", tel 054/272 58, som larmas vid alla olyckor, där klorvagn ingår bland skadade eller urspårade fordon, oavsett om klorläckage konstaterats eller ej (SJF 016, art 57—61 och bil 3). Dylåka transporter förekommer f. n. ej på NBJ.

### E. Oljor och syror

1. Vid brand eller läckage ring 90 000.

### F. Brandfarlig gas

När det upptäckts läckage i vagn lastad med brandfarlig gas (t. ex. gasol) skall följande gälla.

På bemannad station skall det lokala befälet eller tkl omedelbart

1. förhindra rökning och användning av gnistbildande verktyg i vagnens närhet,
2. ordna bevakning,
3. försöka utröna läckans storlek,



4. larma brandkåren och vidtaga de åtgärder, som ev. föreskrives av brandkåren,
5. vid kraftigt läckage om möjligt växla vagnen till en plats, där en ev. brand eller explosion inte kan skada människor eller viktiga anläggningar,
6. förhindra alla rörelser på spåren närmast intill den läckande gasvagnen.

**På linjen och på obemannad station skall tbfh eller tsm omedelbart**

1. förhindra rökning och användning av gnistbildande verktyg i vagnens närhet,
2. försöka utröna läckans storlek,
3. meddela tkl på angränsande station, som dels skall larma brandkåren, dels skall förhindra alla rörelser på spåren närmast intill den läckande gasvagnen,
4. vidtaga de åtgärder, som ev föreskrives av brandkåren.

När dylik vagn skall medföras i växling eller — efter medgivande av brandkåren — framföras i tåg eller vut gäller **dessutom:**

1. bromsen skall vara avstängd och bromssystemet tömt såväl på den läckande gasvagnen som på vagnen närmast före och efter denna,
2. det skall kontrolleras, att bromsblocken är loss från hjulen på de vagnar, där bromsen stängts av.