

NORA BERGSLAGS JÄRNVÄG

**TIDTABELLSBOKEN
DEL A**

ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER

Gäller fr. o. m. 1974 – 06 – 17

på följande bandelar:

Ervalla – Nora stad – Otterbäcken

Gyttorp – Bredsjö

Bofors – Valåsen

Innehavarens namn

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid.
Alarmeringsplaner och hjälpberedskap	84—87
Axeltryck	46
Bromsberäkningar för tåg och vagnuttagning	54
Bromsberäkningstabell	56—61
Bromsprov	52
Bromsskor och bromsslädar — förvaring	64
Bromstalstabell	55
Bromsvikt för olika fordon	53
Enbemannat lok i godståg utan tågbefälhavare	47
Explosiva varor, säkerhetsföreskrifter	67—77
Föreskrifter för trafikeringen av bansträckan Bofors—Strömtorp—Gullspång	44—45
Hastighetsuppgifter	48—49
Hinderanmälan och spärrning	64
Klocka och tidtabellsbok	62
Linjebeskrivningar:	
Ervalla—Otterbäcken	7—20
Gyttorp—Bredsjö	21—26
Bofors—Valåsen—Skjutfältet	27—28
Lokaxlar i följd	47
Lutnings- och stigningsförhållanden, som i vardera riktningen är utslags- givande för tågens (vut) utrustning med bromskraft	50
Låsning av vissa slutna vagnar	65—66
Ordergivningsstationer	62
Radio	88—89
Register över tpl med särskilda föreskrifter	4
Signalbeskrivningar för vissa anläggningar (register sid 4)	29—36
Skydd vid vägkorsning	62
Säkerhetsbestämmelser för transporter vid NBJ	6
Säkerhetsföreskrifter för tåg och vut med expl varor	67—77
Säkerhetsplan	64
Säkerhetstjänsten vid NBJ	5
Telefonalarmering vid fara	89
Telefonering från linjen	91
Telefonnummer till avd.förest., tågledare m. fl.	90
Tillämpningsföreskrifter betr vissa best:er i säo	77
Tjuvbromsning	52
Transportplaner för godståg	80—81
Transportplaner för godsvagnar i vissa relationer	82—85
Transportplaner för styckegods	78—79
Tågledare	90
Vagnsyning	63
Vagnvikten för olika fordon	52
Vagnviktabell för dragfordon	51
Vägvakt som enl säo § 35: 2 och 35: 3 skall underrättas	63
Växlingsrörelser:	
anmälan till stf/tkl, lok får ej användas, delgivning av säpl vid växling & annan tpl, vägskyddsanläggning, trafikplats i lutning	37
vissa tpl m m, se även register sid 4	38—43
Åtgärder vid fara	64, 89

Register över tpl med särskilda föreskrifter (siffrorna anger sidnummer) samt förteckning över K 16-nycklar

Trafikplats m m	Växling, lokala föreskrifter	Växling på tpl i lutning	Växling över vägforsningar	Signalbeskrivningar	Tillämpningsföreskrifter betr. vissa best. er i sio	K 16	
						nr (i bruk)	förvaras vid
Bredsjö						—	—
Hjulsjö lp *)		37	37	30	77	23	Bredsjö
Grängen lp			37	30		23	Bredsjö
						25	Gyttorp
Yxsjön lp					77		
Järnboås lp			37	31		23	Bredsjö
						25	Gyttorp
Timansberg lp *)		37		29	77	24	Gyttorp
Klacka-Lerberg lp		37				24	Gyttorp
Striberg lp		37	37	32		24	Gyttorp
Ervalla						—	—
Järle lp *)		37		29	77	5	Nora stad
Stora Mon lp	38	37	37		77	5	Nora stad
Nora stad	38, 39				77	—	—
Gyttorp	39				77	—	—
Vikersvik lp		37	37	33		8	Gyttorp
						14	Bofors
Kortfors lp		37		33		9	Gyttorp
						15	Bofors
Granbergsdal lp *)		37		29	77	28	Gyttorp
						15	Bofors
Bäck lp				33		13	(res) Bofors
Bofors	39		37			—	—
Valåsen lp	39		27, 28			—	—
Ekeby Karlskoga lp Kilstaverken lp	40, 41	37	37, 39	34		16	Bofors
Strömtorp			37			—	—
Högberg lp		37		35		21	Gullspång
Konsterud		37		35		—	—
Gullspång		37	37	36		—	—
Skagersvik lp	42					—	—
Bräcka lp *)				36	77	19	Otterbäcken
Otterbäcken	43		43			—	—

*) Vid dessa tpl finns ej huvudsignaler.

Gällande bestämmelser beträffande säkerhetstjänsten samt den tekniska tjänsten vid NBJ

A. FÖR JÄRNVÄGSDRIFTEN GÄLLER BESTÄMMELSERNA I NEDANSTÄ- ENDE FÖRFATTNINGAR ETC.:

1. Statens Järnvägars författningar och handböcker:
 - a) Säkerhetsordning (Säo); SJF 010, utgåva 12 (Kungl. Maj:t kungörelse 10/11 1967 nr 604 och Statens Vägverk 1973-02-16, 921 73:0954) med tillhörande specialtryck:
 - I. Säo-kommentarer (Säok); SJH 010, utgåva 2
 - II. Växlingsinstruktion (Vxi); SJF 010.3, utgåva 2
 - b) Hjälpberedskap; SJF 016, utgåva 6
 - c) Bromsföreskrifter; SJF 312, utgåva 8
 - d) Vagnpersonalinstruktion, SJF 402
2. Nora Bergslags Järnvägs särtryck etc.:
 - a) NBJ tidtabellsbok, del A och B
Av Statens Vägverk medgivna tillämpningsföreskrifter till säo är införda i tidtabellsboken
 - b) NBJ grafiska tidtabell

B. KUNSKAPSFORDRINGAR OCH EXAMINERING I SÄKERHETSTJANS- TENS FÖRESKRIFTER

1. Kunskapsfordringarna i säo med specialtryck för personal, som används i säkerhetstjänst, framgår av säo bilaga 4. Dessutom skall personalen äga erforderliga kunskaper i övriga under A härovan 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 förlutit 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 620.1; Svenska Lastningsföreskrifter
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.

Linjebeskrivning

Ervalla → Otterbäcken

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signaler, tpl m m Betr. betydelsen av använda tecken, se tdtboken del B (sid 3) samt säo. Betr. de med * markerade hastighetsnedsättningarna se sid 49. Angivet lystringsmärke avser efterföljande angiven vägkorsning såvida ej annat ut-säges.
1	2	3
0.000 Ervalla (Er)	—	Sth 40 inom stationsgränsen. Utfart: sp 1, 4—6 ut 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		Ljudsignaltavla □ Vägkorsning Ervalla. Ljud- och ljussign. Sth 40 fram till km 1.600. Ljudsignaltavla □ Vägkorsning Tingstorp. Ljud- och ljussignaler. Vägkorsning Torpa. Ljud- och ljussign. Sth 30 över trafikplatsen fram till km 8.750. Signalbeskrivning för Järle sid 29. Orienteringsmärke △ sp 1 (htv) Vägkorsning Järle lp. Ljud- och ljussignaler som kan fränkopplas. Sth 40 över trafikplatsen. † Ljudsignaltavla □ Vägkorsning Källarhalsen. Ljud- och ljussignaler.

1	2	3
17.644 Nora stad (Nora)	17,6	<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal:  sp 1 (htv)</p> <p>Utfart: sp 1 (htv) sp 2</p>
19.528 20.040 20.273 20.965 20.969 Pershytte växel 21.325		<p>Väggkorsning Pershyttevägen. Ljud- och ljussignaler Ljudsignaltavla ▽ Väggkorsning Joakims bv. Ljudsignaltavla ▽ Sth 40 genom växel.  Medväxel i spåret. Bergsängsvägen (timmertransportväg).</p>
22.611 Gyttop (Gytp) 23.480 22.853 Käppsta	5,0	<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal:   sp 2 (htv) sp 3</p> <p>Utfartssignal  Medväxel i spåret.</p>
25.200 25.260—25.840 27.670 27.820 30.660 Vikersvik (Vik) lp 30.896		<p>Ljudsignaltavla ▽ Vägar och kurvor Knapptorp och N:a Bengtstorp.</p> <p>Väggkorsningsförsignal</p> <p>Väggkorsning Bengtstorp. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Sth 40 över trafikplatsen. Huvudsignal (förreglar växlarna vid Vikersvik):  sp 1 Signalbeskrivning sid 33.</p> <p>Väggkorsning Vikersvik lp. Ljud- och ljussignaler som kan fränkopplas.</p>

1	2	3
33.113		Väggkorsning Erntorps bv. Ljud- och ljussignaler.
36.805		Väggkorsningsförsignal.
36.945		Väggkorsning Enbergsängs bv. Ljud- och ljussignaler.
37.977		Väggkorsning ensk. väg Arntorp—Täppan—Snöbergshult. Ljud- och ljussignaler.
39.475		Ljudsignaltavla ▽
39.724		Väggkorsning Lanthöjden.
40.260 (980 m)		Sth 30 för loktåg med sth 40 enl tdt. *
43.895 (320 m)		Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *
		Sth 40. Kurvor med 240 m radie.
44.397 Kortfors (Ktfs) lp		Sth 40 över trafikplatsen. Huvudsignal (som förreglar växlarna vid Kortfors): ‡ sp 3 Signalbeskrivning sid 33.
45.200		Väggkorsning Kortfors bv. Ljud- och ljussignaler.
46.690 (100 m)		Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. *
46.740		Ljudsignaltavla ▽
47.094		Väggkorsning Brattforsvägen.
47.210		Väggkorsningsförsignal.
47.518		Väggkorsning Öfalla bv. Ljud- och ljussignaler.
48.465		Ljudsignaltavla ▽
48.817		Väggkorsning Paskbovägen
48.900		Orienteringsmärke △ Sth 40 över trafikplatsen.
49.728 Granbergsdal (Gbg) lp		sp 2 Signalbeskrivning sid 29.
50.470 (1.190 m)		Sth 25 för loktåg med sth 40 enl. tdt. *
50.600		Sth 35 för loktåg med sth 50 enl tdt. * Väggkorsning 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. 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 stationsgränserna. Infartssignal: $\begin{array}{c} \gamma \quad \# \\ \text{sp 2 (htv) sp 3} \end{array}$ Väggkorsning Bofors stn (Kanalvägen). Av tågklararen bevakade el mek fällbommar. Utfartssignal: $\begin{array}{c} \gamma \end{array}$ Motväxel (Oljebangården).</p>
<p>61.102</p> <p>61.352</p>		<p>Väggkorsningsförsignal. Väggkorsning Näsvägen. Av tågklararen i Bof bevakade el mek fällb.</p>

1	2	3
<p>På grund av pågående ombyggnad av bstr Karlskoga —Häsängsvägen gäller för nämnda sträcka särskilda, tillfälliga bestämmelser.</p> <p>61.463</p> <p>61.560</p> <p>61.735 Karlskoga (Ksga) lp</p> <p>61.879</p> <p>62.703</p> <p>63.299 Ekeby (Kilstaväxeln)</p> <p>63.493</p> <p>63.845</p> <p>67.354</p> <p>68.370 (630 m)</p> <p>72.450</p> <p>72.750</p> <p>73.000</p> <p>73.180</p>		<p>Signalbeskrivning för Karlskoga se sid. 54. Sth 40 över trafikplatsen. Huvudsignal (som förreglar växlarna vid Karlskoga):</p> <p style="text-align: center;">‡</p> <p>sp 2</p> <p>Väggkorsning Skolgatan. Av tågklararen i Bof bevakade el mek fällb.</p> <p>Väggkorsning Kungsvägen. Av tågklararen i Bof bevakade el mek fällb. Bantelefon i ställverket.</p> <p>Väggkorsning Nickkällsgatan. Av tågklararen i Bof bevakade el mek fällb.</p> <p>Väggkorsning Selma Lagerlöfs väg. Helautomatiska fällbommar, som dock kunna omkopplas för manuell manövrering från Bofors station.</p> <p>Motväxel i spåret.</p> <p>Bantelefon.</p> <p>Väggkorsning Häsängsvägen. Helautomatiska fällbommar. Bantelefon.</p> <p>Väggkorsning Högåsen. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Sth 30 för loktåg med sth 40 enl tdt. * Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Orienteringsmärke \triangle Väggkorsningsförsignal.</p> <p>Väggkorsning Degernäs. Ljud- och ljussignaler. Sth 40 fram till Strömtorps stationsgräns.</p>
<p>74.001 Strömtorp (Srt)</p> <p>74.360</p>	<p>14,8</p>	<p>Sth 10 från infartsväxeln till dvärgsignal 4/5. Säkerhetsföreskrifter med signalbeskrivning för Strömtorp sid 44—45. sp 4 (htv)</p> <p>Väggkorsning Nämndemansgatan.</p>

1	2	3
74.465		Ljudsignaltavla □
74.750		Vägborsning Gråsholmsvägen. Ljud- och ljussignaler.
76.078		Vägborsning Ängbäcksvägen. Ljud- och ljussignaler.
77.130		Vägborsning Björneborgsvägen. Ljud- och ljussignaler.
78.071 Högborg (Höbg) lp		Sth 40 över trafikplatsen Huvudsignal (som förreglar växlarna vid Högborg): § sp 1
83.646		Signalbeskrivning för Högborg sid 35.
86.250		Vägborsning Håkanbol. Ljud- och ljussignaler.
86.550		Ljudsignaltavla ▽
93.307		Timmertransportväg
93.607		Vägborsningsförsignal.
94.157		Vägborsning Konsterud norr. Ljud- och ljussignaler.
98.050 (490 m)		Vägborsning Konsterud söder. Ljud- o. ljussignaler.
100.632		Sth 35 km fram till km 98.540 (minskad rälsförhöjning).
101.130 (370 m)		Vägborsning V. Säby. Ljud- o. ljussignaler.
104.878		Sth 35 km fram till km 101.500 (minskad rälsförhöjning).
108.030		Vägborsning Gränsen. Ljud- o. ljussignaler.
108.378		Ljudsignaltavla ▽ (avser ägovägborsning 108.390).


1	2	3
<p>109.320 109.683 111.220 (350 m) 112.350 (348 m) 112.698</p>		<p>Ljudsignaltavla ▽ Väggkorsning Arås bv. Sth 35 km fram till km 111.570 (minskad rälsförhöjning) Sth 30 fram till väggkorsning Löksta. Väggkorsning Löksta. Helautomatiska fällbommar. Signalbeskrivning sid 36.</p>
<p>112.950 112.982 113.548 Gullspång (Gsp) 113.755</p>	<p>39,5</p>	<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: $\begin{array}{c} \text{¶} \quad \text{¶} \\ \quad \\ \text{sp 3 (htv) sp 2} \end{array}$ Väggkorsning Skagersviksvägen. Helautomatiska fällbommar. Signalbeskrivning sid 36. 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 36. Sth 40 genom växeln. Orienteringsmärke △ Medväxel i spåret. Väggkorsning Asenvägen. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>118.739 Otterbäcken (Otb) 118.913</p>	<p>5,2</p>	<p>Sth 40 från yttersta växeln. Infartssignal (placerad 42 meter bortom yttersta växeln): $\begin{array}{c} \text{¶} \quad \text{¶} \\ \quad \\ \text{sp 2 (htv) sp 1. 3} \end{array}$ Väggkorsning (vägen till hamnen). Av järnvägspersonalen bevakade el fällbommar. Föreskrifter se sid 43.</p>

Otterbäcken → Ervalla








Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signaler, tpl m m Betr. betydelsen av använda tecken, se tdtboken del B (sid 3) samt säo. Betr. de med * markerade hastighetsnedsättningarna se sid 49. Angivet lystringsmärke avser efterföljande angiven vägkorsning såvida ej annat ut-säges.
1	2	3
118.739 Otterbäcken (Otb)	—	Sth 40 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 36. Sth 40 genom växeln. Orienteringsmärke Δ Motväxel i spåret. Väggkorsning Bräcka. Ljud- och ljussignaler.
113.755 113.548 Gullspång (Gsp) 113.200 (502 m) 112.982	5,2	Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: § sp 3 (htv) sp 2 Väggkorsning Västergatan. Av tågklareraren bevakade el mek fällb. Sth 30 fram till väggkorsning Löksta. Väggkorsning Skagersviksvägen. Av tågklareraren i Gsp bevakade el mek fällb. Signalbeskrivning sid 36.
112.698 111.570 (350 m) 110.040 109.683		Väggkorsning Löksta. Helautomatiska fällbommar. Signalbeskrivning sid 36. Sth 35 km fram till km 111.220 (minskad rälsförhöjning). Ljuddispositiv Δ Väggkorsning Årås bv.

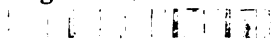
1	2	3
108.750		Ljudsignaltavla ▽ (avser ägoväggkorsning 108.390).
104.878		Väggkorsning Gränsen. Ljud- o. ljussignaler.
101.500 (370 m)		Sth 35 km fram till km 101.130 (minskad rälsförhöjning).
100.632		Väggkorsning V. Säby. Ljud- och ljussignaler.
98.540 (490 m)		Sth 35 km fram till km 98.050 (minskad rälsförhöjning).
94.157		Väggkorsning Konsterud söder. Ljud- o. ljussignaler.
93.607		Väggkorsning Konsterud norr. Ljud- o. ljussignaler.
86.850		Ljudsignaltavla ▽
86.550		Timmertransportväg
83.646		Väggkorsning Håkanbol. Ljud- och ljussignaler.
78.071 Högberg (Höbg) lp		Signalbeskrivning för Högberg se sid 35. Sth 40 över trafikplatsen. Huvudsignal (förreglar växlarna vid Högberg): § sp 1
77.130		Väggkorsning Björneborgsvägen. Ljud- och ljussignaler.
76.078		Väggkorsning Ängbäckers by. Ljud- och ljussignaler.
75.120		Ljudsignaltavla □
75.020		Sth 40 till Strömtorp
74.750		Väggkorsning Gräsholmsvägen. Ljud- och ljussignaler.
74.360 74.001 Strömtorp (Srt)	39,5	Sth 40 från stationsgränsen. Signalbeskrivning för Strömtorp, sid 44—45. sp 4 (htv) Väggkorsning Nämndemansgatan.

1	2	3
73.660		Sth 40 Ljudsignaltavla ▽ (avser ägovägmörkning vid km 73.408).
73.000		Vägmörkning Degernäs. Ljud- och ljussignaler.
67.354		Vägmörkning Högåsen. Ljud- och ljussignaler.
64.077		Orienteringsmärke △
63.845 På grund av pågående ombyggnad av bstr Häsängsvägen—Karlskoga gäller för nämnda sträcka särskilda, tillfälliga bestämmelser.		Vägmörkning Häsängsvägen. Helautomatiska fällbommar. Bantelefon. Signalbeskrivning för Karlskoga sid 34. Sth 40 över trafikplatsen. Bantelefon. Huvudsignal förreglar växlarna vid Ekeby och Karlskoga:
63.493		$\begin{array}{c} \S \\ \\ \text{sp 2} \end{array}$
63.299 Ekeby (Kilstaväxeln)		Medväxel i spåret. Bantelefon.
62.703		Vägmörkn. Selma Lagerlöfs väg. Helautomatiska fällbommar, som dock kan omkopplas för manuell manövrering från Bofors station.
61.945		Vägmörkningsförsignal.
61.879		Vägmörkning Nickkällsgatan. Av tågklararen i Bof bevakade el mek fällb.
61.735 Karlskoga (Ksga) lp		
61.560		Vägmörkning Kungsvägen. Av tågklararen i Bof bevakade el mek fällb.
61.463		Vägmörkning Skolgatan. Av tågklararen i Bof bevakade el mek fällb.
61.352		Vägmörkning Näsivägen. Av tågklararen i Bof bevakade el mek fällb.

1	2	3
59.400		<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal:  sp 2 (htv) sp 3 (Slutpunkt för sp 3: Första motväxeln i bangårdens norra ända.) Bantelefon finnes på signalskåp vid km 60.200. Väggkorsning Bofors station (Kanalvä- gen). Av tågklararen bevakade el mek fällbommar.</p>
59.227 Bofors (Bof)	14,8	
58.765		<p>Väggkorsning Skogsängsvägen. Av tåg- klararen i Bof bevakade el mek fällb.</p>
57.538		<p>Väggkorsning Sveavägen. Helautomatis- ka fällbommar.</p>
56.871		<p>Väggkorsning Stolpångsvägen. Helauto- matiska fällbommar.</p>
55.189 Bäck		<p>Då växeln är inlagd är lp bevakad för alla tåg.</p>
55.300		<p>Ljudsignaltavla ▽</p>
54.980		<p>Väggkorsning.</p>
54.260		<p>Väggkorsning Lerängen. Ljud- och ljus- signaler.</p>
53.800 (570 m)		<p>Sth 30 för loktåg med sth 40 enl tdt. * Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p>
50.600		<p>Väggkorsning Granbergsdals bv. Ljud- och ljussignaler.</p>
50.350		<p>Orienteringsmärke △</p>
49.728 Granbergsdal		<p>Sth 40 över trafikplatsen. Signalbeskrivning sid 29.</p>
49.165 (Gbg) lp		<p>sp 2</p>
48.817		<p>Ljudsignaltavla ▽ Väggkorsning Paskbovägen</p>
47.518		<p>Väggkorsning Öfalla bv. Ljud- och ljus- signaler.</p>
45.200		<p>Väggkorsning Kortfors bv. Ljud- och ljussignaler.</p>
45.079		<p>Försignal.</p>

1	2	3
44.397 Kortfors (Ktfs) lp		<p>Sth 40 över trafikplatsen. Huvudsignal (som förreglar växlarna vid Kortfors): \ddagger sp 3 Signalbeskrivning se sid 33.</p>
44.215 (320 m)		Sth 40. Kurvor med 240 m radie.
39.420 (600 m)		<p>Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. * Sth 35 för loktåg med sth 40 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>Sth 35 för loktåg med sth 40 enl tdt. * Sth 45 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>Sth 40 över trafikplatsen. Huvudsignal (som förreglar växlarna vid Vikersvik): \ddagger sp 1</p>
30.660 Vikersvik (Vik) lp		<p>Väggkorsning Vikersvik lp. Ljud- och ljussignaler som kan fränkopplas. Signalbeskrivning sid 33.</p>
27.820		Väggkorsning Bengtstorp. Ljud- och ljussignaler.
25.900		Ljudsignaltavla ∇ (gäller 25.840—25.260).

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:   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)		Ljudsignaltavla ▽ Försignal. Bergsängsvägen (timmertransportväg). Sth 40 genom växeln.  Motväxel i spåret. Väggkorsning 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:    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		Ljudsignaltavla □ Väggkorsning Källarhalsen. Ljud- och ljussignaler. Sth 40 över trafikplatsen.  (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 29. Sth 30 över trafikplatsen. Väggkorsning Järle lp. Ljud- och ljussignaler som kunna fränkopplas. Orienteringsmärke \triangle sp 1</p> <p>Väggkorsning Torpa. Ljud- och ljussign. Ljuddesignaltavla \square Väggkorsning Tingstorp. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Sth 40 fram till km 1.400. Ljuddesignaltavla \square Försignal. Väggkorsning Ervalla. Ljud- och ljussign.</p>
<p>0.000 Ervalla (Er)</p>	<p>17,6</p>	<p>Sth 40 från stationsgränsen. Infartssignal:  sp 1 (hvt), 2—4 Signaltelefon vid infartssignalen.</p>

Gyttorp → Bredsjö

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signaler, tpl m m Betr. betydelsen av använda tecken, se tdtboken del B (sid 3) samt säo. Betr. de med * markerade hastighetsnedsättningarna se sid 49. Angivet lystringsmärke avser efterföljande angiven vägkorsning såvida ej annat ut-säges.
1	2	3
22.611 Gyttorp (Gytp)	—	Sth 40 inom stationsgränserna. Utfart: sp 2 (htv)
22.790 (900 m) 23.597 23.670 23.920 24.330 24.580 28.670 28.814 28.964 29.146 Striberg (Stbg) lp 29.750 29.950 29.979 30.137 Dammsjön lp 30.350 (40 m) 30.369 30.900 31.256		Sth 30. Väggkorsning Bergsäng (Noravägen). Helautomatiska fällbommar. Ljudsignaltavla ▽ Väggkorsning Hagelfabriken. Ljudsignaltavla ▽ Väggkorsning Södra Ås. Manöverskåp för väggbommar. Lokf ansvarar för fällning av dessa. Sth 40 över trafikplatsen (obs dock sth 10 över Sågvägen). Huvudsignal (förreglar växlarna vid Striberg): ‡ sp 2 Signalbeskrivning sid 32. Väggkorsning Striberg lp. Av tågpersonalen manövrerade el mek fällbommar. Ljudsignaltavla ▽ juni—augusti. Ljudsignaltavla ▽ (avser Sågvägen). Väggkorsning Dammsjöbadet. Motväxel. Sth 10 över Sågvägen. Väggkorsning Sågvägen. Ljudsignaltavla ▽ Väggkorsning Bälgsjöbodavägen.

1	2	3
34.850 (1.040 m)		Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *
35.395		Försignal.
35.530		Ljudsignaltavla ▽
35.860		Väggorsning Vita Bandet.
36.097 Klacka-Lerberg (Kalb) lp		Sth 40 över trafikplatsen. Huvudsignal (förreglar växlarna vid Klacka-Lerberg):
		†
		sp 1
36.270 (320 m)		Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *
38.223		Väggorsning Kl.-Lerberg—Timansberg.
		Ljud- och ljussignaler.
		Signalbeskrivning för Timansberg sid 29.
		Sth 40 över trafikplatsen.
		Orienteringsmärke △
		sp 1
41.001 Timansberg		Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. *
(Tibg) lp		Ljudsignaltavla ▽
43.980 (840 m)		Försignal.
44.190		Väggorsning Gammelhyttan.
44.362		Sth 40 över trafikplatsen.
44.442		Infartssignal:
		†
		sp 1
44.900		Väggorsning Järnboås lp. Ljud- och
		ljussignaler som kan fränkopplas.
44.996 Järnboås		Signalbeskrivning sid 31.
(Jbås) lp		Ljudsignaltavla ▽
45.920		Väggorsning Finshyttan—Sågheden.
46.280		Sth 40 genom växel. } Gäller ej t. v.
		† } Växeln borttagen,
49.835 Yxsjön lp		Motväxel i spåret. } semaforvingarna
		nedkopplade.

1	2	3
<p>52.300 (530 m)</p> <p>56.002</p> <p>56.100</p> <p>56.288</p> <p>56.389</p> <p>56.449 Grängen (Grgn) lp</p> <p>61.780</p> <p>62.203</p> <p>63.848</p> <p>63.924 Hjulsjö (Hsjö) lp</p> <p>65.645</p> <p>70.540 (360 m)</p> <p>70.729</p>		<p>Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Orienteringsmärke \triangle</p> <p>Manöverskåp för vägbommar. Lokf ansvarar för fällning av dessa.</p> <p>Sth 40 över trafikplatsen.</p> <p>Huvudsignal (förreglar växlarna vid Grängen):</p> <p style="text-align: center;"># sp 2</p> <p>Vägborsning Grängen lp. Av tågpersonalen manövrerade el mek fällbommar.</p> <p>Signalbeskrivning sid 30.</p> <p>Lystringsmärke ∇</p> <p>Vägborsning Mårtensbovägen.</p> <p>Vägborsning Hjulsjö lp. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Signalbeskrivning för Hjulsjö sid 30.</p> <p>Sth 40 över trafikplatsen.</p> <p>Orienteringsmärke \triangle</p> <p>sp 1, medväxel</p> <p>Vägborsning Grönälven. Av vägvakt bevakade grindar.</p> <p>Sth 40. Kurvor med 240 m radie.</p> <p>Vägborsning Bredsjö stn. Av tågklareraren i Brö bevakade mek fällbommar.</p>
<p>70.990 Bredsjö (Brö)</p>	<p>48,4</p>	<p>Sth 40 från stationsgränsen.</p> <p>Infartssignal:</p> <p style="text-align: center;"># </p> <p>sp 1 (htv), slutmärke för sp 1 å kontaktledningsbryggan c:a 50 m bortom stnshuset.</p>

Bredsjö → Gyttorp

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signaler, tpl. m m Betr. betydelsen av använda tecken, se tdtboken del B (sid 3) samt säo. Betr. de med * markerade hastighetsned- sättningarna se sid 49. Angivet lystringsmärke avser efterföljande angivna vägkorsning såvida ej annat ut- sägnes.
1	2	3
70.990 Bredsjö (Brö)	—	Sth 40 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>Vägkorsning Bredsjö stn. Av tågklare- raren i Brö bevakade mek fällbommar. Sth 40. Kurvor med 240 m radie. Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. * Vägkorsning Grönälven. Av vägvakt bevakade grindar. Signalbeskrivning för Hjulsjö sid 30. Sth 40 över trafikplatsen. Orienteringsmärke \triangle sp 1, motväxel</p> <p>Vägkorsning Hjulsjö lp. Ljud- och ljus- signaler. Ljudsignaltavla ∇ Vägkorsning Mårtensbovägen.</p> <p>Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Orienteringsmärke \triangle</p> <p>Manöverskåp för vägbommar. Lokf an- svarar för fällning av dessa.</p> <p>Sth 40 över trafikplatsen. Huvudsignal (förrerlar växlarna vid Grängen). \ddagger sp 2</p> <p>Signalbeskrivning sid 30.</p> <p>Vägkorsning Grängen lp. Av tågperso- nalen manövrerade el mek fällbommar.</p>

1	2	3
49.835 Yxsjön lp		Sth 40 genom växeln. } Gäller ej t. v. Y Växeln borttagen, Medväxel i spåret. } semaforvingarna nedkopplade.
49.220 (240 m)		Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *
47.050 (1.300 m)		Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *
46.640		Ljudsignaltavla ▽
46.280		Väggkorsning Finshyttans—Sågheden
44.996 Järnboås (Jbås) 44.900		Sth 40 över trafikplatsen. Infartssignal: Y sp 1 Signalbeskrivning sid 31. Väggkorsning Järnboås lp. Ljud- och ljussignaler som kan fränkopplas.
44.442		Väggkorsning Kl.-Lerberg—Timansberg. Ljud- och ljussignaler. Signalbeskrivning för Timansberg sid 29.
41.001 Timansberg (Tibg) lp		Sth 40 över trafikplatsen. Orienteringsmärke △ sp 1
36.097 Klacka-Lerberg (Kalb) lp		Sth 40 över trafikplatsen. Huvudsignal (förreglar växlarna vid Klacka-Lerberg): ‡ sp 1
31.600		Ljudsignaltavla ▽
31.256		Väggkorsning Bälgsjöbodavägen.
31.040 (1.190 m)		Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. *
30.790		Ljudsignaltavla ▽

1	2	3
<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 32.</p> <p>Sth 40 över trafikplatsen (obs dock sth 10 över Sågvägen). Huvudsignal (förreglar växlarna vid Striberg): ‡ sp 2</p> <p>Sth 10 över Sågvägen. Väggkorsning Sågvägen. Ljudsignaltavla ▽ juni—augusti. (Avser Dammsjöbadet.) Medväxel. Signaltelefon. Väggkorsning Dammsjöbadet.</p> <p>Manöverskåp för vägbommar. Lokf ansvarar för fällning av dessa.</p> <p>Väggkorsning Stribergs lp. Av tågpersonalen manövrerade el mek fällbommar.</p> <p>Sth 45 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Ljudsignaltavla ▽ Väggkorsning Åsboberg.</p> <p>Sth 40 för loktåg med sth 50 enl tdt. *</p> <p>Ljudsignaltavla ▽ Väggkorsning Hagelfabriken. Väggkorsning Bergsäng (Noravägen). Helautomatiska fällbommar.</p>
<p>22.611 Gyttop (Gytp)</p>	<p>48,4</p>	<p>Sth 40 inom stationsgränserna. Infartssignal: ‡ ‡ sp 2 (htv) sp 1</p>

Bofors—Boforsverken—Valåsen—Skjutfältet

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan tpl km	Vagnuttagning Sth 30 Föreskrifter ang. växling vid Bofors- verken och Valåsen se Växlingsrörelser sid 39.
1	2	3
<p>0.000 Bofors (Bof) 0.093—0.470</p> <p>0.250</p> <p>0.576 0.625</p>	—	<p>Sth 20 km (spårledning).</p> <p>Väggorsning Noravägen. Helautomatis- ka fällbommar som även kan omkopplas för manuell manövrering från Bofors station.</p> <p>Motväxel.</p> <p>Väggorsning Byggnadskontoret. Helau- tomatiska fällbommar som även kan omkopplas för manuell manövrering från Bofors station.</p>
<p>0.680</p> <p>0.700</p>		<p>Boforsverkens industriområde</p> <p>Rosendal. Av vakten Rosendalsporten bevakade grindar.</p> <p>Väggorsning Stridsvagnsverkstaden, av vakten Rosendalsporten bevakade ljud- och ljussignaler.</p>
<p>0.680</p> <p>1.107</p> <p>1.276 Dimbovägen 1.981 Vindarnas väg 2.386 Brisvägen</p> <p>4.200 Valåsen (Valå) lp</p>	4,2	<p>Valåsenspåret:</p> <p>Rosendal. Av vakten Rosendalsporten bevakade grindar.</p> <p>Dimbo. Av vakten Rosendalsporten be- vakade grindar.</p> <p>Vid passerande av dessa plankorsningar får hastigheten ej överstiga 10 km/tim.; främsta fordonet i vut. skall vara be- mannat och signalen "tåg kommer" skall ges fr. loket före passerandet av resp. plankorsningar (KV o. V T645—660925).</p> <p>Valåsens industriområde (ASSI)</p> <p>Av växlingsledaren bevakade grindar.</p>

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>Skjutfältsområdet</p> <p>Av skjutfältspersonal bevakade grindar. Spärrbommen vid Skjutfältet skall alltid ligga på då vagnar finns innanför bommen. Spårspärren vid Skjutfältet skall alltid vara pålagd. Nyckeln förvaras på Skjutfältet.</p> <p>Växeln till skyddsspåret vid Valåsen skall ligga i skyddande läge och vara låst.</p> <p>Spåret f. n. delvis borttaget och växeln vid Valåsens lp "spikad".</p>

Signalbeskrivningar för vissa anläggningar

A. OBEVAKADE TRAFIKPLATSER

Samtliga lastplatser får passeras obevakade undast på **huvudtågväg**. Förteckning över K 16-nycklar till centrallås eller spårspärrar, se sid 4.

Vid **ständigt** obevakade trafikplatser — 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 om ej huvudspårväxlarna är låsta i läge för genomfart samt spårspärrar och skyddsväxlar i spärrande resp. avledande lägen. Medan växling pågår vid tpl, är platsen sålunda skyddad av stoppsignal från huvudsignal. För varje tpl, som sålunda förreglats, finnes särskild instruktion rörande förreglingsanordningarnas handhavande.

I övrigt hänvisas till best. i säo § 37: 10 och 47: 5.

Timansberg, 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. 4.

4. Vid trafikutväxling:

Då endast norra el. södra bangårdsväxlarna användas:

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

Då växling skall företagas i bangårdens båda ändar:

Uppläses centrallåset (placerat i bangårdens norra ände) med medhavda K 16-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. Rättilägges 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. Rättilägges och låses huvudspårsväxlarna i normalläge.
- b. Pålägges och låses spårspärrarna, varvid LK 16-nycklarna frigöres.
- c. LK 16-nycklarna insättes i centrallåset, varvid K 16-nyckeln frigöres och medtages till gränsstationen.

Hjulsjö lastplats

Säo—Säok § 24

1. Följande läsning finnes:
Växel 1 är försedd med kontrollås K2 vilket samverkar med spårspärrens dubbla kontrollås K16/K2.
2. Tågvägen utgöres av spår 1 och skyddas av spårspärren sp 1 i spår 2.
3. Huvudnyckel K16 nr 23 till spårspärren förvaras i 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 pålägges och låses, varvid K16-nyckeln frigöres och medtages till gränsstationen.

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 inlåsningsnycklar.
 - 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 till centrallåset förvaras å Bredsjö resp. Gyttorps stationer.
4. Vid växling å lastplatsen ställes, med den från Bredsjö resp. Gyttorps stationer 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 centrallåset K1/K3 i skyddsväxel 3 (spår I), varvid nyckel K3 frigöres för upplåsning av växel 2. Efter avslutad växling förreglas tpl 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 urtagas och återlämnas på Bredsjö resp. Gyttorps stationer.

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.

Järnboås lastplats

1. Följande signal- och förreglingsinrättningar finnes:
 - a. Infartssignal A för signalering till tåg från Gyttorp med ett grönt sken.
 - b. Infartssignal B för signalering till tåg från Bredsjö med ett grönt sken.
 - c. Centrallås för manövrering av signalerna samt inlåsning av kontrollåsnycklar.
 - d. Strömställare för nödstopp, placerad omedelbart under centrallåset.
 - e. Kontrollås vid växlar 4, 5 och 9 samt spårspärren Sp I, växlar 4 och 5 är försedda med enkla kontrollås K3 och K2 samverkande dels med dubbla kontrollås K1/K3 på växel 9 samt K1/K2 på spårspärren Sp I, dels med kontrollås K1 i centrallåset.
2. Tågvägen utgöres av spår I och skyddas av skyddsväxel 9 och spårspärr Sp I i spår II.
3. Huvudnyckeln K16 till centrallåset jämte å särskild nyckeltavla plomberade reservnycklar förvaras å Gyttorp och Bredsjö stationer.
4. Vid växling å lastplatsen ställes med den från angränsande station medförda K16-nyckeln signalerna A och B 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 på spårspärren Sp I (spår II), varvid nyckeln K2 frigöres för upplåsning av växel 5. Den andra K1-nyckeln användes till att låsa upp det dubbla kontrollåset K1/K3 i skyddsväxeln 9 (spår II), varvid nyckeln K3 frigöres för upplåsning av växel 4. Efter avslutad växling förreglas tpl genom att K16-nyckeln låses, varvid signalerna A och B går på kör. Förreglingen kan dock endast ske om kontrollåsnycklarna K1 är inlåsta i centrallåset, varvid växlar 4 är låsta i normalläge. K16-nyckeln urtages och återlämnas på nästa station. Beträffande ljus- och ljudsignalerna vid vägkorsningen gäller följande: De automatiska ljus- och ljudsignalerna ställas automatiskt i larmläge, då tåg inkommer på spårledning S I resp. S II samt återställas automatiskt till normalläge då tåg passerat spårledning SIII vid vägkorsningen (SII betecknas norra spårledningen). För tåg, som skall göra uppehåll vid stationen, kan spårledningen SII förbikopplas genom omställning av strömbrytare SII på centrallåset, efter det K16-nyckeln insatts i centrallåset och signalerna ställts på stopp. Vid utfart från lastplatsen återinkopplas spårledningen SII genom att K16-nyckeln omvrids så att signalerna ställs till kör.

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 inlåsnig 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.
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 tpl 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.
 K16-nyckeln urtagas och återlämnas på Gyttorps station.

Vikersviks lastplats

För *Vikersvik* gäller med hänsyn till ljus- och ljudsignalerna vid vägövergången följande: De automatiska ljus- och ljudsignalerna stås 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 skall göra uppehåll vid stationen, kan spårledning SIIb förbikopplas genom omställning av strömbrytaren SIIb på centrallåset. Härigenom kan de automatiska ljus- och ljudsignalerna kvarhållas resp. återföras i normalläge även då tåg inkommer på eller håller på spårledning SIIb. Har strömbrytaren SIIb omställts under tågs uppehåll skall den alltid *återställas* innan tåget avgår från Vikersvik.

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

Om vid växling så erfordras kan 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.

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 inlåsning 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 kan 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 tpl 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.

Bäck

F. n. ej i bruk.

Då växeln vid Bäck är inlagd, skall den bevakas för alla tåg och vut.

Ekeby, Karlskoga lastplats och Kilstaverken lastplats
(Under om- och tillbyggnad)

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 Kilstaspåret samt med skyddsväxel (12) vid övre bangården.
4. Huvudnyckeln K 16 till centrallåset jämte å särskild nyckeltavla plomberade reservnycklar förvaras å Bofors station.
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 tpl genom att K16-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 39—40.

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 Gullspångs station.
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 kan 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 tpl genom att K 16-nyckeln låses varvid signalerna A 2, B 2 och C går på kör. Förregling kan dock endast ske om kontrollåsnycklarna K 1 är inlåsta i centrallåset, varvid växlarna är låsta i normalläge. K 16-nyckeln urtages och återlämnas på nästa station.

Konsterud

Tpl f. n. nedlagd.

Bräcka lastplats

Säo—Säok § 24

1. Följande läsning finnes:
 - a. Centrallås för inläsning 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 signalkåpets gavel) upplåses med den medförda 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 huvudspärväxeln.

Samtidigt som centrallåset upplåses med K 16-nyckeln, kopplas även spårsträckan ur för vägskyddsanläggningen vid Bräcka.
5. Efter avslutad växling:
 - a. Huvudspärväxeln 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.

B. ÖVRIGA ANLÄGGNINGAR

Väggorsningen vid Löksta, Gullspång

Helautomatiska fällbommar med korta spårledningar. Som kontroll mot banan är uppsatt "väggorsningssignal" 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 väggorsningen är 350 m långa spårledningar anordnade. När järnvägsfordon inkommer på spårledningen börjar förringning vid vägen. Efter 15 sek. börjar bommarna fällas. Efter ytterligare 15 sek. är bommarna fällda och samtidigt växlar väggorsningssignalen 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.

Väggorsningen vid Skagersviksvägen, Gullspång

För *udda tåg* fällas bommarna *automatiskt*.

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

Bommarnas lyftning sker automatiskt.

Växlingsrörelser

A. TKL UNDERRATTAS

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. LOK FÅR EJ ANVÄNDAS

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 trafikplatser för vilka utfärdats särskilda säpl, skall delges även dessa. Exempelvis skall Nora stations personal även delges Gyttorps, Stribergs m. fl. trafikplatserns säpl.

D. VÄXLING PÅ BANGÅRD MED VÄGSKYDDSANLÄGGNING

Vid växling på bangård, där vägskyddsanläggning finns, skall alltid vägskyddsanläggning ha satts i funktion och vägskorsningssignalen visa rörelse tillåten innan vägkorsningen får passeras.

E. VÄXLING PÅ TRAFIKPLATS I LUTNING

1. Som allmän regel skall följande försiktighetsåtgärder under och efter växling på grund av spårs lutning å och invid samtliga ifrågakommande trafikplatser (Säo och säok § 37: 9—10, vxi art. 23: 2) vidtagas:

Innan växling påbörjas med tåg eller vut skall kvarstående vagnar noga fastbromsas med luft- eller skruvbroms eller, om broms saknas, förstängas med bromssko eller bromssläde.

2. När växling skall utföras på nedanstående trafikplatser 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 (vut) skall kvarstående vagnar noga fastbromsas med luft- eller skruvbroms eller om broms saknas, förstängas med bromsskor. Dubbla bromsskor eller bromssläde skall användas vid förstängning.

Växlaren (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 stor försiktighet iakttas med tanke på risken, att vagnar under växlingsarbetet kan råka i drift ut på linjen.

Efter avslutad växling skall växlingsledaren noga kontrollera, att alla åtgärder enligt säo § 37: 10 är vidtagna för att förhindra, att fordon kommer i rörelse.

Trafikplats	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. sid 38
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

F. KOMPLETTERANDE OCH SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER VID VISSA TRAFIKPLATSER

STORA MON — bevakning av vägkorsning och växling/uppställning av vagnar i grusgropen

1. Vid växling å grusspåret över länsväg 244 i Stora Mon skall bevakning ombesörjas av växlingsledaren enligt best-erna i Säo och Säok § 26: 3 resp. § 36: 10 samt vxi § 17. Även lokps skall iakttaga skärpt uppmärksamhet (bl. a. enligt vxi 17: 2).

Utöver angivna bestämmelser, skall växlingsledare resp. lokförare:

- Alltid tända belysningsanordningarna vid vägkorsningen. Gäller alltså även vid dagsljus. Strömbrytaren till belysningen är uppsatt på gaveln å bv-stugan.
- Växlingsledaren skall vid backning taga plats på första vagnen och stoppa växlingssättet före ankomsten till vägen.
- 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 växlingssättet. Lokföraren skall när hela växlingssättet passerat vägen stanna tåget och släcka de röda blinkande lyktorna, varefter backningen mot grusgropen fortsätter, såvida ej växl-ledaren visar stop eller har bromsat växlingssättet. I senare fallet fortsätter ej backningen förrän signal från växl-ledaren erhållits.
- Då lok drar vagnarna skall växlingsledaren åka på loket och stoppa växlingssättet före vägkorsningen 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:

- Ett grönt sken = sakta framåt
- Ett rött sken = stopp
- 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.

NORA STAD

Cisternvagn får icke uppställas på det yttre "sjöspåret" (närmast sjön).

Växling mellan godsmagasinet och stationshuset skall ske med särskild försiktighet. Vid insättning och uttagning av vagnar i godsmagasinet bör magasinspersonalen 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 ställspåret skall

tillstånd till igångsättning inhämtas av tkl. Telefon finnes uppsatt i vågkuren.

2. Vid gång till stallspåret skall

tillstånd till igångsättning inhämtas av växlingsledaren eller av tkl, föraren skall finnas i det främsta fordonets förarhytt, vid passerandet av bangårdsövergången mellan järnvägsstationen och gods-magasinet skall fordonet framföras med största försiktighet och hastigheten icke överstiga 5 km/tim.

Under hela växlingsrörelsen skall föraren med skärpt uppmärksamhet akt-giva på eventuella rörelser på angränsande spår samt kontrollera att väx-larna intager rätta lägen för rörelsen. Föraren skall även ombestyrta even-tuell 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.

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).

BOFORS/KARLSKOGA-OMRADET

1. Vid Boforsverken och Valåsen

Utföres enl. bestämmelser för vagnuttagning.

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

Telefonanmälan:

Vid avgång Bofors lämnas "tåg ut"-anmälan till Rosendalsporten 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.

c. Tkl Bofors lämnar därefter växlingsledaren per telefon eller radio "klart för avgång till Bofors".

Vut 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 vut passerat.

Bevakning av vägkorsningar på linjen Bofors—Valåsen—Skjutfältet — se sid 27—28 (linjebeskrivningen).

2. Vid växling inom industriområdena vid Boforsverken, Kilstaverken och No-belverken

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 hastig-hetsnedsättning.

I övrigt gäller av Stins Bofors utfärdade bestämmelser.

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

Obs tillfälliga best.er under pågående ombyggnad!

Vägskyddsanläggningarna vid vägkorsningarna Häsängsvägen, Selma Lager-löfs väg, Nickkällsgatan, Kungsvägen, Skolgatan och Näsvägen fälles centralt från en manöverpulpent placerad å Bofors tklx. Manöverpulpeten 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:

Tågklararen skall manövrera de under "Allmänt" uppräknade vägskyddsanläggningarna från manöverpulpeten i Bofors station.

För fällningen av bommarna erfordras en dubbel manöver: dels skall omkastaren i vänstra hörnet av manöverpulpeten med skylt "bomfällning" hållas nedtryckt, och dels skall manövertryckknappen för "Ned", placerad i fältet under namnskylten 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 manöverpulpeten manuellt ta upp bommarna. Upptagning av bommarna sker på samma sätt som fällning genom en dubbelmanöver: bomfällningsomkastaren hålles 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 "Uppe" 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 vidtagen 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.

4. Avkoppling av vagnar från vut från Strömtorp vid Ekeby/Kilstaverken

Växlare från Bofors skall möta vid Ekeby och som tillsyningsman leda och ansvara för avkopplingen.

a. För vut gäller följande

1. Otterbäcken station orderger vut om uppehåll vid Ekeby för avkoppling.
2. De vagnar, som skall kopplas av, placeras sist i vut.
3. Vut skall stoppas framför infartssignalen till Karlskoga (B 2) och får icke passera denna innan underrättelse eller signalering enligt s80 § 52: 2 skett av tillsyningsmannen.
4. Normalt står signalen B 2 på stopp vid vut 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 växlare 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 omvrides i centrallåset på platsen. Därefter begär Tsm hos Tkl Bofors att bommarna vid Selma Lagerlöfsvägen ställs till låget "manuellt".
4. Tillsyningsmannen beger sig till Kilstaväxeln och inväntar vut där.
5. Vut ges efter ankomsten tillstånd att passera infartssignalen i stopp genom signalering enligt såo § 52:2 och vut stoppas sedan sista vagnen passerat växeln till Kilstaverken.
6. Vut 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 vägfärande ske enligt såo § 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 vut avgå utan signal och fortsätter enligt tidtabellen.

5. 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 automatiken för fällbommarna vid Selma Lagerlöfs väg är bortkopplad. Indikereringen 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 fälls bommarna vid Nickkällsgatan medan bommarna vid Kungsvägen, Skolgatan och Näsvägen fälls 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. Uptagningen sker så fort vut kommit in på bangården.

GULLSPÅNG—SKAGERSVIK**Trafikeringsform:**

Växlingen till och från Skagersvik utföres som vagnuttagnings. Ansvarig härför är tkl Gullspång.

Endast en vagnuttagnings får samtidigt anordnas å linjen ifråga.

Såo och Vxi bestämmelser gäller med tillägg av nedanstående 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.

Vagnviktstabel:	I riktn. Skagersvik	I riktn. Gullspång
	1 lkm 150 ton	200 ton
	2 " 300 "	400 "
	T2 lok 400 "	500 "

Väggkorsningar: Väggövergången vid infartsväxeln till Skagersvik samt övergången vid Gullspångs vaktstuga bevakas av tsm.

Vut nr 100

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 vut vid behov kan stanna.

S 1 behöver ej utfärdas och hindertavla ej uppsättas.

Tam-boken:

Enligt överenskommelse med SJ skall följande bestämmelser gälla:

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

B. SJ vut som skall ingå å Skagersviks bangård och/eller fortsätta till Gullspång:
vut begäres av SJ tsm hos tkl Gullspång. Sådan vut 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 är hinderfritt avställda samt förstängda, samt att vagnar efter avslutad växling ej är 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.

OTTERBÄCKEN**1. Växling med spårburna kranarna nr 10 och 11 mellan hamnen och upplagen**

Innan sådan växlingsrörelse i ena eller andra riktningen får ske, skall vid varje särskilt tillfälle vederbörande kranmaskinist inhämta medgivande hos tkl Otterbäckens.

Kranmaskinist, som ansvarar för dylik växlingsrörelse, skall vara godkänd i för sådan växling tillämpliga såo föreskrifter.

2. 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.

Säkerhetsföreskrifter och undantagsbestämmelser beträffande trafikeringen av bansträckan Bofors — Strömtorp — Gullspång

A. Allmänna föreskrifter

1. Trafikeringsform m m

Rörelser med tågfordon sker i form av vagnuttagnig enligt SJ bestämmelser för s k sidospårtrafik varvid säo föreskrifter med i denna order nämnda undantag och tillämpningsföreskrifter skall gälla.

2. Bromsvikt

Bromsvikten skall minst motsvara bromstal 20.

3. Vagnviktstabel

Sträcka	Ton vagnvikt med NBJ lok litt	
	T 21—T 24	T 25—T 26
Bof—Srt	820	945
Srt—Gsp	1000	1150
Gsp—Srt	750	860
Srt—Bof	630	730
Srt—Khn	750	850
Khn—Srt	750	850

4. Anteckningar på station

Tkl- och tambok skall föras för Bofors och Gullspång.

Tklbok för Strömtorp skall föras av fjtkl Hallsberg, tambok för Strömtorp behöver ej föras.

Alla anordningar på bstr Bofors—Strömtorp resp Strömtorp—Gullspång skall antecknas i tklboken. Där antecknas även anmälan om avslutad anordning, utlämnad/återlämnad K 16 etc. I tamboken anges resp vut med i tdtboken angivet nummer.

5. Fjtkl Hallsberg skall delges alla order beträffande NBJ vut och övriga anordningar som berör bstr Bofors—Strömtorp—Gullspång.

6. Förteckning över vut

För varje tdtperiod skall ordinarie (samt vissa extra) vut tagas in i tdtboken del B och anges på den grafiska tdt.

7. Växling vid Ekeby/Kilstaverken/Karlskoga och Högberg

K 16-nyckeln för växling i Ekeby/Kilstaverken/Karlskoga och Högberg utlämnas till tsm mot kvitto vid varje särskilt tillfälle av tkl Bofors. Vid vut återkomst skall tsm återlämna utlämnad nyckel till tkl.

8. Slutsignaler

Vut skall vara försedd med slutsignaler enligt samma föreskrifter som gäller för tåg (säo § 5).

9. Vägkorsningar

Vid vägkorsningar med säkerhetsanordning skall denna spärra vägtrafiken när vut förs över korsningen.

10. Föraren får vara även tsm om i säo § 36 mom 1 angivna villkor är uppfyllda.

11. Fjb-nyckel

Fjb-nyckel medföres alltid å NBJ-lok som skall framföra tåg å SJ linje.

12. B-fordonsfärd

För B-fordonsfärd tillämpas föreskrifterna i säo § 32 för A-fordonsfärd.

13. Strömtorps station, se särskilda föreskrifter härnedan.

14. Hinderanmälan/återkallande av hinderanmälan utväxlas mellan tkl Bofors resp tkl Gullspång och fjtkl Hallsberg enligt föreskrifterna i säo och säok § 36, 49 och 60.

15. NBJ förare/tsm åtgärd i Strömtorp

NBJ förare/tsm skall då vut inkommit hinderfritt på Strömtorps bangård (spår 4 eller ev. spår 1) och iakttagit vut slutsignal genast till fjtkl Hallsberg anmäla "NBJ vut nr... avslutad och inkommen å spår... i Strömtorp". Innan vut får lämna Strömtorp för gång mot Bofors resp Gullspång skall föraren/tsm ha erhållit meddelande från fjtkl Hallsberg att "NBJ vut nr... till... får börja". S1 skall ej skrivas ut men istället skall föraren/tsm anteckna beviljad vut jämte ev underrättelser i sädschild anteckningsbok.

B. Undantagsbestämmelser

1. Sth 50 km/tim

För alla vut får sth vara 50 km/tim under förutsättning att i sök § 36 mom 9 angivna villkor (för sth 70) är uppfyllda. I övrigt gäller i NBJ tdtbok angivna hastighetsnedsättningar (bl a sth 40 över alla tpl).

2. Linjebeskrivningen

Uppgifter om tpl, hastighetsnedsättningar, vägkorsningar etc finns intagna i linjebeskrivningen i tdtboken del A.

3. Ordinarie och vissa extra vut är intagna i tdtboken del B.

4. Stoppsignalering (såo § 60)

Stoppsignalering utföres ej vid Strömtorp.

C. Särskilda säkerhetsföreskrifter för NBJ vut samt A- och B-fordon införande vid Strömtorp

1. Fjtkl Hallsberg svarar för tkl Strömtorp uppgifter.

2. Stationsgränsen mot Bofors markeras med en gränstavla. Denna har texten "Gräns för växling" mot stationsområdet och texten "Stopp för vut samt A- och B-fordon" mot linjen.

Dessutom finns en rangersignal (F 1), som endast kan visa signalbild enligt såo fig 14 b eller vara släckt.

Då rangersignalen är släckt skall vut (A- och B-fordon) stanna vid gränstavlan och föraren skall ringa fjtkl Hallsberg.

Då rangersignalen visar signalbild enligt såo fig 14 b, får vut (A- och B-fordon), såvida inget hinder är synligt, med särskild försiktighet och med sth 10 km/tim föras in på spår 4 till dvärgsignal 4/5.

3. Vid stationsgränsen mot Gullspång finns dvärgsignal (1/4) och rangersignal (F 2). Rangersignalen kan endast visa signalbild enligt såo fig 14 b eller vara släckt.

För vut (A- och B-fordon) införande på stationen kräves medgivande av fjtkl Hallsberg. Medgivandet får lämnas genom att i dvärgsignalen visa signalbild enligt såo fig 6 b (= infart till spår 4) eller enligt såo fig 6 d jämte signalbild enligt såo fig 14 b i rangersignalen (= infart till spår 1).

4. Vid vut införande från såväl Bofors som Gullspång skall föraren kontrollera att växlarna ligger rätt och att spåret är hinderfritt.

5. För växling på stationen, förbi utfartssignal eller utanför stationsgränserna skall medgivande inhämtas hos fjtkl.

6. Vägbombarna vid Nämndemansgatan: Endast då dvärgsignalerna 1/4 och 4/5 visar signalbild enligt fig 6 b i såo är automatiken inkopplad för fällning av bommarna vid Nämndemansgatan. I övriga fall måste fällning ske manuellt (av tsm, förare eller personal i Strömtorp). På signalkåpet vid Nämndemansgatan finns ett särskilt manöverorgan för bomfällning i vilket fjb-nyckeln insättes och omvrides varvid bommarna fällas. När vut passerat vägkorsningen och inkommit på spår 1 lyftes bommarna genom att fjb-nyckeln insättes i motsvarande lås vilket är placerat på relähusets vägg.

D. Telefonnummer, se sid 90

Axeltryck

Tabell i SJF 657	NBJ sträcka	Ervalla—Nora stad	Nora stad—Gyttorp	Gyttorp—Bofors	Bofors—Strömtorp	Strömtorp—Konsterud	Konsterud—Otterbäcken	Gyttorp—Striberg	Striberg—Bredsjö
	Bokstäverna A, B och C i tabellen är använda i enlighet med vagnarnas ABC-märkning varvid A = högst 16 tons axeltryck B = högst 18 tons axeltryck C = högst 20 tons axeltryck								
	Vagnlittera								
	Svenska godsvagnar								
A	2-axliga godsvagnar	B	B	B	C	C	B/C ¹⁾	B	B
A	SJ 3-axliga godsvagnar utom E, El, La, Lap (se tab B) Lab, Mas, Masu, Ud (se tab C)	B	B	B	B	B	B	B	B
A	SJ 4-axliga godsvagnar utom Uad (se tab C) Obd, Uads, Uas (se tab D) Uah-v (se tab E)	B	B	B	B	B	B	B	B
A	NBJ 3-axliga godsvagnar E, Oam	B	B	B	B	B	B	B	B
A	NBJ 4-axliga godsvagnar Uah	B	B	B	B	B	B	B	B
A	NBJ 4-axliga godsvagnar Uah ³⁾	C ²⁾	C	C					
B	SJ 3-axliga godsvagnar E, El, La, Lap	B	B	B	B	B	B	B	B
B	TGOJ 3-axliga godsvagnar M2, M3								
C	SJ 3-axliga godsvagnar Lab, Mas, Masu, Ud	A	A	—	—	—	—	A	—
C	SJ 4-axliga godsvagnar Uad								
C	TGOJ 3-axliga godsvagnar M4, M5, M30, M31	B	B	—	—	—	—	B	—
D	SJ 4-axliga godsvagnar Obd, Uads, Uas ..	B	B	B	B	B	B	B	B
E	SJ 4-axliga godsvagnar Uah-v	15	15	15	15	15	15	15	15
F	SJ 6-axliga godsvagnar Salp, Sap, Sap-x, Uai-x, Uai-z	B	B	B	B	B	B	B	B
G	SJ 6-axliga godsvagnar Sa, Sa-t	B	B	B	B	B	B	B	B
G	SJ 10-axliga godsvagnar } antal skv 1 Saa-ux, Saa-x								
H	SJ 12-axliga godsvagn Saa-y	—	—	—	—	—	—	—	—
	Utländska godsvagnar:								
A	2-axliga godsvagnar får framföras enligt tabell A	B	B	B	C	C	B/C ¹⁾	B	B
K	3, 4- och 6-axliga godsvagnar får framföras med sth för lokdragna tåg (vut) och med de stax och stvm, som anges enligt tab K i SJF 657.								

1) Stax 20 ton (C) vid sth 35 Konsterud—Otterbäcken varom lokföraren skall ges order vid varje särskilt tillfälle.

2) Stax 20 ton (C) vid sth 35 Ervalla—Nora stad varom lokföraren skall ges order vid varje särskilt tillfälle.

3) För varje tvåtal Uah erfordras 2 skiljevagnar (skv).

Lokaxlar i följd

Högst två dragande lok får framföras kopplade intill varandra.

Enbemannat lok i godståg utan tågbefälhavare

- A. Godståg får framföras utan särskild tågbefälhavare 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 förbjudes 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 § 5 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 utläggges.
 - c) Lokomotiven göras omanövrerbara genom borttagande (inlåsning i skåp) av båda körhandtagen.
3. På resp. gränsstationer skall efter hinderanmälan anordnas stoppsignalering enligt säo § 60: 3.
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 § 41: 2).

Hastighetsuppgifter

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

Bandel:	Ång- lok	Diesellok		Banans sth	
		10—19	T 21—T 26	För ång- o. diesellok	
Ervalla—Otterbäcken	50	50	50	50	
Gyttorp—Bredsjö	50	50	50	50	
Bofors—Valåsen	25	40	25	40	

B. Med hänsyn till banans beskaffenhet skall följande bansträckor 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
År—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 lastplatser tåg och vut framföras med en största hastighet av 40 km/tim.

D. Hastighetsnedsättning på grund av högre axeltryck än 18 ton, se "Axeltryck" sid 46.

E. För att större bromsvikt på grund av enstaka branta lutningar ej skall vara behöflig än som erfordras för bansträckan i övrigt, skall följande sträckor passeras med nedan angivna hastighet (H=Högåsen; As=Asboberg; 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
Tågriktning Ervalla—Otterbäcken:				
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	
	„	„ 58+080— „ 58+520= 440 „	35	
	H—Srt	„ 68+370— „ 69+000= 630 „	40	
Tågriktning Otterbäcken—Ervalla:				
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
50	Gytp—Nora	„ 18+800— „ 18+270= 530 „	30	18
	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	
Tågriktning Gyttorp—Bredsjö:				
50	Gytp—As	„ 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	
Tågriktning Bredsjö—Gyttorp				
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—As	„ 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 Torpa—Järle Järle—Stora Mon Stora Mon—Nora stad Nora stad—Gyttorp Gyttorp—Bengtstorp Bengtstorp—Vikersvik Vikersvik—Kortfors Kortfors—Granbergsdal Granbergsdal—Bofors Bofors—Karlskoga Karlskoga—Högå-en Högåsen—Strömtorp Strömtorp—Högberg Högberg—Håkanbol Håkanbol—Nysund Nysund—Konsterud Konsterud—Värmlands Säby Värmlands Säby—Gränsen Gränsen—Årås Årås—Gullspång Gullspång—Otterbäcken	12: 1000
—		4: 1000
—		12,5: 1000
7: 1000		2: 1000
—		20: 1000
12: 1000		8: 1000
1: 1000		5: 1000
18: 1000		14: 1000
12: 1000		9: 1000
20: 1000		16: 1000
7: 1000		10: 1000
5: 1000		8: 1000
13: 1000		10: 1000
10: 1000		2: 1000
8: 1000		9: 1000
—		10: 1000
10: 1000	3: 1000	
10: 1000	2: 1000	
7: 1000	3: 1000	
6: 1000	5: 1000	
5: 1000	4: 1000	
8: 1000	2: 1000	
17: 1000	Gyttorp—Åsboberg	17: 1000
—	Åsboberg—Striberg	14: 1000
17: 1000	Striberg—Klacka Lerberg	14: 1000
17: 1000	Klacka-Lerberg—Timansberg	7: 1000
14: 1000	Timansberg—Järnboås	—
14: 1000	Järnboås—Grängen	17: 1000
10: 1000	Grängen—Södra Hyttan	14: 1000
3: 1000	Södra Hyttan—Hjulsjö	1: 1000
4: 1000	Hjulsjö—Bredsjö	16: 1000
14: 1000	Bofors—Valåsen	2: 1000
Stigning		Stigning
20: 1000	Nora stad—Gyttorp	—
10: 1000	Håkanbol—Nysund	—
14: 1000	Åsboberg—Striberg	—
—	Klacka-Lerberg—Timansberg	17: 1000
—	Timansberg—Järnboås	14: 1000
16: 1000	Hjulsjö—Bredsjö	—
—	↓ Bofors—Valåsen	14: 1000

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

Vagnviktstabell för dragfordon

Sträcka	Vagnvikt i ton för				
	Ång- lok n:r 16	Motorlok			
		antal lkm.		T 21—	T 25
		1	2	T 24	T 26
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	900	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
Strömtorp—Kristinehamn	—	—	—	750	850
Kristinehamn—Strömtorp	—	—	—	750	850

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 inräknas i tågvikten.

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

Person-, post- och resgodsvagnar

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

Godsvagnar

Tom vagn

Upptages med den på vagnen angivna vikten.

Lastad vagn

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

Anm. Godsvagnar, som är lastade med lik, levande djur, stycke gods, resgods eller post, skall 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 bromsprovets kontrolleras bl. a. att huvud'edningen 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 avställs 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 bromsviktskyltar å gods-vagnar, som ha sådana, och genom skyltar eller märkning vid omställningsanordningen eller å långbalken å vissa personvagnar). Vid skrubvbromsning av dessa vagnar värderas däremot bromsvikten enligt nedanstående tabell, kolumnen längst till höger.

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

Fordon	Med P-broms			Med G-broms			Skrubvbroms
	Då omställningsanordn. TOM — LAST		saknas	Då omställningsanordn. TOM — LAST		saknas	
	—	har läget		—	har läget		
	saknas	TOM	LAST	saknas	TOM	LAST	
4-axliga persons-, post- och resgodsvagnar med vagnv. 45 ton ¹⁾ o. därövert	40 ton pr vagn	—	—	25 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel
4-axliga persons-, post- och resgodsvagnar med vagnsvikt under 45 ton ¹⁾	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	7,5 ton pr bromsad axel	5 ton pr bromsad axel
4-axliga godsvagnar	—	—	—	20 ton pr vagn	20 ton pr vagn	30 ton pr vagn	5 ton pr bromsad axel
3- och 2-axliga godsvagnar	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	tom eller m. mindre än 5 ton last med 5 ton eller däröver 5 ton 7,5 ton pr bromsad axel
Överksam lok	För elektrolok 10 ton pr bromsad axel, för ånglok 5 ton pr bromsad axel.						

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

Bromsberäkningar för tåg- och vagnuttagning

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 53.

Bromstalstabellen användes

vid ändring av tåghastigheten för bestämmande av det nya bromstalet samt

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

Bromstalstabell

Lutningsförhållande	Vid en hastighet i km. pr tim. av																		
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	
	B r o m s t a l																		
0: 1000	4	4	4	4	5	5	7	9	12	15	20	28	24	30	35	42	51	61	
1: "	4	4	4	4	5	6	8	10	13	16	22	30	26	31	37	44	53	63	
2: "	4	4	4	4	5	7	9	11	14	18	23	31	27	33	38	46	55	65	
3: "	4	4	4	5	6	7	9	12	15	19	25	33	29	34	41	48	57	67	
4: "	4	4	5	5	6	8	10	13	16	20	27	35	30	36	43	50	59	69	
5: "	4	5	5	5	7	9	12	15	18	22	29	37	31	38	44	52	61	70	
6: "	5	5	6	6	8	10	13	16	19	23	30	39	33	39	46	54	63	71	
7: "	5	5	6	7	9	11	14	17	20	24	32	41	34	41	47	56	65	72	
8: "	5	6	7	8	10	12	15	18	21	25	33	42	36	42	50	59	67	73	
10: "	6	7	8	10	12	14	17	20	24	28	36	45	39	46	53	61	70	75	
12: "	7	8	10	11	13	16	19	22	26	31	39	48	42	49	58	70			
12,5 "	7	8	10	12	14	16	19	23	27	32	40	49	43	50	60	73			
14: "	8	9	11	13	15	18	21	24	28	33	42		48	56					
16: "	9	11	12	15	17	20	23	27	31	36	45		58	66					
17: "	10	12	14	16	18	21	24	28	32	39	49		64	74					
18: "	11	12	14	16	19	22	25	29	33	42									
20: "	12	14	16	18	20	23	27	31	38	50									
25: "	15	17	19	22	25	28													

Anvisningar till bromstalstabellen

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

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

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

bromstalet på horisontal bana (0:1000) vid den sth tåget har;

bromstalet vid en mot stigningen svarande lutning och en sth av 15 km/tim.

Bromsberäkningstabell

I. Då vagnvikten och bromstalet är bekanta, uppsökes det sistnämnda talet i den första lodräta kolumnen i bromsberäkningstabellen. Från detta tal följer man den vågräta sifferraden, tills man kommer till det tal, som är lika med vagnvikten eller, om sådant icke finnes, till det *närmast högre*. Det lodrätt över detta tal i tabellens huvud stående talet anger den erforderliga bromsvikten.

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

II. Gäller frågan huru stor vagnvikt, som vid ett givet bromstal får framföras i ett tåg, då man har att tillgå endast en begränsad bromsvikt, uppsökes först det tal, som motsvarar den tillgängliga bromsvikten, eller, om detsamma ej finnes, *närmast lägre* tal i bromsberäkningstabellens huvud, och den lodräta kolumnen följes härifrån nedåt tills man kommer till den vågräta sifferrad, som i yttersta kolumnen innehåller det givna bromstalet. Det i skärningspunkten stående talet är den sökta vagnvikten.

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

Man söker i bromsberäkningstabellens huvud bromsvikten 109. Detta tal finnes icke, varför man tager det närmast lägre talet 105 och följer den lodräta kolumnen nedåt till den vågräta sifferrad, i vars yttersta kolumn står bromstalet 12. I skärningspunkten står talet 875. Då vagnvikten förut var 540 ton, kan sålunda 875—540 = 335 tons vagnvikt ytterligare tillkopplas.

III. Motsvarar bromsvikten i ett tåg ej det i tjänstetidtabellen angivna bromstalet och vill man för att beräkna den ändrade största hastighet, varmed tåget därför högst kan få framföras, utröna det bromstal, tågets bromsvikt i stället motsvarar, uppsökes först i bromsberäkningstabellens huvud det tal, som är lika med den tillgängliga bromsvikten eller, om sådant icke finnes, *närmast lägre tal*, och den lodräta kolumnen följes härifrån nedåt tills man kommer till ett tal, som är lika med tågets vagnvikt eller, om sådant tal ej finnes, *närmast högre* tal. Om detta tal förekommer å mer än en rad, väljer man det understa. Talet i yttersta vänstra kolumnen i samma sifferrad är det sökta bromstalet.

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

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

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	Bromsvikt (i ton)													
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75
	Vagnvikt (i ton)													
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-

Bromsta	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

Ordergivningsstationer (§ 1: 22)

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.

Klocka och tidtabellsbok (§ 22)

1. Stationernas klockor skall dagligen kontrolleras omkring kl 8.00 antingen genom avlyssning av tidsangivelse i radio eller telefonpåringning till "Fröken Ur", tel 905 10. Anteckning om utförd kontroll sker i tkl-boken.
2. Snarast sedan del B eller ändringstryck till del B mottagits, skall stationerna upprätta/komplettera tågordningen, varav kopia sänds till ti för granskning.

Skydd vid vägkorsning — vägkorsning som skall bevakas av två vakter (§ 26: 3)

Nedanstående vägkorsningar under A och B skall enligt biö beslut bevakas av två vakter då säkerhetsanordning ej fungerar.

A. Väggkorsningar i tågspår

1. Linjen Nora stad—Strömtorp:

Stolpängsvägen	km 56.871
Sveavägen	km 57.538
Skogsängsvägen	km 58.765
Näsvägen	km 61.352
Kungsvägen	km 61.560
Selma Lagerlöfs väg	km 62.703
Häsängsvägen	km 63.845

B. Väggkorsningar i sidospår, industrispår o dyl

1. Linjen Bofors—Valåsen:

Noravägen	km 0.250
Byggnadskontoret	km 0.625
2. Ekeby—Kilstaverken:
Värmlandsvägen

**Vägvakt som enl. säo § 35: 3 skall dagligen underrättas
samt enl säo § 35: 2 skall underrättas om
extratåg, tågförsening och dylikt**

Tåg med udda nr; nedanst. vägvakter underrättas	Station som an- svarar för under- rättelsen	Tåg med jämna nr; nedanst. vägvakter underrättas
—	Bredsjö (enl 35: 2)	Grönälven
Grönälven	Gyttorp (enl § 35: 3 och 35: 2) resp väx- laren i Grängen (enl § 35: 2, p 3 och 4)	—

O b s. § 35: 2 p. 3 o. 4. Vägvakt skall underrättas om större tågförsening resp. större minskning än 5 min.

Vagnsyning (säo § 45)

Vagnsyning skall alltid utföras av stationspersonal på resp tillkopplingsstation och på det sätt som föreskrivs i säo och säok § 45 samt i SJF 402 (bl a beaktas art 5: 1—3; 6: 1; 7: 1—4; 8: 1; 10: 1, 5; 11: 1—3; 12: 1; 13: 1—2; 14: 1 och 18: 1—2). På obevakade lastplatser skall växlingspersonalen avsyna de lastade vagnar, som skall tillkopplas. Är lasten ej anbringad på i SJF 620.1 föreskrivet sätt eller kan vagnen av annan orsak ej medtagas, anmäles detta till vederb stf.

Vagn med skador eller brister, som kan äventyra trafiksäkerheten, får ej framföras i tåg.

Säkerhetsplan (§ 47)

Stationernas säpl upprättas av resp stf samt fastställas av ti. Erforderlig ändring/komplettering anmäls till ti.

Hinderanmälan och spärrning (§ 60)

Stoppssignalering skall utföras enligt nedan:

Station	Enligt säok § 60:3
Bredsjö	c 2
Ervalla	a
Nora stad	c 2
Gyttorp	a resp c 2
Bofors	a resp c 2
Strömtorp	—
Gullspång	c 1
Otterbäcken	c 2

Bangårdsbelysningen skall hållas tänd nattetid då stoppsignalering enligt c 1 och c 2 förekommer.

Åtgärder vid fara (§ 85)

Av stf upprättad plan för telefonalarmering (säok § 85:1) skall finnas i säpl. Motsvarande för samtliga NEJ linjer finns å sid 89 i denna tdtbok.

Bromsskor och bromsslädar — förvaring

(vxi, bilaga 2, mom 9)

Bromsskor och bromsslädar på **obevakade trafikplatser** skall alltid vara inlåsta då de inte används. Kan inlåsning ej ske på platsen, skall de förvaras på lämplig station.

På **bevakade stationer** skall de alltid förvaras på särskilda, härför anvisade platser där de kan kontrolleras.

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, Gyttorp 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 låsen hörande nycklar
50 st lås NBJ NORA nr 1—50	15 st nycklar NBJ NORA nr 1—19
30 " " NBJ BOF nr 1—30	10 " " NBJ BOF nr 1—10
12 " " NBJ OTB nr 1—12	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 styckeodsvagnar,

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 stöldbegrärligt gods, t. ex. sprit, tobak osv.

För vagnar till och från Nitro Nobel har särskild överenskommelse träffats betr låsning, se sid 75, avsnitt B.

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 "Engelsk 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" (dvs. helt vattenfri glykol), däremot är t. ex. låsolja till bildörrlås helt olämplig.
7. Låset får **ALDRIG** värmas med låga i någon form, då förstörs legeringen och sedan måste uppvärmning alltid ske med låga.
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 märlor, vilka ej kan rätas och vilka ej kan påsättas märkkåpor, skall icke lastas med gods, för vilket låsning är föreskriven.

Anmälan till polismyndighet och brandkår: Polisen på orten samt kommunens brandförsvaret 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 dessa myndigheter 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.

Säkerhetsföreskrifter för tåg och vagnuttagning med explosiva varor

I. Allmänna föreskrifter

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 och 31 december 1970.

Fullständiga föreskrifter, se SJF 621.

Utöver nämnda föreskrifter gäller vid NBJ särskilda bestämmelser, se sid 75.

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 rökstring.
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 skjuvpåkänningar). 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 transporterats 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 kolla 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 förses med orden "Explosiv vara" får kolla märkas med varningsetikett 1, som likaledes skall anbringas på två motstående sidor.
- (2) På varje kolla 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. Därutöver skall gälla de föreskrifter, som utfärdas av chefen för SJ centrala driftavdelning för varje transport eller för varje serie av transporter.

(2) Explosiv vara av transportklass O 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. Varor med självantändningsrisk, se SJF 621.

(5) Explosiv vara får inte transporteras "under värme", se även SJF 621 och marginalnummer 44 (7).

D. Transportmateriel och -redskap

1. Föreskrifter om vagnar m. m. och lastning

a. För kollin

(1) Explosiva varor skall lastas i slutna vagnar, vilka skall ha rullager. Vagnarna skall vara omsorgsfullt rengjorda och särskilt vara befriade från alla brännbara rester (hö, halm, papper etc.). Dörrar och luckor skall hållas stängda under transporten.

För vagnslaster av explosiva varor skall användas vagnar med felfria gnistskyddsplåtar (om de är utrustade med broms), som inte får vara fästade direkt vid vagnsgolvet, fjädrande stöt- och draginrättningar, fast och solitt tak utan sprickor och täta golv. Inuti vagnarna får inte förekomma andra utskjutande föremål av stål än sådana som utgör en del av själva vagnen.

Gnistskydd av annat slag än gnistskyddsplåtar får inte förekomma. Vagnar i vilka explosiva varor tillhörande RID klass 1 a eller b lastas, skall ha gradvis lossningsbar broms. Vid transport från Sverige av dessa varor skall i första hand användas vagnar, på vilka gnistskyddsplåtarna är anordnade enligt de föreskrifter som gäller i inländsk trafik.

Anm. till mom (1). Före utlämning av vagn för lastning av explosiv vara skall järnvägen kontrollera att vagnen fyller kraven enligt mom (1).

(2) 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, behöver dock inte plomberas, om övervakningsmannen (se avsnitt G) kan hålla uppsikt över vagnarna. Kursvagnar och resgodsvagnar, som innehåller endast mindre kvantiteter explosiv vara av transportklass E, behöver inte heller plomberas.

Om låsning 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 onormala stötar eller andra farliga påkänningar under transporten.

(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.

(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 med explosiva varor av transportklass B, C eller D skall på båda sidor bära varningsetikett 1. Detta skall dock inte gälla resgodsvagnar och inte heller styckegodsvagnar med högst 500 kg explosiva varor av transportklass B eller D.

Vagnar med fuktade organiska peroxider skall på båda sidor bära varningsetikett 3. Detta skall dock inte gälla resgodsvagnar och inte heller styckegodsvagnar med högst 500 kg fuktade organiska peroxider.

Överst på vagnskorten på vagnar med styckegodssändningar av explosiva varor av transportklass B eller D eller med styckegods- eller vagnslastsändningar av explosiva varor av transportklass E skall av järnvägen med röd skrift anges "Expl vara tpkl B (D, E)". Detta gäller dock inte resgodsvagnar eller vagnar med fuktade organiska peroxider.

A n m. Om komplettering med transportklassangivelse av vagnskort till vagnslastsändningar av explosiv vara av transportklass B, C eller D, se marginalnummer 47 (5).

(2) Småbehållare (småcontainer) med explosiva varor av transportklass B, C, D eller E (dock inte fuktade organiska peroxider) 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. Småbehållare (småcontainer) med fuktade organiska peroxider skall på två motstående sidor märkas "Fuktad organisk peroxid" i röda bokstäver. Märkningen skall utföras så att texten framträder tydligt och lätt kan läsas på rimligt avstånd.

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) kollin med tändstickor tillhörande klass I c,
- b) kollin med svårkondenserade, lättkondenserade eller under tryck lösta gaser tillhörande klass I d,
- c) kollin, som bär varningsetikett 2 D, 4, 4 A, 6 A, 6 B eller 6 C,
- d) kollin, som bär en eller två varningsetiketter 2 A, 2 B, 2 C, 3 eller 5.

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 kollin, som bär varningsetikett 6 A, 6 B eller 6 C.

Se även mom (3) och (5).

(5) Röckfacklor, 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) kollin med explosiva varor av transportklass B, C eller D (t. ex. sprängämnen, krut, viss ammunition, vissa tändmedel) samt röckfacklor, röksatser m. m. (transportklass E) med sådan sammansättning, att risk för självantändning finns (jämför Bihang VII sid 841, randsiffra 510),
- b) varor tillhörande klass II (marginalnummer 201), III a (marginalnummer 301) eller III b (marginalnummer 331) i kollin, som bär två varningsetiketter 2 A, 2 B eller 2 C,
- c) varor i flytande tillstånd tillhörande klass V i kollin, som bär två varningsetiketter 5.

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, rönkningsförbud, förvaring, tillsyn, låsning 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) Lastning, lossning och uppställning av vagnar med vagnslastsändning av explosiva varor skall ske på betryggande avstånd och om möjligt minst 100 m från byggnad, där människor stadigvarande vistas. Dessutom skall med hänsyn till säkerheten gentemot brand utifrån vagnar med explosiva varor placeras minst 25 m från brännbar byggnad eller brännbart upplag. Detta skyddsavstånd bör även finnas mellan å ena sidan explosivvaruvagnar och å andra sidan vagnar med vagnslastsändning av brandfarlig gas, med (i cisternvagn) klor, svaveldioxid (svavelsyrighet) och koloxiklorid (fosgen) samt vagnar med varningsetikett 2 A, 2 B, 2 C, 2 D eller 6 D.

Nattetid skall explosivvaruvagnar företrädesvis vara uppställda på plats, som är belyst.

Föreligger tveksamhet vid val av plats, skall samråd ske med kommunens brandchef.

(3) I avvaktan på vidaretransport eller utlämning skall styckegodssändningar av explosiva varor, som inte befinner sig i vagn, förvaras på plats, 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.

Styckegodssändningar av explosiva varor skall i magasin förvaras avsides 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 styckegodssändningar av explosiva varor i större mängder mera regelbundet förekommer, skall dessa, om de inte strax kan utlämnas eller utföras, 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 explosivvaruutrymmet, som även kan användas för exempelvis sändningar av eldhandvapen, skall förvaras på sådant sätt, att den inte kan åtkommas av obehörig.

Vagn med styckegods- eller vagnslastsändning av explosiv vara, som är uppställd på station, skall likaledes 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 styckegods som med sådan vagnslast som avsändaren inte låst med egna lås. De lokalt anbragta låsen skall tas bort, då vagnen avsänds eller vidareasänds. Se NBJ föreskriiter om låsning sid 65.

Polisen på orten samt kommunens brandförsvaret (larmcentral) skall för kännedom underrättas om plats, där vagn med explosiva varor normalt kan vara uppställd. Härutöver skall dessa myndigheter för kännedom i varje särskilt fall 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.

(4) För vagnslastsändningar av explosiva varor av transportklass B, C 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.

A n m. Avsändaren skall vid vagnbeställning informeras om ovanstående.

(5) Vagnar med vagnslastsändningar av explosiva varor av transportklass B, C eller D skall adresseras med vagnskort SJ bl 634.63. Dessa kort är påtryckta dels diagonal text "Växlas försiktigt", dels överst texten "EXPLOSIV VARA tpkl —". Här skall texten av avsändningsstationen kompletteras med bokstav för den transportklass den aktuella transporten avser.

Vagnar med vagnslastsändningar av explosiva varor av transportklass E (dock inte fuktade organiska peroxider) skall adresseras med vagnskort med diagonal text "Växlas försiktigt".

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

(6) För vagnar med styckegods- 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.).

(7) Fraktsedlar till såväl styckegods- 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 övervakningsmannen och följa godset under hela transporten.

(8) I tåg, som medför explosiva varor av transportklass B, C eller D, skall någon av tågpersonalen eller annan tjänsteman av tågklararen beordras att att som övervakningsman ha uppsikt över vagn med sådana varor. Till övervakningsman skall i första hand utses tågbefälhavaren eller, i tåg utan sådan, förarbiträde. Förare på enbemannat dragfordon får utses till övervakningsman, dock endast om han från dragfordonet kan övervaka explosivvaruvagnarna i tåget.

Sådan möjlighet anses föreligga om:

mellan dragfordonet och vagn med explosiv vara av transportklass B, C eller D finns högst 15 vagnar,

uppehåll på mellanstation endast görs för möte o d. (Vid uppehåll för trafikutbyte eller om dragfordonet måste kopplas från tågsättet, skall tågklararen beordra stationär personal att övervaka vagnarna.)

Beordring av övervakningsman skall ske enligt föreskrifterna sid 75 eller, när det är fråga om enbart styckegodssändningar, genom att fraktsedlarna inlagda i kuvertpåsen (se mom 7) överlämnas till övervakningsmannen.

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 av vagnar med explosiva varor är iakttagna,

att se till att sådana vagnar med explosiva varor, som inte är låsta från av-sändningsstationen, under transporten hålls plomberade (vid transport som stycke-gods av mindre kvantiteter 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 tågklareraren eller av denne beordrad övervakningsman utvisa de vagnar, som är lastade med explosiv vara, samt att till tågklareraren 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 tågklareraren),

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

(9) Inträffar exposition 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. Betr. brand i tåg, se sid 85 och 86.

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

(10) Om framförande i tåg (vagnuttagning) av vagnar med explosiva varor, se även såo § 43.

Om åtgärder vid växling av sådana vagnar, se Vxi.

(12) Bestämmelsestationen skall underrätta mottagaren snarast möjligt efter det explosiv vara ankommit.

(13) Mottagaren skall avhämta eller lossa och från järnvägens område bortföra explosiva varor snarast möjligt. Avhämtningsfristen (jfr Nvj art 73: 4 och 74: 2) utgör 6 timmar. I avhämtningsfristen inräknas även för stycke-gods endast tid mellan kl. 7 och 17 vardagar. Har mottagaren inte avhämtat eller lossat och från järnvägens område bortfört explosiv vara inom fristen, skall bestämmelsestationen göra anmälan till polismyndigheten i orten, som förordnar hur skall förfaras med varan.

A n m. Hinder möter inte att stycke-godssändningar av explosiva varor hem-forslas.

För transport av explosiva varor med landsvägsfordon i järnvägens interna trafik gäller särskild tlgbst till Kf 51 § (se Bihang VII, sid. 823—825 i SJF 621).

II. Särskilda föreskrifter vid NBJ vid expedieringen av vagnar med explosiva varor

Utöver vad i säo och SJF 621 samt i andra instruktioner är föreskrivet skall vid NBJ följande iakttagas vid expedieringen av vagnar med explosiva varor.

A. Övervakningsman

1. Övervakningsman beordras skriftligen (blankett S 11) enligt bestämmelserna i säok § 43 mom 15.
2. Beträffande tåg från Gyttorp behöver dock order på S 11 ej ges till de ordinarie tågen 103, 106 och 151 utan tkl Gyttorp ger övervakningsmannen (vanligtvis lokföraren) muntlig order härom med uppgift om var i tåget explosivvagnarna är placerade.
3. All berörd personal skall ha i minnet att tågen 103, 106 och 151 alltid medför explosiv vara från Gyttorp.

B. Övertagande/avlämnande av vagn med explosiv vara (alla slag) vid vissa tpl

1. **Grängen och Kortfors:** Vagnar till och från dessa lp skall normalt vara låsta med trafikantens egna lås under hela transporten. Skulle så inte vara fallet, anmäles detta beträffande avgående vagnar omedelbart av växlingspersonalen till avsändaren och beträffande ankommande vagnar till resp stf. Olåst vagn får ej kvarlämnas utan tillsyn på Grängens och Kortfors bangårdar.
2. **Käppstabangården (Gyttorp):** Vagnar (inkl styckeogodsvagnar) skall under dagtid vara låsta med järnvägens hänglås då de tillfälligt lämnas obevakade. Järnvägens personal ansvarar för att alla lastade vagnar som avlämnas är låsta och att alla tomma vagnar som avlämnas, är försedda med hänglås. Nitro Nobel AB:s personal (som tilldelats nycklar) ansvarar sedan för att ifrågakvarande vagnar hållas låsta när de tillfälligtvis lämnas obevakade under lastning/lossning och att även färdiglastade vagnar är låsta (låsen tagas bort av järnvägens personal vid vagnens avhämtande). Vagn, som längre tid under dagen lämnas utan tillsyn, skall dock låsas med järnvägens Abloy-lås. Lastade vagnar, som kvarstår över natt på Käppsta lastplats, bevakas genom Nitro Nobel AB:s försorg av Svenska Vaktbolaget och skall vara låsta med järnvägens Abloy-lås.

C. Låsning av vagnar

Föreskrifter beträffande låsning, se sid 65—66 samt avsnitt B och F.

D. Eldsläckningsapparater

Eldsläckningsapparat medföres alltid på lok. Dylika finns även vid Käppsta bangård (tillhör Nitro Nobel AB).
Beträffande Kortfors och Otterbäcken, se avsnitt F.

E. Explosivlastade vagnar med tåg 107

Ankommande explosivlastade vagnar till Nora stad o b, vilka befordras med tåg 107, får icke uppställas över natt på bangården i Nora stad utan skall alltid vidareändas samma dag med extra vagnuttagning till Gyttorp, där de uppställas på spår 6 varvid följande föreskrifter skall tillämpas:

- a) Uppställning torde ske på östra delen av spår 6.
- b) Platsen skall vara belyst.
- c) Vagnarna skall vara låsta enligt föreskrifterna sid 65—66.
- d) Vagnarna skall bevakas genom rundor enligt särskild överenskommelse, xf Gyttorp ombesörjer ifrågakvarande bevakning.
- e) xf Gyttorp anmäler ifrågakvarande uppställning till polis och brandkår i Nora.

F. Transport av explosiva varor som vagnslastgods Gyttorp—Otterbäcken

1. Allmänt:

- a) Med hänsyn till karaktären och storleken av ifrågavarande transporter skall särskild uppmärksamhet och varsamhet iakttagas av berörd personal.
- b) De i avsnitt I intagna allmänna föreskrifterna för explosivtransporter skall tillämpas jämte nedan angivna särskilda bestämmelser.
- c) Under hela transporten från Gyttorp till Otterbäcken inklusive uppställningen i Kortfors och ev i Otterbäcken skall vagnarna vara låsta med Abloy vagnslås enligt föreskrifterna sid 65—66. Xf Gyttorp ombesörjer att Stins Otterbäcken erhåller erforderlig nyckel till förekommande lås.

2. Transporten Gyttorp—Kortfors samt bevakningen i Kortfors:

- a) Från den tidpunkt lastningen börjar i Gyttorp (Käppsta) och till den tidpunkt vagnarna avhämtas på nämnda plats av NBJ växellok står vagnarna under ständig bevakning av Nitro Nobel AB:s lastningsförman, från sistnämnda tidpunkt övertar NBJ ansvaret för vagnarnas bevakning. Vagnarna låses omedelbart efter ankomsten till Gyttorps bangård.
- b) Samtliga vagnar, som under dagen lastats i Gyttorp, avsändas samma dag till Kortfors, där vagnarna uppställas på spår 1 och vid behov på spår 2. Växlare medföljer från Gyttorp.
- c) Innan loket återgår till Gyttorp skall en väktare från Securitas (med tjänstehund) ha övertagit bevakningen av det explosivlastade vagnsättet och växlaren skall kontrollera, att väktaren har legitimation samt medför nyckel till Kortfors stationshus (för tillgång till rikstelefon). Växlaren rapporterar att dessa kontrollåtgärder utförts till Stins Bofors per lokets kommunikationsradio.
- d) Stins Bofors skall anmäla uppställningen i Kortfors till vederbörande polismyndighet och brandkår samt ange att väktare med tjänstehund ansvarar för bevakningen.
- e) Eldsläckningsapparat skall genom Stins Bofors försorg finnas tillgänglig i Kortfors stationshus vid de tillfällen då explosivlastade vagnar finns uppställda på Kortfors bangård.

3. Transporten Kortfors—Otterbäcken samt bevakningen i Otterbäckens hamn:

- a) Vagnarna vidareändas med extra vagnuttagning (Bofors lok och personal) Kortfors—Bofors f v b samma dag med vagnuttagning/tåg Bofors—Otterbäcken. Det är angeläget, att tåget ankommer Otterbäcken rätttidigt. I Bofors skall vagnarna undersökas beträffande tecken till varmgång.
- b) Uppställning över natt av olossade vagnar i Otterbäckens hamn (3 å 4 st) skall ske invid båten, så att väktaren även kan bevaka dessa vagnar.
- c) Båt, helt eller delvis lastad med explosiva varor, skall under natt samt under ev inträffande sön- och helgdagar stå under bevakning av väktare (med tjänstehund) från Securitas. Denne får ej avsluta sin bevakning förrän NBJ personal med bevakningsman/brandvakt börjat sin tjänstgöring och sistnämnde får ej heller avsluta sin bevakning förrän väktaren anlånt.
- d) Under dagtid inklusive matraster skall båten och de explosivlastade vagnarna stå under bevakning av brandvakten, som av hamnchefen Otterbäcken informeras beträffande alla frågor som rör vakthållning och rapportering enligt instruktionen för väktaren. Brandvakten skall handha brandspruta, vilken provköres före lastningens början samt upprepade gånger under pågående lastning. Dessutom skall finnas 1 st skumsläckare i land och 1 st ombord.
- e) Hamnchefen Otterbäcken skall anmäla ifrågavarande lastning till vederbörande polismyndighet och brandkår samt härvid ange att väktare med tjänstehund ansvarar för bevakningen. Ev. uppställning av olossade vagnar skall även anmälas. Hamnchefen Otterbäcken ansvarar för att sistnämnda vagnar är låsta enligt föreskrifterna.

4. Bevakningen i Kortfors och Otterbäcken:

Stins Bofors ombesörjer bevakningspersonal från Securitas till Kortfors och Otterbäcken.

För ifrågavarande bevakning gäller i övrigt särskild överenskommelse med Securitas.

Tillämpningsföreskrifter beträffande vissa bestämmelser i såo

Fastställda av Statens Vägverk

- § 1.47 att veckoorder ej behöver upprättas.
- § 3.1 att även en vinge (ett sken) från semafor (huvudljussignal) t v innebär "kör 40".
- att T-semafor får användas vid Stora Mon och Yxsjön.
- § 3.5 att befintliga vägkorsningssignaler ej behöver ändras till överensstämmelse med fig 9 a och 9 b i såo § 3.
- § 3.6 att vägkorsningsförsignal enligt fig 10 a och 10 b i såo § 3 får saknas i avvaktn på uppsättning.
- § 3.29 att orienteringstavlur enligt fig 54 b och c i såo § 3 ej behöver uppsättas.
- § 24.1 att vid trafikplatserna Hjulsjö, Timansberg, Järle, Granbergsdal och Bräcka behöver växlar och spårspärrar ej förreglas utan får endast låsas i beroende av K 16-lås och huvudsignalerna vara ersatta med orienteringstavlur enligt fig 54 a i såo § 3. Växeltavlorna skall ha reflexbeläggning. att föreskrifterna i anm. § 47.5 ej skall gälla vid dessa trafikplatser utan alternativet "Jag har K 16" får tillämpas.
- § 33 att för B-fordonsfärd skall bestämmelserna för A-fordonsfärd tillämpas.
- § 36 att vagnuttagning får anordnas från Nora stad till Gyttorp utan att tkl tjänstgör vid Nora station under förutsättning att tsm i vagnuttagningen utväxlar tåganmälan (tåg in för föregående tåg och klart för vut ifråga). Vederbörande klartanmälan skall tsm (lokf) införa i Nora stations tam-bok.
- § 48.1 att tkl tjänstgöring i Nora stad för tåg 153 (från Nora stad f n 6.25, till Gyttorp 6.35) får upphöra omedelbart sedan avgångssignal givits till tåget ifråga under förutsättning:
- att vederbörlig tåganmälan utväxlats för tåget ifråga,
- att stationens signalstav eller signallykta omedelbart efter given avgångssignal inläses på en på förhand bestämd plats,
- att tkl själv medföljer det tåg till vilket avgångssignal givits.

Transportplaner för styckegods 1974-06-17—1975-05-31

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	Grgn ³⁾	Grgn ³⁾		Nora	151
Grgn	Nora stad	Gytp o b	Gytp o b		Grgn	152
Ör	Nora stad	Nora—Gytp, ¹⁾ Grgn ³⁾	Nora—Gytp, Grgn ³⁾		Ör	9226
Gytp	Örebro	Er o b (lätt tillgängligt)	Er o b		Er	107
					Gytp	106
					Er	9227
Nora	Örebro	Er o b (lätt tillgängligt)	Er o b		Nora	106
					Er	9227
Bof	Örebro	Allt avgående utom Stock-holm, Göte-borg, Malmö	Allt avgående utom Stock-holm, Göte-borg, Malmö		Bof	Vut 3
					Srt	9265
					Kh	7268
					H	7206
Ksga	Örebro	Allt avgående gods utom Stockholm, Göteborg, Malmö	Allt avgående gods utom Stockholm, Göteborg, Malmö		Bof	Vut 3
					Srt	9265
					Kh	7268
					H	7206
Ksga	Göteborg N	Knpr 16	Knpr 16		Bof	Vut 3
					Srt	9265
					Kh	6055
Ksga	Malmö C	Knpr 1	Knpr 1, Lk, Hm, Kh, O	100 km	Bof	Vut 3
					Srt	9265
					Kh	5242
					Lå	5243
Ksga	Stockholm S	—	Knpr 32		Bof	Vut 3
					Srt	9265
					Kh	7268
					H	5416
					Ås	9702
Ör	Karlskoga	Bof, Ksga, ²⁾ Gsp, Otb	Bof, Ksga, Gsp, Otb	2 tlgv	Ör	7213
					H	7261
					Kh	9260
					Srt	Vut 4

1) Ig sänds med NBJ busstur M1.

2) Ig sänds i första hand med NBJ bil, som även medför fg i mån av utrymme.

3) Endast till Förråd 404.

För styckegods mellan Nora/Gyttorp och Bofors/Karlskoga utställes olv vid behov. Resgods, expressgods och ilstyckegods från Charlottenberg—(Kristinehamn) till Gullspång och Otterbäcken lossas i Kristinehamn f. v. b. NBJ vägbusstur U3 (U5 helgfri lörd).

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

Ilgods och färskvaror behandlas som vanligt fraktstyckegods och inlastas i olv.

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

B. Godsbilar och vägbussar

Örebro—Nora (för ilgods):

Vardagar utom lördagar

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

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

Vardagar utom lördagar

Lastbil

Fr. Örebro (SJ-terminalen) 8.00, till Karlskoga 9.00, fr. Karlskoga 9.30, till Gullspång/Otterbäcken 10.30, 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, Göteborg och Malmö.

Transportplaner för NBJ godståg 1974-06-17—1975-05-31

Tåg/Vut Användning och sammanväxling (vagnsgrupper från lok räknat)

Vut 1—11
 Bof—Otb
 V u L
 Sth 50

1. Bof—Srt: Otb; Gsp; Höbg;
 2. Srt—Otb: Otb; Gsp; Gsp—Otb (se anm 1).
 Tkplst: Bof, Srt. Anm. 1) V fr Srt sist i vut.

Gt 112—Vut 12—2
 Otb—Bof
 V u L
 Sth 50

Bof ob; Höbg; via Srt;
 Tkplst: Otb, Srt.

Gt 103—
 Vut 3—9265
 Nora—Srt(—Khn)
 V u L
 Sth 50

1. Nora—Bof: via Srt; Otb—Gsp; Ktfs—Bof med Höbg;
 2. Bof—Khn: via Srt;
 Tkplst: Nora, Gytp, Bof.

Vut 4 (14, 24)
 (Khn—)Srt—Bof
 V o H e v
 Sth 50

Ksga—Bof ob.
 Tkplst: Khn.

Gt 106(—9227)
 Bof—Er
 (—Ör)
 V u L
 Sth 50

1. Bof—Gytp: Er ob; Vik—Jäle med Stbg ob.
 2. Gytp—Er: Olv; Er ob.
 Tkplst: Bof, Gytp, Nora.

Gt (9226—)107
 (Ör—)Er—
 Nora
 V u L
 Sth 50

Järle—Nora ob
 Tkplst: Ör.

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

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

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

Enstaka vagnar till eller från Degerfors Järnverk befordras med vut 3—9265 resp 9260—vut 4 via Khn—Dg. Vid större trptr 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.

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 resp Bofors 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 1974-06-17 — 1975-05-31

Till	Dag	Tåg	Sträcka
Stockholm	O	106-9227	Gyttorp—Örebro C
	O	7213	Örebro C—Hallsberg
	O—I	5416	Hallsberg—Tomtebodas kl. 2.49
	I	8518	Tomtebodas—Stockholm Norra kl. 6.20
	I	9702	Älvsjö—Stockholm Södra kl. 5.57
	I	8606	Tomtebodas—Värtan kl. 5.50
Malmö	O	106-9227	Gyttorp—Örebro C
	O—I	5251	Örebro C—Malmö kl. 6.49
Västerås	O	106-9227	Gyttorp—Örebro C
	O	7213	Örebro C—Hallsberg
	I	7174-7175	Hallsberg—Västerås kl. 4.07
Göteborg (fr Gyttorp)	O	103	Gyttorp—Bofors
	O	3-9265	Bofors—Kristinehamn
	O—I	6055	Kristinehamn—Sävenäs rbg kl. 3.52
	I	v 161	Sävenäs rbg—Göteborg N kl. 7.40
	I	v 506	Sävenäs rbg—G. Sanneg. kl. 6.25
Göteborg (fr Nora stad)	O	106-9227	Nora stad—Örebro C
	O—I	6703	Örebro C—Sävenäs rbg kl. 1.03
	I	v 111	Sävenäs rbg—Göteborg N kl. 5.20
	I	v 518	Sävenäs rbg—G. Sanneg. kl. 5.15
Helsingborg (fr Gyt- torp)	O	103	Gyttorp—Bofors
	O	3-9265	Bofors—Kristinehamn
	O—I	5242-5243	Kristinehamn—Hässleholm
	I	5113	Hässleholm—Helsingborg kl. 8.09
Helsingborg (fr Nora stad)	O	106-9227	Nora stad—Örebro C
	O—I	5251	Örebro C—Hässleholm
	I	5113	Hässleholm—Helsingborg kl. 8.09

Transportplaner för godsvagnar under avkopplingsförbud från Bofors/Karlskoga 1974-06-17 — 1975-05-31

Till	Dag	Tåg	Sträcka
Stockholm	O	3-9265	Bofors—Kristinehamn
	I	5634	Kristinehamn—Tomteboda kl. 4.39
	I	8518	Tomteboda—Stockholm Norra kl. 6.20
	I	9704	Älvsjö—Stockholm Södra kl. 5.57
	I	8614	Tomteboda—Värtan kl. 7.30
Göteborg	O	3-9265	Bofors—Kristinehamn
	O—I	6055	Kristinehamn—Sävenäs rbg kl. 3.52
	I	v 161	Sävenäs rbg—Göteborg N kl. 7.40
	I	v 213	Sävenäs rbg—Göteborg Västra kl. 9.30
	I	v 506	Sävenäs rbg—Sanneg. kl. 6.25
	I	v 806	Sävenäs rbg—Skandiahammen kl. 8.50
Helsingborg	O	3-9265	Bofors—Kristinehamn
	I	5242-5243	Kristinehamn—Hässleholm
	I	5113	Hässleholm—Helsingborg kl. 8.09
Malmö	O	3-9265	Bofors—Kristinehamn
	O—I	5242-5243	Kristinehamn—Malmö kl. 7.30

Transportplaner för godsvagnar under avkopplingsförbud från Gullspång/Otterbäcken 1974-06-17 — 1975-05-31

Till	Dag	Tåg	Sträcka
Stockholm	O	112-12	Otterbäcken—Strömtorp
	O	9258	Strömtorp—Degerfors
	O	7264	Degerfors—Hallsberg
	I	5416	Hallsberg—Tomteboda
	I	8518	Tomteboda—Stockholm Norra kl. 6.20
	I	9702	Älvsjö—Stockholm Södra kl. 5.57
	I	8606	Tomteboda—Värtan kl. 5.50
Göteborg	O	Enl. ovan	Otterbäcken—Hallsberg
	O—I	5481	Hallsberg—Sävenäs rbg kl. 0.27
	I	v 111	Sävenäs rbg—Göteborg Norra kl. 5.20
	I	v 213	Sävenäs rbg—Göteborg V kl. 9.30 u)
	I	v 518	Sävenäs rbg—Sannegården kl. 5.15 u)
Helsingborg	O	Enl. ovan	Otterbäcken—Hallsberg
	O—I	5201	Hallsberg—Helsingborg kl. 7.09
Malmö	O	Enl. ovan	Otterbäcken—Hallsberg
	O—I	5287	Hallsberg—Malmö kl. 3.35

u) Tiden avser ankomsten till bangården, vagnar med exportgods är framväxlade till kaj kl. 12.00.

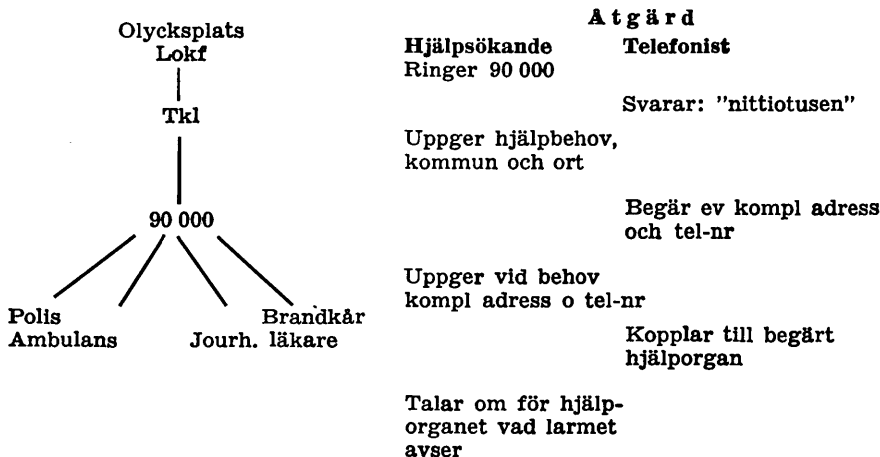
Alarmeringsplaner och hjälpberedskap

A. Alarmering

1. **Lokf. och tkf** — för snabb och effektiv hjälpinsats följ anvisningarna **Å S 13**;
S 13
Hjälplbl olycksplatsens läge
 för anmälan om närmaste bemannade ställe med telefon (om komm-radion ej kan användas)
tågmissöden "farligt gods" (expl, klor, oljor, syror o dylikt) i tåget
 behov av ambulans, läkare, brandkår
2. **Tkf** — underrättar behövliga tjänsteställen etc. enligt punkterna
Bl 676.4 1—12 å bl 676.4;
Alarmeringsplan vid tågmissöde obs även SJF 016 (Hjälpberedskap) art 43—45 och säo § 83.
 Vid kollision och olyckstillbud vid plankorsning järnväg/väg skall — sedan "90 000" vid behov alarmerats — alltid tkf omgående underrätta biö eller vederb öbm samt — då vägskyddsanläggning finnes — även eiö, Bofors.
3. **Tkf-expeditionerna i Nora stad, Gyttop, Bofors och Otterbäcken**
 är — eller kommer att bli — utrustade med kommunikationsradio för förbindelse med NBJ tåglok, vissa växellok, ba och sia.
 Dessa tkf-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-tkf. 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 tkf då kommunikationsradion ej kan brukas för att medelst telefonkontakt med närmaste tjänsteställe eller dyl. kunna stoppa tåg på linjen. Se sid 89.

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, "Hjälpbereidskap" 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, Gyttorp.
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.
2. I NBJ tdt-bok del A sid 67—77 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 tillstädes, 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. Ammoniumnitrat

Korn eller kristaller

1. I sig själv inte brännbart men understöder brand i andra brännbara ämnen. Sönderdelas vid brand under avgivande av giftiga gaser: kväveoxider.
2. Skyddsutrustning:
Lämpligt andningsskydd, tätslutande skyddsglasögon, plast- eller gummihandskar, flaska för ögonsköljning med rent vatten.
3. Vid olyckshändelse:
Ring 90 000 (polis och brandkår).
Håll allmänheten borta från riskzonen.
4. Vid spill:
Om ämnet kommit i vattendrag eller avloppsledning eller spillts på jord eller växtighet skall detta anmälas till polisen.
5. Vid brand:
Släck med vatten, försök ej kväva elden, undvik att vistas på läsidan.
6. Första hjälp:
Läkare skall uppsökas då någon visar symtom som uppenbarligen beror på inandning av gaser från branden. Även om det inte finns några symtom skall läkare uppsökas.
Beroende på fördröjd förgiftningseffekt skall personer som har inandats röken ligga och vara alldeles stilla. Patienten bör stå under läkarkontroll under minst 48 timmar.
Patienten skall hållas varm.
Använd ej konstgjord andning om patienten andas.
7. Ytterligare upplysningar:
Kemikontorets Service AB, tel. 08/63 50 20, ankn. 1447.

E. Klor

1. Vid missöden ring 90 000 och "Hjälppgrupp UHB, Skoghallverken, tel 054/272 58, som larmas vid alla olyckor, där klorvagn ingår bland skadade eller urspårade fordon, oavsett om klorläckage konstaterats eller ej (SJF 010.3, vxi, bil 3 och SJF 016, Hjälppberedskap, art 57—61 och bil 3). Dylåka transporter förekommer f n ej på NBJ.

F. Oljor och syror

1. Vid brand eller läckage ring 90 000.

G. Brandfarlig gas

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

På bemannad station skall det lokala befålet 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 lokf 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 dylåk 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.

H. Brand i tåg

1. Vid brand i tåg kan svårighet föreligga för brandkår att komma fram till brandplatsen, och i ett sådant läge får tågpersonalens räddningsåtgärder särskilt stor betydelse.

Vid brand i tåg vidtag följande åtgärder

Stanna tåget, om möjligt på en plats varifrån tkl snabbt kan underrättas och som kan nås av brandkår med landsvägsfordon. Undvik att stanna i bergsskärning eller på bro.

2. Försök att släcka med tillgängliga brandredskap. Insats för räddning och för brandsläckning vid t. ex. brand i förarhytt eller kupé kan för kortare tidsmoment utföras utan särskild rökskyddsutrustning, om inträngning sker efter golvet. För släckverkan måste släckmedlet nå brandhården. Släckmedel som enbart sprutas in i rök har mycket liten släckeffekt. Är brandhården dold måste denna göras åtkomlig för släckmedlet.

Vid större brand kan samtidig insats av flera handbrandsläckare ge bättre släckverkan än om släckarna används en efter en.

3. Kan inte branden släckas med tillgängliga brandredskap vidtag följande åtgärder:

Hindra brandens spridning genom att stänga dörr(ar) till det utrymme som brinner.

Underrätta lättast anträffbara tkl, som ombesörjer alarmering av brandkår. Varna för ev. kontaktledning som inte gjorts ofarlig och som kan utgöra risk för personskada om den bränns av och faller ned.

Bevaka och försök släcka gnistor, flagor som kan medföra antändning av vagn, skog, byggnad etc.

Försök åstadkomma ett skyddsavstånd om minst 25 meter mellan brandobjektet och fordon, byggnad i närheten. Det är från skyddssynpunkt av mycket stor betydelse att vagn med last av farligt gods, t. ex. gas, brandfarlig vätska, explosiv vara, skyddas mot kraftig värmestrålning. Även tömd men ej rengjord cistern (behållare) för gas eller brandfarlig vätska måste skyddas.

4. Släckmedel

Brand i olja skall främst släckas med pulver eller kolsyra.

Brand i fibröst material, t. ex. trä eller tyg, skall främst släckas med vatten som har en kylande släckverkan. En brand i fibröst material kan oftast dämpas med kolsyra eller pulver men den måste som regel eftersläckas med vatten. Brand i kläder på en person kan släckas med vatten, kolsyra eller pulver. Är branden av mindre omfattning kan den även släckas med en filt, rock e. d. eller att den skadade rullar sig på marken, så att branden kommer under kroppen. Den skadade skall omgående omkull för att så långt möjligt hindra branden att sprida sig upp mot huvudet.

Rikta inte släckmedel mot den skadades ögon. Då brand kvävs med filt, rock e. d. — täck från huvudändan — stryk ut alla luftkuddar och håll filten (rocken) kvar tills branden slocknat. Tillse att den skadade snarast får luft för att kunna andas.

Anm.: Kolsyra och pulver är inte elektriskt ledande släckmedel. Skyddsavståndet mellan stålrör eller strålförare och spänningsförande anläggning skall vid SJ högspänningsanläggningar vara minst 1 meter om elektriskt oledande släckmedel används och minst 3 meter om vatten i spridd stråle (dimstråle) används.

5. Kontrollåtgärd efter släckning

Kraftigt vinddrag kan medföra att en brand, som inte är helt släckt, ånyo flammar upp. Innan brandskadat fordon sätts i rörelse skall därför noga kontrolleras att sådan risk för uppflamning inte föreligger. Vid minsta tveksamhet skall bevakning ordnas så att en ånyo uppflammad brand omedelbart kan släckas.

I. Skogsbrand efter järnvägslinje

Vid varm och torr väderlek orsakar tågtrafiken årligen ett stort antal skogsbränder. En vanlig brandsak är bromsgnistor och varma smådelar från bromsblock som tänder i vegetationen intill spåret eller i vissa fall kastas ut i terrängen.

En brand i torr vegetation sprider sig mycket snabbt och kan inom några minuter få mycket stor omfattning och medföra att allvarliga störningar uppstår för tågtrafiken. Det är därför av allra största betydelse att då skogsbrand upptäcks, åtgärder omedelbart vidtas för att släcka branden eller hindra brandens spridning. Tåg får stoppas på linjen med iakttagande av bestämmelserna i säkerhetsordningen, om tågpersonalen anser sig kunna släcka branden. Sådant släckningsingripande är särskilt betydelsefullt på bansträcka där en brand bedöms kunna få stor omfattning, och där svårighet föreligger för brandkår att snabbt komma fram till brandplatsen.

I många fall torde det dock räcka med att tågpersonalen underrättar tkl. Det har visat sig att tågpersonalen i flera fall, då stor skogsbrandfara föreläggat, har lyckats släcka mindre bränder som uppstått efter järnvägslinjerna och därmed förhindrat att bränderna fått stor omfattning. Som regel är det bättre att få en mindre tågförsening för ett enda tåg p. g. a. att tågpersonalen omedelbart släcker ett hotande brandtillbud än att underlåta släcka och därmed få en mycket stor brand som medför omfattande och långvariga trafikstörningar.

Radio

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

	Selektivt anrop	Anrops- signaler
1. Basstationer:		
NBJ Otterbäcken		
Speditionskontoret	01	"NBJ 01"
Järnvägsstationen	02	"NBJ 02"
NBJ Bofors		
	03	"NBJ 03"
2. Rörliga stationer:		
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 12	"NBJ 11" "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 fullt, 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 tkl i Bofors och Otterbäcken. Vid tågstopp utöver vad som angives i resp. tågs tidtabell anmäles "stoppet" till resp. tkl och så fort anledningen till detsamma konstaterats av föraren, anmäles även anledningen till tkl. Tkl vidtager därefter åtgärder så att tåget snarast kan fortsätta eller beordras pr telefon eller radio personal till förarens hjälp.

Telefonalarmering vid fara

Plan för telefonalarmering, (sök § 85: 1)

Plats resp person till vilken tkl kan ringa vid fara. Stationsnamnen halvfeta	Rikstfn	Anm
Bredsjö	0587/610 01	
Grönälven bv-stuga, S Skeppner	0587/620 98	
Grängens stn, Fru A Karlsson	0587/630 98	Privat
Järnboås stn, Knut Andersson	0587/602 71	Privat
Striberg, Bröd. Fransson	0587/270 39	Privat
Bergsäng bv-stuga, B Gräsberg	0587/253 74	
Gyttorp	0587/250 38	
Ervalla	019/28 10 07	
Löth handel, H Karlsson	019/28 10 41	Privat
Torpa, Arvid Karlsson	0587/500 91	
Torpa, D Schultsberg	0587/500 34	Privat
Järle, Järle Torv AB	0587/500 05	Privat
St Mon bv-stuga, Fru D Rosén	0587/501 51	Privat
Nora stad	0587/100 10	
Joakim, Nils Holm	0587/111 80	Privat
Gyttorp	0587/250 38	
Knapptorp, R Nordenmalm	0587/251 33	
Bengtstorp, K Aun	0587/700 06	Privat
Vikersvik stn, Fru T Eklöf	0587/701 97	Privat
Erntorp, Axel Andersson	0587/701 23	
Botten, Simon Larsson	0587/720 11	Privat
Öfalla, Ragnar Lindgren	0586/121 31	
Granbergsdal/Högfors, Bengt Holm	0586/120 57	Privat
Lerängen, Ewald Andersson	0586/250 09	
Bofors/Sandtorp, Ruben Norgell	0586/515 09	
Bofors	0586/300 05	
Karlskoga/Ekeby, Rolf Gryth	0586/352 15	
Strömtorp/Degernäs, Bror Jansson	0586/410 66	
Strömtorp		
Ångebäck, Sigfrid Sjödin	0586/409 68	
Högberg, Bror Gegerfelt	0586/439 24	Privat
Håkanbol, A. Emil Löfberg	0586/920 31	Privat
Nysund, Verner Johansson	0586/920 29	Privat
Konsterud, V. Andersson stb	0551/102 16	Privat
V. Säby, B. Engström	0551/102 37	Privat
Gullspång	0551/200 01	
Otterbäcken	0551/222 52	

Telefonnummer

	Namn	Rikstelefonnummer		
		Arb.-platsen	Bostaden	Fritids-/somm.bost.
Ta	Ti: R Nordenmalm, Nora stad	0587/101 49	0587/251 33	
	Vik: O Lindén, Nora stad	0587/101 49	0587/105 57	
	Tågledare:			
	a) bstr Bredsjö—Gyttorp och Ervalla—Bofors:			
	B Eklind, Nora stad och tkl	0587/100 10	0587/109 72	
	Vik: L Westberg, Nora stad	0587/100 10	0587/121 10	
	b) bstr Bofors—Otterbäcken och Bofors—Valåsen:			
	L Lennersjö, Bofors och tkl ¹⁾	0586/300 05	0586/533 73	
	Vik: O Borg, Bofors	0586/508 60	0586/347 29	
	Stf, xf och tkl:			
	Grängen lp	0587/630 51	—	
	Järnboås lp	0587/600 19	—	
	St Mon lp	0587/502 19		
	B Gräsberg, Gyttorp, tkl	0587/250 38	0587/253 74	
	Vik: P Barkestam, Gyttorp	0587/250 38	0587/253 35	
S Björkevik, Karlskoga, gx	0586/311 12	0586/386 20		
K-G Lindén, Gullspång, tkl ²⁾	0551/200 01	0551/220 52		
K Grönlund, Otterbäcken och tkl	0551/222 52	0551/220 77		
Vik: I Wahlin, Otterbäcken	0551/222 52	0551/221 12		
Ba	Biö: O Linder, Nora stad	0587/103 06	0587/105 67	0587/123 36
	Öbm: S E Persson, Nora stad	0587/103 06	0587/106 07	0587/603 34
	Vik: R Lindgren, Öfalla		0586/121 31	
	Öbm: G Johansson, Bofors	0586/397 40	0586/366 85	
	Vik: Evald Andersson, Lerängen Knut Klaesson, Gullspång		0586/250 09 0551/202 27	
Ma	Miö: G A Karlsson, Nora stad	0587/103 07	0587/109 25	
	Vkm: H Dahlqvist, Nora stad	0587/103 07	0587/110 21	
	Vik: O Ahlström, Nora stad	0587/103 07	0587/121 96	
	E Westberg, Nora stad	0587/103 07	0587/125 16	
El- o sia	El- o siö: R Bergström, Bofors	0586/397 40	0586/395 36	
	R Larsson, Bofors	0586/397 40	0586/515 11	
	Frpr: E Nilsson, Bofors	0586/397 40	0586/381 44	
	Betr. vägskyddsanl. vid Ervalla, km 1 + 130:			
		Under tjänstetid		
		019/12 42 80, akn 223 eller 677		
		Under icke tjänstetid		
		0581/301 67		
Bilavd o bussavd	Disp: H Hansson, Karlskoga/Bofors	0586/389 64	0586/387 88	
	Bussverkstaden, Karlskoga	0586/374 10		
	Gm S Sääf, Nora stad	0587/103 67	0587/108 34	
SJ	Fjtkl Hallsberg do från Strömtorp	0582/124 11 eller tjänstetel. 98 53 09		
	Tkl Kristinehamn	Sj signaltelefon (angiv app.nr vid samtal med fjtkl) 0550/153 85 eller tjänstelefon 98 12 11 och 98 12 12		
	I Strömtorp finns förutom SJ signaltelefon på bangården även rikstelefon i relähuset.			

1) Tkl Bofors tjänstgöringstid: VeSoh 6.00—19.30
Ti—F 5.30—19.30
L 7.00—10.00

2) Tkl Gullspång tjänstgöringstid: VuL 7.00—16.00

Telefonering från linjen

För att underlätta ban- och tågpersonalens möjlighet att med telefon komma i förbindelse med tkl & 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
Ekeby	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	
	72+980	
Degernäs		—
Strömtorp		
Ångebäck	76+030	
Tågank. kontakt	77+000	
Högbergs stn	78+030	
Sävjan	79+780	
Mobråten	81+890	
Håkanbol	83+450	
Söder om Hällundaån	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	
Arås grenväxel	109+235	
Arås bv.	109+670	
	111+225	
Gullspång	113+400
	113+930	
	115+850	
	117+225	
Otterbäcken		— — —

KOLA BERGSLAGS JÄRNVÄG
Trafikinspektören
1974-09-23

Tidtabellsboken del A,
Ändringstryck nr 1.

Med omedelbar giltighet skall följande ändringar göras:

- Sid 7: Textraden "1.400 | | Sth 40 fram till km
1.600" skall strykas.
- Sid 20: Textraden "1.600 | | Sth 40 fram till
km 1.400" skall strykas.
- Sid 91: I kolumnen längst till höger skall anrop-
ningssignalen --- strykas för Ströntorp.

Detta ätr utdelas till all personal som erhåller tdtboken.