

# STATENS JÄRNVÄGAR

6. trafiksektionen

---

## TIDTABELLSBOKEN

---

### Tidtabell nr 140

Gällande fr. o. m. den 1 juli 1940 och tillsvidare

å följande bandelar:

Laxå—Charlottenberg

Kil—Fryksta

---



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

---

Anteckningar om införda tillägg.....	2
Innehållsförteckning .....	3

### A. ALLMÄNNA BESTÄMMELSER.

Förklaringar till tjänstetidtabellerna .....	4—7
Uppgift å stationer, där förare, som jämväl är tåg- befälhavare, skall mottaga och avlämna konvolut med tåghandlingar .....	8
Lutningar och stigningar .....	9
Uppgift över driftplatsernas signaturer .....	10
Hastighetsuppgifter .....	10—12
Uppgift å viktigare vägkorsningar .....	13
Lystrings- och orienteringsmärken .....	14
Vagnviktstabell .....	15
Bestämmelser för resgodsinskrivning vid obehövad driftplats .....	15
Hjälpvagnars placeringsorter .....	15
Bromstabell A .....	16
Bromstabell B .....	17
Bromstabell C .....	18—20
Förklaringar till bromstabellerna .....	21—22
Förteckning över tågspår och signalbilder samt av- stånd mellan stationerna .....	23—25
Signalbeskrivning för Karlstad C.....	26
Instruktion för begagnande av ljussignal .....	27
Undantag från säkerhetsordningens föreskrifter....	28
Tågs framförande genom obehövade driftplatser ..	29
Uppgift angående stationär personals tjänstgöring vid tåg med uppehåll vid hållplatser, lastplatser och obehövade stationer samt angående förekom- mande påstigningsmärken .....	30
Utropande av tåguppehåll .....	30
Reservlokomotivtjänsten .....	31
Uppgift å stationer, vilka räknas som utgångs- resp. slutstationer för tåg i bromsprovhänseende.....	31
Plan för vagnavsugning .....	32

### B. TJÄNSTETIDTABELLER.

S. J. tåg	med udda nummer .....	34—46
K. S. J. tåg	» » » .....	42
D. V. V. J. tåg	» » » .....	47
S. J. tåg	» jämna » .....	48—60
K. S. J. tåg	» » » .....	54
D. V. V. J. tåg	» » » .....	61

---

## A. ALLMÄNNA BESTÄMMELSER.

### Förklaringar till tjänstetidtabellerna.

1) Den i överskriften för varje särskilt tåg angivna största tillåtna hastigheten är bestämd enligt föreskrifterna i säkerhetsordningen med hänsyn till bansträckans beskaffenhet, tågets bromskraft och sammansättning under normala förhållanden och den för tåget avsedda loktypen.

Ändras något av dessa förhållanden så, att endast en *lägre* hastighet medges enligt säkerhetsordningen, får denna lägre hastighet icke överskridas.

Om vid tågförsening tågbefälhavaren och föraren efter samråd funnit, att med hänsyn till bromskraft och tågsammansättning betingelser för *ökning* av den i tidtabellen angivna största tillåtna hastigheten äro för handen, må denna hastighet överskridas *inom gränsen för den för bansträckan medgivna största tillåtna hastigheten*, så vitt tidinkörning är medgiven eller anbefalld. Tågbefälhavaren skall härom underätta tågexpeditören vid den station, där hastighetsökningen är avsedd att börja. Denne tågexpeditör skall i sin tur underrätta tågledaren.

Överskridande av den för en viss bandel allmänt gällande största tillåtna hastigheten får icke ske annat än under kortare tidsintervaller och under inga förhållanden med mer än 5 km./tim. över nämnda hastighet. Då dylikt överskridande iakttages å hastighetsmätaren, skola åtgärder vidtagas för tågets hållande inom den såsom regel gällande övre gränsen för hastigheten. Dylikt tillfälligt överskridande av den största tillåtna hastigheten får dock icke under några förhållanden äga rum vid passering av stationer eller å sådana delar av banan, där nedsättning av eljest gällande största tillåtna hastighet är föreskriven.

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

3) Beträffande tågbelastningen skall iakttagas att föraren är skyldig medtaga *minst* den i överskriften angivna vagnvikten.

Jämlikt § 11 i Tjänstgöringsföreskrifter för lokpersonal (särtryck 27) är föraren emellertid skyldig att *till fullo utnyttja lokets dragkraft*. Då de i vagnviktstabellerna angivna tontalen och den i tidtabellsöverskrifterna angivna vagnvikten

äro att anse såsom *minimum* för vad loken kunna framföra, skall alltså föraren vara skyldig att utöver detta tontal medtaga den ytterligare belastning, som loket under i varje särskilt fall för handen varande omständigheter anses kunna medföra.

Denna föreskrift gäller endast tåg, som framföres av ånglok. För tåg, framfört av elektrolok, anger vagnviktstabellen den största vagnvikt, som loket kan draga å olika sträckor; denna vagnvikt får sålunda icke under några förhållanden överskridas.

4) Ett tågs verkliga tyngd utrönes genom att den på nedan angivet sätt fastställda vikten av de vagnar och overksamma lok, som befordras med tåget, sammanräknas efter för varje fordon skedd avrundning, så att  $\frac{1}{2}$  ton eller däröver räknas som helt ton, men mindre del bortfaller.

För tom vagn upptages den å vagnen angivna vikten. Taran av overksam, icke nedkopplat lok fördubblas ifråga om elektrolok och höjes med hälften ifråga om övriga lok.

Person-, post- och fångvagnar ävensom vagn, använd för resgods, räknas alltid som tomvagnar, dock ej personvagnar, använda för posttransport.

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

Lastens vikt beräknas

till 1 ton för vagn, lastad med lik;

- |                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| » 3 » » » » »                         | levande djur eller styckegods, eller för gods- och personvagn, som användes för posttransport; |
| » 4 » Gs eller Gsh (CG)vagn           | som användes för man-<br>skapstransport;   |
| » 6 » standard G eller Grh (CGr)-vagn |  |

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

5) Den i överskriften för varje särskilt tåg angivna bromsgruppen är bestämd i enlighet med den sammansättning, som tåget under vanliga förhållanden har.

6) I kolumn 1 äro signaturer för stationerna samt de platser, som för vederbörande tåg fungera såsom blockposter, satta med samma och större typer. Blockposterna äro särskilt betecknade därigenom att förkortningen *blp* tillagts signaturen. Övriga platser äro satta med mindre och kursiv stil. Övergångsstationer och städer betecknas med fet stil. Därest så av utrymmeskäl anses behöfligt, må driftplatser utan fast signal uteslutas, då platsen passeras.

7) Framför kolumn 2 förek. *grafiska beteckningar* betyda:

- | = enkelspår,  
|| = dubbelspår.

8) I kolumn 2 angives bild av för tåget gällande körsignal för infart å, driftplats, som är försedd med växelförregling eller är utrustad med två eller flera infartssignaler, vilka

äro så uppställda, att de kunna förväxlas med varandra. Har särskild signalbeskrivning upprättats, införes i stället för signalbild en hänvisning till signalbeskrivningen. Visst antal vingar i körställning betyda i fråga om huvudljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

9) I kolumn 3 angivas tågspårsnummer.

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

11) I kolumn »Ank» befintliga *tecken* betyda:

**a**, **p** och **X** utan förbindelse med minutuppehåll, att tåget har *behovsuppehåll*, kortare än en minut, varvid

**a** = uppehåll för resandes *avstigande*,  
**p** = » » » *påstigande*,  
**X** = » » » *av- eller påstigande* eller *avlämnande* eller *upptagande* av gods enligt föreskrift i gällande transportplaner;

**a**, **p** och **X**, omgivna av  $\odot$ , att tåget har *fast uppehåll*, kortare än en minut, varvid

$\odot$ **a** = uppehåll för resandes *avstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner,

$\odot$ **p** = » » » *påstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner,

$\odot$ **X** = » » » *av- eller påstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner;

**a** och **p** i förbindelse med minutuppehåll, att tåget har *fast uppehåll* av angiven tidslängd, varvid

**a** = resande äga endast *avstiga* tåget,

**p** = » » » *påstiga* »

$\odot$  framför minutsiffran, att uppehållet icke är avsett för resandes av- eller påstigande eller annat trafikutbyte;

● att driftplatsen är obebakad; detta tecken skall dock endast användas vid plats, som skyddas av platsen tillhörig infartssignal, vilken kan manövreras från platsen ifråga;

$\triangle$  att station icke är tåganmälningsstation för tåget.

Vid **X**-, **a**- och **p**-uppehåll utan förbindelse med minutuppehåll är såsom avgångstid angiven den beräknade ankomsttiden till stationen. Det för själva uppehållet beräknade tids-tillägget har liksom tillägget för igångsättningen lagts på gången till nästföljande station.

12) I kolumn 6 anges bild av för tåget gällande kör-signal för utfart från driftplats, där utfartssignal finnes, eller, i stället för dylik signalbild, en hänvisning till gällande signalbeskrivning. Visst antal vingar i körställning betyda i fråga om huvudljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

13) I kolumn  $\times$  angivas tågets möten. Därest mötande tåg icke är dagligt, anges detta genom hänvisning. Se punkt 14.

14) Följande såsom hänvisningar inuti tjänstetidtabell förekommande standardförkortningar och tecken betyda:

- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| † | = går sön- och helgdagar,  | } | Vid angivande<br>av möte i $\times$<br>kolumnen. |
| ✕ | = går vardagar,  |   |  |
| d | = går dagligen utom dag efter SoH,   |   |  |
| e | = extratåg; går på särskild order,   |   |  |
| k | = eget tåg uppehålles,   |   |  |
| u | = som uppehålles,  |   |  |
| h | = hinder strax bortom infartstågvägens slutpunkt<br>(såo § 73),  |   |  |
| m | = måltidsuppehåll,   |   |  |
| s | = föraren skall, när lok stannat hinderfritt i förhållande till mötande (förbigående) tåg, genom signalen »lägg om växeln» med lokets vissla eller handsignallykta härom underrätta tågexpeditören (såo § 55:6, anm. 3), |   |  |
| v | = tåget intages mot vagnar, varför tåget skall införas med försiktighet (såo § 73),  |   |  |
| y | = tåget må vid ingåendet vid behov framföras förbi utfartssignalen i stoppställning efter växlingssignal från tågexpeditören,  |   |  |
| z | = se signalbeskrivning.  |   |  |

**Uppgift å stationer, där förare, som jämväl är tågbefälhavare, skall mottaga och avlämna tågväska (konvolut) med innel. handlingar.**

T å g v ä s k a n (konvolutet)			
tillhörande tåg n:r	mottages av lokf		avlämnas av lokf
	vid station	från	till
4713	Kil Ks Khn Srt	Vagnupptagaren Stationsförmannen Vagnupptagaren St.-tjm. enl. fastställd arbetsordning	Stationsförmannen Ps fr. resgodsmagasinet St.-tjm. enl. fastställd arbetsordning
	Lå		St.-tjm. enl. fastställd arbetsordning
5007	Khn Srt	Vagnupptagaren St.-tjm. enl. fastställd arbetsordning	St.-tjm. enl. fastställd arbetsordning
	Lå		St.-tjm. enl. fastställd arbetsordning
5008*)	»	St.-tjm. enl. fastställd arbetsordning	
	Srt Khn Ks	Tågklareraren Vagnupptagaren St.-tjm. enl. fastställd arbetsordning	Tågklareraren Stationsförmannen St.-tjm. enl. fastställd arbetsordning
5009	Skr » Khn	Tågklareraren	Tågklareraren Vagnupptagaren eller stationsförmannen
	5019	Cg Ar Kil Ks Khn Srt	Vagnupptagaren » » Stationsförmannen Vagnupptagaren St.-tjm. enl. fastställd arbetsordning
5020	Lå		St.-tjm. enl. fastställd arbetsordning
	Khn Ks Kil	Vagnupptagaren Stationsförmannen Vagnupptagaren	Stationsförmannen » Stk. fr. omlastningsmagasinet
5022	Ar Cg Lå	»	Vagnupptagaren Tågklareraren
	Srt Khn	St.-tjm. enl. fastställd arbetsordning Tågklareraren	Tågklareraren Vagnupptagaren
7618	Lå	St.-tjm. enl. fastställd arbetsordning	
	Dg Srt	Tågklareraren St.-tjm. enl. fastställd arbetsordning	Tågklareraren St.-tjm. enl. fastställd arbetsordning
	Bg Khn	Tågklareraren	Tågklareraren Vagnupptagaren

Se i övrigt Sáo § 99, mom. 2 f och str. 27 § 9.

\*) Då vagnar skola medsändas tåget från Srt, lämnas därifrån erforderliga upplysningar till Lå senast kl. 20,30 för komplettering av vagnslistan, uppgiften till föraren å form. 359 E samt tågrapporten.



**Uppgift å de lutningar och stigningar, som  
äro utslagsgivande för tågens utrustande  
med bromskraft.**

Sträckor	Lutning	Sträckor	Lutning
Lå—Pr .....	5:1000	Cg—Åt .....	10:1000
Pr—Hs .....	5:1000	Åt—Ot .....	10:1000
Hs—Svå .....	10:1000	Ot—Ar .....	10:1000
Svå—Dg .....	10:1000	Ar—En .....	10:1000
Dg—Srt .....	0:1000	En—Bu .....	10:1000
Srt—Bjb .....	10:1000	Bu—Hbd .....	4:1000
Bjb—Khn .....	10:1000	Hbd—Fg .....	10:1000
Khn—Öl .....	7:1000	Fg—Kil .....	4:1000
Öl—Ve .....	8:1000	Kil—Skr .....	10:1000
Ve—Sr .....	10:1000	Skr—Ks .....	4:1000
Sr—Als .....	1:1000	Ks—Kö .....	0:1000
Als—Kö .....	10:1000	Kö—Als .....	10:1000
Kö—Ks .....	2:1000	Als—Sr .....	4:1000
Ks—Skr .....	4:1000	Sr—Ve .....	8:1000
Skr—Kil .....	7:1000	Ve—Öl .....	8:1000
Kil—Fg .....	10:1000	Öl—Khn .....	7:1000
Fg—Hbd .....	7:1000	Khn—Bjb .....	7:1000
Hbd—Bu .....	9:1000	Bjb—Srt .....	10:1000
Bu—En .....	10:1000	Srt—Dg .....	10:1000
En—Ar .....	10:1000	Dg—Svå .....	10:1000
Ar—Ot .....	2:1000	Svå—Hs .....	10:1000
Ot—Åt .....	10:1000	Hs—Pr .....	3:1000
Åt—Cg .....	7:1000	Pr—Lå .....	1:1000
Kil—Fry .....	16:1000	Fry—Kil .....	0:1000
	<b>Stigning</b>		<b>Stigning</b>
Kil—Fry .....	0:1000	Fry—Kil .....	16:1000

Ovan angivna lutningsförhållanden utvisa den största höjdskillnad, som finnes å en viss stationssträcka mellan två punkter på 1000 m. avstånd från varandra, oavsett om banan på någon del av sträckan mellan dessa punkter har starkare lutning. Dels på grund av att dylikt förhållande kan råda, dels till följd av att lutningsvisarna angiva endast hela uppåt avrundade tal, överensstämma icke alltid lutningsvisarnas siffror med ovanstående uppgifter; ägande de sistnämnda vitsord vid bestämmandet av den för tåg erforderliga bromskraften.

## Uppgift över driftplatsernas signaturer.

Driftplatsernas		Driftplatsernas	
n a m n	signatur	n a m n	signatur
Laxå .....	Lå	Kil .....	Kil
Porla .....	Pr	Fryksta .....	Fry
Hasselfors .....	Hs	(vid sidobana)	
Svartå .....	Svå	Fagerås .....	Fg
Degerfors .....	Dg	Lene .....	Len
Strömtorp .....	Srt	Högboda .....	Hbd
Björneborg .....	Bjb	Brunsberg .....	Bu
Kristinehamn .....	Kh	Edane .....	En
Ölme .....	Öl	Ingersbyn .....	Ing
Rudsberg .....	Rug	Myrom .....	Mym
Väse .....	Ve	Arvika .....	Ar
Stavnäs .....	Svs	Gilserud .....	Gu
Skattkärr .....	Sr	Ottebol. ....	Ot
Alster .....	Als	Kroppsta .....	Kpa
Karlstad Ö .....	Kö	Åmotfors .....	Åt
Karlstad C .....	Ks	Charlottenberg .....	Cg
Skåre .....	Skr		
Hynboholm .....	Hbm		

## Hastighetsuppgifter.

A. Under iakttagande av de allmänna bestämmelserna i Sáo med avseende på hastigheten få tågen framföras å olika bandelar med den för respektive loktyper i nedanstående tabell angivna största tillåtna hastigheten (km./tim.), varvid dock skola iakttagas nedan under B och C angivna hastighetsbegränsningar.

Lok. litt.	B	E	J	Ka	Kh	Sb	Dg	Dk Ds	Ha	Ub
<i>Bandel:</i>										
Lå—Bu.....	90	65	75	60	60	90	1)75	90	70	45
Bu—Cg.....	80	65	75	60	60	80	1)75	80	70	45
Kil—Fry .....	—	40	40	40	40	40	40	40	40	40

1) Vissa Dg-lok få enligt dem åsatta skyltar framföras med högst 70 km/tim.



C. Med hänsyn till förreglingsanordningar, kurvor och övriga bantekniska förhållanden få å stationer och andra platser tågen framföras å *huvudtågväg* med en största hastighet av

	Genom infartsväxlarna	Genom platsen i övrigt
Vid Laxå.....	40 km	
Porla .....	90 »	90 km
Hasselfors .....	90 »	90 »
Svartå .....	90 »	90 »
Degerfors .....	90 »	90 »
Strömtorp .....	90 »	90 »
Björneborg .....	90 »	90 »
Kristinehamn .....	40 »	*) 70 »
Ölme .....	90 »	90 »
Rudsberg .....	90 »	90 »
Väse .....	90 »	90 »
Stavnäs .....	90 »	90 »
Skattkärr .....	90 »	90 »
Alster:		
för tåg med udda n:r .....	80 »	90 »
för tåg med jämna n:r .....	90 »	80 »
Karlstads Östra:		
för tåg med udda n:r .....	90 »	50 »
för tåg med jämna n:r .....	50 »	90 »
Karlstads Central .....	80 »	80 »
Skiljeväxeln vid Sjötullen:		
för S. J. tåg .....	50 »	50 »
för K. S. J. tåg .....	20 »	20 »
Skåre .....	90 »	90 »
Kil .....	40 »	40 »
Fryksta .....	40 »	40 »
Fagerås .....	90 »	90 »
Högboda .....	90 »	90 »
Brunsborg .....	80 »	80 »
Edane .....	80 »	80 »
Arvika .....	80 »	** ) 80 »
Gilsrud .....	80 »	80 »
Ottebol .....	80 »	80 »
Kroppsta .....	80 »	80 »
Åmotfors .....	80 »	80 »
Charlottenberg .....	80 »	** ) 80 »
Eda .....	90 »	90 »

\*) Vid Kristinehamn får hastigheten genom utfartsväxlarna uppgå till högst 70 km för tåg med udda n:r och 40 km för tåg med jämna n:r (Såo § 54, mom. 3).

\*\* ) Vid Arvika och Charlottenberg får hastigheten genom utfartsväxlarna uppgå till högst 70 km, varvid växlarna skola hållas låsta medelst å ställverken anordnade tågväghävstånger enligt vederbörande instruktion för begagnande av växel- och signalsäkerhetsanläggningen.

## Uppgift å viktigare vägkorsningar.

P l a t s	B e l ä g e n å		Skyddsanordning
	Kmp	Sträcka Station	
Laxå, stn .....	229+170	Laxå	fällbommar, <i>bevakning</i> . <sup>10)</sup>
Bäcklunda.....	240+094	Pr—Hs	ringverk.
Strömtorp, stn....	266+954	Strömtorp	fällbommar, <i>bevakning</i> . <sup>1)</sup>
Gråsholmen .....	268+210	Srt—Bjb	ringverk, ljussignaler.
Jakobsbergsgatan	289+203	Bjb—Khn	fällbommar, <i>bevakning</i> . <sup>3)</sup>
Allén .....	289+344	» — »	» » » <sup>3)</sup>
Björklundsvägen ..	289+395	» — »	» » » <sup>3)</sup>
Ölme, stn .....	298+384	Ölme	» » » <sup>4)</sup>
Rudsberg .....	301+533	Öl—Ve	ringverk, ljussignaler.
Vägleyra.....	304+384	» — »	» »
Väse, stn .....	307+286	Väse	fällbommar, <i>bevakning</i> . <sup>5)</sup>
Stavnäs .....	313+470	Ve—Sr	ringverk.
Skattkärr .....	318+578	» — »	» ljussignaler.
Skattkärr, stn ....	319+000	Skattkärr	» ljussignallykta. <sup>2)</sup>
Elektricitetsverket	329+597	Kö—Ks	fällbommar, <i>bevakning</i> . <sup>6)</sup>
Karlstad C, stn ..	330+540	Karlstad C	» » » <sup>9)</sup>
» » ..	330+702	»	» » » <sup>9)</sup>
Ilandaholm .....	339+805	Skr—Kil	ringverk, ljussignaler.
Svea .....	348+743	» — »	fällbommar, <i>bevakning</i> . <sup>7)</sup>
Kil, stn .....	349+830	Kil	» » » <sup>6)</sup>
Fagerås, stn .....	355+142	Fagerås	» » » <sup>5)</sup>
Lene .....	361+768	Fg—Hbd	ringverk, ljussignaler.
Högboda, stn ....	365+890	Högboda	fällbommar, <i>bevakning</i> . <sup>5)</sup>
Brunsbjergs bruk ..	374+930	Hbd—Bu	ringverk, ljussignaler.
Edane, stn .....	382+827	Edane	fällbommar, <i>bevakning</i> . <sup>5)</sup>
Edane.....	383+640	En—Ar	» » » <sup>5)</sup>
Gryttom .....	384+738	» — »	ringverk, ljussignaler.
Arvika, stn .....	397+746	Arvika	fällbommar, <i>bevakning</i> . <sup>9)</sup>
Åmotfors .....	417+253	Ot—Åt	ringverk, ljussignaler.
Ås .....	428+265	Åt—Cg	» »
Norra Emterud ..	436+743	Cg—Eda	» »

<sup>1)</sup> Bevakas av tågexpeditör eller ställverkspersonal.

<sup>2)</sup> Ljussignallyktan, som gäller för tåg i riktning mot Väse, visar rött sken, då vägkorsningen icke får passeras av järnvägsfordon, men hålles släckt, då ringverket vid vägovergången igångsättes för tåg- eller växlingsrörelser i riktning från stationen.

<sup>3)</sup> Bevakas av signalvakten vid östra änden av Kristinehamnns station.

<sup>4)</sup> » » tågexpeditör eller vägvakt, då stationen är obevakad, utom då stationen nattetid är obevakad. Bommarna hållas då låsta i nedfällt läge.

<sup>5)</sup> » » tågexpeditör eller vägvakt, då stationen är obevakad.

<sup>6)</sup> » » tågexpeditören vid Karlstad C.

<sup>7)</sup> » » signalvakten vid östra änden av Kils station.

<sup>8)</sup> » » » » västra » » » » »

<sup>9)</sup> » » tågexpeditör.

<sup>10)</sup> » » ställverkspersonal.



## Vagnviktstabell.

Lok litt.	Dg	.....	900	ton
»	»	Dk	.....	600 »
»	»	Ds	.....	550 » <sup>1)</sup>
»	»	Ha	.....	600 »
»	»	Ub	.....	600 »

<sup>1)</sup> Undantagsvis må, för undvikande av dubblering, 600 tons vagnvikt framföras med Ds-lok när yttertemperaturen å tågets körsträcka icke beräknas komma att överstiga + 10° samt eljest 560 ton, då så befinnes påkallat för att kunna medtaga en vagn, som ej kan medtagas vid vagnviktens begränsning till 550 ton.

## Bestämmelser för resgodsinskrivning vid obevakad driftplats.

Vid resa från obevakad driftplats får resande på eget ansvar i resgodsvagn inlasta högst 25 kg. — å halvbiljett 12 kg. — resgods och sedermera få detsamma inskrivet efter anvisning av konduktören.

Förestående gäller för obevakad driftplats, när i tågs tjänstetidtabell hänvisas till dessa bestämmelser.

## Hjälpvagnarnas placeringsorter.

Station	A n t a l				
	ambu- lans- vagnar	redskapsvagnar			
		typ I A	typ I B	typ II	
Laxå .....	—	—	—	1	
Kristinehamn .....	1	1	1	—	
Karlstad C .....	—	—	—	1	

## Bromstabell A

för tåg av bromsgrupp I.

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

Anm. Se anm. 1 och 2 under bromstabell B.



## Bromstabell B

för tåg av bromsgrupp II, III och IV.

I lutningsförhållande	Vid en hastighet i km pr tim. av											
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65*	70*
	Bromstal											
0: 1000	4	4	4	4	5	5	7	9	12	15	20	28
2: »	4	4	4	4	5	7	9	11	14	18	23	31
3: »	4	4	4	5	6	7	9	12	15	19	25	33
4: »	4	4	5	5	6	8	10	13	16	20	27	35
5: »	4	5	5	5	7	9	12	15	18	22	29	37
6: »	5	5	6	6	8	10	13	16	19	23	30	39
7: »	5	5	6	7	9	11	14	17	20	24	32	41
8: »	5	6	7	8	10	12	15	18	21	25	33	42
10: »	6	7	8	10	12	14	17	20	24	28	36	45
12: »	7	8	10	11	13	16	19	22	26	31	39	48
12,5: »	7	8	10	12	14	16	19	23	27	32	40	49
14: »	8	9	11	13	15	18	21	24	28	33	42	
16: »	9	11	12	15	17	20	23	27	31	36	45	
17: »	10	12	14	16	18	21	24	28	32	39	49	

\*) Skall tillsvi vidare ej tillämpas.

Anm. 1. För tåg, som framföres i stigning, får bromskraften ej understiga, vad som i vederbörlig bromstabell är föreskrivet för tåg med en hastighet av 15 km/tim. i motsvarande lutning, dock att bromskraften ej får understiga, vad som i bromstabellen är föreskrivet för tåg å horisontell bana (0: 1000).

Anm. 2. Återfinnes icke ett visst lutningsförhållande eller en viss hastighet i tabellen, skall beräkningen ske efter den däri angivna när mast starkare lutningen eller större hastigheten.

Bromstal	B r o m s -															
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85
	V a g n -															
4	250	375	500	625	750	875	1000	1130	1250	1380	1500	1630	1750	1880	2000	
5	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700
6	165	250	335	415	500	585	665	750	835	915	1000	1080	1170	1250	1330	1420
7	145	215	285	355	430	500	570	645	715	785	855	930	1000	1070	1140	1210
8	125	190	250	315	375	440	500	565	625	690	750	815	875	940	1000	1060
9	110	165	220	280	335	390	445	500	555	610	665	720	780	835	890	945
10	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650	700	750	800	850
11	91	135	180	225	275	320	365	410	455	500	545	590	635	680	725	775
12	83	125	165	210	250	290	335	375	415	460	500	540	585	625	665	710
13	77	115	155	190	230	270	310	345	385	425	460	500	540	575	615	655
14	71	105	145	180	215	250	285	320	355	395	430	465	500	535	570	605
15	67	100	135	165	200	235	265	300	335	365	400	435	465	500	535	565
16	63	94	125	155	190	220	250	280	315	345	375	405	440	470	500	530
17	59	88	120	145	175	205	235	265	295	325	355	380	410	440	470	500
18	56	83	110	140	165	195	220	250	280	305	335	360	390	415	445	470
19	53	79	105	130	160	185	210	235	265	290	315	340	370	395	420	445
20	50	75	100	125	150	175	200	225	250	275	300	325	350	375	400	425
21	48	71	95	120	145	165	190	215	240	260	285	310	335	355	380	405
22	45	68	91	115	135	160	180	205	225	250	275	295	320	340	365	385
23	43	65	87	110	130	150	175	195	215	240	260	285	305	325	350	370
24	42	63	83	105	125	145	165	190	210	230	250	270	290	315	335	355
25	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240	260	280	300	320	340
26	38	58	77	96	115	135	155	175	190	210	230	250	270	290	310	325
27	37	56	74	93	110	130	150	165	185	205	220	240	260	280	295	315
28	36	54	71	89	105	125	145	160	180	195	215	230	250	270	285	305
29	34	52	69	86	105	120	140	155	170	190	205	225	240	260	275	295
30	33	50	67	83	100	115	135	150	165	185	200	215	235	250	265	285
31	32	48	65	81	97	115	130	145	160	175	195	210	225	240	260	275
32	31	47	63	78	94	110	125	140	155	170	190	205	220	235	250	265
33	30	45	61	76	91	105	120	135	150	165	180	195	210	225	240	260
34	29	44	59	74	88	105	120	130	145	160	175	190	205	220	235	250
35	29	43	57	71	86	100	115	130	145	155	170	185	200	215	230	245
36	28	42	56	69	83	97	110	125	140	155	165	180	195	210	220	235
37	27	41	54	68	81	95	110	120	135	150	160	175	190	205	215	230
38	26	39	53	66	79	92	105	120	130	145	160	170	185	195	210	225
39	26	38	51	64	77	90	105	115	130	140	155	165	180	190	205	220
41	24	37	49	61	73	85	98	110	120	135	145	160	170	185	195	205
42	24	36	48	60	71	83	95	105	120	130	145	155	165	180	190	200
43	23	35	47	58	70	81	93	105	115	130	140	150	165	175	185	200
44	23	34	45	57	68	80	91	100	115	125	135	150	160	170	180	195
46	22	33	43	54	65	76	87	98	110	120	130	140	150	165	175	185
47	21	32	43	53	64	74	85	96	105	115	130	140	150	160	170	180
48	21	31	42	52	63	73	83	94	105	115	125	135	145	155	165	175
49	20	31	41	51	61	71	82	92	100	110	120	135	145	155	165	175
50	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170
52	19	29	38	48	58	67	77	87	96	105	115	125	135	145	155	165
53	19	28	38	47	57	66	75	85	94	105	115	125	130	140	150	160
54	19	28	37	46	56	65	74	83	93	100	110	120	130	140	150	155
55	18	27	36	45	55	64	73	82	91	100	110	120	125	135	145	155
56	18	27	36	45	54	62	71	80	89	98	105	115	125	135	140	150
57	18	26	35	44	53	61	70	79	88	96	105	115	125	130	140	150
58	17	26	34	43	52	60	69	78	86	95	105	110	120	130	140	145
61	16	25	33	41	49	57	66	74	82	90	98	105	115	125	130	140
66	15	23	30	38	45	53	61	68	76	83	91	98	105	115	120	130

## TABELL C.

kraft (i ton)																Bromstal
90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	165	
vikt (i ton)																4
1800	1900	2000														
1290	1360	1430	1500	1570	1640	1710	1790	1860	1930	2000						5
1130	1190	1250	1310	1380	1440	1500	1560	1630	1690	1750	1810	1880	1940	2000		6
1000	1060	1110	1170	1220	1280	1330	1390	1440	1500	1560	1610	1670	1720	1780	1830	7
900	950	1000	1050	1100	1150	1200	1250	1300	1350	1400	1450	1500	1550	1600	1650	8
820	865	910	955	1000	1050	1090	1140	1180	1230	1270	1320	1360	1410	1450	1500	9
750	790	835	875	915	960	1000	1040	1080	1130	1170	1210	1250	1290	1330	1380	10
690	730	770	810	845	885	925	960	1000	1040	1080	1120	1150	1190	1230	1270	11
645	680	715	750	785	820	855	895	930	965	1000	1040	1070	1110	1140	1180	12
600	635	665	700	735	765	800	835	865	900	935	965	1000	1030	1070	1100	13
565	595	625	655	690	720	750	780	815	845	875	905	940	970	1000	1030	14
530	560	590	620	645	675	705	735	765	795	825	855	880	910	940	970	15
500	530	555	585	610	640	665	695	720	750	780	805	835	860	890	915	16
475	500	525	555	580	605	630	660	685	710	735	765	790	815	840	870	17
450	475	500	525	550	575	600	625	650	675	700	725	750	775	800	825	18
430	450	475	500	525	550	570	595	620	645	665	690	715	740	760	785	19
410	430	455	475	500	525	545	570	590	615	635	660	680	705	725	750	20
390	415	435	455	480	500	520	545	565	585	610	630	650	675	695	715	21
375	395	415	440	460	480	500	520	540	565	585	605	625	645	665	690	22
360	380	400	420	440	460	480	500	520	540	560	580	600	620	640	660	23
345	365	385	405	425	440	460	480	500	520	540	560	575	595	615	635	24
335	350	370	390	405	425	445	465	480	500	520	535	555	575	595	610	25
320	340	355	375	395	410	430	445	465	480	500	520	535	555	570	590	26
310	330	345	360	380	395	415	430	450	465	485	500	515	535	550	570	27
300	315	335	350	365	385	400	415	435	450	465	485	500	515	535	550	28
290	305	325	340	355	370	385	405	420	435	450	470	485	500	515	530	29
280	295	315	330	345	360	375	390	405	420	440	455	470	485	500	515	30
275	290	305	320	335	350	365	380	395	410	425	440	455	470	485	500	31
265	280	295	310	325	340	355	370	380	395	410	425	440	455	470	485	32
255	270	285	300	315	330	345	355	370	385	400	415	430	445	455	470	33
250	265	280	290	305	320	335	345	360	375	390	405	415	430	445	460	34
245	255	270	285	295	310	325	340	350	365	380	390	405	420	430	445	35
235	250	265	275	290	305	315	330	340	355	370	380	395	410	420	435	36
230	245	255	270	280	295	305	320	335	345	360	370	385	395	410	425	37
220	230	245	255	270	280	295	305	315	330	340	355	365	380	390	400	38
215	225	240	250	260	275	285	300	310	320	335	345	355	370	380	395	39
210	220	235	245	255	265	280	290	300	315	325	335	350	360	370	385	40
205	215	225	240	250	260	275	285	295	305	320	330	340	350	365	375	41
195	205	215	230	240	250	260	270	285	295	305	315	325	335	350	360	42
190	200	215	225	235	245	255	265	275	285	300	310	320	330	340	350	43
190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	315	325	335	345	44
185	195	205	215	225	235	245	255	265	275	285	295	305	315	325	335	45
180	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	310	320	330	46
175	185	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	310	315	47
170	180	190	200	210	215	225	235	245	255	265	275	285	290	300	310	48
165	175	185	195	205	215	220	230	240	250	260	270	280	285	295	305	49
165	175	180	190	200	210	220	225	235	245	255	265	275	280	290	300	50
160	170	180	185	195	205	215	225	230	240	250	260	270	275	285	295	51
160	165	175	185	195	200	210	220	230	235	245	255	265	270	280	290	52
155	165	170	180	190	200	205	215	225	235	240	250	260	265	275	285	53
150	155	165	170	180	190	195	205	215	220	230	240	245	255	260	270	54
135	145	150	160	165	175	180	190	195	205	210	220	225	235	240	250	55

## BROMSTABELL C.

Bromstad	Bromskraft (i ton)															
	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220	225	230	235	240	245
	Vagnvikt (i ton)															
4																
5																
6																
7																
8																
9	1890	1940	2000													
10	1700	1750	1800	1850	1900	1950	2000									
11	1550	1590	1640	1680	1730	1770	1820	1860	1910	1950	2000					
12	1420	1460	1500	1540	1580	1630	1670	1710	1750	1790	1830	1880	1920	1960	2000	
13	1310	1350	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1620	1650	1690	1730	1770	1810	1850	1880
14	1210	1250	1290	1320	1360	1390	1430	1460	1500	1540	1570	1610	1640	1680	1710	1750
15	1130	1170	1200	1230	1270	1300	1330	1370	1400	1430	1470	1500	1530	1570	1600	1630
16	1060	1090	1130	1160	1190	1220	1250	1280	1310	1340	1380	1410	1440	1470	1500	1530
17	1000	1030	1060	1090	1120	1150	1180	1210	1240	1260	1290	1320	1350	1380	1410	1440
18	945	970	1000	1030	1060	1090	1110	1140	1170	1190	1220	1250	1280	1310	1330	1360
19	895	920	945	975	1000	1030	1050	1080	1110	1130	1160	1180	1210	1240	1260	1290
20	850	875	900	925	950	975	1000	1030	1050	1080	1100	1130	1150	1180	1200	1230
21	810	835	855	880	905	930	950	975	1000	1020	1050	1070	1100	1120	1140	1170
22	770	795	820	840	865	885	910	930	955	975	1000	1020	1050	1070	1090	1110
23	740	760	780	805	825	850	870	890	915	935	955	980	1000	1020	1040	1070
24	710	730	750	770	790	815	835	855	875	895	915	940	960	980	1000	1020
25	680	700	720	740	760	780	800	820	840	860	880	900	920	940	960	980
26	655	675	690	710	730	750	770	790	810	825	845	865	885	905	925	940
27	630	650	665	685	705	720	740	760	780	795	815	835	850	870	890	905
28	605	625	645	660	680	695	715	730	750	770	785	805	820	840	855	875
29	585	605	620	640	655	670	690	705	725	740	760	775	795	810	830	845
30	565	585	600	615	635	650	665	685	700	715	735	750	765	785	800	815
31	550	565	580	595	615	630	645	660	675	695	710	725	740	760	775	790
32	530	545	565	580	595	610	625	640	655	670	690	705	720	735	750	765
33	515	530	545	560	575	590	605	620	635	650	665	680	695	710	725	740
34	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635	645	660	675	690	705	720
35	485	500	515	530	545	555	570	585	600	615	630	645	655	670	685	700
36	470	485	500	515	530	540	555	570	585	595	610	625	640	655	665	680
37	460	475	485	500	515	525	540	555	570	580	595	610	620	635	650	660
38	445	460	475	485	500	515	525	540	555	565	580	590	605	620	630	645
39	435	450	460	475	485	500	515	525	540	550	565	575	590	605	615	630
41	415	425	440	450	465	475	490	500	510	525	535	550	560	575	585	600
42	405	415	430	440	450	465	475	490	500	510	525	535	550	560	570	585
43	395	405	420	430	440	455	465	475	490	500	510	525	535	545	560	570
44	385	400	410	420	430	445	455	465	475	490	500	510	525	535	545	555
46	370	380	390	400	415	425	435	445	455	465	480	490	500	510	520	535
47	360	370	385	395	405	415	425	435	445	455	470	480	490	500	510	520
48	355	365	375	385	395	405	415	425	440	450	460	470	480	490	500	510
49	345	355	365	380	390	400	410	420	430	440	450	460	470	480	490	500
50	340	350	360	370	380	390	400	410	420	430	440	450	460	470	480	490
52	325	335	345	355	365	375	385	395	405	415	425	435	440	450	460	470
53	320	330	340	350	360	370	375	385	395	405	415	425	435	445	455	460
54	315	325	335	345	350	360	370	380	390	400	405	415	425	435	445	455
55	310	320	325	335	345	355	365	375	380	390	400	410	420	425	435	445
56	305	310	320	330	340	350	355	365	375	385	395	400	410	420	430	435
57	300	305	315	325	335	340	350	360	370	375	385	395	405	410	420	430
58	295	300	310	320	330	335	345	355	360	370	380	390	395	405	415	420
61	280	285	295	305	310	320	330	335	345	350	360	370	375	385	395	400
66	260	265	275	280	290	295	305	310	320	325	335	340	350	355	365	370

## Förklaringar till bromstabellerna.

I. Bromstabellerna A (för tåg av bromsgrupp I) och B (för tåg av bromsgrupp II, III och IV) användas

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

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

II. Bromstabell C användes vid

bestämmandet av den erforderliga bromskraften, då bromstalet och vagnvikten äro kända,

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

bestämmandet av bromstalet hos ett tåg med hänsyn till dess vagnvikt och den tillgängliga bromskraften.

III. *Bromskraften* hos olika fordon skall värderas enligt bestämmelserna å sid. 22.

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

Ex. Ett tåg har en vagnvikt av 770 ton. Bromstalet är 16. Man söker i bromstabell C i första lodräta kolumnen talet 16, därefter i den från denna siffra 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 bromskraften.

V. Gäller frågan huru stor vagnvikt, som får framföras i ett tåg, då man har att tillgå endast en begränsad bromskraft, uppsökes först detta sistnämnda tal eller, om detsamma ej finnes, närmast lägre tal i tabellens huvud (bromstabell C), 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 siffratalet är den sökta vagnvikten.

Ex. I ett godståg med en vagnvikt av 540 ton skola flera vagnar tillkopplas. Bromstalet är 12 och hela den tillgängliga bromskraften 109 ton. Huru stor vagnvikt kan ytterligare tillkopplas?

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

VI. Motsvarar bromskraften 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 bromskraft i stället motsvarar, uppsökes först i tabellens huvud (bromstabell C) det tal, som är lika med bromskraften 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 ej finnes, närmast högre tal. Därest detta tal förekommer å mer än en rad, väljer man det understa. Talet i yttersta vänstra kolumnen i samma sifferrad är det sökta bromstalet.

Ex. Ett persontåg, vars tidtabell föreskriver bromstal 61 och en största hastighet av 90 km/tim, har en vagnvikt av 212 ton och en bromskraft av 118 ton. Bromskraften är sålunda ej tillräcklig enligt tidtabellen. För bedömning om hastighetsnedsättning erfordras, måste därför tågets bromstal utrönas.

Man söker då i tabellens huvud bromskraften 118, som emellertid ej finnes, varför man väljer det närmast lägre talet 115, följer den lodräta kolumnen nedåt och söker talet 212. Enär detta ej finnes, måste man välja närmast högre tal, som är 215. Detta återfinnes på två rader och man väljer då den understa av dessa rader. Bromstalet erhålles i yttersta vänstra kolumnen på samma rad och är 54.

Av bromstabell A finner man, att bromstalet 54 tillåter en största hastighet av 90 km/tim, om ej större lutningsförhållande förekommer i tågets väg än 6:1000, varför i sådant fall order om hastighetsnedsättning ej erfordras. Förekommer större lutningsförhållande än 6:1000, måste däremot order om hastighetsnedsättning givas och av föraren tillämpas, varvid hastigheten i varje lutning bliver beroende av lutningsförhållandet (enligt bromstabell A högst 85 km/tim vid lutningsförhållande över 6:1000 t. o. m. 10:1000, högst 80 km/tim vid lutningsförhållande däröver t. o. m. 12,5:1000 o. s. v.).

III. *Bromskraften* hos olika fordon värderas på sätt nedan under A och B angives, varvid iakttages att

*Persontågsbroms* (P-broms) omfattar:

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

*Godstågsbroms* (G-broms) omfattar:

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

*Malmtågsbroms* (M-broms) omfattar:

Tryckluftbroms Knorr, Westinghouse och New York på malmbanans vagnar litt. M och Q 1.

- A) Bromskraften hos fordon, som äro försedda med bromsviktskyltar och som tryckluftbromsas, värderas enligt de å bromsviktskyltarna angivna bromsvikt-talen. Om dessa fordon skruvbromsas, värderas bromskraften enligt nedanstående tabell, kolumnen längst till höger.
- B) Bromskraften hos fordon, som ej äro försedda med bromsviktskyltar, värderas enligt nedanstående tabell.

Fordon	Med persontågsbroms			Med godstågsbroms			Med malmtågsbroms vars ledningstryck är		Med skruvbroms	
	utan lastutbromsning	med lastutbromsning i läget		utan lastutbromsning	med lastutbromsning i läget		1,6 kg/cm <sup>2</sup>	minst 4 kg/cm <sup>2</sup>		
		»Tom»	»Last»		»Tom»	»Last»				
4-axliga person-, post-, fång- o. resgodsvagnar med vagnvikt 45 ton o. däröver	40 ton pr vagn	—	—	25 ton pr vagn	—	—	—	—	5 ton pr bromsad axel	
4-axliga person-, post-, fång- o. resgodsvagnar med vagnvikt under 45 ton <sup>1)</sup>	30 ton pr vagn	—	—	20 ton pr vagn	—	—	—	—	5 ton pr bromsad axel	
2-axliga person-, post-, fång- o. resgodsvagnar <sup>1)</sup>	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 bromsaxel	5 ton pr bromsaxel	7,5 ton pr bromsaxel	—	—	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- o. 2-axliga godsvagnar (utom malmbanans vagnar)	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 el. med högst 5 ton last: 5 ton	med last över 5 ton: 7,5 ton
Malmbanans vagnar litt. M och Q 1	—	—	—	—	—	—	6 ton pr vagn	15 ton pr vagn		
Overksamt lok	För elektrolok 10 ton pr bromsad axel, för ånglok 5 ton per bromsad axel									

<sup>1)</sup> Bromskraften hos sådana inspektions- och tjänstevagnar (vagnar litt B 07 och B 7), å vilka den genomgående bromsen verkar blott på halva antalet axlar, skall värderas till hälften av i tabellen angivna värden.

## Förteckning över tågspår och signalbilder samt avstånd mellan stationerna.

Av- stånd km	Stationer	Huvudtågväg			Sidotågvägar			A n m.
		Tåg- spår n:r	Signalbild för		Tåg- spår n:r	Signalbild för		
			in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Tågriktning Charlottenberg—Laxå</b>								
	Charlottenbg	1	⌈	—	2	#	—	
					3	##	—	
14,4	Åmotfors ..	1	⌈	f ⌈	2	#	f ⌈	
10,8	Ottebol ....	1	⌈	—	2	#	—	
4,7	Gilserud ....	—	⌈	—	—	—	—	För S. J. tåg
—	„ .....	—	⌈	—	—	—	—	» D.V.V.J. »
4,4	Arvika.....	1	⌈	—	2	#	—	
					3—7	##	—	
	Myrom <b>b</b> ..	—	—	—	—	—	—	
14,8	Edane <b>b</b> ....	2	⌈	—	1	#	—	
6,9	Brunsborg ..	3	⌈	—	2	#	—	
10,2	Högboda....	3	⌈	—	2	#	—	
10,7	Fagerås ....	1	⌈	—	2	#	—	
5,8	Kil .....	5	⌈	—	8—10	⌈	—	För S. J. tåg
—	„ .....	4	⌈	—	8—10	⌈	—	» B. J. »
—	„ .....	6	⌈	—	8—10	⌈	—	» K.F.J. »
12,0	Skåre .....	2	⌈	—	1	#	—	
7,3	Karlstad C. <b>g</b>	1	Z	—	2	Z	⌈	För S. J. tåg
			⌈	⌈	3—7	#	⌈	
—	„ <b>g</b>	1S	Z	⌈	—	—	—	» K. S. J. »

**b** Ljussignal för tågs stoppande resp. avgång finnes vid Myrom och Edane.  
**f** Utfartssign. vid Åmotfors är elektriskt förb. med växeln vid Kropsta.  
**g** Ljussignaler. Utfartssign. vid Karlstad C är medelst kontrollås för-  
bunden med svängbron över prämkanalen å lin. Ks—Kö.

Telefon är uppsatt vid infartssignalerna vid Sjtullen. Jfr härom  
»Undantag från Sjö föreskrifter» å sid. 28.

**Z** Se signalbeskrivning, sid. 26.

Av- stånd km	Stationer	Huvudtåg väg			Sidotåg vägar			A n m.
		Tåg- spår nr	Signalbild för		Tåg- spår nr	Signalbild för		
			in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Tågriktning Charlottenberg—Laxå</b>								
1,2	Karlstad Ö. <b>g</b>	1		—	2		—	För S. J. tåg
5,8	Alster .....	K. S. J. 4		—	K. S. J. 3		—	» K. S. J. »
3,9	Skattkärr ..	1		<b>f</b>	2		<b>f</b>	
12,0	Väse .....	1		<b>j</b>	2		<b>j</b>	
9,0	Ölme .....	1		—	2		—	
8,4	Kristinehamn	1		—	2—4		—	För 6. ts tåg
—	»	8	—	—	7	—	—	» 7. » »
12,0	Björneborg ..	1		—	2		—	
11,2	Strömtorp ..	3		—	2		—	För S. J. tåg
—	»	1		—	—	—	—	» N. B. J. »
3,0	Degerfors ..	2		—	1		—	
—	»	2		—	3		—	
12,1	Svartå .....	1		—	1		—	
10,8	Hasselfors ..	1		<b>n</b>	2		<b>n</b>	
6,6	Porla .....	2		—	3		—	
4,8	Laxå .....	3		—	3		—	För 6. ts tåg
—	»	5	—	—	5		—	
<b>Tågriktning Laxå—Charlottenberg</b>								
—	Laxå <b>g</b> .....	3	—		1	—		
—	»	—	—	—	2	—		
—	»	—	—	—	4, 5	—		
—	»	—	—	—	6	—		
4,8	Porla .....	2		—	3		—	
6,6	Hasselfors ..	1		—	2		—	
10,8	Svartå .....	2		—	3		—	
12,1	Degerfors ..	2		—	1		—	
3,0	Strömtorp ..	3		—	2		—	För S. J. tåg
—	»	4		—	—	—	—	» N. B. J. »
11,2	Björneborg ..	1		—	2		—	
12,0	Kristinehamn	1	—		2—4	—		För 6. ts tåg
—	»	8	—	—	7	—	—	» 7. » »
8,4	Ölme .....	1		<b>j</b>	2		<b>j</b>	
9,0	Väse .....	1		<b>f</b>	2		<b>f</b>	
12,0	Skattkärr ..	1		—	2		—	
3,9	Alster .....	4		—	3		—	

**f** Utfartssignalerna vid Skattkärr och Väse äro elektriskt förbundna med växlarna vid Stavnäs.

**g** Ljussignaler.

**j** Ljussignaler. Utfartssignalerna vid Väse och Ölme äro elektriskt förbundna med växlarna vid Rudsberg.

**n** Ljussignal. Skyddar vägkorsningen vid Bäcklunda vid kmp 240+094 å bstr. Hs—Pr.



Avstånd km	Stationer	Huvudtågväg			Sidotågvägar			A n m.
		Tåg- spår n:r	Signalbild för		Tåg- spår n:r	Signalbild för		
			in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Tågriktning Laxå—Charlottenberg</b>								
5,8	Karlstad Ö. g	1			2			För S. J. tåg
—	„ g	K. S. J.	—		K. S. J.	—		» K. S. J. »
1,2	Karlstad C. g	1			2			För S. J. tåg
—	„ g	1 S			3—7			» K. S. J. »
7,3	Skåre .....	2		—	1		—	
12,0	Kil .....	2	—	—	8—10	—	—	För S. J. tåg
—	„ .....	3	—	—	8—10	—	—	» B. J. »
5,8	Fagerås ....	1		—	2		—	
10,7	Högboda ..	3		—	2		—	
10,2	Brunsborg ..	3		—	2		—	
6,9	Edane .....	2		—	1		—	
14,8	Arvika.....	1		—	2		—	
					3—7		—	
4,4	Gilserud ....	—		—	—	—	—	För S. J. tåg
		—		—	—	—	—	» D. V. V. J. »
4,7	Ottebol ....	1			2			
10,8	Åmotfors ..	1		—	2		—	
14,4	Charlottenb:g	1		—	2		—	
					3		—	
<b>Tågriktning Kil—Fryksta</b>								
	Kil .....	7	—	—	8	—	—	
2,9	Fryksta ....	1	—	—	2	—	—	
<b>Tågriktning Fryksta—Kil</b>								
	Fryksta ....	1	—	—	2	—	—	
2,9	Kil .....	7	—	—	8	—	—	

f Utfartssignalen vid Ottebol är elektriskt förbunden med växeln vid Kropsta.

g Ljussignaler. Utfartssign. vid Karlstad Ö är medelst kontrollås förbunden med svängbron över prämkanalen å lin. Kö—Ks.

z Se signalbeskrivning. sid. 26.

## Signalbeskrivning för Karlstad C.

För begagnandet av växel- och signalsäkerhetsanläggningen vid Karlstad C för tågs gång genom skiljeväxeln vid Sjtullen finnas **förutom** i »Förteckning över tågspår och signalbilder» (sid. 23—25) och i vederb. tjänstetidtabeller angivna huvudsignaler följande huvudljussignaler uppsatta.

### Utanför skiljeväxeln vid Sjtullen.

#### För tåg från Skåre.

Signal A jämte försignal.

**Körsignal** visas med

**blinkande grönt sken**, då infartssignalen  $F^{1/2/3}$  vid Karlstad C visar **stopp**,

**blinkande ofärgat sken**, då infartssignalen  $F^{1/2/3}$  vid Karlstad C visar **kör**.

#### För tåg från Våxnäs.

Signal B jämte försignal.

**Körsignal** visas med

**blinkande grönt sken**, då infartssignal E vid Karlstad C visar **stopp**,

**blinkande ofärgat sken**, då infartssignal E vid Karlstad C visar **kör**.

### Vid Karlstad C.

#### För tåg till Skåre.

Linjeutfartssignal H/N/O.

**Körsignal** visas med ett fast grönt sken.

#### För tåg till Våxnäs.

Linjeutfartssignal L II.

**Körsignal** visas med ett fast grönt sken.

Linjeutfartssignalerna H/N/O och L II äro placerade cirka 130 meter väster om växel 1 (sista växeln i utfartstågvägen) och uppmonterade å gemensam mast till vänster om spåret.

Signalen H/N/O är monterad till höger och signalen L II till vänster i tågriktningen.

Anm. 1. Infartssignalerna  $F^{1/2/3}$  och E äro placerade öster om bron över Klarälven och uppmonterade å gemensam mast till höger om spåret. Signalen  $F^{1/2/3}$  är monterad till höger och signalen E till vänster i tågriktningen.

2. Ang. åtgärder, då signalerna A och B vid Sjtullen visa stopp, se sid. 28.

# Instruktion

## för begagnande av ljussignal för tågs avgång resp. stoppande vid en driftplats.

### § 1.

Å sådan driftplats, där svårigheter förefinnas för lokpersonalen att uppfatta tågklarerarens (stations-, platsvaktens) avgångs- eller stoppsignal för tåg, kunna särskilda ljussignalanordningar uppsättas för givande av dessa signaler. Ljussignalen för avgång består av ett A och signalen för tågs stoppande av en röd lykta. Signalerna uppsättas å elektrifieringsbrygga eller vid sidan av spåret på elektrifieringsstolpe eller en särskild stolpe.

### § 2.

Då signal medelst ljussignal gives, skall densamma omedelbart åtyldas av lokpersonalen. Avgångssignalen skall hållas tänd, till dess tåget satt sig i rörelse. Stoppssignalen skall tändas omedelbart innan tåget skall stanna och skall släckas omedelbart efter det tåget bringats till stopp. Ljussignalerna skola hållas släckta utom vid det tillfälle, då de användas för tågs avgång resp. stoppande.

### § 3.

Lokpersonalen å alla tåg skall efter avgången aktgiva på ljussignalen för tågs stoppande, så länge den är synlig från loket.

### § 4.

Vederbörande trafikinspektör äger att besluta för vilket eller vilka tåg av Kungl. Styrelsen godkänd ljussignal vid viss driftplats bör gälla, vilket skall angivas under resp. tåg i tidtabellsboken.

### § 5.

Ljussignal skall i regel endast givas åt enligt § 4 bestämt tåg. För sådant tågs stoppande eller avgång må, i stället för ljussignal, signalredskap dock användas, därest med detsamma given signal vid något tillfälle klart och tydligt kan uppfattas av lokpersonalen, utan att denna personal behöver förflytta sig från sin plats på loket.

Likaledes skall signalredskap användas i de fall, då tåg behöver stoppas, så att loket kommer att befinna sig på en plats, varifrån ljussignalen ej kan ses eller då avgång skall givas till dylikt tåg.

Göteborg den 21 februari 1933.

G. DAHLBECK.

---

Ovanstående instruktion skall gälla för ljussignalanläggningarna vid Edane och Myrom för de tåg, under vilkas tidtabell så angivits enligt § 4 här ovan.

## Undantag från säkerhetsordningens föreskrifter.

K. Styrelsen har medgivit nedanstående undantag från föreskriften i säkerhetsordningens § 52 ifråga om tågs intagande vid Karlstad C, när huvudsignal är ur bruk.

Om förare å tåg från Skåre eller Våxnäs vid ankomsten till den utanför skiljeväxeln vid Sjötullen uppställda infartssignalen finner densamma intaga stoppställning och körsignal ej visas, sedan han först givit signalen »tåg kommer» och därefter signalen »jag är beredd på hinder och spårändring», skall han medelst den vid infartssignalen anbragta telefonen omedelbart sätta sig i förbindelse med tågklareren, som därvid skall uppgiva sitt tillnamn. Därest tåget får framföras förbi infartssignalen i stoppställning, skall tågklareren lämna föraren medgivande härtill och uppgiva anledningen till att körsignal ej kan visas. Föraren äger då framföra tåget med försiktighet förbi infartssignalen i stoppställning till nästa infartssignal utan att å den förstnämnda signalen uppsatts ersättande signalmedel och utan att vid densamma visas signal till växlingsrörelse, varvid föraren har att tillse, att skiljeväxeln vid Sjötullen intager rätt läge och att i övrigt intet hinder förefinnes.

---

Vid uppringning i ovannämnda telefon användes vanlig enkel ringsignal.

---

## Bestämmelser om tågs framförande över obevakade driftplatser.

Distriktschefen har medgivit att på sätt i säkerhetsordningens undantagsbestämmelser är föreskrivet må i efterföljande förteckning angivna driftplatser lämnas obevakade för tåg, som av trafikinspektören bestämmes, dock med villkor, att tågen framgå å huvudtågväg och att å driftplats med vägbvakning vägvakt användes för fällbommars manövrering, eventuellt vägövergångars bevakning, då platsvakt eller annan tjänsteman icke finnes i tjänst. Beträffande största tillåtna hastigheten hänvisas till hastighetsuppgifterna å sid. 12.

### Förteckning över driftplatser, som få lämnas obevakade för tåg.

Ständigt obevakade	Obevakade för vissa tåg	Ständigt obevakade	Obevakade för vissa tåg
Eda lastpl.	Åmotfors Ottebol Gilserud Edane Brunsberg Högboda Fagerås Skåre Karlstad Ö.		Alster Skattkärr Väse Ölme* Björneborg Degerfors Svartå Hasselfors Porla

\* Vägbommarna vid Ölme må nattetid hållas obevakade under iakttagande av att de vid den inspektion, tågexpeditören företager enligt säkerhetsordningens § 94, låsas i nedfällt läge; vägbommarna bibehållas i nedfällt läge intill dess bevakningen återupptages eller senast kl. 6.

## Uppgift

angående stationär personals tjänstgöring vid tåg med uppehåll vid hållplatser, lastplatser och obevakade stationer samt angående förekommande påstigningsmärken.

Hållplats, lastplats eller obevakad station x = påstigningsmärke finnes	Tågexpeditörs-(platsvakts-)tjänstgöring enligt säkerhetsordningen § 72:11 förekommer för nedan angivna tåg
Hasselfors x Rudsberg	1402, 1408, 1409, 1411, 1413, 1414, 1416, 1421, 1428, 7601, 7604.
Väse x Stavnäs	1402, 1408, 1409, 1411, 1413, 1414, 1416, 1421, 1428.
Skattkärr x Alster x Hynboholm x Lene	1402, 1411, 1413, 1414, 1419, 1421, 1435.
Myrom x	

## Utropande av tåguppehåll.

Under hänvisning till bestämmelserna i särtryck n:r 240, art. 144: I a, föreskrives, att utropandet i vagnar av tåguppehåll skall för alla tåg äga rum beträffande alla stationer och hållplatser, vid vilka uppehåll göras.

I art. 144: I c omnämnt utrop från stations plattform skall göras av biljettgranskare.

## Uppgifter rörande reservlokomotivtjänsten.

Station	Tid	Lok. litt
Kristinehamn .....	{ Hela dygnet .....	D
	{ 5.00—22.00 .....	E
.....ttenberg ....	5.00—23.30 .....	Ha

### Uppgift

å stationer, vilka med hänsyn till bromsprov skola räknas som utgångs- resp. slutstationer för tåg (str 254, avd. Bt mqm. 48).

Station	Utgångsstation för tåg	Slutstation för tåg
Lå ....	5008*), 5030*), 1406, 5020*), 5018*), 5022*), 7602*), 1408, 7618*), 1414, 1416, 1422*), 1440.	1401, 1411*), 7601, 1409, 1413, 7603*), 1421, 5007*), 1435, 5019*), 4713*).
Khn....	5008, 1402, 7604, 1428,	1431, 5008, 5030, 5018, 5022, 5009, 1419.
Ks ....	1401, 7601, 7620, 1409, 7612, 1431.	1440, 1408, 7602, 1428, 7621.
Skr....	5009.	5008.
Kil ....	1419.	7612, 1416.
Cg ....	Samtliga tåg.	Samtliga tåg.

\*) Egentlig bromsundersökning enl. str. 254 erfordras dock endast för vagnar, vilka ej omedelbart hava ank. från eller skola avg. till 8 ts.

Vagnar i lokaltåg skola underkastas minst ett utgångs- resp. slutprov pr dygn. Såsom lokaltåg räknas tågen å linjen Khn—Dg, Ks—Sr, Ks—Kil, Ks—Sr, Kil—Fry. Dessutom skola bromsprov utföras å alla extratåg vid dessas egentliga utgångs- resp. slutstationer (således icke i sådana fall, då vagnarna omedelbart ankommit eller skola avgå i annat tåg).

## Plan för vagnavsyning.

Tåg n:r	avsynas i			Tåg n:r	avsynas i		
1401		Ks	Lå	1402	Khn	Ks	Cg
1409		Ks	Khn Lå	1404	Khn		
1411	Cg	Ks	Lå	1406	Lå	Ks	Cg
1413	Cg	Ks	Lå	1408	Lå	Ks	
1417		Ks		1414	Lå	Ks	
1419	Kil		Khn	1416	Lå		I
1421	Cg	Ks	Lå	1422	Lå	Khn	
1427	Kil			1428		Khn Ks	
1431			Khn	1432			Kil
1435	Cg	Ks	Lå	1438			Kil
3175	Kil	Ks		1440	Lå	Ks	
3179			Khn	1446		Ks	
4713	Kil	Ks	Khn Lå	5008	Lå	Khn Ks	Skr
5007			Khn Lå	5018	Lå	Khn	
5009	Skr		Khn	5020	Lå	Khn Ks	Kil Cg
5019	Cg	Kil	Ks Khn Lå	5022	Lå	Khn	
7601			Ks Khn Lå	5030	Lå	Khn	
7603	Cg	Kil	Ks Khn Lå	7602	Lå	Khn Ks	
7621	Cg	Kil	Ks	7604		Khn Ks	Kil <sup>1)</sup> Cg
				7612		Ks	Kil
				7618	Lå	Khn	
				7620		Ks	Kil <sup>1)</sup> Cg

<sup>1)</sup> endast nyinsatta vagnar.