

STATENS JÄRNVÄGAR.  
7. trafiksektionen.

---

---

TIDTABELLSBOKEN.

---

Del I.

Tidtabell n:r 131.

---

Gällande fr. o. m. den 15 maj 1931

t. o. m. den 21 maj 1932

å följande bandelar:

Kristinehamn—Mora,  
Nyhyttan—Finnsyttan,  
Brintbodarne—Särna.

---

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER.

---

---



## I N N E H Å L L

---

	Sid.
Förklaringar till tjänstetidtabellerna .....	4—6
Uppgift å de lutningar och stigningar, som äro utslagsgivande för tågens utrustande med bromskraft .....	7—8
Hastighetsuppgifter.....	9—11
Uppgift å de platser, där lystringsmärken finnas uppsatta.....	12
Vagnviktstabell .....	13
Bromstabeller med förklaringar .....	14—17
Förteckning över tågspår och signalbilder .....	18—19
Instruktion för begagnande av ljussignal för tågs avgång resp. stoppande .....	} 20
Ambulans- och hjälpvagnars placeringsorter .....	}
Bestämmelser för trafikering av bandelen Brintbodarne—Särna	21—24

---

## 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 lokomotivtypen.

Ändras något av dessa förhållanden så, att Sào medgiver endast en *lägre* hastighet, får denna lägre hastighet icke överskridas.

Om vid tågförsening tågbefälhavaren och föraren efter samråd funnit, att betingelser för *ökning* av den i tidtabellen angivna största tillåtna hastigheten äro för handen, må denna hastighet överskridas så vitt tidinkörning är medgiven eller anbefalld. Tågbefälhavaren skall härom underrätta tågklararen vid den station, där hastighetsökningen är avsedd att börja. Denne tågklarare skall i sin tur underrätta tågledaren.

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

3) Beträffande tågbelastningen skall följande iakttagas:

Den i vagnviktstabellen angivna vagnvikten för varje lokomotivtyp och stationssträcka gäller med de undantag, som i tabellen angivas, för alla gods- och blandade tåg; *minst* denna vagnvikt beräknas vederbörande lokomotiv kunna framföra å respektive sträckor;

för andra än nyss nämnda tåg gäller, att föraren är skyldig medtaga *minst* den i överskriften angivna vagnvikten.

Jämlikt § 11 i särtryck 27 (Tjänstgöringsföreskrifter för lokpersonal) är föraren emellertid skyldig att *till fullo utnyttja lokomotivets dragkraft*. Då de i vagnviktstabellerna angivna tontalen och den i tidtabellsöverskrifterna angivna vagnvikten äro att anse såsom *minimum* för vad lokomotiven kunna framföra, skall alltså föraren vara skyldig att utöver detta tontal medtaga den ytterligare belastning, som lokomotivet under i varje särskilt fall för handen varande omständigheter anses kunna medföra.

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

4) Ett tågs verkliga belastning utrönes genom sammanräkning av vikten hos de vagnar och overksamma lokomotiv, som befordras med tåget.

Vid beräkningen avrundas vikten för varje fordon till jämna ton, så att  $\frac{1}{2}$  ton eller däröver räknas som helt men mindre del bortfaller.

Vikten av olastat fordon upptages till den å fordonet angivna taravikten. Taravikten av overksamma, icke nedkopplade lokomotiv skall höjas med hälften.

Person-, post- och fångvagnar ävensom vagn, använd för resgods, räknas alltid som tomvagnar. Detta gäller dock icke för godsvagnar, som användas för manskapstransport.

Bruttovikten av lastad vagn erhålles genom sammanräkning av vikten för tom vagn enligt ovanstående och av lastens vikt, varvid lasten, då annan vikt icke är känd eller anses mera sannolik, upptages

för vagn med lik eller åkdon till  $\frac{1}{2}$  ton per vagnsaxel;

för godsvagn, använd för manskapstransport, för vagn, lastad med levande djur och för styckegodsvagn till 2 ton per vagnsaxel;

för övriga vagnslastsändningar, däri inberäknat vagnar, lastade med militärfordon, enligt den i transporthandlingen angivna vikten eller, då sådan saknas, enligt uppskattning.

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—2 äro stationerna samt de platser, som för vederbörande tåg fungera såsom blockposter, satta med samma och större typer samt till vänster i kolumnen. Blockposterna äro särskilt betecknade därigenom att förkortningen *blp* tillagts efter eller under namnet. Övriga platser äro satta med mindre och kursiv stil samt något indragna i förhållande till namnen å övriga platser.

7) Mellan kolumnerna 1—2 och 3 förekommande *grafiska beteckningar* betyda:

| = enkelspår,

|| = dubbelspår.

8) I kolumn 4 anges 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 ljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

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

10) I kolumn 7 befintliga *tecken* betyda:

**a**, **p** och **x** utan förbindelse med i minuter angivet uppehåll, att tåget har *behovsuppehåll*, kortare än 1 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 **○**, att tåget har *fast uppehåll*, kortare än 1 minut, varvid

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

ⓑ = " " " *påstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner,

ⓓ = " " " *av- eller påstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner;

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

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

**p** = " " " påstiga " ;

**○** framför minutsiffran, att uppehållet *icke* är avsett för resandes av- eller påstigande eller annat trafikutbyte;

● att driftplatsen är obevakad; detta tecken skall dock icke användas vid automatiska blockposter, lastplatser, som sakna huvudsignal, hållplatser och (under seglationstiden) rörliga broar;

△ att station icke är tåganmälningstation för tåget.

Vid **X**-, **p**- och **a**-uppehåll utan förbindelse med **i** minuter angivet uppehåll 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.

11) I kolumn 9 anges bild av för tåget gällande körsignal 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 ljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

## Uppgift å de lutningar

som å olika stationssträckor i vardera tågriktningen äro utslagsgivande för tågens utrustande med bromskraft.

Tågriktning	Största lutning	Stationssträckor	Största lutning	Tågriktning	
↓	5: 1000	Kristinehamn	16: 1000	↑	
	8: 1000	Sjöandan	2: 1000		
	8: 1000	Nässundet	12: 1000		
	10: 1000	Storfors	12,5: 1000		
	0: 1000	Nykroppa	12,5: 1000		
	1: 1000	Herrhult	7: 1000		
	12: 1000	Gammalkroppa	10: 1000		
	2: 1000	Nyhyttan	12: 1000		
	12: 1000	Persberg	16: 1000		
	7: 1000	Långban	9: 1000		
	10: 1000	Långbansände	12,5: 1000		
	9: 1000	Lesjöfors	9: 1000		
	2: 1000	Rämmen	9: 1000		
	10: 1000	Oforsen	12,5: 1000		
	10: 1000	Neva	12,5: 1000		
	6: 1000	Sågen	14: 1000		
	12: 1000	Vakern	12: 1000		
	10: 1000	Tretjärn	5: 1000		
	3: 1000	Vansbro	8: 1000		
	2: 1000	Van	3: 1000		
	5: 1000	Brintbodarne	10: 1000		
	10: 1000	Gävunda	12,5: 1000		
	0: 1000	Kättbo	5: 1000		
	10: 1000	Vimo	7: 1000		
	10: 1000	Ryssån	4: 1000		
	12: 1000	Vika	16: 1000		
	6: 1000	Saxviken	3: 1000		
			Mora		
		10: 1000	Nyhyttan		0: 1000
		8: 1000	Filipstad östra		5: 1000
			Finnshyttan		
		17: 1000	Brintbodarne		17: 1000
		18: 1000	Öje		16: 1000
	0: 1000	Malung	7: 1000		
	8: 1000	Vallerås	4: 1000		
	8: 1000	Malungsfors	12,5: 1000		
	6: 1000	Tandö	6: 1000		
		Limedsforsen			

Tåg-riktning	Största lutning	Stationssträckor	Största lutning	Tåg-riktning
↓	7: 1000	Limedsforsen	7: 1000	↑
	10: 1000	Lima	6: 1000	
	9: 1000	Torgåsmon	9: 1000	
	4: 1000	Hammargården	4: 1000	
	0: 1000	Fiskarheden	9: 1000	
	7: 1000	Transtrand	6: 1000	
	12: 1000	Bergsbacken	4: 1000	
	8: 1000	Sälen	12: 1000	
	0: 1000	Högstrand	12,5: 1000	
	10: 1000	Horrmond	14: 1000	
	12: 1000	Sandnäs	10: 1000	
	10: 1000	Sörsjön	12: 1000	
	4: 1000	Öjvallberget	8: 1000	
	4: 1000	Bornåssjön	7: 1000	
	0: 1000	Öråvallen	10: 1000	
	6: 1000	Byggevallen	14: 1000	
16: 1000	Näcksjön	0: 1000		
		Särna		

Uppgift å stigningar erhålles, om tabellen läses *mot* pilarnas riktning.

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 tag erforderliga bromskraften.

### Uppgift å de stigningar

som å olika stationssträckor i tågriktningen kunna vara utslagsgivande för tågens utrustande med bromskraft.

Tåg-riktning	Största stigning	Stationssträckor
↓	12,5: 1000	Nykroppa Herrhult
	10: 1000	Filipstad östra Nyhyttan
	9: 1000	Fiskarheden Transtrand
	12,5: 1000	Högstrand Horrmond
	10: 1000	Öråvallen Byggevallen
	16: 1000	Särna Näcksjön

Bromskraften för tåg, som framföres i stigning, får ej understiga vad som är föreskrivet för tåg med en största hastighet av 15 km./tim. i motsvarande lutning.

## Hastighetsuppgifter.

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

Lok. Litt.	E	J	Ka Kd	L	W	Y	MV
B a n d e l :							
Kristinehamn—Vansbro .....	65	75	60	65	65	40	60
Vansbro—Mora .....	60	60	60	60	60	40	60
Brintbodarne—Särna.....	—	50	—	—	50	—	50
Nyhyttan—Finnshyttan.....	—	40	—	—	50	—	50

Kopplade lok få icke passera bron över Vanån vid Vansbro km. 151+200.

Lok. litt. J. sammankopplat med J- eller annat lok. får icke framgå å bron över Vanån vid Brb km. 173+940—174+080.

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

Sträckor	Största tillåtna hastigheten				längd meter	utg. km.
	m e l l a n					
Khn-Nd	Kmp	8+000—Kmp	0+450	(300 m. kurva)	450	60
» »	»	9+560— »	11+000	(S-kurvor)	1440	40
Nd-Sf	»	16+700— »	16+800	(Svängbro)	100	20
» »	»	16+800— »	17+700	(300-360 m. kurvor)	900	60
Sf-Nka	»	29+380— »	29+680	(300 m. kurva)	300	60
» »	»	33+400— »	35+900	(300 » kurvor)	2500	60
Nka-Hlt	»	42+400— »	42+800	(300 » » )	400	60
Hlt-Nhn	»	45+900— »	47+720	(300 » » )	1820	60
» »	»	49+700— »	50+550	(360-375 m. » )	850	65
» »	»	52+420— »	52+850	(375 m. kurva)	430	65
Pbg-Lbn	»	59+390— »	59+630	(350 » » )	240	65
» »	»	68+780— »	68+980	(300 » » )	200	60
Lbn-Lä	»	72+950— »	73+150	(Mosse, dålig grund)	200	20
» »	»	73+150— »	73+800	(S-kurvor)	650	40
Lfs-Rn	»	87+200— »	88+100	(Mosse, dålig grund)	900	60
» »	»	91+120— »	92+180	(S-kurvor)	1060	40
Of-Na	»	100+800— »	102+800	(» » )	2000	50
» »	»	103+900— »	104+400	(380 m. kurva)	500	65
» »	»	104+400— »	104+450	(S. kurva)	50	40
Sån-Vak	»	119+120— »	119+170	(bro över Svartälven)	50	60
Vak-Tån	»	131+870— »	132+210	(290 m. kurva)	340	50
» »	»	136+020— »	136+100	(S-kurva)	80	50
» »	»	136+870— »	136+950	(» » )	80	50
» »	»	138+010— »	138+090	(» » )	80	50

Vak-Tån	Kmp 138+680—Kmp 139+200	(350 m. kurva)	520	65
Tån-Vo	» 142+550— » 142+700	(bro över Västerdalälven) för kopplade lok	150	20
Vo-Van	» 151+130— » 151+270	(bro över Vanån)	140	20
» »	» 156+340— » 156+600	(S-kurva)	260	40
Van-Brb	» 167+000— » 168+100	(S-kurvor)	1100	50
» »	» 170+200— » 170+400	(S-kurva)	200	50
Brb-Gva	» 180+840— » 181+090	(300 m. kurva)	250	40
Gva-Kät	» 184+720— » 185+010	(300 » » )	290	40
» »	» 185+780— » 186+170	(300 » » )	390	40
» »	» 188+530— » 188+600	(S-kurva)	70	40
» »	» 189+500— » 189+800	(Mosse, dålig grund)	300	40
Vmo-Rån	» 198+440— » 198+530	(S-kurva)	90	40
Nhn-Flö	» 54+200— » 55+210	(300 m. kurva)	1010	40
» »	» 56+070— » 56+320	(300 » » )	250	40
» »	» 56+940— » 57+550	(300 » kurvor)	610	40
Flö-Fhn	» 58+280— » 58+540	(S-kurva)	260	40
Brb-Öje	» 173+940— » 174+030	(bro över Vanån)	90	20
» »	» 189+210— » 189+235	( » » Öjeån)	25	10

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 infarts- växlarna	Genom platsen i övrigt
vid Kristinehamn .....	40 km.	—
» Hedkullens grusgrop.....	40 »	—
» Sjöändan .....	40 »	40 km.
» Nässundet .....	75 »	75 »
» Storfors .....	75 »	75 »
» Jordkullens grusgrop.....	75 »	75 »
» Nykroppa .....	75 »	75 »
» Herrhult.....	40 »	40 »
» Gammalkroppa .....	60 »	60 »
» Nyhyttan .....	75 »	75 »
» Gåsgruvan .....	75 »	75 »
» Persberg .....	40 »	40 »
» Långban.....	40 »	40 »
» Långbansände .....	75 »	75 »
» Lesjöfors .....	40 »	40 »
» Rämnen.....	40 »	40 »
» Oforsen .....	40 »	40 »
» Neva .....	40 »	40 »
» Sågen.....	40 »	40 »
» Gräddsjön .....	40 »	40 »
» Vakern .....	40 »	40 »
» Tretjärn .....	40 »	40 »

		Genom infarts- växlarna	Genom platsen i övrigt
vid	Vansbro { för tåg med udda n:r	60 km.	60 km.
	» » » jämna »	40 »	40 »
	» Vansbrobruk .....	40 »	—
	» Van .....	40 »	40 »
	» Brintbodarne .....	40 »	40 »
	» Gävunda .....	40 »	40 »
	» Kättbo .....	60 »	60 »
	» Vimo .....	40 »	40 »
	» Ryssån .....	60 »	60 »
	» Vika .....	40 »	40 »
» Saxviken.....	40 »	—	
» Mora .....	60 »	60 »	
vid	Nyhyttan .....	75 km.	—
»	Filipstad östra .....	40 »	40 km.
»	Finnsnyttan .....	40 »	—
vid	Brintbodarne .....	40 km.	—
»	Löderån .....	40 »	40 km.
»	Öje .....	40 »	40 »
»	Tyngen .....	40 »	40 »
»	Malung .....	40 »	40 »
»	Mobäcken .....	40 »	40 »
»	Vallerås .....	40 »	40 »
»	Malungsfors .....	40 »	40 »
»	Megrinn .....	40 »	40 »
»	Tandö .....	40 »	40 »
»	Limedsforsen .....	40 »	40 »
»	Lima .....	40 »	40 »
»	Torgåsmon .....	40 »	40 »
»	Hammargården .....	40 »	40 »
»	Fiskarheden .....	40 »	40 »
»	Bergsbacken .....	40 »	40 »
»	Sälen .....	40 »	40 »
»	Högstrand .....	40 »	40 »
»	Hormund .....	40 »	40 »
»	Sandnäs .....	40 »	40 »
»	Sörsjön .....	40 »	40 »
»	Öjvallberget .....	40 »	40 »
»	Bornåssjön .....	40 »	40 »
»	Byggevallen .....	40 »	40 »
»	Särna .....	40 »	—

## Uppgift å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta.

Sträckor	Märkets plats för		Lystringssignal för	Vid kmp
	uppg. tåg vid kmp	nedg. tåg vid kmp		
Khn—Sjn	—	2+125	Vägövergångar vid Andersfors bultfabr.	{ 1+702 1+825
Lbn—Lfs	84+100	—	Vägövergång .....	84+385
Sån—Vak	—	121+100	Bergskärning vid Brindberget ...	120+700
Brb—Gva	—	176+700	Vägövergång vid Bärsemyren ...	176+200
» »	178+120	—	Vägövergång vid Krokforsen ...	178+520
» »	—	179+820	Vägövergång .....	179+370
Gva—Kät	—	182+700	Vägövergångar till Gävunda by ...	{ 182+310 182+544
» »	—	183+100	Vägövergångar .....	{ 182+681 182+336
Vmo—Vka	208+780	209+380	Vägövergång vid Södra Vika ...	209+080
Vka—Mra	212+400	213+200	Vägövergång vid Beriol .....	212+800
» »	218+590	219+290	Rektangelformigt lyst- ringsmärke (v. dimma)	218+948
Brb—Öje	186+870	187+740	Vägövergång vid Mossen .....	187+390
Öje—Mlg	194+730	195+930	Vägövergång vid Kvarnvägen ...	195+230
Vls—Mfs	208+360	209+210	Vägövergång .....	208+660
Mfs—Mgn	211+000	211+600	Vägövergång .....	211+300
Mgn—Ta	222+600	223+450	Vägövergång vid Lokvägen .....	223+000
Ta—Lfn	227+760	228+610	Vägövergång vid Skolhuset .....	228+210
Tås—Hgå	—	242+300	Vägövergång .....	242+000
Fhd—Tsd	—	252+500	Vägövergång .....	252+200
Ssn—Sna	—	315+375	Vägövergång vid Öråvallen .....	315+075

## Vagnviktstabel.

1. Vagnvikterna tillämpas för alla gods- och blandade tåg, med undantag för de tåg, i vilkas tidtabell vagnvikt finnes angiven.

2. Då i vagnviktstabellen två siffteral äro angivna, det första *utan* och det andra *inom* parentes, avser talet *utan* parentes den minsta vagnvikt, som skall kunna framföras under månaderna april—september och talet *inom* parentes den minsta vagnvikt, som skall kunna framföras under månaderna januari—mars, oktober—december.

3. Föreskrifterna i Säkerhetsordningens § 39 angående största tillåtna axelantal vid olika hastighet begränsa fortfarande tågstorleken.

4. Framföres tåg av två ånglokomotiv, erhålles vagnvikten genom att taga  $\frac{1}{5}$  av sammanlagda vagnvikterna för båda lokomotiven.

Ton vagnvikt						
med ett lok litt.			Vid avgången från	med ett lok litt.		
Ka, Kd, M. V.	J.	E.		Ka, Kd, M. V.	J.	E.
300	310	470	Kristinehamn .....			
330	345	515	Nässundet .....	430	445	665
300	310	470	Storfors .....	405	420	630
300	310	470	Nykroppa .....	365	375	565
320	335	500	Herrhult .....	720	735	1090
300	310	605	Gammalkroppa .....	720	735	1090
300	310	470	Nyhyttan .....	365	375	565
270	280	425	Persberg .....	410	425	780
345	360	540	Långban .....	365	375	565
365	380	570	Långbansände .....	365	380	695
340	355	610	Lesjöfors .....	385	400	600
365	375	575	Rämmen <sup>1)</sup> .....	440	455	790
305	320	480	Oforsen .....	720	735	1090
365	380	570	Neva .....	380	395	590
290	305	460	Sågen .....	405	420	630
325	340	510	Vakern .....	460	470	700
720	735	1090	Tretjärn .....	350	365	550
460	470	900	Vansbro .....	410	425	665
460	470	900	Van .....	720	735	1090
420	440	700	Brintbodarne .....	720	735	1090
330	345	515	Gävunda .....	610	655	1090
460	470	700	Vimo .....	365	375	565
280	290	435	Vika .....	385	400	600
			Mora .....	350	365	550
720	735		Nyhyttan .....			
700	735		Filipstad östra .....	365	375	
			Finnsnyttan .....	365	375	
235	245		Brintbodarne .....			
255	265		Öje .....	235	245	
655	680		Malung .....	240	250	
460	470		Vallerås .....	720	735	
345	350		Malungsfors .....	510	545	
720	735		Tandö .....	560	580	
460	470		Limesforsen .....	720	735	
720	735		Lima .....	720	735	
300	310		Torgåsmon .....	720	735	
225	235		Sälen .....	225	235	
650	675		Hormund .....	245	255	
350	365		Sörsjön .....	400	415	
			Särna .....	235	245	

<sup>1)</sup> Passeras Rämmen i riktning mot Lesjöfors kan vagnvikten ökas för lok. litt. Ka, Kd, M. V. till 720 ton; litt. J. till 735 ton och litt. E. till 1090 ton.

## Förklaringar till bromstabellerna.

A. Bromstabell A. användes vid ändring av läghastigheten för bestämmande av det nya bromstalet. *Bromstal* = det tal, som anger den erforderliga bromskraften i ton pr 100 tons vagnvikt.  
 B. Bromstabellen B. användes vid bestämmandet av den erforderliga bromskraften, då bromstalet och vagnvikten äro kända.  
 C. Bromskraften hos olika vagnar skall värderas på sätt i följande gångliga bromskraften äro kända.  
 C. *Bromskraften* hos olika vagnar skall värderas på sätt i följande tabell angives.

Vagnar	med genomgående person-tågsbroms		med genomgående gods-tågsbroms				med malmtågsbroms vars ledningstryck är		med skruvbroms		
	Tryckluftbroms										
	Va-kuumbroms	K. K. P. med omställningsanordning i läget »Perst»	Enkammarbroms utan mellanventil eller med mellanventil i läget »P»	K. K. P. med omställningsanordning i läget »Godst»	K. K. G. med omställningsanordning i läget		Enkammarbroms med mellanventil i läget »G»	minst 1,6 kg/cm <sup>2</sup>			minst 4 kg/cm <sup>2</sup>
»Tom»					»Last»						
4-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar	30 ton pr vagn	30 ton pr vagn	30 ton pr vagn	20 ton pr vagn	—	—	20 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel	
2-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar	15 ton pr vagn	15 ton pr vagn	15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	—	—	10 ton pr vagn	—	—	10 ton pr vagn	
4-axliga godsvagnar	—	—	—	—	20 ton pr vagn	30 ton pr vagn	20 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel	
3- och 2-axliga godsvagnar (utom malmbanans vagnar litt. M)	—	10 ton pr vagn	med omställningsanordning i läget »Tom»   »Last» 10 ton   15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	med omställningsanordning i läget »Tom»   »Last» 10 ton   15 ton pr vagn	—	—	tom eller med last högst 5 ton	last över 5 ton
Malmbanans vagnar litt. M och Q1	—	—	—	—	—	—	—	6 ton pr vagn	15 ton pr vagn	—	—

Anm. 1. Bromskraften hos överksamt lok beräknas till 5 ton pr bromsad axel.

Anm. 2. Bromskraften hos sådana *inspektions-* och *tjänstevagnar* (vagnar litt. B 07 och B 7), å vilka den genomgående bromsen verkar på endast halva antalet axlar, skall värderas till hälften av i tabellen angivna värden.

Anm. 3. Vagnar med enkammarbroms, vilka ännu icke erhållit omställningsanordning för läge »Tom» eller »Last», skola fortfarande värderas till 10 ton pr vagn, vare sig vagnen är tom eller lastad.



Bromstal	Bromskraft (i ton)															
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85
	Vagnvikt (i ton)															
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 B.

Bromstal	Bromskraft (i ton)															
	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	165
	Vagnvikt (i ton)															
4																
5	1800	1900	2000													
6	1500	1580	1670	1750	1830	1920	2000									
7	1290	1360	1430	1500	1570	1640	1710	1790	1860	1930	2000					
8	1130	1190	1250	1310	1380	1440	1500	1560	1630	1690	1750	1810	1880	1940	2000	
9	1000	1060	1110	1170	1220	1280	1330	1390	1440	1500	1560	1610	1670	1720	1780	1830
10	900	950	1000	1050	1100	1150	1200	1250	1300	1350	1400	1450	1500	1550	1600	1650
11	820	865	910	955	1000	1050	1090	1140	1180	1230	1270	1320	1360	1410	1450	1500
12	750	790	835	875	915	960	1000	1040	1080	1130	1170	1210	1250	1290	1330	1380
13	690	730	770	810	845	885	925	960	1000	1040	1080	1120	1150	1190	1230	1270
14	645	680	715	750	785	820	855	895	930	965	1000	1040	1070	1110	1140	1180
15	600	635	665	700	735	765	800	835	865	900	935	965	1000	1030	1070	1100
16	565	595	625	655	690	720	750	780	815	845	875	905	940	970	1000	1030
17	530	560	590	620	645	675	705	735	765	795	825	855	880	910	940	970
18	500	530	555	585	610	640	665	695	720	750	780	805	835	860	890	915
19	475	500	525	555	580	605	630	660	685	710	735	765	790	815	840	870
20	450	475	500	525	550	575	600	625	650	675	700	725	750	775	800	825
21	430	450	475	500	525	550	570	595	620	645	665	690	715	740	760	785
22	410	430	455	475	500	525	545	570	590	615	635	660	680	705	725	750
23	390	415	435	455	480	500	520	545	565	585	610	630	650	675	695	715
24	375	395	415	440	460	480	500	520	540	565	585	605	625	645	665	690
25	360	380	400	420	440	460	480	500	520	540	560	580	600	620	640	660
26	345	365	385	405	425	440	460	480	500	520	540	560	575	595	615	635
27	335	350	370	390	405	425	445	465	480	500	520	535	555	575	595	610
28	320	340	355	375	395	410	430	445	465	480	500	520	535	555	570	590
29	310	330	345	360	380	395	415	430	450	465	485	500	515	535	550	570
30	300	315	335	350	365	385	400	415	435	450	465	485	500	515	535	550
31	290	305	325	340	355	370	385	405	420	435	450	470	485	500	515	530
32	280	295	315	330	345	360	375	390	405	420	440	455	470	485	500	515
33	275	290	305	320	335	350	365	380	395	410	425	440	455	470	485	500
34	265	280	295	310	325	340	355	370	380	395	410	425	440	455	470	485
35	255	270	285	300	315	330	345	355	370	385	400	415	430	445	455	470
36	250	265	280	290	305	320	335	345	360	375	390	405	415	430	445	460
37	245	255	270	285	295	310	325	340	350	365	380	390	405	420	430	445
38	235	250	265	275	290	305	315	330	340	355	370	380	395	410	420	435
39	230	245	255	270	280	295	305	320	335	345	360	370	385	395	410	425
41	220	230	245	255	270	280	295	305	315	330	340	355	365	380	390	400
42	215	225	240	250	260	275	285	300	310	320	335	345	355	370	380	395
43	210	220	235	245	255	265	280	290	300	315	325	335	350	360	370	385
44	205	215	225	240	250	260	275	285	295	305	320	330	340	350	365	375
46	195	205	215	230	240	250	260	270	285	295	305	315	325	335	350	360
47	190	200	215	225	235	245	255	265	275	285	300	310	320	330	340	350
48	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	315	325	335	345
49	185	195	205	215	225	235	245	255	265	275	285	295	305	315	325	335
50	180	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	310	320	330
52	175	185	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	310	315
53	170	180	190	200	210	215	225	235	245	255	265	275	285	290	300	310
54	165	175	185	195	205	215	220	230	240	250	260	270	280	285	295	305
55	165	175	180	190	200	210	220	225	235	245	255	265	275	280	290	300
56	160	170	180	185	195	205	215	225	230	240	250	260	270	275	285	295
57	160	165	175	185	195	200	210	220	230	235	245	255	265	270	280	290
58	155	165	170	180	190	200	205	215	225	235	240	250	260	265	275	285
61	150	155	165	170	180	190	195	205	215	220	230	240	245	255	260	270
66	135	145	150	160	165	175	180	190	195	205	210	220	225	235	240	250

## Förteckning

över tågspår och signalbilder (i förekommande fall) samt  
uppgift å avstånd mellan driftplatserna.

Riktning	Avstånd Km.	Driftplats	Huvudtågväg			Sidotågvägar								
			Tågspår nr	Signalbild för		Tågspår nr	Signalbild för		Tågspår nr	Signalbild för				
				in-fart	ut-fart		in-fart	ut-fart		in-fart	ut-fart			
↓		Kristinehamn ----	—			—								
	10,2	Sjöändan ----	1			2			—					
	6,2	Nässundet ----	1	†	†*)	2	##	†*)	3	†	†*)			
	11,5	Storfors ----	1	†		2	##		3	†				
	12,0	Nykroppa ----	1	†		2	##		3	†				
	3,3	Herrhult ----	4			1			6					
	3,8	Gammalkroppa ----	1			2								
	6,1	Nyhyttan ----	1	†		2	##		3	##				
	2,2	Gåsgruvan ----	1			—			—					
	2,5	Persberg ----	2			1			3,4					
	12,5	Långban ----	2			1			—					
	4,7	Långbansände ----	2	†		3	##		—					
	10,8	Lesjöfors ----	3			1			2					
	6,7	Rämmen ----	1			2			—					
	7,3	Oforsen ----	1			2			—					
	8,3	Neva ----	1			2			—					
	10,5	Sågen ----	1			2			3					
	12,0	Vakern ----	1			2			—					
	10,7	Tretjärn ----	2			1			—					
	8,4	Vansbro ----	1			2			3,4,7					
	13,4	Van ----	2			1			—					
	9,5	Brintbodarne ----	2			1			3					
	8,8	Gävunda ----	1			2			—					
	9,5	Kättbo ----	1	†		2	##		—					
	2,6	Vimo ----	1			2			—					
	9,9	Ryssån ----	2	†		—			—					
	6,6	Vika ----	1			2			—					
	10,4	Mora ----	4	†		2	##		{ 1 6	##	†)			
			Nyhyttan ----	—			—							
	4,9	Filipstad Östra ----	2			1			—					
	2,2	Finnshyttan ----	1			2			—					
			Brintbodarne ----	—			—							
	16,6	Öje ----	2			1			—					
	11,1	Malung ----	1			2			—					
	6,1	Vallerås ----	1			—			—					
	4,3	Malungsfors ----	2			—			—					
	15,0	Tandö ----	2			—			—					
	5,9	Limesforsen ----	2			1			—					
	4,4	Lima ----	1			—			—					
	4,7	Torgåsmon ----	2			1			—					
	6,2	Hammargården ----	1			—			—					
	4,6	Fiskarheden ----	2			1			—					
4,4	Bergsbacken ----	1			—			—						
5,6	Sälen ----	2			—			—						
9,4	Högstrand ----	2			—			—						
9,4	Hormmund ----	2			—			—						
4,6	Sandnäs ----	1			—			—						
8,2	Sörsjön ----	2			—			—						
10,9	Öjvallberget ----	2			—			—						
6,4	Bornässjön ----	1			—			—						
7,2	Byggevallen ----	2			—			—						
10,0	Särna ----	2			1			—						

\*) Ljussignal.

†) Signalredskap.

Riktning	Avstånd Km.	Driftplats	Huvudtagväg			Sidotagvägar						
			Tågspar nr	Signalbild för		Tågspar nr	Signalbild för		Tågspar nr	Signalbild för		
				in-fart	ut-fart		in-fart	ut-fart		in-fart	ut-fart	
		Mora -----	—			2						
	10,4	Vika -----	1			—						
	6,6	Ryssån -----	2	f								
	9,9	Vimo -----	1			2						
	2,6	Kättbo -----	1	f		2	f					
	9,5	Gävunda -----	1			2						
	8,8	Brintbodarne -----	2			1			3			
	9,5	Van -----	2			1			—			
	13,4	Vansbro -----	1	f		2	f		3,4,7	f)		
	8,4	Tretjärn -----	2			1			—			
	10,7	Vakern -----	1			2			—			
	12,0	Sågen -----	1			2			3			
	10,5	Neva -----	1			2			—			
	8,3	Oforsen -----	1			2			—			
	7,3	Rämnen -----	1			2			—			
	6,7	Lesjöfors -----	3			1			2			
	10,8	Långbansände -----	2	f		3	f		—			
	4,7	Långban -----	2			1			—			
	12,5	Persberg -----	2			1			3,4			
	2,5	Gåsgruvan -----	1	f		—			—			
	2,2	Nyhyttan -----	1	f		2	f		3	f		
	6,1	Gammalkroppa -----	1	f		2	f		—			
	3,8	Herrhult -----	1			4			6			
	3,3	Nykroppa -----	1	f		2	f		3	f)		
	12,0	Storfors -----	1	f		2	f		3	f)		
	11,5	Nässundet -----	1	f*		2	f)		3	f)		
	6,2	Sjöändan -----	1			2			—			
	10,2	Kristinehamn -----	8			7			—			
		Finnshtyttan -----	—			—			—			
	2,2	Filipstad Östra -----	2			1			—			
	4,9	Nyhyttan -----	2	f		3	f		—			
		Särna -----	—			—			—			
	10,0	Byggevallen -----	2			—			—			
	7,2	Bornässjön -----	1			—			—			
	6,4	Öjvallberget -----	2			—			—			
	10,9	Sörsjön -----	2			—			—			
	8,2	Sandnäs -----	1			—			—			
	4,6	Hormund -----	2			—			—			
	9,4	Högstrand -----	2			—			—			
	9,4	Sälen -----	2			—			—			
	5,6	Bergsbacken -----	1			—			—			
	4,4	Fiskarheden -----	2			1			—			
	4,6	Hammargården -----	1			—			—			
	6,2	Torgåsmon -----	2			1			—			
	4,7	Lima -----	1			—			—			
	4,4	Limesforsen -----	2			1			—			
	5,9	Tandö -----	2			—			—			
	15,0	Malungsfors -----	2			—			—			
	4,3	Vallerås -----	1			—			—			
	6,1	Malung -----	1			2			—			
	11,1	Öje -----	2			1			—			
	16,8	Brintbodarne -----	1			—			—			

\*) Ljussignal.

†) Signalredskap.

# I N S T R U K T I O N

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

### § 1.

A sådan driftplats, där svårigheter förefinnas för lokpersonalen att uppfatta tågklararens (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 ålydas av lokpersonalen. Avgångssignalen skall hållas tänd till dess densamma ej kan ses från loket. Stoppsignalen 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 stoppande resp. avgång.

### § 3.

Lokpersonalen å alla tåg skall efter avgången aktgiva på ljussignalen, 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, del II.

### § 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 19 november 1930.

GÖSTA LÖFMARCK.

## Ambulans- och hjälpvagnars placeringsorter.

S t a t i o n	Ambulans- vagn	Hjälpvagn
Kristinehamn .....	1	1
Vansbro .....		1

## Bestämmelser för trafikering av bandelen Brintbodarne—Särna.

1. För trafikering av ovannämnda bandel skola Säkerhetsordningens bestämmelser tillämpas med nedan nämnda undantag.
2. Växel i huvudspår ävensom spårspärr eller skyddsväxel vid sidospår behöver ej vara förreglingsbar (Säo § 24), varför huvudsignaler, om så anses lämpligt, ej behöva förefinnas. Huvudsignaler finnas endast vid Brintbodarne, Öje, Malung, Limedsforsen och Särna.
3. Tåganmälan skall utväxlas vid följande driftplatser: Brintbodarne, Öje, Malung, Vallerås, Malungsfors, Limedsforsen, Torgåsmon, Sörsjön, Sälen och Särna.
4. Huvudnycklar enligt Säo § 90 skola till det antal Trafikinspektören föreskriver förvaras under lås och Stationsföreståndarens ansvar för användning enligt Säo § 93.

Följande huvudnycklar äro utlämnade:

- n:r 1 till Stf Särna, avsedd för tågbefälhavaren å tågen 1653—1654;
- „ 2 „ Bm Malung;
- „ 3 „ Stf Särna reserv (plomberad);
- „ 4 „ „ Limedsforsen, avsedd för tågbefälhavaren å tågen 7732—7731 å sträckan Limedsforsen—Särna samt Limedsforsen—Malung de dagar tågbefälhavare från Limedsforsen tjänstgör med tågen 7731 eller 7732 å denna sträcka;
- „ 5 „ Bfm Brintbodarne;
- „ 20 „ Stf Vansbro, avsedd för tågbefälhavaren å tågen 7732—7731 å sträckan Brintbodarne—Limedsforsen;
- „ 21 „ „ „ avsedd för tågbefälhavaren å tågen 3288—3287;
- „ 22 „ „ Brintbodarne, reserv (plomberad);
- „ 23 „ Bm Lima;
- „ 24 „ „ Högstrand;
- „ 25 „ „ Särna;
- „ 26 „ Stf Limedsforsen, reserv (plomberad);
- „ 28 „ Bm Högstrand, reserv (plomberad).
5. Huvudnyckel skall medföras av tågbefälhavaren å varje tåg, som utgår å bandelen. Nyckeln skall för varje särskild tjänstgöringstur av tågklararen å tågets utgångsstation mot kvitto utlämnas till tågbefälhavaren. Vid tågets återkomst till utgångsstationen skall nyckeln av tågbefälhavaren överlämnas till tågklararen, ävenledes mot kvitto. **Nyckeln skall dessutom i och för kontroll uppvisas för tågklararen å station, där tågmöte äger rum.** Hinderanmälan enligt säkerhetsordningen § 93 skall icke utväxlas beträffande huvudnyckel, som enligt denna punkt utlämnas till tågbefälhavaren.
  6. Huvudnyckel, som av tåganmälningsstation utlämnats till banmästare (banförman) eller tillsyningsman vid vagnuttagnings, vilket skall ske mot kvitto för varje gång, behöver icke vara återlämnad till stationen, då hinderanmälan återkallas, under förutsättning, att hithörande föreskrifter i Säkerhetsordningen § 93 i övrigt äro

uppfyllda och anmälan härom åtföljts av följande tillägg "Huvudnyckeln innehaves av undertecknad".

Så snart lämpligen kan ske, skall huvudnyckeln mot kvitto återställas till den station, som utlämnat densamma. Intill dess så skett, är den, som utkvitterat nyckeln, ansvarig för att huvudnyckeln icke obehörigen begagnas.

7. Enär genom obehörigt begagnande av huvudnyckel eller annan i kontrollåsanläggning ingående nyckel trafiksäkerheten äventyras, anses person, som under tjänstgöring innehar eller använder sig av sådan nyckel i annan ordning än här ovan föreskrivits, hava gjort sig skyldig till tjänstefel av svårare beskaffenhet.
8. **När behov därav föreligger, får tåg utsändas å del av tåganmälningssträcka, medan annat tåg befinner sig eller bandisposition pågår å framförliggande del av samma sträcka** (delarna avgränsade från varandra genom obehörig driftplats) under förutsättning att tåganmälan och hinderanmälan utväxlas för endast en del av sträckan. Anmälan "klart O" skall därvid kompletteras med uttrycket "endast till N" (den driftplats som utgör gräns) samt orsaken därtill ävensom tågklararens namn. Avskrift av denna anmälan skall mot kvitto tillställas föraren och tågbefälhavaren, innan avgångssignal åt tåget får givas. Vid tågets ankomst till driftplatsen (N) skall tågbefälhavaren personligen till bakomliggande station anmäla "O in" och tiden därför samt från framförliggande station inhämta anmälan "O in" resp. "hindret undanröjt" samt anmälan "klart O" till denna station eller eventuellt annan driftplats på vägen dit. Avskrift av anmälan "klart O" o. s. v. skall av tågbefälhavaren mot kvitto lämnas föraren, innan tåget får avgå.
9. **Föreligger behov att efter tågs ankomst till viss obehörig driftplats frigiva den bakomliggande sträckan för bandisposition eller annat tåg,** kan tågbefälhavaren åläggas att efter tågets ankomst till driftplatsen ifråga därifrån till de båda å ömse sidor belägna tåganmälningsstationerna avgiva anmälan "O in", vilken anmälan därvid skall kompletteras med dels platsens namn, dels tiden för ankomsten dit. Tågbefälhavare, som avgiver dylik anmälan, är ansvarig för dels att tåget i sin helhet inkommit till platsen ifråga, dels att detsamma icke senare kommer att föras tillbaka förbi platsen ut å den frigivna sträckan.
10. **Om tåg anordnas, som enligt utfärdad tidtabell skall erhålla tågmöte å driftplats å linjen,** skall tåganmälan utväxlas på sätt i punkt 8, första stycket föreskrives. Avskrift av denna tåganmälan skall tillställas förarna och tågbefälhavarna å båda tågen. Vid tågens ankomst till mötesplatsen skall vardera tågbefälhavaren för sitt tåg personligen anmäla "O in" till bakomliggande station och tiden därför samt från framförliggande station inhämta anmälan "klart O".
11. När vid bandisposition obehörig driftplats på sätt framgår av punkt 8 utgör gräns för dispositionen åligger det vederbörande sträckvakt att där ombesörja uppsättandet och borttagandet av i Säkerhetsordningen § 29, mom. 5 föreskrivna stoppsignaler och därom göra anmälan till de båda å ömse sidor om driftplatsen belägna tåganmälningsstationerna. Station som erhållit tillstånd

till bandispositionen, skall ombesörja att sträckvakten erhåller bandispositionsorder.

Anm. Då vagnar införas genom tillkoppling framför lok, som drager tåg, skola stoppsignalerna borttagas av tågbefälhavaren, se punkt 12.

12. **Vagnar, som uttagits å linjen få efter tågleadarens beprövande tillkopplas lok, som drager blandat tåg eller godståg i och för vagnarnas införande till framförliggande station eller lastplats.** Härvid skall, förutom vad som anbefallts genom Sáo § 32, följande iakttagas.

a) Förutom den stoppsignalering, som jämlikt Säkerhetsordningen § 29, mom. 5 skall anordnas vid gränstationerna, skall tillsyningsmannen vid vagnarna på ett avstånd av 350 meter åt det håll, varifrån det avhämtande tåget väntas, anordna stoppsignal bestående av två knalldosor, anbragta en på vardera rälssträngen på ungefär 20 meters avstånd från varandra. Dessa knalldosor skola kvarligga, när tåget anländer. Varsamhets-signal skall visas i vanlig ordning.

b) Högst tio vagnar få tillkopplas framför lok; dock att därest mer än fem vagnar tillkopplas, den främsta vagnen skall vara försedd med verksam broms.

c) Tågbefälhavaren och föraren å det tåg, med vilket de uttagna vagnarna skola införas, delgivas mot kvitto bandispositionsordern å tågets utgångsstation (å bandelen ifråga) eller å station, som beröres av tåget före ankomsten till gränsplassen för den disponerade sträckan.

d) Tågbefälhavaren och föraren å detta tåg skola dessutom å nyssnämnda gränsplass, eller, om denna är obebakad, närmast föregående bevakade plats, delgivas order å form. S 10 (381 U) att "... st. vagnar finnas å linjen vid kmp. ...., vilka skola av tåget införas till ....."

e) Tågbefälhavaren får ej anmäla tåget klart för avgång från plats, vid vilken nämnda order å form. S 10 skall givas, med mindre han mottagit ordern och personligen hos föraren förvissat sig om, att även denne mottagit sådan order.

f) Borttagandet av i Säkerhetsordningen § 29, mom. 5 föreskrivna stoppsignaler skall vid obemannad driftplats verkställas av tågbefälhavaren.

g) Tåget får å den disponerade sträckan framföras med en hastighet av högst 40 km./tim. till dess vagnarna tillkopplats och därefter med en hastighet av högst 30 km./tim. intill dess vagnarna blivit införda till bestämd plats.

h) Påskjutning av tåget får ej förekomma, när detsamma framgår till vagnarna för dessas tillkoppling.

i) Anmälningarna "hindret undanröjt" och "klart O" skola ej utväxlas ifråga om framförliggande disponerade sträcka.

j) Å de framför loket tillkopplade vagnarna skall vid dagsljus ej föras slutsignal. I mörker skall i stället för slutsignal föras i Säkerhetsordningen § 19, B) II föreskriven signal.

13. **Om tågleadaren finner, att tågmöte bör förläggas till driftplats å linjen,** skall — oavsett om bägge tågen ännu befinna sig å eller bortom de å ömse sidor om driftplatsen närmast belägna stationerna med tåganmälningsskyldighet eller ettdera är ute å

ifrågavarande linje — förfaras enligt Säkerhetsordningen § 77 med följande ändringar:

a) Tågledarens förläggningsorder ställes förutom till tågklarerarna vid de å omse sidor om driftplatsen närmast belägna tåganmälningstationerna även till tågbefälhavaren å det tåg, som skall kvarhållas å den nya mötesstationen;

b) sistnämnda tågbefälhavare delgiver tågledarens order till föraren å tåget, varefter, om hinder för det ifrågasatta nya tågmötet icke anses föreligga, tågbefälhavaren och föraren gemensamt underteckna verkställighetsordern, vilken ställes till tågklarerarne vid i mom. a) sagda stationer och, om tåget befinner sig vid driftplats å linjen, avsändes av tågbefälhavaren. Denne skall därefter lämna vederbörande tågklarerare anmälan "klart O" för det andra tåget till den driftplats dit tågmötet sålunda blivit förlagt;

c) anser tågbefälhavaren efter samråd med föraren, att giltigt hinder förefinnes för förläggande av tågmötet till angiven plats, skall han omedelbart anmäla detta till tågklarerarne vid i mom. a) sagda stationer samt till tågledaren enligt i Säkerhetsordningen § 77, mom. 4 angivet formulär. Förläggningsordern har därmed förfallit.

**Då tågmöte skall äga rum vid driftplats å linjen**, skola båda tågen stanna utanför ingångsväxeln. Det tåg, som anländer först — eller vid samtidig ankomst det med jämnt nummer — inväxlas snarast ske kan av tågbefälhavaren å sidospåret eller, då fråga är om i tidtabellen för tåget angivet tågmöte, å det i tidtabellen bestämda spåret. Under ingåendet skall, för varskoende av tågbefälhavaren å det mötande tåget, signalen "Tåg kommer" givas med lokets ångvissla. Det sist ankommande tåget får ej ingå å platsen, förrän det första inkommit och där stannat samt från dess tågbefälhavare signal till växlingsrörelse givits åt det sist ankomna tåget.

Intetdera tåget får avgå från platsen, förrän det andra fullständigt inkommit och dess slutsignal iakttagits samt anmälan "klart O" erhållits och i avskrift delgivits föraren.

**Skulle tågförbigång påfordras**, gives av tågledaren därom särskild förhållningsorder för varje gång.

14. **Stationsföreståndaren i Särna får, när behov av bandisposition för snöröjning föreligger, bevilja bandisposition för dylikt ändamål å linjen Särna—Sörsjön.** Tåganmälan och hinderanmälan skola utväxlas mellan Särna och Sörsjön. Tågklareraren i Limesforsen skall av Särna underrättas, när dylik bandisposition beviljats. Så snart ske kan, skola jämväl maskiningenjören och tågledaren underrättas.
15. **Distriktschefen har medgivit att som låsanordning å vagnar vid vagnuttagning å linjen får å linjen Särna—Malung användas en ekbom av fastställd modell trädd genom hjulen och fastlåst vid hjulekrarna.**
16. **Där trafikinspektören ej annorlunda bestämmer skall å driftplatserna mellan tåganmälningstationerna banavdelningen ombesörja renhållningen av spår, växlar, korsningar och plattformar samt tillse att förekommande låsanordningar äro i gott skick och att de behörigen fungera.**

STATENS JÄRNVÄGAR  
7. trafiksektionen

---

---

Tillägg n:r 1  
till  
**TIDTABELLSBOKEN**  
Del I

**Tidtabell n:r 131**

Gällande fr. o. m. den 15 maj 1931

---

Under den tid växeln är inlagd vid Kättbo grusgrop, kmp 192+075, får denna pass. med sth 40 km. i tim.

Följande tillägg skall införas med bläck å sid. 11 mellan Kättbo—Vimo:

vid Kättbo grusgrop 40 km.

Detta tillägg skall inklistras å fals sist i tidtabellsboken del I.

Kristinehamn i maj 1931.

TRAFIKINSPEKTÖREN.

# STATENS JÄRNVÄGAR.

## 7. trafiksektionen.

---

---

Tillägg n:r 2

till

# TIDTABELLSBOKEN.

Del I.

**Tidtabell n:r 131.**

Gällande fr. o. m. den 29 juni 1931.

---

Följande ändring skall införas med bläck å sid. 9 under B, sträckan Khn—Nd:

kmp. 8+000 ändras till 0+000.

---

Fasta signalen vid Jordkullens grusgrop, kmp. 32+862 mellan Sf—Nka, skall tagas i bruk fr. o. m. tåg 7764 den 29 dennes. Signalplatsen får lämnas obevakad för alla tåg med iakttagande av Sjö avd. C, kap. I och särskild instruktion.

Khn och Pbg skola underrätta upp- resp. nedgående tåg intill dess detta tillägg kvitterats av berörd personal, varefter den särskilda ordergivningen skall upphöra.

Detta tillägg skall inklistras å fals sist i tidtabellsbokens del I.

Kristinehamn den 22 juni 1931.

TRAFIKINSPEKTÖREN.

# STATENS JÄRNVÄGAR.

7. trafiksektionen.

---

Tillägg n:r 3

till

## TIDTABELLSBOKEN.

Del I.

Tidtabell n:r 131.

Gällande fr. o. m. den 24 juli 1931.

---

Fr. o. m. tåg 7732 fredagen den 24 juli 1931 är växeln inlagd vid kmp. 297+100 mellan Sörsjön och Öjvallberget (s. k. Hästävaxeln). Under den tid växeln är inlagd får denna pass. med sth. 40 km. i tim.

Följande tillägg skall införas med bläck å sid. 11 mellan Sörsjön och Öjvallberget:  
vid Hästävaxeln 40 km.

Tkl. Lfn och Sna skola underrätta upp- resp. nedgående tåg intill dess detta tillägg kvitterats av berörd, i tjänst varande personal, varefter den särskilda ordergivningen skall upphöra.

Detta tillägg skall inklistras å fals sist i tidtabellsboken del I.

Kristinehamn den 21 juli 1931.

TRAFIKINSPEKTÖREN.

STATENS JÄRNVÄGAR.  
7. trafiksektionen.

---

---

Tillägg n:r 4  
till  
**TIDTABELLSBOKEN.**  
Del I.  
**Tidtabell n:r 131.**

Gällande fr. o. m. den 4 dec. 1931.

---

Från och med tåg 7764 fredagen den 4 dec. 1931 är växeln i huvudspåret vid Jordkullens grusgrop, kmp 32+862 mellan Sf-Nka, borttagen och fasta signalen därstädes tagen ur bruk.

Tkl Khn och Pbg skola underrätta upp- resp. nedgående tåg intill dess detta tillägg kvitterats av berörd, i tjänst varande personal, varefter den särskilda ordergivningen skall upphöra.

Detta tillägg skall inklistras å fals sist i tidtabellsbokens del I.

Kristinehamn den 30 nov. 1931.

TRAFIKINSPEKTÖREN.

STATENS JÄRNVÄGAR  
7. trafiksektionen.

---

---

Tillägg n:r 5  
till  
TIDTABELLSBOKEN.  
Del I.

Tidtabell n:r 131.

---

Fr. o. m. tåg 1651 tisdagen den 8 dec. 1931 är växeln vid Kättbo grusgrop, kmp 192+075, borttagen. Den i tillägg n:r 1 till tidtabellsboken del I anbefallda nedsättningen av sth vid pass. av nämnda växel skall samtidigt upphöra och anteckningen härom å sid. 11 strykas.

Tkl Vo och Mra skola t. v. underrätta upp- resp. nedgående tåg.

Fr. o. m. tåg 3275 fredagen den 11 dec. 1931 och t. v. skall sth vid pass. av bron vid Nässundet utgöra 10 km./tim. på grund av brons ombyggnad.

Tkl Khn och Pbg skola t. v. underrätta upp- resp. nedgående tåg.

Den särskilda ordergivningen skall upphöra då meddelande ingått att detta tillägg kvitterats av berörd, i tjänst varande personal.

Detta tillägg skall inklistras å fals sist i tidtabellsbokens del I.

Kristinehamn i december 1931.

TRAFIKINSPEKTÖREN.

STATENS JÄRNVÄGAR  
7. trafiksektionen.

---

---

Tillägg n:r 6

till

TIDTABELLSBOKEN.

Del I.

Tidtabell n:r 131.

---

Med omedelbar tillämpning skola följande signalbilder för infart införas med bläck å sid. 18 och 19:

Vid Vakern: † till spår 1, ‡ till spår 2.

» Tretjärn: † » » 2, ‡ » » 1.

Detta tillägg skall inklistras å fals sist i tidtabellsbokens del I.

Kristinehamn den 18 december 1931.

TRAFIKINSPEKTÖREN.

# STATENS JÄRNVÄGAR.

## 7. trafiksektionen.

Tillägg n:r 7

till

# TIDTABELLSBOKEN.

Del I.

Tidtabell n:r 131.

Med omedelbar tillämpning skall följande tillägg införas med bläck å sid. 9:

Sträckor	Största tillåtna hastigheten		
	m e l l a n	längd meter	utgör km.
Rn—Of	kmp 93+650 (grävningsarbete för vägport) .....	—	20

Tkl. Pbg och Vo skola t. v. underrätta upp- resp. nedgående tåg intill dess detta tillägg kvitterats av berörd, i tjänst varande personal, varefter den särskilda ordergivningen skall upphöra.

Detta tillägg skall inklistras å fals sist i tidtabellsbokens del I.

Kristinehamn den 4 mars 1932.

TRAFIKINSPEKTÖREN.