

BERGSLAGERNAS JERNVÄGAR.

CIRKULÄR

RÖRANDE

tågs passerande af

Svängbroar, en del Stationer,

Mötes- och Lastplatser samt Bankorsningar,

äfvensom bestämmelser rörande

Tåghastighet m. m.

—1884—

GÖTEBORG.

Tryckt hos Job. Olsson, 1885.

CIRKULÄR,

innehållande hvad tågpersonalen vid Bergslagens jernvägar har att iakttaga vid passerandet af svängbroar, en del stationer, mötes- och lastplatser, bankorsningar m. fl. ställen, samt bestämmelser med afseende på tåghastighet m. m.

§ 1.

Då i detta Cirkulär förekomma uttrycken "nedgående" eller "uppgående" tåg menas alltid i förra fallet tåg i riktning mot Göteborg, och i senare fallet tåg i riktning mot Falun. Likaledes bör med uttrycken "norr" eller "söder" om en gifven plats förstås, i förra fallet riktning mot banans nordliga ändpunkt Falun, och i senare fallet riktning mot dess sydliga ändpunkt Göteborg. Som grund för tågens numrering gäller, att alla ordinarie nedgående tåg hafva udda och alla uppgående tåg jemna nummer.

§ 2.

SVÄNGBROAR.

Mom. 1. Allmänna bestämmelser.

a). För svängbroarne vid Bergslagens Jernvägar signaleras med 2:ne enarmade, vilka stå i förbindelse med broarnes uppskruf-

brobevakningen indrages och signaleringen såväl med brous semaforer som från tåg, ordinarie såväl som extra, upphör, och lemnas lokomotivpersonalen såväl om tiden härför som om tiden när broarne för sjöfarten åter öppnas, på förhand meddelande, i sednare fallet skriftligen och mot kvitto. Hvad i föregående punkt blifvit sagdt, rubbar icke den i tjenstgöringsreglementets kap. III § 48-mom. 2 allmänt gällande föreskrift med afseende på tåghastigheten vid passerandet af svängbroar.

e) Hvarje af tågpersonalen iakttagen oregelmessighet eller försummelse i afseende på svängbroarnes signalering, bevakning och skötsel, skall ovilkorligen rapporteras, hvarförutan om något derjemte kan anses innebära fara eller äfventyr för ett efterföljande eller mötande tåg anmälan härom skall göras, såväl till första å banan mötande banbetjent, om så skulle vara nödigt, som ock vid ankomsten till närmaste station, som då har att sådant tåg behörigen underrätta.

Mom. 2. Svängbroar förekomma på följande ställen:

Hörk's kanal (2,5 kilometer norr om B:s Hörkens station). Svängbron härstädes, hvilken så godt som aldrig behöfver öppnas, är på grund häraf ständigt låst och ej försedd med särskild bevakning, hvarför också för passerande af denna svängbro, tills annat kan varda föreskrifvet, den för öfriga svängbroar

gällande signalering, såväl från broarnes semaforer som från tåg, ordinarie som extra, icke behöfver iakttagas. Skulle någon gång denna svängbro behöfva öppnas, signaleras dervid i enlighet med tjänstgöringsreglementets kap. III § 2, eller såsom då fara är för handen.

Daglösen. (Omedelbart utanför norra ändan af stationen med samma namn).

För **nedgående** tåg äro denna svängbros semaforer ej synliga på längre afstånd från bron än 400 meter (1350 fot), hvarföre för sådant tåg farten i god tid bör saktas, samt största uppmärksamhet iakttagas, och hvilket äfven i hvarje fall är af nöden i och för det samtidiga ingåendet på stationen. Signal "tåget kommer" får likväl aldrig gifvas **förr**, än semaforerna blifva synliga och lokomotivföraren sålunda sjelf kan iakttaga semaforens omställning från "stopp" till "varsamhet".

För **uppgående** tåg gäller lokomotivs afgångssignal från Daglösens station som ankomstsignal för svängbron, hvarföre denna signal bör gifvas kraftig och lång, och får tåget ej sättas i rörelse förr än tydligen iakttagits, att signalen af brovakten uppfattats och brons semaforer medgifva tåget att passera bron.

Till förebyggande af äfventyr vid vaxling å Daglösens station är föreskrifvet, att, under den tid tåg är inne å densamma, svängbron alltid skall vara stängd.

Slottsbroundet. (2,5 kilometer söder om Gruns station.)

Utsigten till svängbron öfver detta sund är för **uppgående** tåg skymd, hvarföre härstädes signaleras, förutom med brons semaforer, med en 400 meter (1350 fot) söder om bron uppsatt **skifsignal**, hvilken genom linledning skötes af brovakten från dennes postställe vid bron. **Uppgående** tåg får sålunda icke passera sågde skifsignal förr än densamma, efter från tåget gifven ankomstsignal, blifvit omställd från "stopp" till "varsamhet", hvarefter tåget **långsamt** får närma sig mot svängbron, tills dennas semaforer blifva synliga, då för dessa på förut föreskrifvet sätt signaleras och, om allt är klart, tåget får fortsätta öfver svängbron.

Soffle. (600 meter, (2000 fot), norr om stationen af samma namn).

Till svängbron härstädes är fri utsigt från båda håll; börande dock **nedgående** tåg, på grund af lutningen ned till svängbron, **igod tid sakta farten** vid närmandet till denna.

Köpmannabro. (Omedelbart utanför norra ändan af stationen med samma namn).

För **uppgående** tåg är denna svängbro icke synlig förr, än tåget framkommit mot norra ändan af Köpmannabro station.

Hvad härofvän för Daglösens svängbro blifvit bestämdt, att **uppgående** tågs signal till afgång från stationen skall betraktas såsom

ankomstsignal för svängbron, eger till alla delar sin tillämpning äfven vid Köpmannabro station.

Svängbron skall, till förekommande af fara vid vaxling å Köpmannabro station, alltid vara stängd under den tid tåg är inne å sagde station.

Trollhättan. (300 meter norr om stationen af samma namn).

För nedgående tåg är utsigten till svängbron härstädes skymd genom en bergskärning. På grund häraf är vid sagde skärning på ett afstånd från bron af cirka 225 meter (750 fot) uppsatt en skiftsignal, med hvilken signaleras för nedgående tåg, hvilka således hafva att noga aktgifva på denna signal, som från tåget blir synlig på 275 meters afstånd eller 500 meter (1700 fot) framför bron. Vid tågets framförande mot bergskärningen får hastigheten icke vara större än att i hvarje fall tågets lokomotiv vid framkommandet ur berget, då brons semaforer genast blifva synliga, kan vid behof stanna om ett afstånd från detta af högst 50 meter (170 fot). Äfven här erinras om vigten af att ankomsignal ej gifves förr än brons semaforer blifva synliga, att tydligt iakttagas kan semaforers omställning från "stopp" till "varsamhet". Om på grund af oklar luft eller af annan anledning semaforerna icke omedelbart vid lokomotivets utgång ur bergskär-

ningen kunna iakttagas, skall tåget genast stanna, och får ej fortsätta förr, än med full visshet uttrönts, att inga hinder för brons passerande förefinnas.

För uppgående tåg gäller med afseende på signalering för denna svängbro i alla delar hvad för sådant tåg ofvan blifvit för Daglösens och Köpmannabro svängbroar föreskrifvet.

Under den tid uppgående tåg är inne å Trollhättans station skall svängbron alltid, när ej annorlunda särskildt medgifvits, vara stängd.

Skeplanda. (400 meter, 1350 fot, norr om Elfångens mötesplats).

Utsigten till denna svängbro är för såväl uppsom nedgående tåg god.

Gamlestaden. (1 kilometer norr om Olskrokens rangeringsstation).

Svängbron härstädes är väl synlig för tåg från båda håll.

§ 3.

STATIONER, vid hvilka särskild uppmärksamhet skall iakttagas, samt emellan stationerna belägna **MÖTESPLATSER** och **LASTPLATSER**, i den följd dessa komma för ett nedgående tåg.

Tiskons mötes- och lastplats. (2 kilometer söder om Falu station).

Platsen är försedd med semafor, och be-

traktas med afseende på signaleringen såsom en vanlig station.

Domnarfvets station. Stationens gräns mot norr är numera utsträckt till det omedelbart vid Domnarfsbrons norra ända befintliga, till sågverket derstädes ledande sidospår med vaxel i Bergslagsbanans hufvudspår, och hvarigenom nämnde vaxel kommer inom stationens spårområde. Den vid sagde vaxel förut befintliga skifsignal är utbytt emot en å samma punkt uppställd **semafor**, hvilken semafor sålunda utgör skydd för stationens **norra** ända, och med hvilken signaleras, icke allenast för till stationen ankommande, nedgående tåg, utan äfven för **uppgående tåg, som från stationen utgå**, hvilka sednare alltså hafva att med uppmärksamhet aktgifva på ifrågavarande signal, och gäller sådant tågs signal till afgang från stationen jemväl som ankomstsignal för nämnda semafor.

Stationens signal å **södra** ändan utgöres af en **skifsignal**, med hvilken på vanligt sätt signaleras.

Borlänge station. (Föreningsstation med Södra Dalarnes och Siljans jernvägar).

Enär Södra Dalarnes jernvägs hufvudspår inkommer på Borlänge stations södra ända genom vaxel placerad i Bergslagens jernvägars hufvudspår vid stationens yttersta

gräns derstädes; måste **uppgående tåg** med största försigtighet och uppmärksamhet nalkas denna station samt särdeles noga aktgifva på stationens signaler. Dessa signaler äro: för tåg å Bergslagens Jernvägar en **semafor** å vanligt ställe eller framför stationshuset, och för tåg å Södra Dalarnes Jernväg en **skifsignal** något söder om denna jernvägs förenämnda ingångsvaxel; varande likväl lyktskenet från sistnämnda signal icke synligt för å Bergslagens Jernvägar kommande tåg.

Då å Borlänge station i regel tåg från 4 olika håll sammanträffa, gäller för alla till denna station ankommande **upp-** som **nedgående** tåg att synnerligt noga iakttaga hvad som i Tjenstgöringsreglementets kap. III § 48 mom. 4 och 5 är föreskrifvet, hvarjemte, om på grund af dimma, snöfall eller af annan anledning signalerna icke med full säkerhet kunna iakttagas, tåget då genast bör i öfverensstämmelse med samma kapitel § 50 stanna, tills med visshet uttrönts att intet hinder förefinnes för ingäendet på stationen.

Tågts mötes- och lastplats. (6 kilometer söder om Borlänge station).

Platsen är försedd med **semafor** och betraktas med afseende på signaleringen såsom en vanlig station.

Håksbergs mötes- och lastplats. (4 kilometer norr om B:s Ludvika station).

Här gäller till alla delar hvad ofvan för Tågts mötesplats blifvit sagdt.

B:s Ludvika station. (korsning af Wessman - Barkens jernväg inne å stationens norra ända).

Signaleringen för till stationen ankommande tåg sker medelst skifsignaler placerade vid stationens båda ändpunkter och dervarande yttersta vexlar.

Alla nedgående tåg skola med försigtighet och med i god tid minskad hastighet närma sig B:s Ludvika station, och skola alltid stanna på ett afstånd af **minst 100 meter** (340 fot) **utanför yttersta vexeln.** Sedan detta skett, gifves med lokomotivhvisslan på vanligt sätt ankomstsignal, hvarefter, sedan noga iakttagits att den vid yttersta vexeln stående skifsignal dervid omställles till "varsamhet", tåget får ingå på stationen och passera den på 115 meters (385 fots) afstånd från nämnda skifsignal inne å stationen befintliga **bankorsning** med vid denna varande skifsignal, hvilken senare signal omedelbart förut ställts till "stopp" för Wessman -Barkens jernväg.

Uppgående tåg, ordinarie såväl som extra, få icke passera B:s Ludvika station utan att der **stanna,** på ett afstånd af minst 100 meter (340 fot) **före ankomsten till bankorsningen,** och få ej fortsätta förr än stationsföreståndaren gifvit afgangssignal och

denna af lokomotivhvisslan kraftigt besvarats samt dervid tydligen iakttages att signalen vid bankorsningen omställles från "stopp" till "varsamhet". Tågts afgangssignal gäller sålunda äfven som ankomstsignal för bankorsningen.

Wid stationsrörelser å denna station får bankorsningen aldrig passeras utan att signalen derstädes på reglementsénligt sätt iakttages; skolande i öfrigt de för stationen utfärdade särskilda instruktioner härvid gälla till efterrättelse.

Flackens mötesplats. (7 kilometer norr om Bredsjö station).

Tillsvidare indragen och vexlarne i hufvudspåret borttagne.

Sikfors station. Stationen, till hvilken utsigten, för såväl upp-som nedgående tåg är mindre god, skyddas genom skifsignaler å dess båda ändar, och skola **alla** tåg med stor försigtighet närma sig denna station.

För beredande af större trygghet för **nedgående tåg,** är skifsignalen å stationens norra ända placerad 120 meter (400 fot) utanför stationens yttersta vexel derstädes, och hvarigenom signalen för ett sådant tåg tidigare kommer i sigte. **Nedgående tåg,** ordinarie såväl som extra, få icke passera Sikfors station utan att der **stanna** och afvakta stationsföreståndarens signal till afgang.

Hellefors station. Uppgående tåg, ordinarie som extra, få icke passera denna station utan att der stanna och afvakta stationsföreståndarens signal till afgang.

Skatvikens mötes- och lastplats. (7 kilometer söder om Grythyttcheds station).

Platsen är försedd med semafor; signalering såsom för en vanlig station.

Loka lastplats. (11 kilometer söder om Grythyttcheds station).

Platsen, som är försedd med semafor med hvilken på vanligt vis signaleras, har i hufvudspåret 2:ne vaxlar från hvilka s. k. stfickspar i motsatta riktningar utgå. Största försigtighet skall således vid dessa vaxlars passerande iakttagas.

Herrhults station. (Föreningsstation med Östra Wermlands jernväg).

För nedgående tåg signaleras å denna station med en 66 meter (220 fot) utanför yttersta vaxeln å stationens norra ända uppställd för båda jernvägarne gemensam semafor, försedd med 2:ne armar ställda i rätt vinkel mot hvarandra och i olika höjd. Med nedre armen signaleras på vanligt sätt för tåg å Bergslagerne jernvägar och med öfre för tåg å Östra Wermlands jernväg. Semaforens lyktor äro placerade i öfverensstämmelse med armarne, men är öfre lyktans sken icke synligt för tåg å Bergslagerne jernvägar.

Nedgående tåg skall med i god tid saktad fart och med stor försigtighet och uppmärksamhet närma sig Herrhults station.

För uppgående tåg signaleras med en vid stationens södra ända, 55 meter (185 fot) söder om vattentornet, vid yttersta vaxeln ställd skifsignal.

Alla tåg som till Herrhults station ankomna skola der stanna och afvakta stationsföreståndarens signal till afgang.

Daglösens station. Nedgående tågs signal för svängbron vid denna station betraktas jemväl såsom ankomstsignal för stationen.

Uppgående tåg få icke passera stationen utan att der stanna.

Mölnbacka station. Då de vid stationens båda ändar i närheten af yttersta vaxlarne placerade skifsignaler icke äro synliga på önskvärdt håll, skola alla tåg med särskild uppmärksamhet och försigtighet närma sig denna station.

Deje station. Stationen skyddas genom skifsignaler vid stationens båda ändar, den i södra ändan eller för uppgående tåg dock placerad på ett afstånd utanför yttersta vaxeln af 200 meter (670 fot); och skötes denna senare skifsignal medelst linledning af vid nämnde vaxel postande signalkarl.

Kils station. (Föreningsstation med Statens Jernvägar, Nordvestra Stambanan).

För båda jernvägarne signaleras med elst signaler uppställda vid yttersta vexlarne å stationens båda ändpunkter. Signalerna för Bergslagernas jernvägs tåg utgöras af skifsignaler, för såväl upp- som nedgående tåg synliga till höger om och på något afstånd ifrån Statens jernvägars signaler.

Alla tåg skola således i mörker för ingåendet på stationen noga iakttaga 2:ne fasta signalsken, af hvilka det längst till höger gäller tåg å Bergslagernas jernvägar.

Skulle båda skenen icke vara synliga, skall tåget stanna tills dess utrönns, att intet hinder förefinnes för dess ingång på stationen.

Smedsta lastplats. (3., kilometer söder om Kils station).

Platsen har ett s. k. stickspår, med en vaxel i hufvudspåret, och är försedd med en semafor i direkt förbindelse med vexeln sålunda, att denna sednare aldrig kan vara ställd för lastspåret utan att semaforen på samma gång visar "Stopp" för hufvudspåret.

Nedgående tåg skola med största försigtighet passera denna plats.

Grums station. Nedgående tåg få icke passera denna station utan att först der stanna.

Segmons station. Uppgående tåg få icke passera denna station utan att först der stanna.

Afvelsätters mötesplats. (7 kilometer söder om Seffle station).

Tillsvidare indragen och vexlarne i hufvudspåret borttagna.

Åmåls station. (Sidospår till lokomotivstall och reparationsverkstad).

Norr om Åmåls station, omkring 300 meter (1000 fot) från yttersta vexeln å detta håll äro i hufvudspåret liggande 2:ne vexlar (motvexlar för nedgående tåg) för sidospår till lokomotivstallet och reparationsverkstaden.

Till skydd för dessa sidospår är vid hufvudspåret 104 meter (350 fot) utanför den längst i norr framskjutna af dessa vexlar uppställd en skifsignal hvarmed signaleras för nedgående tåg. Nedgående tåg skola alltså med största uppmärksamhet aktgifva på och med försigtighet närma sig denna signal, och redan vid nedgången från sjöbanken, då tåget närmar sig Åmåls stad, minska hastigheten till 15 kilometer i timmen och derjemte gifva en kraftig varningssignal för de plana gatuöfvergångar som derpå skola passeras, men skymmas af den mötande, i kurva liggande bergskärningen, hvarest skifsignalen har sin plats. Ankomstsignal får aldrig gifvas förr än skifsignalen är i sigte för lokomotivföaren, att af denne tydligt iakttagas kan signalens omställning. Sedan signalen visat "varsamhet" och tåget sålunda fått vidare fort-

sätta genom bergskärningen samt semaforen å **Åmåls station** straxt derpå blifvit synlig, gifves för denna på vanligt vis ankomstsignal.

Enär stationen genom elektrisk ledning är satt i förbindelse med signalkarlen för sidospåren, hafva **uppgående** tåg för passerande af nämde 2:ne sidospår endast att tillse att hastigheten icke öfverskrider den ofvan för nedgående tåg föreskrifna, samt att en tydlig och lång varningssignal gifves i god tid före ankomsten till förenämnda bergskärning och dervarande öfvergångar.

För vagnar, som för reparation skola befordras fram och åter emellan stationen och verkstaden, äfvensom för ensamt lokomotivs gång till och från lokomotivstallet och stationen erfordras under vanliga förhållanden ingen signalering med de fasta signalerna, och äro i öfrigt härvid gällande de för stationen särskildt utfärdade instruktioner.

Uppgående tåg få ej passera **Åmåls station** utan att der stanna.

Åmuskogs station. Enär stationens semafor för **uppgående** tåg icke blir synlig förr än närmare yttersta vexeln, skall sådant tåg med mycken **försigtighet** nalkas denna station.

Köpmannabro station. I likhet med hvad för Daglösen ofvan blifvit bestämdt gäller äfven här **nedgående** tågs signal för

svängbron såsom **ankomstsignal** för stationen.

Intet uppgående tåg får passera denna station utan att der stanna.

Melleruds station. (Föreningsstation med Dalslands jernväg).

För båda jernvägarne signaleras härstädes medelst skifsignaler å stationens båda ändar. Signalerna för Bergslagernas Jernvägar äro placerade invid yttersta vexlarne och väl synliga för ankommande tåg utan fara att förvexlas med signalerna för Dalslands jernväg.

Uppgående tåg skola med i behörig tid saktad fart och med skärpt **uppmärksamhet och försigtighet** nalkas denna station.

Bjurhems mötesplats. (8 kilometer norr om Öxnered.

Tillsvidare iudragen och vexlarne borttagne.

Öxnereds station. (Föreningsstation med Uddevalla Wenersborg- Herrljunga jernväg).

Båda banornas hufvudspår korsa hvarandra inne å stationen, midt framför stationshuset.

Signaleringen å stationen sker medelst **2:ne semaforer** uppställda å personplattformen på något afstånd från hvarandra, en för hvardera banan, af betydligt olika höjd.

Med den **högre semaforen** signaleras för

tåg å Bergslagerne Jernvägar och med den lägre för tåg å Uddevalla- Wenersborg Herrljunga jernväg; varande denna senare semafor lyktsken icke synligt för tåg å Bergslagerne Jernvägar.

Alla tåg som till denna station ankomma skola ovilkorligen stanna utanför stationens yttersta vaxlar och på ett afstånd från dessa af minst 100 meter (340 fot).

Sedan detta skett gifves ankomstsignal. hvarefter sedan tydliggen iakttagits att semaforen omställts från "stopp" till "varsamhet" tåget får ingå på stationen.

Wid stationsrörelser å denna station iakttages den största försigtighet, i öfverensstämmelse med de för stationen i sådant afseende utfärdade särskilda instruktioner.

Trollhättans station. Uppgående tåg få icke passera Trollhätte station utan att der stanna och afvakta stationsföreståndarens signal till afgång.

Welanda mötesplats. (7 kilometer söder om Trollhätte station.

Tillsvidare indragen och vaxlarne borttagna.

Pressebo mötesplats. (6 kilometer söder om Upphärads station).

Platsen är försedd med semafor och betraktas i afseende på signaleringen såsom en vanlig station.

Nygårds station. Stationen skyddas genom skifsignaler vid dess båda ändar. Signalen å södra ändan eller för uppgående tåg är, för att blifva bättre synlig, uppställd 200 meter (670 fot) utanför yttersta vaxeln derstädes.

Elfångens mötes- och lastplats. (6 kilometer norr om Nols station).

Platsen har en semafor och betraktas med afseende på signaleringen såsom en vanlig station.

Surte lastplats. (5 kilometer norr om Agnesbergs station).

Platsen har ett s. k. stickspår med en vaxel i hufvudspåret samt en semafor uppställd vid och förbunden med vaxeln, såsom ofvan vid Smedsta är omnämndt.

Uppgående tåg skola med särskild försigtighet passera denna plats.

Agnesbergs station. Nedgående tåg få icke passera denna station utan att der stanna.

Skräppekärrens lastplats. (1 kilometer norr om Olskroken).

Platsen har 2:ne vaxlar i hufvudspåret samt skyddas genom en semafor, placerad emellan vaxlarne, och signaleras här såsom för en vanlig station.

Olskrokens rangeringsstation.
(Föreningsstation med Statens jernvägar, Westra Stambanan).

För båda jernvägarne signaleras med skifsignaler uppställda vid de respekt. banornas yttersta vexlar;

Bergslagernas Jernvägars signaler synliga för nedgående tåg till höger och för uppgående tåg till venster om Statsbanans signaler, och på sådant afstånd från dessa att förvexling ej kan ifrågakomma. Lyktskeppet från Statens jernvägars signaler ej heller synligt för Bergslagernas jernvägars tåg. **Alla tåg** skola vid Olskrokens station stanna, och får nedgående tåg icke lemna stationen förr än efter gifven kraftig afgangssignal iakttagits att den 634 meter utanför stationen vid vexeln till hamnspåret varande semafor dervid omställes från "stopp" till "varsamhet".

Göteborgs station.

Bergsl. Göteborgs station med dertill hörande hamnbana är för ankommande tåg skyddad genom 2:ne fasta signaler, en semafor vid vexeln för sidospåret till nämnde hamnbana och en skifsignal på 430 meters (1450 fot) afstånd från den förra, eller vid yttersta vexeln till den egentliga stationen.

Med semaforen signaleras för såväl ankommande som afgående tåg; med skifsignalen endast för ankommande tåg. Särskild

uppmärksamhet skall egnas å semaforen vid vexeln till hamnspåret, hvilken signal jemväl utgör skydd för en i närheten befintlig korsning för ett till statsbanans kolgård ledande spår; varande vakten vid denna signal genom telefon i förbindelse med såväl Göteborgs som Olskrokens stationer.

Wid stationsrörelser å Göteborgs station samt vid förandet fram och åter af vagnar emellan stationen och hamnbanan eller Olskroken under mellantiderna för de ordinarie tågens afgang eller ankomst, må, tills annat kan varda föreskrifvet, signalering med fasta signalerna uteblifva; gällande dock härvid i öfrigt den för stationen särskildt utfärdade instruktion.

§ 4.

BANKORSNINGAR M. M. å linien emellan stationerna.

Sikfors-Hellefors. (Hellefors jernväg).

Å 2:ne ställen emellan dessa stationer korsas Hellefors bruks jernväg, och äro vid hvardera af dessa båda korsningspunkter uppsatta semaforer med hvilka på vanligt sätt signaleras för tåg å Bergslagernas jernvägar. För tåg å Hellefors jernväg signaleras vid nämde ställen genom en signalskifva och lykta fästade å rörliga bommar, hvilka kunna ställas tvärs öfver eller längs med jernvägen, och hvarvid i förra fallet gifves "stopp" och i senare varsamhets-signal för sagde jernvägs tåg.

Hvardera korsningspunkten är genom telefon och elektrisk ringledning satt i förbindelse med närmaste station.

Intet tåg får passera någondera af ofvannämde stationer i riktning mot den andra utan att der stanna, och får ej fortsätta förr än stationsföreståndaren, efter att, sin instruktion likmätigt, hafva förvisat sig om att bankorsningarne obehindradt kunna passeras, gifvit signal till afgang. Säsom allmän regel gäller, att lokomotivföraren med skärpt uppmärksamhet skall aktgifva på signaleringen för dessa korsningar.

Enär Hellefors jernväg, så framt ej annat särskildt meddelas, endast trafikerar under tiden 15 Maj- 15 December upphör under öfriga delen af året signalering för bankorsningarne samtidigt hvarmed bommarne öfver Hellefors jernväg låsas, och hvarom tågpersonalen för hvarje gång kommer att underrättas.

Hästbanor korsas å 3:ne ställen:

vid Grängesberg (732 meter söder om stationen);

vid Surte (inom lastplatsens område), samt

vid Agnesberg (omedelbart utanför norra yttersta vexeln), och behandlas dessa korsningar säsom större vägförgångar i jernvägens plan, sålunda, att viss tid före väntadt tågs ankomst dervarande vakt med bom eller grind afstänger hästbanan; skolande likväl

äfvén vid dessa korsningar stor uppmärksamhet iakttagas, varningssignal gifvas och hastigheten reglements enligt minskas.

Korsning af Statsbanans kolspår (emellan Olskroken och Göteborg; 484 meter från förstnämde station).

Korsningen för detta spår står, säsom redan ofvan är nämnt; under skydd af den i närheten, vid vexeln till hamnspåret varande semafor; och är spåret, med undantag för vissa bestämda tider, alltid afstängd genom en bom försedd med lås, till hvilken nyckeln förvaras af vakten för nämde semafor.

Sturegatan vid Falu station. (757 meter söder om Falu station).

För denna gatas passerande signaleras för såväl upp—som nedgående tåg medelst en skifsignal uppställd vid korsningspunkten och skötes signalen af dervarande grindvakt.

Märken, vid hvilkas passerande varningssignal med lokomotivhvislan skall gifvas.

Dylika märken, bestående af en blåmålad skifva i kvadratisk form, uppspikad på en telegrafstolpe eller annan stolpe, äro uppsatta omkring 400 meter (1300 fot) framför sådana mera trafikerade vägförgångar, kurvor i djupa skärningar, m. fl. ställen der utsigten är skymd.

§ 5.

Tillägg till TJENSTGÖRINGSREGLAMENTETS kap. II § 4 och kap. III § 48.**1:o) Stoppsignal från fast signalinrättning.**

Då enligt tjänstgöringsreglementets signalordning, kap. II § 4, tåg skall stanna för stoppsignal, gifven

a) "å fast signalinrättning, som är uppställd innanför stationens yttersta vaxel: utanför denna vaxel"; och

b) "å fast signalinrättning å annat ställe: före ankomsten till signalstolpen", utan att härvid något visst afstånd från vaxeln eller signalstolpen blifvit bestämdt, föreskrives härmed, att detta afstånd i båda fallen, i likhet med förhållandet vid Statens jernvägar, hädanefter alltid skall utgöra minst 100 meter (340 fot).

2:o) Tåghastighet m. m.

Beträffande hastigheten för tågs gång å banan, får denna hastighet under vanliga förhållanden icke öfverstiga:

För person- och blandadt tåg med 4-koppladt lokomotiv 43 kilometer (4 mil) i timmen, eller 1 kilometer på 84 sekunder;

för blandadt- och gods tåg med 6-koppladt lokomotiv 36 kilometer (3 $\frac{1}{4}$ mil)

i timmen, eller 1 kilometer på 100 sekunder. Lokomotivförare tillkommer sålunda att noga ställa sig till efter rättelse hvad i tjänstgöringsreglementets III kap. § 48 är föreskrivet, samt att så afpassa vagnarnes antal, att tågen kunna framföras med den i tidtabellen anslagna "tid för gången", utan att ofvannämnda hastighet behöfver öfverskridas.

Skulle emellertid, genom förlängdt uppehåll å station eller genom andra oförutsedda fall, förlorad tid undantagsvis behöfva inköras, må under den blidare årstiden och å någorlunda rak och i godt stånd varande bana tåghastigheten ökas, för förra slaget tåg till högst 50 kilometer (4 $\frac{3}{4}$ mil) i timmen, eller 1 kilometer på 72 sekunder, och för senare slaget tåg till högst 40 kilometer (3 $\frac{3}{4}$ mil) i timmen eller 1 kilometer på 90 sekunder, hvilken tåghastighet icke under några förhållanden får öfverskridas utan trafikbefälhafvarens särskilda medgifvande; skollande i de fall, då tåg framförts med denna större hastighet, anteckning i lokomotivförar rapporten derom göras, likasom om anledningen dertill.

§ 6.

Detta Cirkulär, hvilket af tågpersonalen vid tjänstgöring alltid bör medföras och hvilket till innehållet skall vara känt äfven af öfrig personal af hvilken tågs säkerhet är

beroende, träder i kraft den 1 :ste instundande
Maj; och är med samma dag motsvarande
Cirkulär af den 26:te Nov. 1879 upphäfdt.

Göteborg i Februari 1885.

Werkställande Direktören.