

77(485)

Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle

DALSLANDS JÄRNVÄG

TIDTABELLSBOKEN DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Gällande fr. o. m. den 15 juni 1942

å bandelen

KORNSJÖ—MELLERUD



GÖTEBORG
SVEA-TRYCKERIET
1 9 4 2

Ändringstryck.

N:r	Avseende nytryckning av sidorna	Avseende bläckändring å sidorna	Infört	
			den	namn
1			$\frac{22}{7} 42$	Stig Sjöman
2	15-16	$\frac{1}{10} 42$		Stig Sjöman
3		teiragg 1	$\frac{2}{12} 42$	Stig Sjöman
5			$\frac{25}{2} 48$	Stig Sjöman
6		teiragg 5 sid 14	$\frac{15}{6} 48$	Stig Sjöman
7			$\frac{3}{12} 43$	Stig Sjöman
8			$\frac{21}{2} 44$	Stig Sjöman
9	13-14		$\frac{11}{6} 45$	Stig Sjöman
10		9	$\frac{16}{2} 46$	Stig Sjöman
11	13-14		$\frac{25}{6} 46$	Stig Sjöman
12			$\frac{10}{9} 46$	Stig Sjöman
13	3-4-13-14 22-26	teiragg 12	$\frac{20}{11} 47$	Stig Sjöman

Innehållsförteckning.

	Sid.
Avgångssignal, bestämmelser om användandet av A-signal.....	15
Bromsvikt hos olika fordon	29
Bromstalstabell	17
Driftplatser, signaturer, signalbilder och tågspår m. m.....	11
Förklaringar till tjänstetidtabellerna	4
Hastighetsbegränsningar med hänsyn till förreglingsanordningar, kurvor o. övriga bantekniska förhållanden	9
Hjälptabell för bromsviktberäkning	18
Lutnings- och stigningsförhållanden, som i vardera riktningen äro utslagsgivande för tågens utrustande med bromsvikt å varje stationssträcka	8
Lystringsmärkens placering	13
Obevakade driftplatser	16
Ordergivningsstationer	14
Påstigningsmärken, förekomst av	15
Största tillåtna hastighet för olika loktyper å de särskilda ban- delarna	9
Telefonering från linjen.....	30
Underrättelsestationer, underrättelsesträckor, underrättelsetider samt banpersonalens arbetstid.....	14
Vagnsyningsstationer	30
Vagnviktstabell	30
Väggkorsningar, där säkerhetsanordningar (ljussignaler, ringverk, bevakade grindar eller fällbommar) skola finnas	14

Förklaringar till tjänstetidtabellerna.

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

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

Om vid tågförseining tågbefälhavaren och föraren efter samråd funnit, att med hänsyn till bromsvikt 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*. Tågbefälhavaren skall underrätta tågexpeditören vid den station, där hastighetsökningen är avsedd att börja. Denne tågexpeditör skall i sin tur underrätta tågledaren.

2) Det efter ordet »Ax» i överskriften stående siffertalet betecknar det största antalet axlar, lastade eller tomma, som får medtagas enligt såo § 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 eller, om dylik uppgift saknas, den i vagnviktstabellen angivna. Erfordras vid något tillfälle, att högre vagnvikt framföres, och anser föraren, att så kan ske, men endast under förutsättning att tidtabellens gångtider få överskridas, skall tågledarens medgivande inhämtas, innan vagnvikten ökas. Ovanstående gäller icke för tåg framförda av elektrolok, då den i överskriften angivna vagnvikten är lika med den, som vagnviktstabellen anger.

Jämlikt § 11 i Instruktion för lokpersonal (särtryck n:r 9) 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 vagnvikt, som loket under i varje särskilt fall för handen varande omständigheter anses kunna framföra.

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 overksamt ånglok och overksamt, icke nedkopplat elektrolok höjes med 50 %.

Person-, post-, fäng- och resgodsvagnar räknas som tomvagnar utom i nedanstående fall:

Personvagn räknas såsom lastad, om den användes för postbefordran annorledes än i väska, fack eller låda, eller om den användes för befordran av annat gods än resgods. Resgodsvagn räknas såsom lastad, om den uteslutande användes för annat gods än resgods.

Användes godsvagn uteslutande för resgodstransport, räknas den som tomvagn.

Bruttovikten av lastad vagn erhålles genom att sammanräkna vagnens egen vikt, som finnes angiven å 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, |
| | samt för gods- och personvagn, som användes för |
| | posttransport annorledes än i väska, fack eller låda; |
| » 4 » » | Gs- eller Gsh- (CG-)vagn, } som användes för |
| » 6 » » | Standard G- eller Grh- } manskapstrans- |
| | (CGr-)vagn, } port; |

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

Anm. Vid bestämmandet av tågs bromskraft skall i fråga om vagnvikten göras de avvikelser, som angivas i förklaringarna till bromstalstabellen och hjälptabellen för bromskraftberäkning (se sid. 17—30).

5) Den i överskriften för varje särskilt tåg angivna bromsgruppen är bestämd i enlighet med den sammansättning, som tåget under vanliga förhållanden har. Hänföres tåget till annan bromsgrupp, skall föraren underrättas därom av tågbefälhavaren.

6) I kolumn 1 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, ävensom vid blockpost. Om så ej kan ske, införes i stället en hänvisning till signalbeskrivning i tidtabellsbokens del A. Visst antal vingar i körställning betyder i fråga om huvudljussignal, att motsvarande antal gröna sken visas. Signalbilder å s. k. T-semafor anges, då driftplatsen är bevakad, med den vänstra vingen i körställning och, då driftplatsen är obevakad, med båda vingarna i körställning. Om vid infartssignal finnes infartsdvärgsignal, anges dennas körsignalbild medelst en ring till höger eller vänster om huvudsignalen, allteftersom det gröna skenet skall visas till höger eller vänster å dvärgsignalen. Fast resp. blinkande sken å dvärgsignalen anges genom ofylld ring resp. ett kryss inuti ringen. Då blinkande grönt sken anges å infartsdvärgsignalen,

anges stoppsignal å huvudsignalen. (○, 10, ⊗, 1⊗)

7) I kolumn 2 angivas tågspårsnummer.

8) I kolumn 3 äro namnen för stationerna samt för de platser, som för vederbörande tåg fungera såsom blockposter, satta med samma och större typer. Blockposterna äro särskilt betecknade därigenom, att förkortningen *blp* tillagts namnet. Övriga platser äro satta med mindre och kursiv stil samt med parentes omkring namnet för sådana hållplatser, som uteslutande äro avsedda för rälsbussar. Övergångsstationer och andra stationer av större betydelse betecknas med fet stil. Därest så av utrymmesskäl anses behöfvligt, må driftplats utan fast signal uteslutas, om platsen passeras.

9) Framför kolumn 1 förekommande *grafiska beteckningar* betyda:

| = enkelspår.

|| = dubbelspår.

10) 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.

11) I kolumn 5 befintliga *tecken* betyda:

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

a = uppehåll för resandes *avstigande* eller för *avlämnande* av gods eller vagn,

p = » » » *påstigande* eller för *avhämtande* av gods eller vagn,

X = » » » *av- eller påstigande* eller för *avlämnande* eller *avhämtande* av gods eller vagn enligt gällande transportplaner;

a, p och X, omgivna av O, att tåget har *fast uppehåll om högst en minut*, varvid

Ⓐ = uppehåll för resandes *avstigande* eller för *avlämnande* av gods eller vagn enligt gällande transportplaner,

Ⓟ = » » » *påstigande* eller för *avhämtande* av gods eller vagn enligt gällande transportplaner,

ⓧ = » » » *av- eller påstigande* eller för *avlämnande* eller *avhämtande* av gods eller vagn enligt föreskrift i 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* » ;

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

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

■ att driftplatsen enligt beslut av vederbörande trafikinspektör är obehövad för rälsbuss, ehuru sådana åtgärder icke vidtagits, som enligt såo bestämmelser skola utgöra förutsättning härför. (Gäller endast vissa linjer);

△ att station är triangelstation för tåget.

Vid X-, a- och p-uppehåll utan förbindelse med minut-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.

12) I kolumn 7 angivas tågets möten. Därest mötande tåg icke är dagligt, anges detta genom hänvisning. Se punkt 14.

13) I kolumn 8 anges bild av för tåget gällande körsignal från huvudsignal för utfart från driftplats, där sådan signal finnes, eller, i undantagsfall, en hänvisning till signalbeskrivningen i tidtabellsbokens del A. (Signalbild från utfartsdvärgsignal anges ej). Visst antal vingar i körställning betyder i fråga om huvudljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

14) Följande såsom hänvisningar i tjänstetidtabellerna och i del A förekommande standardförkortningar och tecken betyda:

- | | |
|--|---|
| † = går sön- och helgdagar, | } Vid angivande
av möte i
kolumn 7. |
| ✕ = 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 (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), | |
| t = telefon finnes vid infartssignalen (utsättes ej i tjänstetidtabell utan endast i »Förteckning över driftplatser, signaturer, signalbilder och tågspår» i del A), | |
| y = tåget må vid ingåendet vid behov framföras förbi utfartssignalen i stoppställning efter signal till växlingsrörelse från tågexpeditören, | |
| z = se signalbeskrivning, | |

UPPGIFT

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

Bansträcka	Lutning ‰		Stigning ‰	
	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer
Mellerud—Dals Rostock	10	8	8	10
Dals Rostock—Dalskog	10	5		10
Dalskog—Bäckefors	10	10	10	10
Bäckefors—Tingvalla	8	2		8
Tingvalla—Ed	10	10	10	10
Ed—Hökedalen	4	2		
Hökedalen—Mon	10	10	10	10
Mon—Kornsjö	6	10	10	6

Ovan angivna lutnings- resp. stigningsförhållanden 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 resp. stigning. 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; de sistnämnda skola gälla vid bestämmande av den för tåg erforderliga bromskraften.

HASTIGHETSUPPGIFTER.

A. Under iakttagande av de allmänna bestämmelserna i såo 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 angivna hastighetsbegränsningar.

Bandel	Lok litt.								
	A	Dk	Ds	H3	K	L	O	El. motv. o. motvså.	Räls- buss
Mellerud—Kornsjö	75	90	90	90	45	60	80	90	80
„ —Sunnanå.....	20	—	—	—	20	20	—	—	—
Ed—Dals Le.....	10	—	—	—	10	10	—	—	—

B. Med hänsyn till förräglingsanordningar, kurvor och övriga ban-tekniska förhållanden skola å nedan angivna bansträckor och driftplatsers huvudtågvägar nedanstående hastighetsbegränsningar iakttagas:

Vid ankomsten till rörlig bro och till fast bro, för vilken särskild hastighetsbegränsning är föreskriven, skola bromsarna vara lossade. Bromsning å sådan bro får endast äga rum i händelse av tvingande behov.

Drift-plats	Ban-sträcka	G ä l l a n d e		Sth km/tim.
		Tåg med udda nummer		
Mon	Ko—Mon	km. 63+200—62+600	600 m.	70
		hela huvudtågvägen		60
	Mon—Hkd	km. 56+640—56+200 (600 m. kurva vid Mons bangård)	440 m.	60
	»	km. 54+560—53+910 (445 m. och 400 m. S-kurvan km. 54)	650 m.	75
Hkd	»	km. 49+060—48+740 (450 m. kurvan mellan västra semaforen och för-signalen)	320 m.	80
		hela huvudtågvägen		90
	Hkd—Ed	km. 45+060—44+400 (360 m. och 600 m. in- och utgångskurvorna vid Ed)	660 m.	60
Ed		hela huvudtågvägen		60
Tvl		»		90
Bäf		»		90
Dsk	Bäf—Dsk	km. 18+700—17+890 (430 m. och 450 m. kurvorna vid Halängen)	810 m.	75
	»	km. 17+480—17+100 (360 m. kurvan vid Bergtränget)	370 m.	65
		hela huvudtågvägen		90
	Dsk—Drt	km. 14+220—13+200 (360 m. och 450 m. kurvorna vid Ölebäcken)	120 m.	65
Drt	»	km. 13+200—12+160 (450 m. kurvan vid Dansbo)	1040 m.	80
	»	km. 11+730—11+800 (450 m. kurvan vid Bergängen)	555 m.	80
	»	km. 10+440—8+680 (450, 370, 370, 360, 370 och 450 m. kurvorna genom Rostocksbergen)	1760 m.	65
		hela huvudtågvägen		65

Drift-plats	Ban-sträcka	G ä l l a n d e		Stk km/tim.
 Ml	Drt—Ml	km. 7+800—6+860 (450 m. kurvorna vid Bäckenäset)	940 m.	80
	»	km. 0+790—0+410 (325 m. ingångskurvan till Mellerud)	370 m.	60
		genom infartsväxlarna		60
Tåg med jämna nummer				
 Drt	Ml—Drt	km. 0+410—0+790 (325 m. ingångskurvan till Mellerud)	370 m.	60
	»	km. 6+860—7+800 (450 m. kurvorna vid Bäckenäset)	940 m.	80
		hela huvudtågvägen		65
 Dsk	Drt—Dsk	km. 8+680—10+440 (450, 370, 360, 370, 370 och 450 m. kurvorna genom Rostocksbergen)	1760 m.	65
	»	km. 11+800—11+530 (450 m. kurvan vid Bergängen)	550 m.	80
	»	km. 12+160—13+200 (450 m. kurvan vid Dansbo)	1040 m.	80
	»	km. 13+200—14+220 (450 m. och 360 m. kurvorna vid Ölebäcken)	120 m.	65
		hela huvudtågvägen		90
 Bäf Tvl Ed	Dsk—Bäf	km. 17+100—17+480 (360 m. kurvan vid Bergtränget)	370 m.	65
	»	km. 17+890—18+700 (450 m. och 430 m. kurvorna vid Halängen)	810 m.	75
		hela huvudtågvägen		90
 Hkd		»		90
		»		60
	Ed—Hkd	km. 44+400—45+060 (600 m. och 360 m. in- och utgångskurvorna vid Ed)	660 m.	60
		hela huvudtågvägen		90
	Hkd—Mon	km. 48+740—49+060 (450 m. kurvan mellan västra semaforen och för-signalen)	320 m.	80
 Mon Ko	»	km. 53+910—54+560 (400 m. och 445 m. S-kurvan km. 54)	650 m.	75
	»	km. 56+200—56+640 (600 m. kurvan vid Mons bangård)	440 m.	60
		hela huvudtågvägen		60
		genom infartsväxlarna		25

Förteckning

över driftplatser, signaturer, signalbilder och tågspår m. m.

Med spår n:r 1 avses spåret närmast stationshuset; med spår n:r 2 det nästa o. s. v. Två eller flera tågspårsnummer, åtskilda med bråk-streck, beteckna tågväg, vari tågspår ingå i angiven ordning.

Tågriktning Mellerud—Kornsjö.

Avstånd	Signaltelefon	Driftplats	Signatur	Huvudtågväg			Sidotågvägar					
				Signalbild för infart	Tågspår n:r	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspår n:r	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspår n:r	Signalbild för utfart
		Mellerud	MI		1			2			3	
1,3		Gärdsrud, hp	Gds									
2,8		Östevatten, hp	Övtn									
2,2		Bäckebo, hp	Bbl									
2,1		Dals Rostock	Drt	↙	3		↘	2				
3,8		Dansbo, hp	Dab									
2,3		Tångebo, hp	Tgb									
1,7		Dalskog	Dsk	↙	1		↘	2				
2,0		Halängen, hp	Hlä									
2,3		Teåker, hp	Teå									
1,8		Arket, hp	Ake									
3,4		Bäckefors lasarett, hp	Bäfl									
0,6		Bäckefors	Bäf	↙	2		↘	1				
2,6		Vången, hp	Våe									
6,6		Tingvalla	Tvl	↙	2		↘	1				
4,1		Änim, hp	Änim									
2,7		Höghus, hp	Höh									
2,3		Ed	Ed	↙	1		↘	2				1, 2
4,0		Hökedalen	Hkd	↙	1							
7,9		Mon	Mon	↙	1		↘	2				
6,0		Dals Högen, hp	Dh									
2,1		Kornsjö	Ko	↘ b	2g		↙ b	1g		↙ b	3g	

b Ljussignal.

g Spårnummer anges med spårnummersignal, placerad 120 m. framför växel 2.

Förteckning

över driftplatser, signaturer, signalbilder och tågspår m. m.
Tågriktning Kornsjö—Mellerud.

Avstånd	Signaltelefon	Driftplats	Signatur	Huvudtågväg			Sidotågvägar				A-signal från spår	
				Signalbild för infart	Tågspår n:r	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspår n:r	Signalbild för utfart	Signalbild för infart		Tågspår n:r
		Kornsjö	Ko		2			1			3	
2,1		<i>Dals Högen, hp</i>	<i>Dh</i>									
6,0		Mon	Mon		1			2				
7,9		Hökedalen	Hkd		1							
4,0		Ed	Ed		1			2				
2,3		<i>Höghus, hp,</i>	<i>Höh</i>									
2,7		<i>Ånim, hp</i>	<i>Ånim</i>									
4,1		Tingvalla	Tvl		2			1				
6,6		<i>Vången, hp</i>	<i>Våe</i>									
2,6		Bäckefors	Bäf		2			1				
0,6		<i>Bäckefors lasarett, hp</i>	<i>Bäfl</i>									
3,4		<i>Arket, hp</i>	<i>Ake</i>									
1,8		<i>Teåker, hp</i>	<i>Teå</i>									
2,3		<i>Halängen, hp</i>	<i>Hlä</i>									
2,0		Dalskog	Dsk		1			2				
1,7		<i>Tångebo, hp</i>	<i>Tgb</i>									
2,3		<i>Dansbo, hp</i>	<i>Dab</i>									
3,8		Dals Rostock	Drt		3			2				2,3
2,1		<i>Bäckebo, hp</i>	<i>Bbl</i>									
2,2		<i>Östevatten, hp</i>	<i>Övtn</i>									
2,8		<i>Gärdsrud, hp</i>	<i>Gds</i>									
1,3		Mellerud	MI		1			2			3	

U P P G I F T

å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta.

I såo § 10 mom. 5 omnämnda lystringsmärken äro anordnade vid nedannämnda platser.

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets plats		Anm.
Stationssträcka	Km.	Platsens art	för tåg med jämna n:r	för tåg med udda n:r	
Ml—Drt	6+327	Bygdeväg vid Bäckebo	5+827	6+827	▽
» »	7+991	Utfartsväg vid Strävås	7+600	8+250	▽
Drt—Dsk	9+338	Bygdeväg vid Skarpre	8+670	9+664	▽
» »	13+700—13+980	Bergskärning vid Ölebäcken	13+200	14+480	▽
Dsk—Bäf	16+900—17+500	Bergskärning	16+400	18+000	▽
» »	19+480—19+740	Tunneln vid Teåker	18+980	20+240	▽
» »	25+000	Bygdeväg vid Kårud	24+500	25+500	▽
Bäf—Tvl	34+867	Passbovägen	34+367	35+367	▽
Tvl—Ed	40+437	Bygdeväg vid Torp	39+937	40+937	▽
Ed st.	44+396—44+645	Vägövergång	44+244	44+803	▽
Ed—Hkd	47+440	Bygdeväg vid Sand	46+940	47+940	▽
Hkd st.	48+560	Vägövergång	48+070	48+880	▽
Hkd—Mon	49+000—49+630	Utfartsväg för Liverud och bergskärning	49+000	50+130	▽
» »	53+300—53+900	Tunneln vid Haksjön	52+800	54+400	▽
» »	54+500	Bergskärning och väg	54+000	55+000	▽
» »	56+005	Vägövergång	55+500	56+200	▽
Mon—Ko	60+400—61+180	Bergskärn. v. Högsberget	59+900	61+680	▽
» »	63+730	Väg	63+560	63+980	*)

Från tåg skall signalen »tåg kommer» givas med sirén (vissla) omedelbart framför ▽: alltid

omedelbart framför □: då sikten är otillfredsställande, såsom vid dimma eller snöyra, varvid signalen givas upprepade gånger (såo § 14: 5 b).

*) Norskt lystringsmärke bestående av rektangulär vit skiva med svart diagonal-kryss, framför vilket signalen "tåg kommer" alltid skall givas.

UPPGIFT

å vägkorsningar, där säkerhetsanordningar
(ljussignaler, ringverk, bevakade grindar eller fällbommar)
skola finnas.

Plats	B e l ä g e n		Skydds- anordning
	vid km.	å sträcka å station	
Gårdserud	1+390	MI—Drt	Fällbommar, elektriska g)
Sanatoriet	7+668	» »	» bevakning b)
Granliden	8+170	Dals Rostock	» » b)
Dalskog	16+000	Dalskog	Automatiska ljud- och ljussignaler
Arket	22+360	Dsk—Bäf	Automatiska ljud- o. ljussignaler
Bäckefors	26+560	Bäckefors	Fällbommar, bevakning b)
Vången	28+900	Bäf—Tvl	Automatiska ljud- o. ljussignaler
Äng	45+648	Ed—Hkd	» » » »
Dals Högen	62+460	Mon—Ko	» » » »

b) Bevakas av tågexpeditör eller ställverkspersonal.

g) Fällas från Melleruds station.

Ordergivningsstationer.

Ordergivningsstationer äro följande:

Ed

och i övrigt tågs utgångsstation.

Underrättelsestationer, underrättelsesträckor, underrättelsetider samt banpersonalens arbetstid.

Underrättelse-		
station	sträcka	tid
Mellerud	Mellerud—Bäckefors	15 februari - 15 november månd.-fred. kl. 6.40 o. 13.30, lörd. kl. 6.40.
Bäckefors	Bäckefors—Ed	
Ed	Ed—Mon	16 november - 14 februari månd.-fred. kl. 7.40 o. 12.30, lörd. kl. 7.40.
Mon	Mon—Kornsjö	

Arbetstid.

Uppgift å banpersonalens dagliga arbetstid, inberäknat personalens
färd till och från arbetsplatsen, att gälla vid tillämpning av såo § 82: 8.

Tidsperioder		Dagar	Arbetet börjar kl.	Arbetet slutar kl.
fr. o. m.	t. o. m.			
15 februari	15 november	månd.-fred. lördagar	6.30 6.30	17.30 13.30
16 november	14 februari	månd.-fred. lördagar	7.30 7.30	17.00 13.30

AVGÅNGSSIGNAL.

Bestämmelser om användandet av A-signal.

Avgångssignal med A-signal skall givas

vid **Ed** till tåg med jämna nummer, som framföres av enbem. lok och till tåg av sådan längd, att lokps ej kan iakttaga avgångssignal, som gives från plattformen,

vid **Dals Rostock** till tåg med udda nummer av sådan längd att lokps ej kan iakttaga avgångssignal, som gives från plattformen.

A-signal får ej användas vid förbigång, såvida ej antingen särskild utfartssignal gäller för varterdera av ifrågavarande tåg eller ock gemensam utfartssignal finnes, som visar olika signalbild för vart och ett av ifrågavarande tåg, och ej heller när tågexpeditören skall giva avgångssignal å driftplats, där sådan i normala fall medelst A-signalen gives av tågbefälhavaren.

Skulle det emellertid för påskyndande av tågexpedieringen vara lämpligt, att avgångssignal gives med signalstav eller handsignallykta (eller av tågbefälhavaren med ena armen), skall även denna signal åtlydas. Är loket enbemannat, måste förarens uppmärksamhet härvid särskilt påkallas, t. ex. genom att signalgivaren placerar sig så långt fram, att föraren ser honom, eller genom i förväg given muntlig tillsägelse.

Befintligheten av uppehållsmärke och A-signal fritager **icke** tågexpeditör från skyldigheten att vara försedd med föreskrivna signalredskap.

PÅSTIGNINGSMÄRKEN

med reflexanordning äro uppsatta vid Gärdserud, Östevatten, Bäckebo, Dansbo, Tångebo, Dalskog, Halängen, Teåker, Arket, Lasarettet, Vången, Tingvalla, Ånim, Höghus, Hökedalen och Dals Högen.

Skulle för tåg, för vilket i tjänstetidtabellen är angivet tecknet **X** eller »p», vid ankomsten till obemannad hållplats påstigningsmärket ej vara vänt tvärs för banan, men personer, vilka man kan misstänka önska medfölja tåget, uppehålla sig å plattformen, skall tåget ändock stanna.

Det åligger tågbefälhavare å tåg, som gjort uppehåll vid obemannad hållplats, att före avgången därifrån ombestyr, att påstigningsmärket återställles i normalläge (skivan vänd längs med banan).

Avgångssignal vid hållplatser till tåg med eller utan lokbiträde gives av tågbefälhavaren å den sida, plattformen är belägen, oavsett å vilken sida föraren är placerad.

Med summertelefonen i de elektr. motorvagnssätten gives följande signaler:

Uppehåll skall göras vid nästa driftplats

för avstigande (enl. tdt a eller X).....	tre korta ljud (— — —)
resande finnes ej att avlämna	ett långt, ett kort ljud (— —)
avgångssignal	ett långt ljud (—).

De båda förstnämnda signalerna besvaras av föraren med signalen »giv akt» med motorvagnens sirén.

Uteblir signal från tbfh, skall tåget stanna vid driftplatsen.

Obevakade driftplatser.

Obevakade för vissa tåg	Största tillåtna hastighet
Dals Rostock	65 km.
Dalskog	90 »
Tingvalla	90 »
Ed	60 »
Hökedalen	90 »
Mon	60 »

Vederb. tågs tjänstetidtabell anger, när ifrågavarande driftplatser skola vara obevakade.

Samtliga ifrågavarande stationer få passeras obevakade endast å huvudtågväg.

Bromstalstabell.

(Vid en hastighet av 65 och 70 km. pr tim. gäller det vänstra talet för tåg av bromsgrupp P₁ och P₂,
det högra talet för tåg av bromsgrupp G.)

Lutnings- förhållande	Vid en hastighet i km. pr tim. av																		
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	
	B r o m s t a l																		
0:1 000	4	4	4	4	5	5	7	9	12	15	16/20	20/28	24	30	35	42	51	61	
1:1 000	4	4	4	4	5	6	8	10	13	16	18/22	22/30	26	31	37	44	53	63	
2:1 000	4	4	4	4	5	7	9	11	14	18	19/23	23/31	27	33	38	46	55	65	
3:1 000	4	4	4	5	6	7	9	12	15	19	20/25	25/33	29	34	41	48	57	67	
4:1 000	4	4	5	5	6	8	10	13	16	20	22/27	26/35	30	36	43	50	59	69	
5:1 000	4	5	5	5	7	9	12	15	18	22	23/29	27/37	31	38	44	52	61	70	
6:1 000	5	5	6	6	8	10	13	16	19	23	25/30	29/39	33	39	46	54	63	71	
7:1 000	5	5	6	7	9	11	14	17	20	24	26/32	30/41	34	41	47	56	65	72	
8:1 000	5	6	7	8	10	12	15	18	21	25	27/33	32/42	36	42	50	59	67	73	
10:1 000	6	7	8	10	12	14	17	20	24	28	30/36	34/45	39	46	53	61	70	75	
12:1 000	7	8	10	11	13	16	19	22	26	31	33/39	38/48	42	49	58	70			
12,5:1 000	7	8	10	12	14	16	19	23	27	32	34/40	38/49	43	50	60	73			
14:1 000	8	9	11	13	15	18	21	24	28	33	35/42	41/—	48	56					
16:1 000	9	11	12	15	17	20	23	27	31	36	43/45	50/—	58	66					
17:1 000	10	12	14	16	18	21	24	28	32	39	47/49	55/—	64	74					
18:1 000	11	12	14	16	19	22	25	29	33	42									
20:1 000	12	14	16	18	20	23	27	31	38	50									

För tåg, som framföres under lutningsförhållande eller med hastighet, som ej återfinnes i tabellen, skall tillämpas det för närmast starkare lutningsförhållande resp. större hastighet gällande bromstalet.

Vid bestämmande av hastigheten för ett tåg, vars bromskraft motsvarar ett bromstal, som ej finnes i tabellen för det förefintliga lutningsförhållandet, skall hastigheten bestämmas efter närmast lägre bromstal för lutningsförhållandet ifråga.

Förklaringar till bromstalstabellen.

Bromstalstabellen användes

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

Hjälpstabell för

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

bromskraftberäkning.

kraft (i ton)

85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155
----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

vikt (i ton)

1700	1800	1900	2000											
1420	1500	1580	1670	1750	1830	1920	2000							
1210	1290	1360	1430	1500	1570	1640	1710	1790	1860	1930	2000			
1060	1130	1190	1250	1310	1380	1440	1500	1560	1630	1690	1750	1810	1880	1940
945	1000	1060	1110	1170	1220	1280	1330	1390	1440	1500	1560	1610	1670	1720
850	900	950	1000	1050	1100	1150	1200	1250	1300	1350	1400	1450	1500	1550
775	820	865	910	955	1000	1050	1090	1140	1180	1230	1270	1320	1360	1410
710	750	790	835	875	915	960	1000	1040	1080	1130	1170	1210	1250	1290
655	690	730	770	810	845	885	925	960	1000	1040	1080	1120	1150	1190
605	645	680	715	750	785	820	855	895	930	965	1000	1040	1070	1110
565	600	635	665	700	735	765	800	835	865	900	935	965	1000	1030
530	565	595	625	655	690	720	750	780	815	845	875	905	940	970
500	530	560	590	620	645	675	705	735	765	795	825	855	880	910
470	500	530	555	585	610	640	665	695	720	750	780	805	835	860
445	475	500	525	555	580	605	630	660	685	710	735	765	790	815
425	450	475	500	525	550	575	600	625	650	675	700	725	750	775
405	430	450	475	500	525	550	570	595	620	645	665	690	715	740
385	410	430	455	475	500	525	545	570	590	615	635	660	680	705
370	390	415	435	455	480	500	520	545	565	585	610	630	650	675
355	375	395	415	440	460	480	500	520	540	565	585	605	625	645
340	360	380	400	420	440	460	480	500	520	540	560	580	600	620
325	345	365	385	405	425	440	460	480	500	520	540	560	575	595
315	335	350	370	390	405	425	445	465	480	500	520	535	555	575
305	320	340	355	375	395	410	430	445	465	480	500	520	535	555
295	310	330	345	360	380	395	415	430	450	465	485	500	515	535
285	300	315	335	350	365	385	400	415	435	450	465	485	500	515
275	290	305	325	340	355	370	385	405	420	435	450	470	485	500
265	280	295	315	330	345	360	375	390	405	420	440	455	470	485
260	275	290	305	320	335	350	365	380	395	410	425	440	455	470
250	265	280	295	310	325	340	355	370	380	395	410	425	440	455
245	255	270	285	300	315	330	345	355	370	385	400	415	430	445
235	250	265	280	290	305	320	335	345	360	375	390	405	415	430
230	245	255	270	285	295	310	325	340	350	365	380	390	405	420
225	235	250	265	275	290	305	315	330	340	355	370	380	395	410
220	230	245	255	270	280	295	305	320	335	345	360	370	385	395
205	220	230	245	255	270	280	295	305	315	330	340	355	365	380
200	215	225	240	250	260	275	285	300	310	320	335	345	355	370
200	210	220	235	245	255	265	280	290	300	315	325	335	350	360
195	205	215	225	240	250	260	275	285	295	305	320	330	340	350
185	195	205	215	230	240	250	260	270	285	295	305	315	325	335
180	190	200	215	225	235	245	255	265	275	285	300	310	320	330
175	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	315	325
175	185	195	205	215	225	235	245	255	265	275	285	295	305	315
170	180	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	310
165	175	185	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300
160	170	180	190	200	210	215	225	235	245	255	265	275	285	290
155	165	175	185	195	205	215	220	230	240	250	260	270	280	285
155	165	175	180	190	200	210	220	225	235	245	255	265	275	280
150	160	165	175	185	195	200	210	220	230	235	245	255	265	270
140	150	155	165	170	180	190	195	205	215	220	230	240	245	255

Hjälptabell för

Bromstal	Bromskraft (i ton)															
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	
	Vagnvikt (i ton)															
63	15	23	31	39	47	55	63	71	79	87	95	100	110	120	125	
64	15	23	31	39	46	54	62	70	78	85	93	100	110	115	125	
65	15	23	30	38	46	53	61	69	76	84	92	100	105	115	120	
66	15	23	30	38	45	53	61	68	76	83	91	98	105	115	120	
67	14	22	29	37	44	52	59	67	74	82	89	97	105	110	120	
69	14	21	29	36	43	50	58	65	72	79	87	94	100	110	115	
70	14	21	28	35	42	50	57	64	71	78	85	92	100	105	115	
71	14	21	28	35	42	49	56	63	70	77	84	91	98	105	110	
72	13	20	27	34	41	48	55	62	69	76	83	90	97	105	110	
73	13	20	27	34	41	47	54	61	68	75	82	89	95	100	110	
74	13	20	27	33	40	47	54	60	67	74	81	87	94	100	110	
75	13	20	26	33	40	46	53	60	66	73	80	86	93	100	105	

bromskraftberäkning.

Bromskraft (i ton)															
85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	
Vagnvikt (i ton)															
135	140	150	160	165	175	180	190	200	205	215	220	230	235	245	
130	140	150	155	165	170	180	185	195	205	210	220	225	235	240	
130	140	145	155	160	170	175	185	190	200	205	215	220	230	240	
130	135	145	150	160	165	175	180	190	195	205	210	220	225	235	
125	135	140	150	155	165	170	180	185	195	200	210	215	225	230	
120	130	135	145	150	160	165	175	180	190	195	200	210	215	225	
120	130	135	140	150	155	165	170	180	185	190	200	205	215	220	
120	125	135	140	145	155	160	170	175	180	190	195	205	210	215	
115	125	130	140	145	150	160	165	175	180	185	195	200	210	215	
115	125	130	135	145	150	155	165	170	180	185	190	200	205	210	
115	120	130	135	140	150	155	160	170	175	180	190	195	200	210	
115	120	125	135	140	145	155	160	165	175	180	185	195	200	205	

Hjälptabell för

Bromstal	Broms-														Vagn-		
	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220	225			
4																	
5																	
6																	
7																	
8	2000																
9	1780	1830	1890	1940	2000												
10	1600	1650	1700	1750	1800	1850	1900	1950	2000								
11	1450	1500	1550	1590	1640	1680	1730	1770	1820	1860	1910	1950	2000				
12	1330	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1630	1670	1710	1750	1790	1830	1880			
13	1230	1270	1310	1350	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1620	1650	1690	1730			
14	1140	1180	1210	1250	1290	1320	1360	1390	1430	1460	1500	1540	1570	1610			
15	1070	1100	1130	1170	1200	1230	1270	1300	1330	1370	1400	1430	1470	1500			
16	1000	1030	1060	1090	1130	1160	1190	1220	1250	1280	1310	1340	1380	1410			
17	940	970	1000	1030	1060	1090	1120	1150	1180	1210	1240	1260	1290	1320			
18	890	915	945	970	1000	1030	1060	1090	1110	1140	1170	1190	1220	1250			
19	840	870	895	920	945	975	1000	1030	1050	1080	1110	1130	1160	1180			
20	800	825	850	875	900	925	950	975	1000	1030	1050	1080	1100	1130			
21	760	785	810	835	855	880	905	930	950	975	1000	1020	1050	1070			
22	725	750	770	795	820	840	865	885	910	930	955	975	1000	1020			
23	695	715	740	760	780	805	825	850	870	890	915	935	955	980			
24	665	690	710	730	750	770	790	815	835	855	875	895	915	940			
25	640	660	680	700	720	740	760	780	800	820	840	860	880	900			
26	615	635	655	675	690	710	730	750	770	790	810	825	845	865			
27	595	610	630	650	665	685	705	720	740	760	780	795	815	835			
28	570	590	605	625	645	660	680	695	715	730	750	770	785	805			
29	550	570	585	605	620	640	655	670	690	705	725	740	760	775			
30	535	550	565	585	600	615	635	650	665	685	700	715	735	750			
31	515	530	550	565	580	595	615	630	645	660	675	695	710	725			
32	500	515	530	545	565	580	595	610	625	640	655	670	690	705			
33	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635	650	665	680			
34	470	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635	645	660			
35	455	470	485	500	515	530	545	555	570	585	600	615	630	645			
36	445	460	470	485	500	515	530	540	555	570	585	595	610	625			
37	430	445	460	475	485	500	515	525	540	555	570	580	595	610			
38	420	435	445	460	475	485	500	515	525	540	555	565	580	590			
39	410	425	435	450	460	475	485	500	515	525	540	550	565	575			
41	390	400	415	425	440	450	465	475	490	500	510	525	535	550			
42	380	395	405	415	430	440	450	465	475	490	500	510	525	535			
43	370	385	395	405	420	430	440	455	465	475	490	500	510	525			
44	365	375	385	400	410	420	430	445	455	465	475	490	500	510			
46	350	360	370	380	390	400	415	425	435	445	455	465	480	490			
47	340	350	360	370	385	395	405	415	425	435	445	455	470	480			
48	335	345	355	365	375	385	395	405	415	425	440	450	460	470			
49	325	335	345	355	365	380	390	400	410	420	430	440	450	460			
50	320	330	340	350	360	370	380	390	400	410	420	430	440	450			
52	310	315	325	335	345	355	365	375	385	395	405	415	425	435			
53	300	310	320	330	340	350	360	370	375	385	395	405	415	425			
54	295	305	315	325	335	345	350	360	370	380	390	400	405	415			
55	290	300	310	320	325	335	345	355	365	375	380	390	400	410			
57	280	290	300	305	315	325	335	340	350	360	370	375	385	395			
61	260	270	280	285	295	305	310	320	330	335	345	350	360	370			

Hjälpställ för

Bromstal	Bromskraft (i ton)													
	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220	225
	Vagnvikt (i ton)													
63	255	260	270	275	285	295	300	310	315	325	335	340	350	355
64	250	255	265	275	280	290	295	305	310	320	330	335	345	350
65	245	255	260	270	275	285	290	300	305	315	320	330	340	345
66	240	250	260	265	275	280	290	295	305	310	320	325	335	340
67	240	245	255	260	270	275	285	290	300	305	315	320	330	335
69	230	240	245	255	260	265	275	280	290	295	305	310	320	325
70	230	235	240	250	255	265	270	280	285	290	300	305	315	320
71	225	230	240	245	255	260	265	275	280	290	295	300	310	315
72	220	230	235	240	250	255	265	270	275	285	290	300	305	310
73	220	225	230	240	245	255	260	265	275	280	285	295	300	310
74	215	220	230	235	245	250	255	265	270	275	285	290	295	305
75	215	220	225	235	240	245	255	260	265	275	280	285	295	300

bromskraftberäkning

Bromskraft (i ton)														
230	235	240	245	250	255	260	265	270	275	280	285	290	295	300
Vagnvikt (i ton)														
365	370	380	390	395	405	410	420	430	435	445	450	460	465	475
360	365	375	380	390	400	405	415	420	430	435	445	455	460	470
355	360	370	375	385	390	400	405	415	420	430	440	445	455	460
350	355	365	370	380	385	395	400	410	415	425	430	440	445	455
340	350	355	365	370	380	385	395	400	410	415	425	430	440	445
335	340	345	355	360	370	375	385	390	400	405	410	420	425	435
330	335	340	350	355	365	370	380	385	390	400	405	415	420	430
325	330	335	345	350	360	365	370	380	385	395	400	410	415	420
320	325	335	340	345	355	360	365	375	380	390	395	400	410	415
315	320	330	335	340	350	355	365	370	375	385	390	395	405	410
310	315	325	330	335	345	350	360	365	370	380	385	390	400	405
305	315	320	325	335	340	345	355	360	365	375	380	385	395	400

Hjälpstabell för bromskraftberäkning.

Bromstal	Bromskraft (i ton)														
	305	310	315	320	330	340	350	360	370	380	390	400	410	420	430
	Vagnvikt (i ton)														
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															
11															
12															
13															
14															
15															
16	1910	1940	1970	2000											
17	1790	1820	1850	1880	1940	2000									
18	1690	1720	1750	1780	1830	1890	1940	2000							
19	1610	1630	1660	1680	1740	1790	1840	1890	1950	2000					
20	1530	1550	1580	1600	1650	1700	1750	1800	1850	1900	1950	2000			
21	1450	1480	1500	1520	1570	1620	1670	1710	1760	1810	1860	1900	1950	2000	
22	1390	1410	1430	1450	1500	1550	1590	1640	1680	1730	1770	1820	1860	1910	1950
23	1330	1350	1370	1390	1430	1480	1520	1570	1610	1650	1700	1740	1780	1830	1870
24	1270	1290	1310	1330	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1630	1670	1710	1750	1790
25	1220	1240	1260	1280	1320	1360	1400	1440	1480	1520	1560	1600	1640	1680	1720
26	1170	1190	1210	1230	1270	1310	1350	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1620	1650
27	1130	1150	1170	1190	1220	1260	1300	1330	1370	1410	1440	1480	1520	1560	1590
28	1090	1110	1130	1140	1180	1210	1250	1290	1320	1360	1390	1430	1460	1500	1540
29	1050	1070	1090	1100											
30	1020	1030	1050	1070											
31	985	1000	1020	1030											
32	955	970	985	1000											
33															
34															
35															
36															
37															
38	800														
39															
41	745	755	770	780	805										
42															
43	710	720	735	745	765	790	815								
44	695	705													
46	665	675	685	695	715										
47	650	660	670	680	700										
48	635	645	655	665	690	710									
49	620	635	645	655	675	695	715								
50	610	620	630	640	660	680	700	720	740	760	780	800			
52	585	595	605	615	635	655	675	690	710						
53	575	585	595	605	625	640	660	680	700						
54	565	575	585	595	610	630	650	665	685	705					
55	555	565	575	580	600	620	635	655	675	690	710				
57	535	545	555	560	580	595	615	630	650	665	685	700			
61	500	510	515	525	540	555	575	590	605	625	640	655	670	690	705

Hjälptabell för bromskraftberäkning

Bromstal	Bromskraft (i ton)														
	305	310	315	320	330	340	350	360	370	380	390	400	410	420	430
	Vagnvikt (i ton)														
63	485	490	500	505	525	540	555	570	585	600	620	635	650	665	680
64	475	485	490	500	515	530	545	560	580	595	610	625	640	655	670
65	470	475	485	490	505	520	540	555	570	585	600	615	630	645	660
66	460	470	475	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635	650
67	455	460	470	475	490	505	520	535	550	565	580	595	610	625	640
69	440	450	455	465	475	490	505	520	535	550	565	580	595	610	620
70	435	440	450	455	470	485	500	515	530	540	555	570	585	600	615
71	430	435	445	450	465	480	490	505	520	535	550	565	575	590	605
72	425	430	435	445	460	470	485	500	515	525	540	555	570	585	595
73	415	425	430	440	450	465	480	495	505	520	535	545	560	575	590
74	410	420	425	430	445	450	470	485	500	515	525	540	555	565	580
75	405	415	420	425	440	455	465	480	495	505	520	535	545	560	575

Förklaringar till hjälptabellen för bromskraftberäkning.

Hjälptabellen 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.

Bromskraften hos olika fordon värderas enligt bestämmelserna å sid. 29.

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

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

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

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

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

III. Motsvarar 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 hjälptabellens huvud det tal, som är lika med den tillgängliga 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 tal ej finnes, *närmast högre* tal. Därest detta tal förekommer å mer än en rad, väljer man det understa. Talet i yttersta vänstra kolumnen i samma siffraden är det sökta bromstalet.

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

Man söker då i hjälptabellens 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 bromstalstabellen finner man, att bromstalet 54 tillåter en största hastighet av 90 km/tim, om ej större lutningsförhållanden förekomma 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 blir beroende av lutningsförhållandet (enligt bromstalstabellen 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.).

Bromskraft hos olika fordon.

För en del vagnar är den vid tryckluftbromsning gällande bromskraften angiven å vagnen (genom bromsviktskyltar å godsvagnar, som ha sådana och genom skyltar eller märkning vid omställningsanordningen eller å långbalken å vissa personvagnar). Vid skruvbromsning av dessa vagnar värderas däremot bromskraften enligt nedanstående tabell, kolumnen längst till höger.

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

F o r d o n	P-broms			G-broms			Skruvbroms
	Då omställningsanordn. Tom — Last			Då omställningsanordn. Tom — Last			
	saknas	har läget		saknas	har läget		
		Tom	Last		Tom	Last	
4-axliga person-, post-, fång- o. resgodsvagnar med vagnvikt 45 ton ¹⁾ o. däröver	40 ton per vagn	—	—	25 ton prvagn	—	—	5 ton pr bromsad axel
4-axliga person-, post-, fång- o. resgodsvagnar med vagnvikt under 45 ton ¹⁾	30 ton prvagn	—	—	20 ton prvagn	—	—	5 ton pr bromsad axel
B. J. 4-axliga BCo, Co och DCo med vagnvikt under 30 ton	20 ton prvagn	—	—	15 ton prvagn	—	—	5 ton pr bromsad axel
B. J. Co 5	15 ton prvagn	—	—	10 ton prvagn	—	—	5 ton pr bromsad axel
2-axliga person-, post-, fång- o. resgodsvagnar	15 ton prvagn	—	—	10 ton prvagn	10 ton prvagn	—	5 ton pr bromsad axel
Godsvagnar med mer än 4 axlar	—	—	—	5 ton pr broms. axel	5 ton pr broms. axel	7,5 ton pr broms. axel	5 ton pr bromsad axel
4-axliga godsvagnar	—	—	—	20 ton prvagn	20 ton prvagn	30 ton prvagn	5 ton pr bromsad axel
3- o. 2-axliga godsvagnar	10 ton prvagn	10 ton prvagn	15 ton prvagn	10 ton prvagn	10 ton prvagn	15 ton prvagn	tom el. med mindre än 5 ton el. där last: 5 ton pr bromsad axel
Överksamt lok	För elektrolok 10 ton pr bromsad axel, för ånglok 5 ton pr bromsad axel						

1) Efter avrundning enligt punkt 4 i förklaringarna till tjänstetidtabellerna.

Vid tillämpning av tabellen iakttagas,
att tryckluftbroms Hildebrand-Knorr S, Kunze-Knorr S, Hildebrand-Knorr P och Kunze-Knorr P samt med mellanventil (i vissa fall omställningshandtag å fordonssidorna) försedd tryckluftbroms Knorr, Westinghouse och New-York utgör P-broms, när omställningsanordningen står i läget P eller Perst samt G-broms, när den står i läget G eller Godst (läget S för förstnämnda båda bromstyper får förekomma endast i tåg av bromsgrupp S, varvid bromskraftberäkning ej erfordras),

att till *P-broms* alltid räknas:

tryckluftbroms Knorr, Westinghouse och New-York utan omställningsanordning (mellanventil) eller fast strypanordning och vakuumbroms;

att till *G-broms* alltid räknas:

tryckluftbroms Kunze-Knorr G och Hildebrand-Knorr G samt
» Knorr, Westinghouse och New-York utan omställningsanordning (mellanventil) men med fast strypanordning.

VAGNVIKTSTABELL.

Lok. litt. L	350 ton
» » H 3	500 »
» » D k	650 »
» » D s	540 »
» » O	1100 »

När syära snöhinder eller särskilt låg yttertemperatur ökar tågmotståndet, bör vagnvikten i motsvarande grad reduceras.

Order om sådan begränsning av vagnvikten utfärdas av trafikinspektören efter samråd med maskiningenjören.

Vagnsyningsstationer.

Kornsjö, Mellerud.

Telefonering från linjen.

Telefoner äro uppmonterade i stolpskåp å linjen Mellerud—Kornsjö.

Telefonskåp n:r 1	på km. 6+300
2	» 17+500
3	» 23+900
4	» 32+800
5	» 38+950
6	» 52+500
7	» 59+100

Linje 1 och 5 äro inkopplade i ovanstående apparater.

Linje 1 kan användas endast till station.

Linje 5 kan användas endast till Driftcentralen med signal A (— — —).

Signaltabell finnes uppsatt i varje skåp.

CIRKULÄR

till

**Öiöm, Fmiö, Lokm Ål, Lokfm Ml,
Stf Kornsjö, Knr Mellerud, Göteborg.**

D.J. säkerhetsorder n:r 5 av den 29/10 1941 ang. tågens expediering å Kornsjö station upphäves fr. o. m. den 1/8 1942.

I stället skola från samma dag bestämmelserna i det norska "Tjenestereglement och Signalreglement" tillämpas, d. v. s.

Vid de svenska tågens ankomst till Kornsjö:

Stoppssignal gives av tågchefhavaren (röd flagga eller handsignallyktans röda sken). Personförande tåg stoppas så, att personvagnarna komma till plattform. Vid ankomsten bör tbfh hålla utkik för att se, om någon av stationens "betjente" visar stoppsignal för att få tåget att stoppa å viss önskad plats och därvid omedelbart repetera dylik signal. Inga tåg få framgå längre än till en punkt så belägen, att tågen stoppa hinderfritt för angränsande tågspår i stationens motsatta ända. Hinderpålar finnas ej, utan i stället "middelmerken", en c:a 3 dm. lång rödmålning på rälsens ytter-sida i angränsande tågspår. (Ang. tågs framförande förbi middelmerket se sid. 3).

Vid de svenska tågens avgång från Kornsjö:

Tågchefhavaren giver avgångssignal enligt Sáo (armen föres i cirkel eller handsignallyktans gröna sken föres i cirkel), dock först sedan avgångsorder erhållits av stationsmasteren (tågklareren). Kontroll av tågmöten påvila tbfh och lokpersonal i vanlig ordning.

Ang. tågvägarna i **Kornsjö** hänvisas till tidtabellsboken. Infartssignalen och tillhörande försignal utgöras av ljussignaler.

Då infartssignalen visar stopp (ett rött blinkande sken), visar försignalen 2 brandgula **blinkande** sken i linje snett uppåt till höger ().

Då infartssignalen visar "kör" (ett grönt fast sken till spår 1 eller 3; 2 fasta gröna sken till spår 2), visar försignalen 2 blinkande gröna sken i linje snett uppåt till höger ().

Mellan infartssignalen och yttersta växeln finnes en "spårnummersignal" (en svart tavla med elektriska ljuspunkter), som med stor arabisk siffra anger det spår, till vilket tågvägen leder (1, 2 eller 3).

Strömlös kontaktledningssträcka är belägen strax söder om Kornsjö station.

Sträckan utmärkes å ömse sidor med en vit tavla med svart streck enligt vidstående bild:  ; c:a 200 m. framför denna finnes en motsvarande varningssignal enligt vidstående bild: 

Betr. bristfällig huvudsignal gäller följande:

- 1) Om huvudsignal sättes ur bruk för längre tid, skall ogiltighetsmärke uppsättas (svart och vitmålat kryss), som uppsättes å ljussignalens mast.
- 2) Då huvudsignal tages ur bruk, skall handsignal användas.

Stoppsignal gives med röd signalflagga eller rött sken från handsignallykta, hållen stilla.

Körsignal med grön flagga eller grönt sken med handsignallykta, hållen stilla.

Dessa signaler givas vid infartssignalen, såvida icke stationsmestern (tågklararen) på förhand underrättat tågpersonalen om att signalering sker vid yttersta växeln.

Under nuvarande trafikförhållanden inträffar, att tåg i **Kornsjö** måste intagas å spår 4 eller 5, till vilka spår körsignal ej kan givas med infartssignalen. I dylikt fall erhåller föraren skriftlig order vid infartssignalen och intages tåget på handsignal enligt ovanstående, gällande bristfällig signal.

Har tåget underrättats om förhållandet på en tidigare station (alltså i förväg), gives signalen vid yttersta växeln. (I samtliga dessa fall visar infartssignalen rött blinkande ljus).

Signaler vid växlingsrörelser å Kornsjö station.

Signal Framåt (kjør frem).

- a) vid dagsljus: rörelse med armen så att handen beskriver en båge uppåt och utåt vinkelrätt mot spåret i riktning från tåget.
- b) i mörker: handsignallyktans ofärgade sken förd på samma sätt.

Signalen besvaras med ett kort ljud från lokets vissla eller sirén, innan rörelsen påbörjas.

Signalen **Framåt** användes, när lokomotivet skall draga vagnarna (oavsett åt vilket håll lokets framände är riktad), och när lokomotivet skall gå från vagnarna.

Signal Stopp.

- a) vid dagsljus: signalgivarens båda armar vågrätt utsträckta, eller med ena armen, vågrätt utsträckt när signalen gives från fordon i rörelse.

- b) i mörker: ofärgat sken från signallyktan fört hastigt flera gånger från höger till vänster vinkelrätt mot spåret.

Signalen besvaras med ett kort ljud från lokets vissla eller sirén.

Observera: Signalen enligt a) är lika med signalen "Framåt" och signalen enligt b) är lika med "Back" enligt svenska Sjö.

Signal Back.

- a) vid dagsljus: rörelse med armen så att handen beskriver en båge rakt uppåt och sedan **inåt** mot vagnarna och vinkelrätt mot spåret.

- b) i mörker: ofärgat sken från handsignallyktan, som föres i en båge först rakt uppåt och sedan **inåt** mot vagnarna och vinkelrätt mot spåret.

Signalen besvaras med två korta ljud från lokets vissla eller sirén, innan rörelsen påbörjas.

Signal Sakta, (varsom).

- a1) vid dagsljus: signalgivarens ena arm hålles utsträckt vinkelrätt mot spåret och föres upprepade gånger upp och ned.

- a2) grön signalflagga, som hålles stilla.

- b1) i mörker: ofärgat sken från handsignallyktan, hastigt vriden åt sidorna, så att blinkande vitt sken framträder.

- b2) grönt sken från handsignallykta, hållen stilla.

Signalen besvaras med två korta ljud från lokets vissla eller sirén.

Tågs framförande förbi middelmerke (hinderpåle) vid tågs ingående å Kornsjö station.

Därest det är nödvändigt vid intagande av tåg att framföra det längre än till middelmerket, får detta ske efter muntlig order från stationsmestern (tågklareraren) till föraren, eller genom att stationsmestern (tågklareraren) ger signalen "kjør frem" (framåt), efterföljd av signalen stopp, när tåget skall stanna.

På grund av de stora skiljaktigheterna mellan signalerna vid växlingsrörelser enligt svenska Säkerhetsordningen och norska Signalreglement anmodas lokpersonalen att vid växlingsrörelser å **Kornsjö** station iakttaga största möjliga försiktighet och uppmärksamhet.

**Signalering med visselpipa eller
signalhorn vid växlingsrörelser
å Kornsjö station.**

- Signal Framåt** (kjør frem): ett kort ljud.
Signalen besvaras med ett kort ljud från lokets vissla eller sirén, innan rörelsen påbörjas.
- Signal Stopp:** tre korta ljud.
Signalen besvaras med ett kort ljud från lokets vissla eller sirén.
- Signal Back:** två korta ljud.
Signalen besvaras med två korta ljud från lokets vissla eller sirén, innan rörelsen påbörjas.
-

**Signalering till ENSAMT lokomotiv (utan vagnar tillkopp-
lade), som står stilla eller är i rörelse
inom stationsområdet.**

- Signal "Kör längre bort"** (kjør vekk): ett långt ljud.
Signalen besvaras från loket med ett kort ljud.
- Signal "Kom närmare"** (kallesignal): flera korta ljud.
Signalen besvaras med ett kort ljud från loket.

Båda signalerna gälla i förhållande till signalgivarens plats.

Cirkuläret, som endast tilldelas därav berörd personal, skall noga studeras och förvaras sist i tidtabellsboken, del A, D.J.

Göteborg i juli 1942

TRAFIKINSPEKTÖREN.

DALSLANDS JÄRNVÄG

Tillägg n:r 1

till

TIDTABELLSBOKEN

DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Att tillämpas fr. o. m. den 22 juli 1942.

Förteckning över signalbilder (sid. 11 och 12).

Med anledning av ombyggnad av växel- och signalsäkerhetsanläggningen i *Bäckefors* tagas nuvarande förreglingsanordningar i sin helhet *ur* bruk från och med onsdagen den 22 juli 1942 och tillsvidare.

Samtliga i tågvägarna befintliga växlar äro därmed oförreglade och skola vid tågs ankomst och avgång vara låsta eller bevakade.

Tågvägsinspektion skall äga rum för samtliga tåg jämlikt Säs § 55, mom. 1 och 3.

För samtliga tåg (såväl tåg med jämna som udda nummer) visas körsignal med *en* vinge (ett grönt sken) såväl till spår 2 som spår 1.

Inga tåg få tillsvidare passera i tågvägarna ingående mot växlar med större hastighet än högst 40 km.

Sedan registrering skett å sid. 2, infästes tillägget baktill i tidtabellsboken.

Göteborg den 20 juli 1942.

TRAFIKINSPEKTÖREN.

8548

Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle

DALSLANDS JÄRNVÄG

Ändringstryck n:r 3

till

TIDTABELLSBOKEN

DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Att tillämpas fr. o. m. den 3 december 1942.

Fr. o. m. den 3 december 1942 tages den nya växel- och signalsäkerhetsanläggningen i **Bäckefors** i bruk, och upphävas därmed bestämmelserna i tillägg 1 till tidtabellsboken del A. Nämnda tillägg skall överkorsas med bläck.

Göteborg i november 1942.

TRAFIKINSPEKTÖREN.

D. J. ändringstryck n:r 3 (1 blad)
3 december 1942.
Förvaras sist i del A.

DALSLANDS JÄRNVÄG

Ändringstryck n:r 5

till

TIDTABELLSBOKEN

DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Att tillämpas omedelbart.

På grund av pågående B-arbete får tågens hastighet å bansträckan km. 53+400—53+700 å linjen **Hökedalen—Mon** tillsvidare icke överstiga 40 km/tim.

Då detta ändringstryck kvitterats av berörd lokpersonal, komma hastighetstavlor och orienteringsmärken att uppsättas.

Göteborg i februari 1943.

TRAFIKINSPEKTÖREN.

*Hökedalen
enl. tillägg Vi 6*

DALSLANDS JÄRNVÄG

Ändringstryck n:r 6

till

TIDTABELLSBOKEN

DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Att tillämpas fr. o. m. den 15 juni 1943.

Å sid. 14 skall i »Uppgift å vägkorsningar, där säkerhetsanordningar (ljussignaler, ringverk, bevakade grindar eller fällbommar) skola finnas» för **Arket** i kol. »Skyddsanordning» texten »grindar bevakning g)» med bläck ändras till »Automatiska ljud- och ljussignaler».

Då enligt tidigare utsänd telegrafisk order hastighetsnedsättningen å bansträckan km. 53+400—53+700 å linjen **Hökedalen—Mon** upphört, har tillägg n:r 5 upphört att gälla och skall överkorsas med bläck.

Göteborg i juni 1943.

TRAFIKINSPEKTÖREN.

DALSLANDS JÄRNVÄG

Ändringstryck n:r 7

till

TIDTABELLSBOKEN

DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Att tillämpas fr. o. m. den 3 december 1943.

Fr. o. m. tåg 41 den 3 december 1943 tages den nyuppförda elektriska fällbomsanläggningen vid **Gärdserud** (km. 1+390) i bruk.

Bommarnas fällning ombestyrres på elektrisk väg från ställverket å **Melleruds station**, och deras höjning sker automatiskt, då vederbörande tåg i sin helhet passerat vägövergången.

Följande signaler finnas vid vägkorsningen:

För signalering **mot banan** två ljussignaler uppställda till vänster om spåret, en på vardera sidan om vägövergången. Dessa signaler visa fast rött sken, då bommarna äro höjda och fast ofärgat sken, då bommarna äro fällda.

För signalering **mot vägen** två ljussignaler, en på vardera kryssmärket. Dessa signaler visa fast rött sken fr.o.m. det förringningen för bommarnas fällning börjar t.o.m. det bommarna höjts till ca. 80°. Övrig tid äro dessa signaler släckta.

Vid strömavbrott kunna bommarna manövreras medelst

vev, som förvaras i apparatskåpet. Nyckeln till detta skåp finnes i ställverksskuren i Mellerud.

Med anledning av ovanstående skall å sid. 14 i »Uppgift å vägkörningar, där säkerhetsanordningar (ljussignaler, ringverk, bevakade grindar eller fällbommar) skola finnas», för Gärdserud i kol. »Skyddsanordning» ordet »bevakning» ändras med bläck till: »elektriska» och noten g under tabellen ändras till: »Fällas från Melleruds station».

Göteborg i december 1943.

TRAFIKINSPEKTÖREN.

DALSLANDS JÄRNVÄG

Ändringstryck n:r 8

till

TIDTABELLSBOKEN

DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Att tillämpas fr. o. m. den 21 februari 1944.

Från och med måndagen den 21 februari 1944 tages det nya stationshuset i **Dalskog** i bruk.

Med anledning härav ändras numren å spåren enligt följande:

nuvarande tågspår n:r 1 (huvudtågvägen) blir tågspår n:r 3 med oförändrad signalbild ,
tågspår n:r 2 blir oförändrat sidotågväg med signalbild ,
kaj- och frilastningsspåret blir spår 1.

Ändringarna införs med bläck å sid. 11 och 12 i »Förteckning över driftplatser, signaturer, signalbilder och tågspår m. m.» d. v. s. för huvudtågvägen ändras vid **Dalskog** tågspår n:r 1 till tågspår n:r 3.

Göteborg i februari 1944.

TRAFIKINSPEKTÖREN.

D. J. ändringstryck n:r 8 (1 blad)
21 februari 1944.
Förvaras sist i del A.

DALSLANDS JÄRNVÄG

TIDTABELLSBOKEN

DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Ändringstryck n:r 9

Gällande fr. o. m. den 11 juni 1945.

Ändringstrycket utgöres av 2 blad.
(inkl. detta titelblad).

Sidorna 13—14 hava nytryckts med anledning av att bestämmelserna om underrättelsestationer och underrättelsesträckor hava ändrats.

Fr.o.m. den 5 juni har vid **Dalskog** ljussignal C slopats och ersatts med å ömse sidor om vägkorsningen uppsatta kontrollsignaler, vilka visa fast brandgult sken, när tåget inkommit på den isolerade spårledningen och de automatiska ljud- och ljussignalerna äro i funktion.

För sydgående tåg å spår 1 eller 2, som göra längre uppehåll å stationen, kan vägövergångssignalen bringas upphöra att fungera genom åtgärder, som vidtagas av tågexpeditören i **Dalskog**. Innan avgångssignal gives till dylikt tåg, skall vägövergångssignalen minst 30 sekunder dessförinnan återsatts i funktion.

Göteborg i juni 1945.

TRAFIKINSPEKTÖREN.

Anm. Ändringstrycket registreras på sid. 2.
Detta blad förvaras sist i del A.

Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle
DALSLANDS JÄRNVÄG

TIDTABELLSBOKEN
DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Ändringstryck n:r 10

Gällande fr. o. m. den 16 februari 1946.

I tabellen å sid. 9 över hastighetsbegränsningar skall
överst i resp. kolumner med bläck införas:

Ko—Mo	km. 63+200—62+600 (växel)	600 m.	70
-------	---------------------------	--------	----

Göteborg i februari 1946.

TRAFIKINSPEKTÖREN.

Anm. Ändringstrycket registreras på sid. 2.
Förvaras sist i del A.

Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle
DALSLANDS JÄRNVÄG

TIDTABELLSBOKEN

DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Ändringstryck n:r 11

Gällande fr. o. m. den 25 juni 1946.

Ändringstrycket utgöres av 2 blad.
(inkl. detta titelblad).

Sidorna 13—14 hava nytryckts med anledning av att lystringsmärken uppsatts för vägövergången vid km 7+991 å linjen M1—Rt.

Göteborg i juni 1946.

TRAFIKINSPEKTÖREN.

Anm.: Ändringstrycket registreras på sid. 2.
Förvaras sist i del A.

Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle
DALSLANDS JÄRNVÄG

TIDTABELLSBOKEN

DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Ändringstryck n:r 12

Att tillämpas fr. o. m. den 10 september 1946.

Växeln till **Borgens grusgropsspår** (signatur Bgr) vid km 29+330 å bstr **Tingvalla—Vången** här inlagts. Växeln är genom kontrollås förreglad med en invid densamma uppsatt T-semafor, vilken jämte tillhörande försignaler samtidigt tagits i bruk. Platsen är obevakad för alla tåg. Nyckeln till kontrollåset förvaras å **Bäckefors station** och får utlämnas endast i samband med bandisposition för ingående å grusgropsspåret.

Göteborg i september 1946.

TRAFIKINSPEKTÖREN.

*Utgår
enl. p. 13*

Anm.: Ändringstrycket registreras på sid. 2.
Förvaras sist i del A.

Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle
DALSLANDS JÄRNVÄG

TIDTABELLSBOKEN

DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Ändringstryck n:r 13

Gällande fr. o. m. den 20 november 1947.

Ändringstrycket utgöres av 4 blad.
(inkl. detta titelblad).

Anm. Ändringstrycket registreras på sid. 2 a.
Detta blad förvaras sist i del A.

Tilläggsidorna 2 a—2 b hava tryckts, emedan plats för registrering av ändringstrycken saknas.

På grund av el-kraftsransonering är infartssignalen i **Kornsjö** bristfällig vardagar mellan kl. 15.00 och 18.00 samt SoH mellan kl. 12.30 och 16.00. Under denna tid gives kör-signal vid yttersta växeln med grön signalflagga resp. grönt sken från handsignallykta.

Växeln till **Borgens grusgropsspår** med tillhörande T-semafor och försignaler äro borttagna fr. o. m. tåg 307 den 20 november.

Ändringstryck n:r 12 överkorsas med bläck.

Sidorna 3—4 och 13—14 hava nytryckts.

Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle
DALSLANDS JÄRNVÄG

TIDTABELLSBOKEN

DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Ändringstryck n:r 14

Gällande fr. o. m. den 9 maj 1948.

Ändringstrycket utgöres av 4 blad
(inkl. detta titelblad).

Anm.: Ändringstrycket registreras på sid. 2 a.
Detta blad förvaras sist i del A.

Sidorna 9—14 hava nytryckts.

STATENS JÄRNVÄGAR

33 TRAFIKSEKTIONEN

TIDTABELLSBOKEN

DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Ändringstryck n:r 15

till f. d. GDG 1 trafiksektions tidtabellsbok del A.

(DJ)

Gällande fr o m den 22 februari 1949.

Ändringstrycket utgöres av 2 blad
(inkl. detta titelblad).

Sid. 13—14 hava nytryckts med anledning av ändrade
arbets- och underrättelsetider för banpersonalen.

Göteborg i februari 1949.

TRAFIKINSPEKTÖREN.

Anm. Ändringstrycket registreras på sid. 2 a.
Detta blad förvaras sist i del A.

STATENS JÄRNVÄGAR

33 TRAFIKSEKTIONEN

TIDTABELLSBOKEN

DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Ändringstryck n:r 16

till f. d. GDG 1 trafiksektions tidtabellsbok del A.
(D J)

Att tillämpas omedelbart.

Ändringstrycket utgöres av 2 blad.
(inkl. detta titelblad).

På grund av ändrade arbets- och underrättelsetider för banpersonalen å 33 bs skola de båda nedre tabellerna å **sid. 14** överkorsas med bläck samt bifogade ändringslapp överklistras.

Göteborg i februari 1950.

TRAFIKINSPEKTÖREN.

Anm. Ändringstrycket registreras på sid. 2 a.
Detta blad förvaras sist i del A.