

DALSLANDS JÄRNVÄG

---

# Tidtabellsboken.

---

Tidtabell nr 113

---

Gällande från och med den 16 juni 1941

å bandelen

Kornsjö — Mellerud.

---

*Gerhard Lext*  
DALSLANDS JÄRNVÄG.

# Tidtabellsboken.

---

Tidtabell nr 113

---

Gällande från och med den 16 juni 1941

å bandelen

Kornsjö — Mellerud.

---

**Tillägg.**

Nr	Infört		Nr	Infört	
	den	namn		den	namn

**Innehållsförteckning.****A. Allmänna bestämmelser.**

	Sid.
Förklaringar till tjänstetidtabellerna .....	4
Uppgift å lutningar .....	6
Hastighetsuppgifter .....	7
Uppgift å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta .....	8
Vagnviktstabell för godstågen .....	8
Bromstabellerna A och B .....	8
Förklaringar till bromstabellerna .....	9
Bromstabell C .....	12
Förteckning över tågspår, signalbilder och avstånd .....	16
Uppgift å samtliga driftplatser och signaturer .....	17
Uppgift å stationer för vagnavsugning .....	17
Uppgift å stationer, där förare, som jämväl är tbfh, skall mottaga och avlämna konvolut med inneliggande handlingar .....	17
Förteckning över driftplatser, som få lämnas obevakade för tåg....	17
Uppgift å viktigare vägvorsningar .....	18
Underrättelser till vägvakter .....	18
Tågordning för vägvakter .....	18
Banmästareavdelningarnas omfattning .....	18
Uppgift å driftplatser med påstigningsmärken .....	19
Telefonskåp å linjen .....	19
Plan för styckegodsvagnar .....	19
Särskilda föreskrifter beträffande stuvning av res- och ilgods ....	19
Vagnrapport .....	19
Tidssignal .....	19
Postbefordring .....	20
Anteckningar .....	20
Banpersonalens underrättande jämlikt Sáo § 82 .....	21

**B. Tjänstetidtabeller.**

För tåg med udda nummer .....	24
För tåg med jämna nummer .....	30

**A. Allmänna bestämmelser.**

## Förklaringar till tjänstetidtabellerna.

1) Den i överskriften för varje särskilt tåg angivna största tillåtna hastigheten är bestämd enligt föreskrifterna i säkerhetsordningen med hänsyn till bansträckans beskaffenhet, tågets bromskraft och sammansättning under normala förhållanden och den för tåget avsedda loktypen. Ändras något av dessa förhållanden så, att endast en *lägre* hastighet medges enligt säkerhetsordningen, får denna lägre hastighet icke överskridas.

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

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

2) Det efter ordet »Ax» i överskriften stående siffertalet betecknar det största antalet axlar, lastade eller tomma, som får medtagas enligt 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.

Jämligt § 11 i Instruktion för lokpersonal är föraren emellertid skyldig att *till fullö utnyttja lokets dragkraft*. Då de i vagnviktstabellerna angivna tontalen och den i tidtabellöverskrifterna angivna vagnvikten äro att anse såsom *minimum* för vad loken kunna framföra, skall alltså föraren vara skyldig att utöver detta tontal medtaga den ytterligare belastning, som loket under i varje särskilt fall för handen varande omständigheter anses kunna medföra.

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

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

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

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

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

Lastens vikt beräknas:

till 1 ton för vagn, lastad med lik;

» 3 » » » » » lev. djur eller styckegods, eller för gods- och personvagn, som användes för posttransport;

» 4 » » Gs eller Gsh (CG)-vagn } som användes för

» 6 » » standard G eller Grh (CGr)-vagn } manskapstransport  
enligt den i transporthandlingarna angivna vikten eller, om uppgift därom saknas, enligt uppskattning i fråga om övriga vagnslastsändningar.

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

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

7) Framför kolumn 2 förekommande *grafiska beteckningar* betyda:

| = enkelspår,

|| = dubbelspår.

8) I kolumn 2 angives bild av för tåget gällande körsignal för infart å driftplats, som är försedd med växelförregling eller är utrustad med två eller flera infartssignaler, vilka äro så uppställda, att de kunna förväxlas med varandra. Har särskild signalbeskrivning upprättats, införes i stället för signalbild en hänvisning till signalbeskrivningen. Visst antal vingar i körställning betyda i fråga om huvudljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

9) I kolumn 3 angivas tågspårsnummer.

10) Tidtabellen är uppgjord efter 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 »Ank.» befintliga *tecken* betyda:

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

**a** = uppehåll för resandes *avstigande*,

**p** = » » » *påstigande*,

**x** = » » » *av- eller påstigande*, eller *avlämnande* eller *upplagande* av gods enligt föreskrift i gällande transportplaner;

**a**, **p** och **x**, omgivna av **o**, att tåget har *fast uppehåll*, kortare än en minut, varvid

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

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

ⓐ = » » » *av- eller påstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner;

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

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

**p** = » » » *påstiga* » ;

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

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

△ att station icke är tåganmälningstation för tåget.

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

12) I kol. X angivas tågets möten. Därest mötande tåg icke är dagligt, angives detta genom hänvisning. Se punkt 13.

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

† = går sön- och helgdagar.

X = går vardagar.

d = går dagligen utom dag efter S. o. H.

e = extratåg; går på särskild order.

k = eget tåg uppehålles.

u = som uppehålles.

h = hinder strax bortom infartstågvägens slutpunkt (Säo § 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 (Säo § 55: 6, anm. 3).

v = tåget intages mot vagnar, varför tåget skall införas med försiktighet (Säo § 73).

y = tåget må vid ingåendet vid behov framföras förbi utfartssignalen i stoppställning efter växlingssignal från tågexpeditören.

z = se signalbeskrivning.

Vid angivande av möte i X kolumnen.

## UPPGIFT

å de lutningar, som å olika stationssträckor i vardera tågriktningen äro utslagsgivande för tågens utrustning med bromskraft.

8:1000	↓	Mellerud	—	Dals Rostock	↑	10:1000
4:1000	↓	Dals Rostock	—	Dalskog	↑	10:1000
10:1000	↓	Dalskog	—	Bäckefors	↑	10:1000
2:1000	↓	Bäckefors	—	Tingvalla	↑	8:1000
10:1000	↓	Tingvalla	—	Ed	↑	10:1000
2:1000	↓	Ed	—	Hökedalen	↑	4:1000
10:1000	↓	Hökedalen	—	Mon	↑	10:1000
10:1000	↓	Mon	—	Kornsjö	↑	6:1000

Ovan angivna lutningsförhållanden utvisa den största höjdskillnad, som finnes å en viss bansträcka mellan två punkter på 1,000 m. avstånd från varandra, oavsett om banan på någon del av sträckan mellan dessa punkter har starkare lutning. Dels på grund av att dylikt förhållande kan råda, dels till följd av att lutningsvisarna angiva endast hela, uppåt avrundade tal, överensstämma icke alltid lutningsvisarnas siffror med ovanstående uppgifter; ägande de sistnämnda vitsord vid bestämmandet av den för tåg erforderliga bromskraften.

## HASTIGHETSUPPGIFTER.

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

Lok litt.	A	Dk	H3	K	L	El. motv.	Rälsbuss
Bandel:							
Mellerud—Kornsjö ...	75	90	90	45	60	90	80
» —Sunnanå ..	20	—	—	20	20	—	—
Ed—Le .....	10	—	—	10	10	—	—

B. Med hänsyn till banans beskaffenhet skola följande bansträckor passeras med nedanstående *minskade hastighet*.

Sträckor	Största tillåtna hastigheten		
	mellan	längd meter	utgör km/tim.
Ml—Rt	Kmp 0+410—Kmp 0+790 (325 m. ingångskurvan till Mellerud) .....	370	60
» »	Kmp 6+860—Kmp 7+800 (450 m. kurvorna vid Bäckenäset) .....	940	80
Rt—Dk	Kmp 8+680—Kmp 10+440 (450 m., 370 m., 360 m., 370 m., 370 m. och 450 m. kurvorna genom Rostocksbergen) .....	1760	65
» »	Kmp 11+800—Kmp 11+730 (450 m. kurvan vid Bergängen) .....	550	80
» »	Kmp 12+160—Kmp 13+200 (450 m. kurvan vid Dansbo) .....	1040	80
» »	Kmp 13+200—Kmp 14+220 (450 m. och 360 m. kurvorna vid Ölebäcken) .....	120	65
Dk—Bäf	Kmp 17+100—Kmp 17+480 (360 m. kurvan vid Bergtränget) .....	370	65
» »	Kmp 17+890—Kmp 18+700 (450 m. och 430 m. kurvorna vid Halängen) .....	810	75
Ed—Hd	Kmp 44+400—Kmp 45+060 (600 m. och 360 m. in- och utgångskurvorna vid Ed) ....	660	60
Hd—Mo	Kmp 48+740—Kmp 49+060 (450 m. kurvan mellan västra semaforen och försignalen).	320	80
» »	Kmp 53+910—Kmp 54+560 (400 m. och 445 m. S-kurvan km. 54) .....	650	75
» »	Kmp 56+200—Kmp 56+640 (600 m. kurvan vid Mons bangård) .....	440	60

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

	genom infartsväxlarna	genom platsen i övrigt
vid Mellerud .....	60 km	
» Dals Rostock .....	65 »	65 km
» Dalskog .....	90 »	90 »
» Bäckefors .....	90 »	90 »
» Tingvalla .....	90 »	90 »
» Ed .....	60 »	60 »
» Hökedalen .....	90 »	90 »
» Mon .....	60 »	60 »
» Kornsjö .....	25 »	

## Uppgift å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta.

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets plats	
Bansträcka	Sektionsnummer	Platsens art	för uppgående tåg	för nedgående tåg
Ml—Rt	6+327	Bygdeväg vid Bäckebo	5+827	6+827
Rt—Dk	9+338	Bygdeväg vid Skarpre	8+670	9+664
" "	13+700—13+980	Bergskärning vid Ölebäcken	13+200	14+480
Dk—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 Kärud	24+500	25+500
Bäf—Tv	34+867	Passbovägen	34+367	35+367
Tv—Ed	40+437	Bygdeväg vid Torp	39+937	40+937
Ed—st	44+396—44+645	Vägövergångar	44+244	44+803
Ed—Hd	47+440	Bygdeväg vid Sand	46+940	47+940
Hd—Mo	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
Mo—Ko	60+400—61+180	Bergskärn. vid Högsberget	59+900	61+680

## Vagnviktstabell för godstågen.

Ton vagnvikt vid avgången från	Med lok litt.		
	Dk	H3	L
Mellerud*) .....	650	500	350
Dalskog (i riktn. Ko) .....	650	575	400
Kornsjö .....	650	500	350

\*) Skall stopp göras vid Dals Rostock minskas vagnvikten med 100 ton.

## Bromstabellerna A och B.

(För tåg av bromsgrupp II och IV är största tillåtna hastigheten 60 km.)

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

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

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

## Förklaringar till bromstabellerna.

I. Bromstabellerna A (för tåg av bromsgrupp I) och B (för tåg av bromsgrupp II och IV) användas vid ändring av tåghastigheten för bestämmandet 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.

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

II. Bromstabell C användes vid

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

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

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

III. **Bromskraften** hos olika fordon skall värderas enligt bestämmelserna å sid. 13.

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

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

V. Gäller frågan huru stor vagnvikt, som får framföras i ett tåg, då man har att tillgå endast en begränsad bromskraft, uppsökes först detta sistnämnda tal eller, om detsamma ej finnes, närmast lägre tal i tabellens huvud (bromstabell C), och den lodräta kolumnen följes härifrån nedåt, tills man kommer till den vågräta siffrerad, som i yttersta kolumnen innehåller det givna bromstalet. Det i skärningspunkten stående siffertalet är den sökta vagnvikten.

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

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

VI. Motsvarar bromskraften i ett tåg ej det i tjänstetidtabellen angivna bromstalet och vill man för att beräkna den ändrade största hastighet, varmed tåget därför högst kan få framföras, uträna det

bromstal, tågets bromskraft i stället motsvarar, uppsökes först i tabellens huvud (bromstabell C) det tal, som är lika med bromskraften eller, om sådant icke finnes, närmast lägre tal, och den lodräta kolumnen följes härifrån nedåt tills man kommer till ett tal, som är lika med tågets vagnvikt eller, om sådant ej finnes, närmast högre tal. Därest detta tal förekommer å mer än en rad, väljer man det understa. Talet i yttersta vänstra kolumnen i samma siffrerad är det sökta bromstalet.

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

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

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

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

#### Persontågsbroms (P-broms) omfattar:

Vakuumbroms,

Tryckluftbroms Kunze-Knorr P (KKP) i läget »Perst.»,

» Kunze-Knorr S (KKS) » » »

» Hildebrand-Knorr P (HiKP) i läget »Perst.»,

» Hildebrand-Knorr S (HiKS) » » »

» Knorr, Westinghouse och New York utan mellanventil,

» Knorr, Westinghouse och New York med mellanventil i läget »P»;

#### Godstågsbroms (G-broms) omfattar:

Tryckluftbroms Kunze-Knorr G (KKG),

» Kunze-Knorr P (KKP) i läget »Godst.»,

» Kunze-Knorr S (KKS) » » »

» Hildebrand-Knorr P (HiKP) i läget »Godst.»,

» Hildebrand-Knorr S (HiKS) » » »

» Knorr, Westinghouse och New York med mellanventil i läget »G» eller med annan strypning (finnes angivet å långbalken);

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

B) Bromskraften hos fordon, som ej äro försedda med bromsviktskyltar, värderas enligt nedanstående tabell.

Fordon	Med persontågsbroms			Med godstågsbroms			Med skruvbroms	
	utan lastutbromsning	med lastutbromsning i läget		utan lastutbromsning	med lastutbromsning i läget			
		»Tom«	»Last«		»Tom«	»Last«		
4-axliga person-, post-, fång- o. resgodsvagnar med vagnvikt 45 ton och däröver	40 ton pr vagn	—	—	25 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel	
4-axliga person-, post-, fång- o. resgodsvagnar med vagnvikt under 45 ton	30 ton pr vagn	—	—	20 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel	
2-axliga person-, post-, fång- o. resgodsvagnar	15 ton pr vagn	—	—	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	—	5 ton pr bromsad axel	
Godsvagnar med mer än 4 axlar	—	—	—	5 ton pr bromsaxel	5 ton pr bromsaxel	7,5 ton pr bromsaxel	5 ton pr bromsad axel	
4-axliga godsvagnar	—	—	—	20 ton pr vagn	20 ton pr vagn	30 ton pr vagn	5 ton pr bromsad axel	
3- o. 2-axliga godsvagnar	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	tom el. med högst 5 ton last:	med last över 5 ton: 7,5 ton
Overksam lok	För ånglok 5 ton pr bromsad axel.							

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					
5	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500		
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	
40	25	37	50	62	75	87	100	110	125	135	150	160	175	185	200	
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	
45	22	33	44	55	66	78	89	100	110	120	130	145	155	165	175	
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	
56	18	27	36	45	54	62	71	80	89	98	105	115	125	135	140	
57	18	26	35	44	53	61	70	79	88	96	105	115	125	130	140	
58	17	26	34	43	52	60	69	78	86	95	105	110	120	130	140	
60	16	25	33	41	50	58	66	75	83	91	100	110	115	125	135	
61	16	25	33	41	49	57	66	74	82	90	98	105	115	125	130	
64	15	23	31	39	46	54	62	70	78	85	93	100	110	115	125	
66	15	23	30	38	45	53	61	68	76	83	91	98	105	115	120	
70	14	21	28	35	42	50	57	64	71	78	85	92	100	105	115	
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	

kraft (i ton)															
85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	
vikt (i ton)															
1420	1500														
1210	1290	1360	1430	1500											
1060	1130	1190	1250	1310	1380	1440	1500								
945	1000	1060	1110	1170	1220	1280	1330	1390	1440	1500					
850	900	950	1000	1050	1100	1150	1200	1250	1300	1350	1400	1450	1500		
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				



## Förteckning över tågspår, signalbilder och avstånd.

## Mellerud—Kornsjö.

Av- stånd km.	Driftplatser	Huvud- tågväg			I Sido- tågväg			II Sido- tågväg			Anmärkn.
		i	s	u	i	s	u	i	s	u	
	Mellerud .....	—	1	—	—	2	—	—	3	—	
8,3	Dals Rostock .....		1	—		2	—	—	—	—	<i>Teckenför- klaringar:</i> i = signalbild för infart s = tågspår u = signalbild för utfart
7,9	Dalskog .....		1	—		2	—	—	—	—	
10,1	Bäckefors .....		2	—		1	—	—	—	—	
9,2	Tingvalla .....		2	—		1	—	—	—	—	
9,1	Ed .....		1	—		2	—	—	—	—	
4,0	Hökedalen .....		1	—	—	—	—	—	—	—	
7,9	Mon .....		1	—		2	—	—	—	—	
8,1	Kornsjö .....		1b	—		2	—		3b	—	

**b** Vid infart å spår 1 eller 3 får hastigheten ej överstiga 25 km/tim.

**d** Spårnummer angives med spårnummersignal, placerad c:a 120 m. framför växel nr. 2.

**n** Ljussignal för tågs avgång och stoppande anordnad.

## Kornsjö—Mellerud.

Av- stånd km.	Driftplatser	Huvud- tågväg			I Sido- tågväg			II Sido- tågväg			Anmärkn.
		i	s	u	i	s	u	i	s	u	
	Kornsjö .....	—	1	—	—	2	—	—	3	—	
8,1	Mon .....		1	—		2	—	—	—	—	<i>Teckenför- klaringar:</i> i = signalbild för infart s = tågspår u = signalbild för utfart
7,9	Hökedalen .....		1	—	—	—	—	—	—	—	
4,0	Ed .....		1	—		2	—	—	—	—	
9,1	Tingvalla .....		2	—		1	—	—	—	—	
9,2	Bäckefors .....		2	—		1	—	—	—	—	
10,1	Dalskog .....		1	—		2	—	—	—	—	
7,9	Dals Rostock .....		1	—	—	—	—	—	—	—	
8,3	Mellerud .....		1	—		2	—		3b	—	

**b** Vid infart å spår 3 får hastigheten ej överstiga 30 km/tim.

**n** Ljussignal för tågs avgång och stoppande anordnad.

## Uppgift å samtliga driftplatser och signaturer.

Driftplatser	Sign.	Driftplatser	Sign.
Mellerud .....	Ml	Bäckefors .....	Bäf
Gårdserud .....	Gd	Vången .....	Vå
Östevatten .....	Öv	Tingvalla .....	Tv
Bäckebol .....	Bbl	Anim .....	Åm
Dals Rostock .....	Rt	Höghus .....	Hg
Dansbo .....	Dbo	Ed .....	Ed
Tångebo .....	Tbo	Hökedalen .....	Hd
Dalskog .....	Dk	Mon .....	Mo
Halängen .....	Hl	Dals Högen .....	Hö
Teåker .....	Tå	Kornsjö .....	Ko
Arket .....	Ak		
Lasarettet .....	Lrs		

## Uppgift å stationer för vagnavsyning.

Vagnavsyning (jfr. Säo § 66, mom. 4 a) skall verkställas vid följande stationer.

Station	Tåg
Mellerud .....	samtliga
Kornsjö .....	samtliga

Uppgift å stationer, där förare, som jämväl är tågbe-  
fälvare, skall mottaga och avlämna konvolut med  
innehållande tåghandlingar.

Å samtliga godståg, där föraren är tågbe-  
fälvare, mottager föra-  
ren konvolut (väska) med tåghandlingar å tågets utgångsstation, av-  
lämnar dylikt konvolut å tågets slutstation samt avlämnar och mot-  
tager konvolut å samtliga de stationer, där tåget gör uppehåll för  
vagnutbyte.

Förteckning över driftplatser, som få lämnas  
obevakade för tåg.

(Säo §§ 86—96).

Obevakade för vissa tåg	Största till- lätna hastigh.
Dalskog .....	90 km.
Tingvalla .....	90 "
Ed .....	60 "
Hökedalen .....	90 "

För samtliga driftplatser gäller, att tåg, som berör driftplats, då  
densamma är obevakad, skall framföras å huvudtågväg (huvudspår).

### Uppgift å viktigare vägkorsningar.

Anm. Därest skyddsanordning å *bansträcka* bevakas från *annan* plats än den i kol. 3 angivna, är detta utsatt i kol. 5.

Station eller bansträcka	Sektions- punkt	Vägens benämning	Skyddsanordning		
			utgöras av	bevakas från	
1	2	3	4	5	
Ml—Rt	1+390	Gärdserud	Fällbommar,	bevakning <sup>2)</sup>	Rt
" "	7+668	Sanatoriet	"	" <sup>1)</sup>	
Dals Rostock	8+170	Granliden	"	" <sup>1)</sup>	
Dalskog	16+000	Dalskog	"	" <sup>3)</sup>	
Dk—Bäf	22+360	Arket	Grindar,	" <sup>2)</sup>	
Bäckefors	26+560	Bäckefors	Fällbommar,	" <sup>1)</sup>	
Bäf—Tv	28+900	Vången	Grindar,	" <sup>2)</sup>	
Ed—Hd	45+614	Ång	Fällbommar,	" <sup>2)</sup>	
Mo—Ko	61+900	Dals Högen	Grindar,	" <sup>2)</sup>	

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

<sup>2)</sup> Bevakas av vägvakt.

<sup>3)</sup> Bevakas av tågexpeditör eller av vägvakt, då stationen är obevakad.

### Underrättelser till vägvakter.

För underrättelser till vägvakter skall iakttagas att av tidtabellsbokens tabell "Uppgift å viktigare vägkorsningar" framgår, varest vägvakter sköta grindar eller fällbommar. I anslutning härtill påpekas, att, då driftplats med fällbomsanläggning eller grindar är obevakad för tåg, vägvakt alltid är i tjänstgöring på platsen för vägkorsningens avstängning, då tåg skall framföras över densamma.

Mellerud skall alltid underrätta vägvakten vid Gärdserud.

Mon skall alltid underrätta vägvakten vid Dals Högen.

### Tågordning för vägvakter.

Vid varje tidtabellsskifte skola nedanstående stationer upprätta »Tågordning» för grindvakter, avsedda för vägvakter som sköta bommar eller grindar.

Tågordningen upprättas i två ex., varav ett behålles å stationen och ett överlämnas till vägvakten mot kvitto å stationens exemplar.

Vid upprättandet skall iakttagas:

att extratåg påföras med rött bläck, ordinarie med blått,

att i kolumnerna »avgår från» skall anges avgångstiden från närmaste station där avgångstid finnes angiven i tjänstetidtabellen för tåget.

Station:	Vägvakt:
Mellerud	Gärdserud
Bäckefors	Arket, Vången
Ed	Ång
Mon	Dals Högen

### Banmästareavdelningarnas omfattning:

I avd. från km. 0,25 vid Ml t. o. m. km. 28, samt linjen Ml—Så.

II avd. från km. 28 t. o. m. km. 63,57 vid riksgänsen samt linjen Ed—Le.

### PÅSTIGNINGSMÄRKEN

med reflexanordning äro uppsatta vid Gärdserud, Östevatten, Bäckebol, Dansbo, Tångebo, Halången, Teåker, Arket, Lasarettet, Vången, Tingvalla, Ånim, Höghus, Hökedalen, Dals Högen.

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

### Telefonskåp å linjen.

Telefoner äro uppmonterade i stolpskåp å linjen Mellerud—Kornsjö.

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

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 (— — — —)

Signaltebell finnes uppsatt i varje skåp.

### Plan för styckegodsvagnar.

i tåg	dag	Framgår		För gods		Anmärkning
		från st	till st	från	till	
100	Vard.	Ml	Bäf	Ml	Bäf	Ksv
	"	"	Ed	"	Rt, Dk, Tv, Ed	"
	"	"	Ko	"	Hd, Mo, Ko	Återg. sluten vagn
101	Vard.	Ko	Ml	Ko	Ml	" " "
	"	Ed	"	Ed	Tv—Ml	Ksv
	"	Bäf	"	Bäf	Dk—Ml	"

Gods från Rt, Dk, Tv, Hd och Mo inlastas i lämplig vagn efter anvisning av tbfh.

### Särskilda föreskrifter beträffande stuvning av res- och ilgods.

Res- och ilgods via Ml i tågen 3 och 7 skall stuvras i två grupper, en för gods till Bj norrgående tåg och en för gods till Bj södergående tåg.

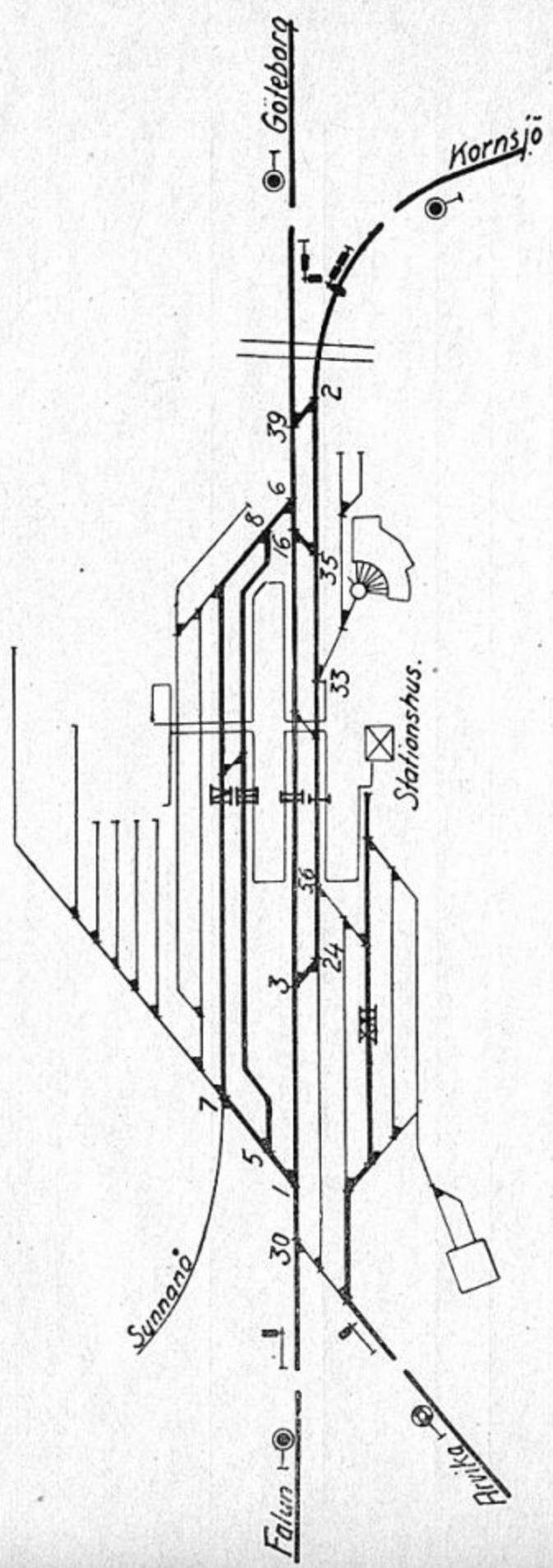
### Vagnrapport

sändes vardagar till Dx (97) kl. 12.00. Jul- och nyårsafton sändes icke vagnrapport.

### Tidssignal

sändes vardagar från Dx omkring kl. 9.00.





Mellerud

### B. Tjänstetidtabeller.

## Pt 1. Dagl. 3.

Sth 70.

Enbem. rälsbuss (Y).

Föraren även tbfh.

## Pt 3. Dagl. 3.

Sth 90. Enbem. el. motv. (Xr). Ax 14.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 85 t.

2	3	Ank.	Avg.	×	1	2	3	Ank.	Avg.	×
					Kornsjö ..				9.30	2
					Dals Högen			×		
					Mon .....	†	1	9.41	43	
					Tunnel					
					Hökedalen	†	1	●×	51	
			6.50	38	Ed .....	†	1	56	10.00	<sup>a</sup> 100 <sub>b</sub> 102
		×			Höghus					
		×			Änim					
†	2	●×	7.01		Tingvalla ..	†	2	●×	10	
		×			Vången					
†	2	⊗	12		Bäckefors ..	†	2	10.20	22	
		×			Lasarettet					
		×			Arket			×		
		×			Teåker					
					Tunnel					
		×			Halängen					
†	1	⊗	24		Dalskog ..	†	1	⊗	34	
		×			Tångebo					
		×			Dansbo					
†	1	⊗	34	<sup>a</sup> 100	Dals Rostock	†	1	⊗	45	
		×			Bäckebo					
		×			Östevatten					
		a			Gårdserud			a		
†	1	7.45			Mellerud ..	†	1	55		

b S o H och pso

## Pt 7. Dgl. 3.

Sth 90. Enbem. el. motv. (Xr). Ax 14.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 85 t.

## Pt 9. Dgl. 3.

Sth 90. Enbem. el. motv. (Xr). Ax 14.

Brgr I. Brtal 61. Vikt 85 t.

2	3	Ank.	Avg.	×	1	2	3	Ank.	Avg.	×
			16.20	5152	Kornsjö ..				21.20	
		×			Dals Högen			×		
†	2	16.31	37	42	Mon .....	†	2	21.31	35	
					Tunnel					
†	1	⊗	45		Hökedalen	†	1	●×	43	
†	1	50	17.00		Ed .....	†	1	48	50	10
					Höghus			×		
					Änim			×		
†	2	⊗	10		Tingvalla ..	†	2	●×	22.01	
					Vången			×		
†	2	17.20	22		Bäckefors ..	†	2	⊗	12	
					Lasarettet			×		
		×			Arket			×		
					Teåker			×		
					Tunnel					
					Halängen			×		
†	1	⊗	34	<sup>e</sup> 5154	Dalskog ..	†	1	●⊗	24	
					Tångebo			×		
					Dansbo			×		
†	1	⊗	45		Dals Rostock	†	1	⊗	35	
					Bäckebo			×		
					Östevatten			×		
		a			Gårdserud			a		
†	1	55			Mellerud ..	†	1	22.45		

**Snt 37.** Dagl. 2, 3.  
Sv. 1, 2, 3.  
Sth 90. Lok Dk. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 400 t.

**Snt 41.** Dagl. 1, 2, 3.  
Sth 90. Lok Dk. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 400 t.

2	3	Ank.	Avg.	×	1	2	3	Ank.	Avg.	×
			21.00		<b>Kornsjö ...</b>				12.00	× 100
					<i>Dals Högen</i>					
†	1		21.11	22.11	<b>Mon .....</b>	†	1	12.11	41	4
					<i>Tunnel</i>					
†	1	●	19		<b>Hökedalen</b>	†	1	●	49	
†	1	22.23	25	10	<b>Ed .....</b>	†	1	53	13.23	
					<i>Höghus</i>					
					<i>Änim</i>					
†	2	●	33		<b>Tingvalla ..</b>	†	2	●	31	
					<i>Vången</i>					
†	2		41		<b>Bäckefors ..</b>	†	2	×	40	
					<i>Lasarettet</i>					
					<i>Arket</i>					
					<i>Teåker</i>					
					<i>Tunnel</i>					
					<i>Halängen</i>					
†	1	●	51		<b>Dalskog ..</b>	†	1	p	50	5152
					<i>Tångebo</i>					
					<i>Dansbo</i>					
†	1		59		<b>Dals Rostock</b>	†	1	p	59	
					<i>Bäckebo</i>					
					<i>Östevatten</i>					
					<i>Gårdserud</i>					
†	v1	23.07			<b>Mellerud ..</b>	#	3	14.08		

**Lgt 101.** Vard.  
Sth 60. Lok Dk. Ax 120.  
Brgr II. Brtal 28.  
Vikt se »Vagnviktstabl».

**Fjgt 103.** S o H och pso.  
Sth 60. Lok Dk. Ax 120.  
Brgr II. Brtal 28.  
Vikt se »Vagnviktstabl».  
Föraren även tbfh.

2	3	Ank.	Avg.	×	1	2	3	Ank.	Avg.	×
			17.15	42	<b>Kornsjö ....</b>				16.32	
					<i>Dals Högen</i>					
†	1	17.30	18.00		<b>Mon .....</b>	†	2	16.47	17.15	42
					<i>Tunnel</i>					
†	1	18.12	17		<b>Hökedalen</b>	†	1	●	25	
†	1	22	50	e 5154	<b>Ed .....</b>	†	1		30	
					<i>Höghus</i>					
					<i>Änim</i>					
†	2	19.03	19.20	8	<b>Tingvalla ..</b>	†	2	●	40	
					<i>Vången</i>					
†	2	33	20.05		<b>Bäckefors ..</b>	†	2		50	{e 5154 u
					<i>Lasarettet</i>					
					<i>Arket</i>					
					<i>Teåker</i>					
					<i>Tunnel</i>					
					<i>Halängen</i>					
†	1	20.20	30		<b>Dalskog ..</b>	†	1	●	18.02	
					<i>Tångebo</i>					
					<i>Dansbo</i>					
†	1	42	21.00	10	<b>Dals Rostock</b>	†	1		12	
					<i>Bäckebo</i>					
					<i>Östevatten</i>					
					<i>Gårdserud</i>					
#	3	21.12			<b>Mellerud ..</b>	#	3	18.22		

## Fjgt 5151. Dagl.

Sth 60. Lok Dk. Ax 120.  
Brgr II. Brtal 28.  
Vikt se »Vagnviktstabl».  
Föraren även tbfh.

## Efjgt 5153. Pso.

Sth 60. Lok Dk. Ax 120.  
Brgr II. Brtal 28.  
Vikt se »Vagnviktstabl».  
Föraren även tbfh.

2	3	Ank.	Avg.	×	1	2	3	Ank.	Avg.	×
			9.45	2	Kornsjö ....				18.15	
					<i>Dals Högen</i>					
f	1	10.00	10.40	<sup>b 102</sup> <del>100</del>	Mon .....	f	1	18.30	19.10	<sup>c</sup> 5154
					<i>Tunnel</i>					
f	1	•	50		Hökedalen	f	1	•	20	
f	1		55		Ed .....	f	2		25	s
					<i>Höghus</i>					
					<i>Ånim</i>					
f	2	•	11.05		Tingvalla ..	f	2	<sup>S o H</sup> •	35	
					<i>Vången</i>					
f	2		15		Bäckefors ..	f	b1		45	
					<i>Lasarettet</i>					
					<i>Arket</i>					
					<i>Teåker</i>					
					<i>Tunnel</i>					
					<i>Halången</i>					
f	1		27		Dalskog ....	f	1	<sup>S o H</sup> •	57	
					<i>Tångebo</i>					
					<i>Dansbo</i>					
f	1		38	4	Dals Rostock	f	1		20.08	
					<i>Bäckebo</i>					
					<i>Östevatten</i>					
					<i>Gårdserud</i>					
#	3	11.49			Mellerud ..	#	3	20.18		

b S o H och pso.

b S o H f, spår 2.

## Fjgt 10121. Dgl.

Sth 60. Lok Dk. Ax 120.  
Brgr II. Brtal 28.  
Vikt se »Vagnviktstabl».

2	3	Ank.	Avg.	×	1	2	3	Ank.	Avg.	×
			14.00		Kornsjö ....					
					<i>Dals Högen</i>					
f	1	14.13	40	5152	Mon .....					
					<i>Tunnel</i>					
f	1	•	50		Hökedalen					
f	1		55		Ed .....					
					<i>Höghus</i>					
					<i>Ånim</i>					
f	2	•	15.05		Tingvalla ..					
					<i>Vången</i>					
f	1	15.15	20	42	Bäckefors ..					
					<i>Lasarettet</i>					
					<i>Arket</i>					
					<i>Teåker</i>					
					<i>Tunnel</i>					
					<i>Halången</i>					
f	1	•	32		Dalskog ..					
					<i>Tångebo</i>					
					<i>Dansbo</i>					
f	1		42		Dals Rostock					
					<i>Bäckebo</i>					
					<i>Östevatten</i>					
					<i>Gårdserud</i>					
f	v1	52			Mellerud ..					

## Pt 2. Dgl. 3.

Sth 90. Enbem. el. motv. (Xr). Ax 14.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 85 t.

## Pt 4. Dgl. 3.

Sth 90. Enbem. el. motv. (Xr). Ax 14.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 85 t.

2	3	Ank.	Avg.	×	1	2	3	Ank.	Avg.	×
			8.00	1	Mellerud ..				11.25	3
		p			Gårdserud			p		
					Östevatten			×		
					Bäckebo			×		
†	1	⊗	10		Dals Rostock	†	2	11.37	38	5151
					Dansbo			×		
					Tångebo			×		
†	1	⊗	19		Dalskog ...	†	1	⊗	48	
					Halängen			×		
					Tunnel					
					Teåker			×		
		×			Arket			×		
					Lasarettet			×		
†	b1	8.30	32		Bäckefors ..	†	2	12.00	12.03	
					Vången			×		
†	2	⊗	41		Tingvalla ..	†	2	● ×	13	
					Ånim			×		
					Höghus			×		
†	1	50	53		Ed .....	†	1	23	27	
†	1	⊗	58		Hökedalen	†	1	● ×	32	
					Tunnel					
†	1	9.06	9.08		Mon .....	†	2	40	43	41
		×			Dals Högen			×		
⊙	v3	19			Kornsjö .....	⊙	v3	54		

b S o H †, spår 2.

## Pt 8. Dgl. 3.

Sth 90. Enbem. el. motv. (Xr). Ax 14.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 85 t.

## Pt 10. Dgl. 3.

Sth 70.  
Enbem. rälsbuss (Y).  
Föraren även tbfh.

2	3	Ank.	Avg.	×	1	2	3	Ank.	Avg.	×
			18.25	{ <sup>7</sup> <sub>b 103</sub>	Mellerud ..				20.40	e 5153
		p			Gårdserud			p		
		×			Östevatten			×		
		×			Bäckebo			×		
†	1	⊗	37		Dals Rostock	†	b2	⊗	52	× 101
		×			Dansbo			×		
		×			Tångebo			×		
†	1	● ⊗	48		Dalskog ..	†	1	● ⊗	21.03	
		×			Halängen			×		
					Tunnel					
		×			Teåker			×		
		×			Arket			×		
		×			Lasarettet			×		
†	2	19.00	19.02		Bäckefors ..	†	2	⊗	15	
		×			Vången			×		
†	g1	SoH ● ×	12	× 101	Tingvalla ..	†	2	● ×	25	
		×			Ånim			×		
		×			Höghus			×		
†	1	22	25	e 5153	Ed .....	†	1	21.35		
†	1	● ×	30		Hökedalen					
					Tunnel					
†	1	38	40		Mon .....					
		×			Dals Högen					
⊙	v3	51			Kornsjö .....					

b S o H och pso.

g S o H †, spår 2.

b S o H †, spår 1.

Snt 38. Dgl. 2, 3.  
Sv. 1, 2, 3.  
Sth 90. Lok Dk. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 400 t.

Snt 42. Dgl. 1, 2, 3.  
Sth 90. Lok Dk. Ax 60.  
Brgr I. Brtal 61. Vikt 400 t.

2	3	Ank.	Avg.	×	1	2	3	Ank.	Avg.	×
			6.00		Mellerud ..				14.50	41
					Gårdserud					
					Östevatten					
					Bäckebo					
†	1		10		Dals Rostock	†	1	a	15.00	
					Dansbo					
					Tångebo					
†	1	●	19		Dalskog ..	†	1	● a	10	
					Halängen					
					Tunnel					
					Teåker					
					Arket					
					Lasarettet					
†	2		29		Bäckefors ..	†	2	×	20	10121
					Vången					
†	2	●	37		Tingvalla ..	†	2	●	29	
					Ånim					
					Höghus					
†	1	6.45	48		Ed .....	†	1	15.37	16.07	
†	1	●	52		Hökedalen	†	1	●	11	
					Tunnel					
†	1	7.00	8.00		Mon .....	†	1	16.19	49	{ <sup>7</sup> <sub>b 103</sub>
					Dals Högen					
Q	1	8.11			Kornsjö ....	Q	1	17.00		

b S o H och pso.

Lgt 100. Vard.  
Sth. 60. Lok Dk. Ax 120.  
Brgr II. Brtal 28.  
Vikt se »Vagnviktstabell».

Fjgt 102. S o H och pso.  
Sth. 60. Lok Dk. Ax 120.  
Brgr II. Brtal 28.  
Vikt se »Vagnviktstabell».  
Föraren även tbfh.

2	3	Ank.	Avg.	×	1	2	3	Ank.	Avg.	×
			7.00		Mellerud ..				9.00	
					Gårdserud					
					Östevatten					
					Bäckebo					
†	2	7.13	35	1	Dals Rostock	†	1		12	
					Dansbo					
					Tångebo					
†	1	48	8.00		Dalskog ..	†	1	●	23	
					Halängen					
					Tunnel					
					Teåker					
					Arket					
					Lasarettet					
†	2	8.15	9.00		Bäckefors ..	†	2		35	
					Vången					
†	2	9.13	20		Tingvalla ..	†	2	●	46	
					Ånim					
					Höghus					
†	2	33	10.10	3	Ed .....	†	2		57	3
†	1	10.16	25		Hökedalen	†	1	S o H ●	10.02	
					Tunnel					
†	2	35	11.10	5151	Mon .....	†	2	10.12	45	5151
					Dals Högen					
Q	3	11.25			Kornsjö ....	Q	3	11.00		

Fjgt 5152. Dgl.  
Sth 60. Lok Dk. Ax 120.  
Brgr II. Brtal 28.  
Vikt se »Vagnviktstabel».  
Föraren även tbfh.

Efjgt 5154. Pso.  
Sth 60. Lok Dk. Ax 120.  
Brgr II. Brtal 28.  
Vikt se »Vagnviktstabel».  
Föraren även tbfh.

2	3	Ank.	Avg.	×	1	2	3	Ank.	Avg.	×
			13.20		Mellerud ..				17.05	
					Gärdserud					
					Östevatten					
					Bäckebo					
†	1		32		Dals Rostock	†	1		17	
					Dansbo					
					Tångebo					
†	2	13.43	50	41	Dalskog ..	†	2	17.28	35	7
					Halängen					
					Tunnel					
					Teåker					
					Arket					
					Lasarettet					
†	2		14.03		Bäckefors ..	†	b2		48	f 103 k
					Vången					
†	2	●	13		Tingvalla ..	†	2	●	59	
					Ånim					
					Höghus					
†	1		23		Ed .....	†	2	18.10	18.25	× 101
†	1	●	28		Hökedalen	†	1	●	31	
					Tunnel					
†	2	14.38	15.15	10121	Mon .....	†	g1	41	19.20	e 5153
					Dals Högen					
⊙	2	15.30			Kornsjö ..	⊙	2	19.35		

b †, spår 1, då 103 går.  
f S o H och pso.  
g †, spår 2, då 5153 går.

Fjgt 10122. Dgl.  
Sth 60. Lok Dk. Ax 120.  
Brgr II. Brtal 28.  
Vikt se »Vagnviktstabel».

2	3	Ank.	Avg.	×	1	2	3	Ank.	Avg.	×
			3.30		Mellerud ..					
					Gärdserud					
					Östevatten					
					Bäckebo					
†	1	△	41		Dals Rostock					
					Dansbo					
					Tångebo					
†	1	●	51		Dalskog ..					
					Halängen					
					Tunnel					
					Teåker					
					Arket					
					Lasarettet					
†	2	△	4.02		Bäckefors ..					
					Vången					
†	2	●	12		Tingvalla ..					
					Ånim					
					Höghus					
†	1	●	22		Ed .....					
†	1	●	28		Hökedalen					
					Tunnel					
†	1	△	4.37	5.05	Mon .....					
					Dals Högen					
⊙	1	5.18			Kornsjö .....					

# DALSLANDS JÄRNVÄG.

## Tidtabellsboken.

### Bihang I. Tidtabell nr 113.

Gällande från och med den 16 juni 1941  
å bandelen

### Kornsjö—Mellerud.

#### Normalplan för tågsätten:

Tåg	Sammansättning
1	Rälsbuss med släpvagn
2	El. motv., DF 3, F 3
3, 4	El. motv., F 3
7	El. motv., F 3, DF 3
8, 9	El. motv., F 3
10	Rälsbuss med släpvagn
37	$\begin{array}{ccccccc} \text{O—Hbf} & & & & \text{O—Trf} & & \\ \hline \text{CFo} & \text{ABo} & \text{ACo} & \text{BCo} & \text{F 3} & \text{DFo} & \\ \hline \rightarrow & & \leftarrow & \rightarrow & & \rightarrow & \end{array}$
38	$\begin{array}{ccccccc} & & \text{Trf—O} & & & & \text{Hbf—O} \\ \hline \text{DFo} & \text{F 3} & \text{BCo} & \text{ACo} & \text{ABo} & & \text{CFo} \\ \hline \leftarrow & & \leftarrow & \rightarrow & & & \leftarrow \end{array}$
41	$\begin{array}{cccc} \text{O—Hbf} & & \text{O—M} & \\ \hline \text{CFo} & \text{BCo} & \text{ABCo} & \text{CFo} \\ \hline \rightarrow & \rightarrow & \leftarrow & \leftarrow \end{array}$
42	$\begin{array}{ccc} \text{M—O} & & \text{Hbf—O} \\ \hline \text{CFo—ABCo} & \text{BCo} & \text{CFo} \\ \hline \rightarrow & \rightarrow & \leftarrow & \leftarrow \end{array}$

*Bihanget skall förvaras i tidtabellsboken.*

# DALSLANDS JÄRNVÄG.

## Tidtabellsboken.

---

### Bihang II. Tidtabell nr 113

---

Gällande från och med den 16 juni 1941  
å bandelen

**Kornsjö — Mellerud.**

---

### Allmänna väntetider:

Den allmänna väntetiden mellan anslutande tåg skall i regel utgöra vid *Mellerud*, *Bäckefors* och *Kornsjö*

***högst 10 minuter för persontåg.***

Är personförande tåg så mycket försenat, att väntetid förutses behöva tagas i anspråk, skall tågchefhavaren å det försenade tåget lämna uppgift, så vitt möjligt skriftligen, huruvida, till vilket antal och till vilka linjer och stationer övergångsberättigade resande finnas å tåget för fortsatt resa med omedelbart anslutande tåg. Uppgiften skall lämnas till lämplig station i tågets väg, där tåget gör uppehåll, och i så god tid att den kan vara övergångsstationen tillhanda före det försenade tågets tidtabellsenliga ankomsttid. *Uppgiften skall alltid och utan någon som helst anmaning lämnas, även då inga dylika resande finnas.*

Station som mottagit uppgiften, skall ofördröjligen vidarebefordra den till övergångsstationen.

*Dit skola även mellanliggande stationer, vid vilka resande äga påstiga, skyndsamt lämna motsvarande uppgift.*

*Allmän väntetid tillämpas, utan att tågledarens tillstånd behöver inhämtas, då övergångsresande är anmäld.*

*Särskild väntetid bestämmes av tågledaren efter övergångsstationens anmälan.*

---

*Bihang* skall förvaras i tidtabellsboken.