

**-BORÅS-HERRLJUNGA
JÄRNVÄG**



Protokoll, fört vid besiktning av Varberg-
Borås-Herrljunga Järnväg beträffande ban-
delen Borås - Herrljunga 1 och för begärd
hastighetsökning den 13 november 1933.

Protokoll, fört vid besiktning av Varberg -
Borås-Herrljunga Järnväg beträffande bandelen Borås
- Herrljunga - 1 och för begärd hastighetsökning -
den 13 november 1933.

Sedan Varberg-Borås-Herrljunga Järnvägsaktiebolag i skrivelse den 7 dennes hos Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen begärt besiktning av bandelen Borås - Herrljunga 1 och för avsedd ökning av tåghastigheten på densamma, hava undertecknade, därtill vederbörligen förordnade, ovan nämnda dag verkställt denna förrättning, vid vilken närvaro:

Trafikchefen Hjalmar von Porat,
Baningeniören Alfred Johannesson,
Maskininspektoren Herman Trång och
Linjeinspektören Eric Johnsson.

Vid förrättningen företeddes följande handlingar:

1. Besiktningsprotokoll rörande ökning av tåghastigheten och hjultryck å bandelen ifråga den 10 maj 1926.
2. Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens tillstånd till 60 km. i timmen max.hastighet den 7 februari 1928.
3. Distriktschefens i Västra Väg- och Vattenbyggnadsdistriktet besiktningsbevis den 7 maj 1928.
4. Ritning till ny, inlagd överbyggnad för bron vid Gärdestorp, godkänd den 5 november 1927 /1919 års cirkulär, belastningsfall typ B för 90 km. hastighet/.
5. Ritning till ny, inlagd överbyggnad för bron över Viskan vid Sparsör, godkänd den 12 februari 1930 /1919 års cirkulär, belastningsfall typ B för 90 km. hastighet/.
6. Längdprofil över järnvägen, fastställd den 26 mars 1897, med schematisk plan angivande förekommande kurvor.

Vid besiktningen iaktogs och inhämtades följande:

Nuvarande största tillåtna hastighet å bandelen är 60 km./tim. med vissa i Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 7 februari 1928 angivna inskränkningar, som beträffande de båda broarna bortfallit, sedan nya överbyggnader inlagts.

Största lutningsförhållandet var på bandelen ifråga 12,5 o/oo.

Minsta krökningsradien i huvudspår var 237,5 till 300 m. i 4 efter varandra följande kurvor vid Öresjö, med kontrakurvavstånd av om-

kring 25 m., omfattande sträckan km. 7 + 500 - 8 + 500. Vidare förekom kontrakturavstånd av endast omkring 50 m. längd samt kurvor med 300 m. radie å sträckorna km. 3 + 900 - 4 + 700, 22 + 800 - 23 + 400, 39 + 000 - 39 + 200 samt 40 + 800 - 41 + 800. I övrigt var minsta krökningsradien 445 m.

Banvallen hade en krönbredd ej understigande 5 meter och var överallt väl underhållen.

De båda broarna voro försedda med överbyggnad av stål. De fylla fordringarna enligt Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens cirkulär, Svensk Författningssamling No. 193 år 1919, för 18 tons axeltryck och 90 km. hastighet i timmen. /Belastningsfall typ B/.

Broarnas murverk var i gott skick.

Den stora bron över Viskan var försedd med urgräfningsakenor. Spåret var överallt väl lyftat och justerat med skenförhöjning avpassad för 75 km./tim. hastighet.

Skenorna voro av stål av tysk tillverkning och vägde 34.5 kg. per meter. Deras längd var 12 meter. Deras ålder är i medeltal 10 år.

Skenskervarna voro svävande och skarvförbindningarna bestodo av dubbla vinkelskarvjärn av 660 mm. längd och 13,22 kg. vikt per styck med 4 st. bultar, vägende med muttrar 0,55 kg. per styck; samtliga försedda med fjädderingar av stål.

Skenspikarna vägde 0,25 kg. per styck.

Syllarna voro av furu och hade en längd av 2,7 meter samt 0,15 meters tjocklek. Under varje skena av 12,0 meters längd lågo 16 st. syllar. Största inbördes syllavstånd var 0,80 meter.

Ballasten var av god beskaffenhet och hade en krönbredd av minst 3,0 meter. Dess djup i spåret understeg ej 0,55 meter.

Spåraxlarna hade 5,7 meter långa tungor, uthyvlade av särskilt valsade tungämnen och voro försedda med längsgående underlagsplåtar. Samtliga växlar i tågspår voro försedda med länkväxellås.

Spårkorsningarna bestodo av skenor och moträlser av vinkeljärn, vilande på hela underlagsplåtar.

Klotsning var på betryggande sätt utförd med ekklotsar i alla kurvor med 900 meters radie och därunder.

Dubbelspikning var utförd i alla i huvudspåret förekommande kurvor.

Lutningsvisare, kilometermålar, kurvtaylor, hastighetsbegränsningstaylor, dimsignaler och hindermålar /märken/ voro uppsatta och anbragta på behöriga ställen.

Stängsel, bestående av ekstolpar och minst tre rader galvaniserad järntråd, fanns utmed hela banan.

Plankorsningar med allmänna och allmänneligen befarna vägar voro utförda i enlighet med föreskrifterna i Kungl. Kungörelsen den 26 juni 1933 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m.m. vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg.

Frisiktskorsningen och automatiska ringverket vid km. 4 + 500 voro anordnade för 90 km./tim. hastighet.

Telegrafledningar voro inledda i samtliga stationer.

Bentelefon var inledd till samtliga stationer, hållplatser, banvaktsstugor och grindvakter.

Normalsektionen för fria utrymmet var överallt iakttagen.

Vid driftplatserna funnos följande signal- och säkerhetsanläggningar:

Borås Övre, håll- och lastplats med huvudtågväg förreglad för obevakad körning.

Huvudsignal: elektrisk dagljussignal 155 m. utanför ingångsväxeln.

Ljussignalen ingår i Borås Centrals elektriska förreglingsanläggning. Vid Borås Övre tjänstgör utfartssignalen för Borås Central som infartssignal.

Siktbarhet: Norrifrån mer än 1000 meter från växeln.

Skogsryd, håll- och lastplats med huvudtågväg kontrollåsförreglad för obevakad körning.

Huvudsignaler: elektriska dagljussignaler belägna båda 20 m. utanför yttersta växlarna, den södra därjämte kompletterad med försignal /elektr. dagljus/ 265 m. utanför yttersta växeln.

Siktbarhet: Söderifrån, signalen 300 m. och försignalen 650 m. från yttersta södra växeln.

Norrifrån, mer än 1000 m. från yttersta norra växeln.

Sparsör, Håll- och lastplats med huvudtågväg, kontrollåsförreglad för obevakad körning.

Huvudsignaler: elektriska dagljussignaler, den södra 450 m. och den norra 585 m. utanför yttersta växlarna.

Siktbarhet: Söderifrån, 880 m. från yttersta södra växeln.

Norrifrån, mer än 1000 m. från yttersta norra växeln.

Fristad, station med fullständig växel- och signalsäkerhetsanläggning omfattande två tågvägar och huvudtågväg därjämte anordnad för obevakad körning.

Huvudsignaler: 2 st. tvåvingade semaforer, båda 100 m. utanför yttersta

Obs!
Vägring
vagnleder

Siktbarhet: Söderifrån, mer än 1000 m. från södra yttersta växeln.
Norrifrån, 800 m. från norra yttersta växeln.

Borgstena, station med fullständig växel- och signalsäkerhetsanläggning omfattande två tågvägar och huvudtågväg därjämte anordnad för obevakad körning.

Huvudsignaler: 2 st. tvåvingade semaforer, den södra 50 m. och den norra 40 m. utanför yttersta växlarna.

siktbarhet: Söderifrån, 720 m. från yttersta södra växeln.
Norrifrån, 600 m. från yttersta norra växeln.

Molleryd, håll- och lastplats med huvudtågväg, kontrollåsförreglad för obevakad körning.

Huvudsignal: En dubbelvingad plattformsemafor.

Siktbarhet: Söderifrån, 900 m. från yttersta södra växeln.
Norrifrån, 1000 m. från yttersta norra växeln.

Torråkra, håll- och lastplats med huvudtågväg kontrollåsförreglad för obevakad körning.

Huvudsignal: En dubbelvingad plattformsemafor.

Siktbarhet: Söderifrån, 600 m. från yttersta södra växeln.
Norrifrån, mer än 1000 m. från yttersta norra växeln.

Ljung, station med fullständig växel- och signalsäkerhetsanläggning, omfattande två tågvägar och huvudtågväg därjämte anordnad för obevakad körning.

Huvudsignaler: 2 st. tvåvingade semaforer, båda 100 m. utanför yttersta växlarna, den norra därjämte kompletterad med försignal /elektriskt dagsljus/ 420 m. utanför yttersta växeln.

Siktbarhet: Söderifrån, mer än 1000 m. från yttersta södra växeln.
Norrifrån, semaforen 330 m. och försignalen mer än 1000 m. från yttersta norra växeln.

Brobacken, håll- och lastplats med huvudtågväg kontrollåsförreglad för obevakad körning.

Huvudsignal: En dubbelvingad plattformsemafor.

Siktbarhet: Söderifrån, mer än 1000 m. från yttersta södra växeln.
Norrifrån, mer än 1000 m. från yttersta norra växeln.

Merrlunga, station med fullständig elektrisk växel- och signalsäkerhetsanläggning omfattande för denna bana tre tågvägar.

Huvudsignal: Elektrisk dagljussignal 60 m. från yttersta växeln, kompletterad med försignal /elektriskt dagljus/ 560 m. från yttersta växeln.

Siktbarhet: Signalen 200 m. och försignalen 775 m. från yttersta växeln.

Enligt Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 17/3 och 18/4 1933 har tillstånd till obebakad körning över samtliga ovan angivna stationer och håll- och lastplatser medgivits.

Rullande materielen.

Följande Varberg-Borås-Herrljunga Järnväg tillhörig rullande materiel får framföras med en hastighet av högst 90 km. i timmen.

Lokomotiven n:ris 7,8 och 20.

4-axliga personboggievagnar litt. BCo n:ris 58 och 60.

4- " " " Co " 46-49, 50 och 52.

4- " " " CDo " 53.

2- " personvagnar " C3 " 32-35 och 39-44 och

2- " resgodsvagnar " F " 416-430.

Lokomotivens koppling, drivhjulsdiameter, högsta hastighet och drivhjulstryck i tjänst samt bromsanordning äro:

Lok N:o	Koppling.	Drivhj. diam.mm.	Högsta drivhjulstryck, ton	Hastighet km/t.	Bromsanordning lok	tender.
7, 8	2-B-o	1530	5,25	90	ång	skruv o. vacuum
20	1-C-o	1530	4,86	89,4	"	" "

Lokomotiven voro i fullt trafikdugligt skick, men skall, innan den högre hastigheten medgives, koppeltapparna på lok No. 20 utbytas och utbalansering samt driv- och koppelstänger kontrollberäknas med hänsyn till den högre hastigheten.

Vagnarna äro undersatta axlar av S.J. typ II och III av martin med mest på-kända snittet tillgängligt för undersökning. Hjulringarna voro fastsatta medelst sprängringar.

Beträffande vagnarnas inkoppling i tåg gälla Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens och Kungl. Järnvägsstyrelsens cirkulär av den 30 december 1921 och gällande tjänstgöringsreglemente.

På grund av, vad som sålunda iakttagits och här anförts, förena vi oss om följande

U t l å t a n d e .

Varberg-Borås-Herrljunga Järnvägsaktiebolags bandel mellan Borås Övre station och Herrljunga är i sådant skick, att vi anse högsta tillåtna hastigheten må kunna medgivas ökad till 90 km. i timmen för tåg, sammansatta av för denna hastighet godkänd rullande materiel och med de inskränkningar, som följa av gällande tjänstgöringsreglementes bestämmelser, dock med undantag för dels sträckan 7 + 500 - 8 + 500, där nuvarande hastigheten, 30 km. i timmen, bibehålles, dels å sträckorna 3 + 900 - 4 + 700, 22 + 800 - 23 + 400, 39 + 000 - 39 + 200 samt 40 + 800 - 41 + 800, å vilka sträckor 50 km. hastighet i timmen bibehålles intill dess planerade smärre omläggningar, avseende kontra-kurvavståndens utökning verkställets.

För tillstånd till den ökade hastigheten gäller följande villkor:

att skenförhöjningen anpassas efter arten av de fordon, som komma att framföras med den högre hastigheten,

att försignal anordnas för infart söderifrån på Torpåkra håll- och lastplats, anbragt synlig på 1000 meters avstånd från yttersta södra växeln,

att urspårningsskenor anordnas på bron över Gärdstorpsbäcken,

att dimsignalbilder utflyttas enligt bestämmelserna för den större tåghastigheten,

att hastighetstavlor, angivande respektive hastigheter, skola uppsättas på ömse sidor om de sträckor, där inskränkning i största tillåtna hastigheten skall äga rum, och

att elektriska handsignallyktor användas för signalering till och från tåg med den höga hastigheten.

Som ytterligare villkor för utnyttjande av en hastighet överstigande 60 km. i timmen anse vi böra föreskrivas:

att tågen skola vara utrustade med automatisk genomgående broms, och att lokomotiv och motorvagnar äro försedda med hastighetsmätare.

Vid nyanskaffning av fordon, avsedda för en tåghastighet av 75 km. i timmen och mera, anse vi, att stålbyggda fordon böra föreskrivas.

Högsta tillåtna hjultrycket anse vi vid 90 km. i timmen hastighet böra bestämmas till 6,26 ton för drivhjul på lokomotiv och 7,82 ton

Skillemans