

2. 59
3
7

Protokoll fört vid besiktning av Varberg-
Borås järnväg den 20 och 21 februari 1928
i och för tillstånd till ökning av tåg-
hastigheten.

Protokoll fört vid besiktning av Varberg-Borås järnväg den 20 och 21 februari 1928
Varbergs- och Borås Järnvägsaktiebolag 1928 mellan Varberg och Borås
11. Februari 1927.
1 och för tillstånd till ökning av tåghastigheten.

Varbergs- och Borås Järnvägsaktiebolag

Sedan Varberg-Borås Järnvägsaktiebolag hos Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen ingivit en den 30 januari 1928 dagtecknad ansökning om besiktning av bolagets järnväg 1 och för avsedd ökning av tåghastigheten på densamma ~~och Kungl. Styrelsen den 4 februari 1928~~
28 januari 1927
medlem. Varbergs och Borås
förordnat ~~oss~~, *hans* undertecknade, *7* att verkställa denna förrättning, *besiktning av järnvägs* häva vi på grund härav under gårdagen och idag företagit besiktningen, vid vilken voro närvarande:

herr trafikchefen Hjalmar von Porat och baningenjören A. Johannesson.
Maskininspektör H. Franze och Trafikinspektör S. Fogelberg
Följande handlingar och ritningar voro tillgängliga vid förrättningen:

- 1/ Kungl. Maj:ts nådiga resolution den 24 november 1876 innehållande koncession för järnvägen.
- 2/ Protokoll och utlåtande den 24 oktober 1880 över besiktning av järnvägen i och för trafiktillstånd.
- 3/ Av Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen den 7 november 1881 utfärdat avsyningsbetyg för järnvägen.
- 4/ Det vid besiktning av järnvägen den 30 april och 1 maj 1906 förda protokollet, i vilket besiktningsmännen meddelat, att under vissa villkor största tåghastigheten kunde bestämmas till 55 km. i timmen.
- 5/ Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 17 maj 1909 innefattande tillstånd till 55 km. hastighet i timmen vid ett största lokomotivhjultryck å 5.25 ton under vissa villkor.
- 6/ Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 7 december 1910, vari medgives även för sträckan Veddige-Derome 55 km. hastighet i tim.
- 7/ Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 29 december 1914, vari för bandelen Varberg-Horred medgives ett ökat vagnshjultryck av 6.15 ton och för bandelen Horred-Borås 6.5 ton, allt vid 55 km. hastighet i timmen.

8/ Järnvägsbolagets ansökan till Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen den 30 januari 1928 om ökad körhastighet.

Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens svarsskrivelse härå den 4 februari 1928.

10/ Längdprofil över järnvägen, upprättad efter å linjen skedd uppmätning och avvägning år 1925, med schematisk plan angivande, bl. a., förekommande kurvor.

11/ Ritningar över järnvägens olika rälstyper, syllfördelning, vaxlar och korsningar.

12/ Ritningar över en del av järnvägens broar. Vid besiktningen iaktogs och inhämtades följande. På banlinjen var största lutningsförhållandet 12.5 o/oo och minsta krökningsradien i huvudspår 445 meter med undantag av 5 kurvor mellan Fritsla och Borås, vilka hava 356 meter radie samt 2 kurvor i ingången till Borås nedre station, vilkas radier är resp. 350 och 310 meter.

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

Broarna voro alla försedda med stålöverbyggnader. Dessa hava av förre distriktschefen Th. Helleberg kontrollberäknats och uppfylla fordringarna enligt Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens cirkulär av den 2 januari 1901 och tillåta 5.5 tons lokhjultryck och 7 tons vagnshjultryck vid 55 km. hastighet. Broarnas murverk voro överallt i gott skick. Icke alla broar voro försedda med urspårningsakenor.

Spåret var överallt väl lyftat och justerat med skenförhöjning avpassad för ⁹⁰55 km. i tim. hastighet.

Skenorna voro av stål och befunnos väga å sträckan Verbergs-Horred 24.3 kg. pr m., å sträckan Horred-Borås 32.0 kg. pr m. Skenor-^{39.5}nas längd var för den lättare rälisen 9.15 meter och för den tyngre 10.0 meter.

Skenskarvarna voro svävande ³skenskarvar för 32.0 kg sken ³skenskarvar för 24.3 kg sken bestodo av dubbla vinkelskarvfjärn av ~~530 m/m~~ ⁵³⁰längd och 7 kg. vikt pr styck för den klene rälisen samt för den tyngre 660 m/m längd och 12 kg. vikt per styck. ¹¹⁵115 kg sken och 19.3 kg vikt per styck för 46.2 kg sken.

Ballasten var av genomgående god beskaffenhet och hade en krön-

10
H. K. K. K.
den 20.1.1928
27 Feb 1928
stad för
stad
för
bas av 60 km
med inderst
2.5 m
för
4.9 m
119 km
1928
för
55 km
för
för

med en stativ
bredd av 3.0 meter. Dess djup i spårets mitt visade sig icke under-
stiga ^{0.5} 0.45 meter.

min
Spårväxlarna hade i huvudspår och tågvägar på stationerna 5.7
meter långa tungor, tillverkade av särskilt valsade tungämnen ~~av~~
~~avsedda för 32 kg. räl~~ och vilande på hela underläggsplåtar, stigning
0:10.

Spårkorsningarna voro vilande på hela plåtar och av hela stål-
spetsar /i huvudspår och tågvägar/.

Klotsning var utförd med klotsar av ek i alla kurvor med 891
meters radie och därunder. *Den ej med undantag för sträckan mellan
Votrupa och under spårlinjen med bygghänsyn var anordnad*
Dubbelspikning fanns i ytterskensträngen för alla kurvor med
radie av 1.485 meter och därunder.

Lutningsvisare, kilometerpålar, kurvtaflor och hinderpålar
voro uppsatta på erforderliga platser.

Stängsel, bestående av ekpålar och minst 3 rader galvaniserad
järntråd, fanns utefter hela banan.

Flankorsningar med allmänna eller allmänneligen befarna vägar
voro samtliga utförda i enlighet med föreskrifterna i Kungl. Kungörel-
sen av den 23 maj 1924 angående varningsmärken och säkerhetsanordning-
ar m.m. "Frisiktkorsningar", *Säkerhetsföreskriften* till antalet 1 st., med giva en högsta
hastighet av 55 km. i timmen, men kan ökas till en högsta hastighet
av 60 km. i timmen.

Telegraf- och telefonledning var inledd i samtliga stationer.

Bantelefon fanns inledd till samtliga stations- och banvakts-
stugor och grindvakter ~~med undantag av en~~.

Normalsektionen för fria rummet var överallt iakttagen.

Vid driftplatserna funnos följande signal- och säkerhetsanlägg-
ningar:

Verbergs station, fullständig elektrisk växel- och signalsäkerhets-
anläggning, *intrafartssignaler och* *övervakning*
såväl infarts- som utfartssignaler, tvåvingade semaforer, in-
fartssignalen, *en* försedd med försignal, som är synlig på 1.000 meters av-
stånd.

med en ledning under byvägen och en 150 meter
Tofta station, oförreglad, en dubbelvingad semafor, anbragt framför
stationshuset och synlig på ett avstånd av 750 meter från södra in-
gångsväxeln samt 700 meter från den norra.

Derome station, oförreglad, en dubbelvingad semafor som vid Tofta,
synlig på resp. 830 och 1.130 meters avstånd.

Veddige station, oförreglad, en dubbelvingad semafor som vid Tofta,
synlig på resp. 780 och 1.160 meters avstånd.

Horred station, oförreglad, skivsignal vid ingångsväxlarna i vardera ändan av bangården, synliga på resp. 500 och 600 meters avstånd.

Sundholmen station, oförreglad, skivsignaler som vid Horred, synliga på resp. 900 och 500 meters avstånd.

Björketorps station, oförreglad, en dubbelvingad semafor som vid Tofta, synlig på resp. 600 och 350 meters avstånd.

Berghems station, oförreglad, en dubbelvingad semafor som vid Tofta, synlig på resp. 700 och 800 meters avstånd.

Skene station, oförreglad, en dubbelvingad semafor som vid Tofta, synlig på resp. 600 och 600 meters avstånd.

Kinna station, oförreglad, skivsignaler som vid Horred, synliga på resp. 150 och 500 meters avstånd.

Fritsla station, oförreglad, skivsignaler som vid Horred, synliga på resp. 340 och 370 meters avstånd.

Viskafors station, oförreglad, en dubbelvingad semafor som vid Tofta, synlig på resp. 290 och 430 meters avstånd.

Rydboholms station, oförreglad, en dubbelvingad semafor som vid Tofta, synlig på resp. 270 och 290 meters avstånd.

Boekaryds lastplats, växlar och spårspärr förreglade samt elektriskt blockerad från Borås och Rydboholms stationer samt skyddad av utfartssignaler /envingad semafor/ vid dessa stationer.

Borås nedre station, fullständig elektrisk förregling och signalsäkerhetsanläggning, försignal synlig på 260 meters avstånd och 1.380 meters från huvudsignalen, som består av en tvåvingad semafor; i norra ändan av bangården en tvåvingad semafor, synlig på 190 meters avstånd; utfartssignaler, två envingade semaforer.

Borås övre station, oförreglad, skivsignal i södra ändan av bangården, synlig på 220 meters avstånd.

Rullande materielen bestod av:

11 st. tenderlokomotiv nr 2-5, 7-13.			
4 st. 4-axliga personboggivagnar	litt. BCo nr.	19, 20, 22, 27.	
1 st. 4-axlig	" CO "	21.	
1 st. 2-axlig personvagn	" B "	5.	
4 st. 2-axlig	" BC "	6-9.	
17 st. 2-axliga personavgnar	" C "	1-4, 10, 12-15, 23-25, 28-32.	
4 st. 2-axliga person-o.postvagn.	" CD "	11, 16-18.	
1 st. 4-axlig person-o.postvagn	" CDo "	26.	
4 st. 2-axliga resgodsvagnar	" Få "	85, 211, 254, 255.	
13 st. resgodsvagnar, tvåaxliga	" F "	98-101, 159, 160, 212-215, 251-253.	
74 st. täckta godsvagnar	" G "	75-84, 86-97, 102-110, 151-158, 161-170, 181-190, 201-210, 216-220.	
13 st. öppna godsvagnar	" I "	62, 65, 67-69, 71, 73, 74, 301-305.	
4 st. öppna godsvagnar	" Km "	56-59.	
115 st. öppna godsvagnar	" N "	1-55, 111-150, 171-180, 221-230.	

Vagnar.

Av vagnar tillhörande V.B.J. kunna följande vagnar få framföras med en hastighet av 75 km. i timmen.

4 st. 4-axliga personboggivagnar	litt. BCo nr. 19, ²⁰ 22, 27.
1 st. 4-axlig do.	" Co " 21.
8 st. 2-axliga personvagnar	" C " 23-25, 28-32.
1 st. 4-axlig person- o. postvagn	" CDO " 26.
3 st. 2-axliga resgodsvagnar	" FÅ " 211, 254, 255.
9 st. 2-axliga do.	" F " 159-160, 212-215, 251-253.

Följande V.B.J. tillhörande vagnar få framföras med en hastighet av högst 60 km. i timmen.

1 st. 2-axlig personvagn	litt. B. nr 5
9 st. 2-axliga personvagnar	" C. " 1-4, 10, 12-15.
4 st. 2-axliga person- o. postvagnar	" CD." 11, 16-18.
1 st. 2-axlig resgodsvagn	" FÅ " 85.
4 st. 2-axliga resgodsvagnar	" F " 98-101.

Av vagnar tillhörande B.H.J. kunna följande vagnar framföras med en hastighet av 75 km. i timmen.

3 st. 4-axliga personboggivagnar	litt. BCo nr. 21-23.
4 st. 4-axliga do.	" Co " 18-20 och 24.
2 st. 2-axliga personvagnar	" C " 14 och 15.
2 st. 2-axliga resgodsvagnar	" FÅ " 55 och 57.
4 st. 2-axliga resgodsvagnar	" F " 50-52 och 73.

Följande B.H.J. tillhörande vagnar få framföras med en hastighet av högst 60 km. i timmen.

1 st. 2-axlig personvagn	litt. B nr. 1 och
4 st. 2-axliga personvagnar	" C " 5-8.

Här ovan uppräknade vagnar äro tillverkade vid svenska och utländska verkstäder. En del av dessa vagnar äro undersatta axlar motsvarande S.J. typ I och av Surahammars P- och M-stål eller av tysk tillverkning. Vid här ifrågavarande högsta hastighet måste dock fordras, att hjulgångarna såväl till konstruktion som material äro av yppersta beskaffenhet, varför, i likhet med vad praktiskt taget genomförts, där denna högre hastighet tillämpas vid statens och enskilda järnvägar, för vagnar, som regelbundet skola användas med denna hastighet, måste fordras, att axlar av S.J. typ I eller motsvarande utbytas mot axlar av S.J. typ III eller där lämpligen kan ske, mot axlar av S.J. typ II och martinstål, varjämte vid nyanskaffning av sådana axlar skall iakttagas, att det mest påkända snittet skall vara tillgängligt för undersökning. Därjämte få under bromsvagnar endast användas hjulringar fästade med språngringar.

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

På grund av vad sålunda vid besiktningen iakttagits och här anförts förena vi oss i följande

U t l å t a n d e .

Varberg-Borås järnvägsaktiebolags järnväg mellan Varberg och Borås övre station är i sådant skick, att vi anse högsta tillåtna hastighet må kunna medgivas ökad till 75 km. i timmen för tåg, sammansatta av för denna hastighet godkänd rullande materiel och med de inskränkningar, som följande av gällande tågdriftsreglementes bestämmelser, dock med undantag dels för sträckan km. 65.7 - 65.9, med hänsyn till kort kontra-kurvavstånd dels för järnvägens samtliga broar intill dess deras överbyggnader blivit vederbörligen ombyggda eller förstärkta, dels ock för sträckor Varberg-Horred, intill dess den blivit belagd med minst 32 kg. tung räls pr meter.

För tillstånd till hastighetsökningen upp till 75 km./tim. bör dessutom föreskrivas

att banvallens ballast ökas till minst 0.50 meter djup genom uppgrusning samt skenförhöjningen avpassas efter för respektive kurvor tillåten största hastighet upp till 75 km./tim.,

att samtliga broars överbyggnader förstärkas eller ombyggs enligt ritningar, som skola godkännas av Chefen i Västra Väg- och Vattenbyggnadsdistriktet,

att bandelen Varberg-Horred belägges med räls av minst 32 kg. vikt och största syllavstånd 0.80 meter,

att ingångssignalerna till stationerna kompletteras och förändras så, att de bliva fullt synliga på bromsdistans för tyngsta tåg och största tillåtna hastighet, samt

att alla kvarstående skivsignaler utbytas mot semaforer.

Utan att järnvägsförvaltningen utför några kompletterings- och förstärkningsarbeten anse vi, att högsta tillåtna hastigheten må kunna medgivas ökad till 60 km./tim. för tåg, sammansatta av ovannämnd rullande materiel, dock med undantag för broarna över Skuttran km. 15.14, Viskan km. 615.68, Hornån km. 32.96, Suttran km. 39.85, Viskan km. 52.76, Häggån km. 58.24 och 63.14 samt Viskan km. 73.14 och km. 84.74, vilka icke få passeras med större hastighet än 55 km./tim.

Hastighetstavlor, angivande respektive hastigheter, skola uppställas å ömse sidor de sträckor och punkter, där inskränkning i största tillåtna hastigheten skall äga rum.

Högsta tillåtna hjultryck anse vi vid 75 km./tim. hastighet och 32 kg. räls böra bestämmas till 6.24 ton för drivhjul på lokomotiv och 7.80 ton för löphjul på vagnar, samt

vid 60 km./tim. hastighet och 24.3 kg. räls till 4.92 ton resp. 6.15 ton.

Som ytterligare villkor för åtnjutande av en hastighet av överstigande 60 km./tim. anse vi böra föreskrivas:

att tågen skola vara utrustade med automatisk genomgående broms i enlighet med tjänstgöringsreglementets föreskrifter, och att lokomotiven äro försedda med hastighetsmätare.

St. Wald. Stähle

Borås den 21 februari 1928.

Arthur Asplund

L. Wald. Stähle

Rätt avskrivet intyga: