

13. Trafiksektionen.

TIDTABELL nr 117

gällande fr. o. m. den 1. oktober 1919
tillsvidare.

Bandelar:

Jörn—Haparanda,
Karungi—Övertorneå
och
Älvsby—Piteå,

för vilken senare bandel särskild tågföringsplan finnes
intagen i slutet av tidtabellen.

Av i tidtabellen upptagna tåg gå:

Nr 1721, 1722, 1725, 1726, 1729, 1730, 1731, 1732,
1733, 1734, 1780, 9511, 9512, 9513 och 9514 på
särskild order;

Övriga dagligen.

Innehållsförteckning.

	Sid.
Förklaringar till tjänstgöringstidtabellen	3—4
Tågspårens beteckning	5
Telegrafpåpassning	5
Obevakade platser	5
Godsvagnstrafiken	6
Biljettförsäljning	6
Värdeförsändelser	6
Kol-, ved- och vattentagningsstationer	7
Uppgift å lutningar, som å olika stationssträckor i vardera tågriktningen äro utslagsgivande för tågens utrustning med bromskraft	8
Hastighetsuppgifter	9—12
Uppgift å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta	13
Bromstabellen	14—16
Reservlokomotivtjänsten	17
Vagnviktstabell	18—19
Tågen å linjen Jörn—Haparanda	20—41
„ „ „ Karungi—Övertorneå	42—44
Uppgift å de personförande tågens sammansättning	45—47
Hjälpvagnar	47
Tabell för allmänna väntetider	48—49
Tågföringsplan för bandelen Älvsby—Piteå	51—62

Förklaringar till tjänstgöringstidtabellen.

1) Den i överskriften för varje särskilt tåg angivna största tillåtna hastigheten är bestämd enligt föreskrifterna i säkerhetsordningen med hänsyn till bansträckans beskaffenhet, tågets sammansättning under normala förhållanden och den för tåget avsedda lokomotivtypen. Ändras någotdera av dessa förhållanden, kan resp. skall den största tillåtna hastigheten i samband härmed ändras i enlighet med säkerhetsordningens föreskrifter.

2) Av de efter ordet "axlar" i överskriften stående siffertalen, betecknar det första det antal lastaxlar, som legat till grund för beräkningen av gångtiderna för ifrågavarande tåg och det andra, som står inom parentes, det största antalet axlar, lastade eller tomma, som får medtagas enligt säkerhetsordningens § 64, under förutsättning att den i överskriften angivna största tillåtna hastigheten icke ändras.

Beträffande tågbelastningen skall följande iakttagas: för godståg med en största tillåten hastighet av högst 40 km. i timmen gäller den i vagnviktstabellen angivna vagnvikten för varje lokomotivtyp och stationssträcka; *minst* denna vagnvikt beräknas vederbörande lokomotiv kunna framföra å respektive sträckor vid ovan angivna största tillåtna hastighet;

för andra än nyss nämnda tåg gäller, att lokomotivföraren är skyldig medtaga *minst* det i överskriften stående första antalet lastaxlar.

Jämlikt § 27 i "Instruktionen för lokomotivförare och lokomotiveldare" är lokomotivföraren emellertid skyldig att *till fullo utnyttja lokomotivets dragkraft*. Då de i vagnviktstabellerna angivna tontalen och de i tidtabellsöverskrifterna angivna lastaxeltalen enligt ovanstående äro att anse såsom *minimum* för vad lokomotiven kunna framföra, skall alltså lokomotivföraren vara skyldig att utöver detta tontal eller lastaxeltal medtaga den ytterligare belastning, som lokomotivet under i varje särskilt fall för handen varande omständigheter anses kunna medföra.

3) Vid beräkning av antalet lastaxlar enligt första stycket av punkt 2 tillämpas nedanstående beräkningsgrunder:

Axel under

ABBü (tysk 1. och 2. kl. boggivagn)	= 1,6	<i>lastaxel</i>
ABCo 3	= 1,5	"
Ao 2, ABo 3 fr. o. m. nr 1962, ABCo 2, CCüP (tysk 3. kl. och resgodsbyggivagn)	= 1,4	"
Ao 4, ABo 3 t. o. m. nr 1726, AFo ₂ , Co 6, Co 7, Postü (tysk postbyggivagn) ..	= 1,3	"
Ao1, ABCo 1, AFo 1, Bo7, Co8, CFo2; Do2	= 1,2	"
Bo 5, BCo 3 fr. o. m. nr 2075, BCo 5, BCo 6, C 3 d, C 3 é, C 3 f, C 3 g, Fo 1, Fo 2...	= 1,1	"

Ao 3, ABo 1, Bo 1, Bo 3, BCo 1, BCo 3, t. o. m. nr 1896, BCo 4, BC 3, BFo, Co 1, Co 4, Co 5, C 3 a, b, c, CFo 1, CF 4, DFo 1, F	= 1,0	<i>lastaxel</i>
Bo 2, Cdfo, Cfo 3, C 4, C 10, D 3	= 0,9	„
B, BCo 2, Do 1	= 0,8	„
BC 1, BC 6, Co 2, Co 3, C 1, C 2, C 5, C 6, CD, CF 1, D 1, DC, E	= 0,7	„
Lastad godsvagn.....	= 1,0	„
Tom „	= 0,5	„

4) Mellan kolumnerna 1 och 2 förekommande *grafiska beteckningar* betyda:

- | = enkelspårig bana,
- || = tvenne jämnlöpande enkelspåriga banor,
- | = dubbelspårig bana.

5) I kolumn 2 skola stationerna och de platser, för vilka trafikinspektören särskilt föreskrivit tåganmälan, sättas med samma typer och till vänster i kolumnen. Övriga platser skola sättas med mindre och kursiv stil samt till höger i kolumnen.

6) I kolumn 4 angives bild av för tågvägen gällande körsignal för infart å station eller annan plats, som är försedd med växelförregling.

I samma kolumn förekommande tecken ● betyder, att station eller lastplats är obebakad.

7) *Tiderna* från och med 6⁰⁰ eftermiddagen till och med 5⁵⁹ förmiddagen angivas genom *understrukna* minutsiffror.

8) I kolumn 7 befintliga *tecken* betyda:

× att tåget gör uppehåll för resandes *av- eller påstigande*;

p att tåget gör uppehåll för resandes *påstigande*;

a att tåget gör uppehåll för resandes *avstigande*;

äro tecknen ×, p eller a omgivna av ○ gör tåget *alltid* uppehåll;

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

△ att telegrafpåpassning icke äger rum.

9) I kolumn 9 angives bild av för tågvägen gällande körsignal för utfart från station eller annan plats.

10) I kolumn 13 stående siffertal angiver den procent av antalet axlar i tåget, som skola vara försedda med verksam broms på olika sträckor. Det antal axlar, som skola vara försedda med verksam broms, bestämmes med hjälp af bromstabellen.

Tågspårens beteckning.

Med spår nr 1 avses spåret närmast stationshuset eller mötesspårs vaktkur, med spår nr 2 det nästa o. s. v.

Telegrafpåpassning.

Vid tåggrubbningar eller då sådant av andra förhållanden kan påfordras, såsom vid anordnandet av extratåg o. s. v., skall telegrafpåpassning äga rum jämväl vid de stationer, som eljest enligt tjänstgöringstidtabellen äro befriade från sådan påpassning för visst tåg eller enligt Trafikinspektörens bestämmelse under viss tid av dagen.

Obevakade platser.

Under tidtabells 117 giltighet skola följande stationer och trafikplatser inom 13 trafiksektionen vara obevakade nämligen:

För tåg 3042	.....	Hundsjö
” ” ”	.....	Degersolet
” ” ”	.....	Bjurå
” ” 3041	.....	Bjurå
” ” 928	.....	Skogskärr
” ” ”	.....	Risudden
” ” 927	.....	Risudden
” ” ”	.....	Skogskärr
” ” 1703	.....	Träskholm
” ” 1731	.....	Morjärv
” ” ”	.....	Avafors
” ” ”	.....	Bjurå
” ” ”	.....	Degersolet
” ” ”	.....	Hundsjö
” ” 1732	.....	Hundsjö
” ” ”	.....	Bjurå
” ” ”	.....	Avafors

Av Kungl. Järnvägsstyrelsen i december 1917 utfärdade "föreskrifter rörande tågs framförande genom obevakade stationer" skola i tillämpliga delar lända till efter rättelse i dessa fall.

För de personförande tågen gäller att, enär dessa platser såväl som Östra Flakaträsk, Bodträsk, och Kärrbäck icke äro upplysta, skall kort signal med lokets ångvissla givas vid tågets avgång, och skall tågchefhavaren särskilt noga efterse om resande finnes att påstiga.

Godsvagnstrafiken

ombesörjes vid nedan angivna last- och mötesplatser av följande tåg:

vid Bjurå	nr 1723	och 1724
„ Risudden	„ 905	„ 906
„ Luppio	„ 905	„ 906

och vid övriga platser, då växlarna där äro inlagda, av tågen 1701 och 1702 å linjen Boden—Jörn samt tågen 1723 och 1724 å linjen Boden—Haparanda.

Biljettförsäljning

äger icke rum vid följande platser och tåg:

Hundsjö	tåg 3042
Degersalet	„ 3042
Bjurå	„ 3041, 3042
Ö. Flakaträsk	„ 3041, 3042
Bodträsk	„ 3041, 3042
Kärrbäck	„ 3041, 3042
Skogskärr	„ 927, 928
Risudden	„ 927, 928
Bäckesta	„ 927, 928
Alkullen	„ 927, 928

Biljetter skola lösas och eventuell avgift för resgods uttagas å första uppehållsstation i vederbörande tågs väg, eller, beträffande biljettlösen å linjen Karungi—Övertorneå, hos tågbefälhavaren.

Biljett avstämplad vid någon av ovanstående platser för föregående dag skall gälla, även om anteckning av stationsföreståndaren icke är gjord å biljetten.

Värdeförsändelser

befordras en gång dagligen i vardera riktningen med följande tåg:

Linjen Jörn—Boden	tågen 1704 och 1703*
„ Boden—Haparanda	„ 1724 „ 1723
„ Karungi—Övertorneå	„ 928 „ 927
„ Karungi—Haparanda	„ 918 „ 917
„ Älvsby—Piteå	„ 908 „ 911

* Värdeförsändelser till Träskholm kvartagas i Myrheden och vidareändas påföljande dags 1701.

Kol-, ved- och vattentagningsstationer.

Kol = k, ved = ved, vatten = v.

Linjen Jörn—Haparanda.

Tåg nr.	Mhn	Sts	Ktä	Äy	Avs	Mjv	Vtv	Lpk	Kri
501	K. V.	—	—	V.					
502	K. V.	—	—	V.					
1701	V. Ved	—	—	V. Ved					
1702	V. Ved	Ved	—	V.					
1703	V. Ved	—	—	V. Ved					
1704	V. Ved	Ved	—	V.					
1721	V. Ved	—	—	V. Ved					
1722	V. Ved	—	—	V. Ved					
1723	—	—	—	—	V. Ved	—	V. Ved	—	V.
1724	—	—	—	—	V. Ved	—	V. Ved	—	V.
1729	V. Ved	—	—	V. Ved	—	—	—	—	—
1730	V. Ved	Ved	—	V.	—	—	—	—	—
1731	—	—	—	—	V. Ved	—	V. Ved	—	V.
1732	—	—	—	—	V. Ved	—	V. Ved	—	V.
1733	—	—	—	—	V. Ved	—	V. Ved	—	V.
1734	—	—	—	—	V. Ved	—	V. Ved	—	V.
1780	V. Ved	—	—	V. Ved	—	—	—	—	—
3041	—	—	—	—	V. Ved	—	V. Ved	—	V.
3042	—	—	—	—	V. Ved	—	V. Ved	—	V.

Linjen Karungi—Övertorneå.

Tåg nr	Kri	Öt
905	V. Ved*	—
906	V. Ved*	V. Ved
927	V. Ved*	—
928	V. Ved*	V. Ved
1725	V. Ved*	—
1726	V. Ved*	V. Ved

* Ved endast vid behov.

Tågpersonalen förständigas att, därest omläggning av kol-, vatten- eller vedtagningsstation behöver äga rum, därom senast från närmast föregående station, där ifrågasvarande tåg gör uppehåll, och i varje fall i så god tid, att vederbörande personal hinner beordras, underrätta den nya kol-, vatten- resp. vedtagningsstationen.

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

Jörn—Haparanda.

Linjen	Myrheden—Långträsk	}	0: 1000
„	Karungi—Lomkärr		
„	Lappträsk—Karungi	}	8: 1000
„	Lomkärr—Haparanda		
„	Hednoret—Boden	}	10: 1000
„	Morjärv—Räktjärv		
„	Boden—Hundsjö	}	12: 1000
„	Degerselet—Avafors		
„	Jörn—Träskholm	}	14: 1000
„	Träskholm—Myrheden		
„	Långträsk—Hednoret	}	16: 1000
„	Hundsjö—Degerselet		
„	Avafors—Morjärv		
„	Räktjärv—Lappträsk		

Haparanda—Jörn.

Linjen	Boden—Trångfors		0: 1000
„	Lomkärr—Karungi		1: 1000
„	Karungi—Kärrbäck		2: 1000
„	Älvsby—Korsträsk		4: 1000
„	Bäverbäck—Lomkärr		5: 1000
„	Myrheden—Träskholm		6: 1000
„	Haparanda—Bäverbäck	}	7: 1000
„	Kärrbäck—Lappträsk		
„	Storsund—Koler	}	10: 1000
„	Niemisel—Degerselet		
„	Trångfors—Hednoret	}	12: 1000
„	Hednoret—Brännberg		
„	Räktjärv—Morjärv	}	14: 1000
„	Hundsjö—Boden		
„	Korsträsk—Storsund	}	16: 1000
„	Lappträsk—Räktjärv		
„	Morjärv—Niemisel	}	16: 1000
„	Degerselet—Hundsjö		
„	Brännberg—Älvsby		
„	Koler—Myrheden		
„	Träskholm—Jörn		

Karungi—Övertorneå.

Linjen	Karungi—Skogskärr	4: 1000
„	Skogskärr—Övertorneå	5: 1000

Övertorneå—Karungi

Linjen	Övertorneå—Hedenäset	}	5: 1000
„	Skogskärr—Karungi		
„	Hedenäset—Skogskärr		12: 1000

Enär lutningsvisarna å banan angiva endast hela, uppåt avrundade tal skall, där lutningsvisarnas siffror ej överensstämma med ovanstående uppgift, den sistnämnda äga vitsord.

Hastighetsuppgifter.

Under iakttagande av de allmänna bestämmelserna i Säkerhetsordningen med avseende på hastigheten få tågen framföras å linjen samt å stationer, last- och mötesplatser med här nedan angivna största tillåtna hastighet. De allmänna stadgandena i S. O. § 74 mom. 4 äro iakttagna vid de fastställda hastighetsbegränsningarna.

A. Med hänsyn till banans beskaffenhet är den största tillåtna hastigheten

å bandelen Jörn—Boden.....	80 km.
” ” Boden—Karungi	60 ”
” ” Karungi—Haparanda	50 ”
” ” Karungi—Övertorneå	40 ”

med undantag av följande bandelar, vilka skola passeras med nedan angivna minskade hastighet:

Sträckor	Största tillåtna hastigheten mellan	längd meter	utgör km.
J.n—Thm	14 ‰ lutningen i riktning Boden till Jörn km. 1010 + 755—km. 1012 + 715.....	1960	70
”	13 ‰ lutningen i riktning Jörn till Boden km. 1015 + 820—km. 1018 + 055.....	2235	70
”	16 ‰ lutningen vid Störhusån i riktning Boden till Jörn km. 1018 + 550—km. 1020 + 050	1500	60
Thm—Mhn	16 ‰ lutningen vid Träskholm i riktning Jörn till Boden, km. 1023 + 870—km. 1025 + 070.....	1200	60
”	Km. 1027 + 130—km. 1027 + 630 (450 m. kurvan norr om Träskholm)	500	75
”	15 ‰ lutningen i riktning Jörn till Boden km. 1028 + 065—km. 1029 + 965...	1900	60
”	Bron över Ålsån km. 1030 + 070—km. 1030 + 170	100	60
”	Bron över Byske älv samt 400 m. kurvan vid Myrheden km. 1031 + 890—km. 1033 + 160.....	1270	60
Mhn—Ltk	Bron över Långträskån km. 1033 + 800—km. 1033 + 900	100	60
”	15 ‰ lutningen vid Holmforsån i riktning Boden till Jörn km. 1037 + 760—km. 1039 + 460.....	1700	60
Ltk—Klr	Km. 1047 + 050—km. 1049 + 320 (2 st. 400 m. kurvor vid Björkliden)	2270	75
”	Bron över Åbyälven km. 1049 + 320—km. 1049 + 420.....	100	60
”	16 ‰ lutningen vid Storblålidén i riktning Boden till Jörn km. 1052 + 370—km. 1053 + 650	1280	60
”	16 ‰ lutningen vid Erträskbäcken i riktning Jörn till Boden km. 1057 + 500—km. 1059 + 900	2400	60

Klr—Sts	Bron över Lillpiteälv km. 1064 + 600 —km. 1064 + 700.....	100	60
„	16 ‰ lutningen vid Tjårbäckmyran i riktning Jörn till Boden km. 1069 + 100—km. 1072 + 300	3200	60
Sts—Ktä	Km. 1074 + 850—km. 1075 + 450 (400 och 450 m. kurvorna vid Lillforsen) ..	600	75
„	16 ‰ lutningen vid Dalen i riktning Jörn till Boden, km. 1077 + 200— km. 1079 + 600.....	2400	60
„	Km. 1079 + 650—km. 1080 + 000 (400 m. kurvan vid Dalen)	350	75
„	Km. 1082 + 180—km. 1082 + 880 (400 m. kurvan vid Järneträsk)	700	75
„	16 ‰ lutningen vid Järneträsk i rikt- ning Jörn till Boden km. 1085 + 120 —km. 1089 + 750.....	4630	60
Ktä—Äy	15 ‰ lutningen vid Kvarnheden i rikt- ning Jörn till Boden km. 1092 + 270 —km. 1093 + 605.....	1335	60
„	Km. 1096 + 190—km. 1096 + 540 (400 m. kurvan vid Nyfors).....	350	75
Äy—Brg	400 m. kurvan vid och bron över Piteälven km. 1098 + 510—km. 1099 + 000.....	490	60
„	3 st. kurvor med 360—450 m. radier samt 14 ‰ lutningen vid Fågelvinmyran i riktning Jörn till Boden km. 1100 + 550—km. 1102 + 140	1590	60
„	Km. 1104 + 440—km. 1104 + 940 (360 m. kurvan vid Krokträsk)	500	60
„	Km. 1108 + 000—km. 1108 + 870 (2 st. 360 m. kurvor vid Bergträsk).....	870	60
„	16 ‰ lutningen vid Bergträsk i rikt- ning Boden till Jörn km. 1109 + 740 —km. 1111 + 940.....	2200	60
„	16 ‰ lutningen vid Alterån i riktning Jörn till Boden, km. 1112 + 000— km. 1113 + 400.....	1400	60
Brg—Ht	16 ‰ lutningarne vid Karptjärn i rikt- ning Jörn till Boden, km. 1124 + 000 —km. 1128 + 200.....	4200	60
„	14 ‰ lutningen söder om Hednoret i rikt- ning Jörn till Boden km. 1131 + 460 —km. 1132 + 700.....	1240	70
Ht—Bdn	Bron över Luleälv km. 1139 + 760— km. 1139 + 960.....	200	60
„	Bron över Bodån vid Bodens station km. 1142 + 700—km. 1142 + 800.....	100	60
Bdn—Hdö	För omläggning av Haparandabanans spår mellan Bodens bangård och Ava- bäcken linjen Boden—Hundsjö km. 1144 + 900—km. 1145 + 900	1000	20
„	För linjeomläggning vid Buddbyn linjen Boden—Hundsjö km. 1150 + 480— km. 1151 + 020	540	20
Kri—Öt	Bro över Matajoki linjen Karungi—Skogs- kärr km. 1287 + 851—km 1287 + 901	50	20
„	Bro över Armasjoki linjen Luppjo—Al- kullen km. 1318 + 308—km. 1318 + 458	150	20

Vid båda ändar av dessa bansträckor äro hastighets-
tavlor utsatta. Se Str 151 § 6 och order B 1159 o. 1264.

B. Med hänsyn till förreglingsanordningar, lutningar, kurvor och andra bantekniska förhållanden få å stationer, last- och mötesplatser tågen framföras å huvudtågväg med en största hastighet av

	genom in- fartsväxlarna	genom plat- sen i övrigt
vid stationer å linjen Haparanda—Karungi	40 km.	50 km.
„ „ „ „ Karungi—Avafors	40 „	55 „
„ Bjurå	60 „	60 „
„ stationer å linjen Niemisel—Hundsjö	40 „	55 „
„ Boden	40 „	40 „
„ Trångfors, Älvsby, Korsträsk, Älvsby tegelbruk och Koler.....	80 „	80 „
„ övriga stationer å linjen Boden—Jörn	40 „	55 „
„ stationer „ „ Karungi—Övertorneå	40 „	40 „

C. Se nästa sida.

C. På det att i handbromsade tåg större bromskraft icke må genom förekomsten av enstaka branta lutningar behöva tillhandahållas än som erfordras för bansträckan i övrigt skola följande sträckor av skruvbromsade tåg passeras med nedan angivna minskade hastighet:

Tåg med största hastighet enl. tdt av km. i timmen	f ä r å s t r ä c k a n		framföras med största hastighet i timmen av km.
	Tågriktning Jörn—Karungi.		
40	km. 1016	+ 880—km. 1017	+ 100 Jrn—Thm
	” 1023	+ 860—” 1024	+ 400 Thm—Mhn
	” 1028	+ 000—” 1029	+ 200 ” — ”
	” 1031	+ 000—” 1031	+ 100 ” — ”
	” 1055	+ 400—” 1055	+ 600 Ltk—Klr
	” 1057	+ 500—” 1059	+ 100 ” — ”
	” 1069	+ 900—” 1071	+ 600 Klr—Sts
	” 1072	+ 700—” 1072	+ 800 ” — ”
	” 1077	+ 200—” 1078	+ 800 Sts—Äy
	” 1085	+ 100—” 1089	+ 000 ” — ”
	” 1092	+ 270—” 1092	+ 750 ” — ”
	” 1105	+ 750—” 1105	+ 900 Äy—Brg
	” 1112	+ 000—” 1112	+ 500 ” — ”
	” 1115	+ 300—” 1116	+ 200 ” — ”
	” 1124	+ 000—” 1125	+ 300 Erg—Ht
	” 1126	+ 900—” 1127	+ 400 ” — ”
	” 1168	+ 780—” 1169	+ 400 Hdö—Dsl
	” 1196	+ 960—” 1197	+ 080 Avs—Mjv
	” 1202	+ 480—” 1208	+ 000 ” — ”
	” 1214	+ 620—” 1217	+ 050 ” — ”
	” 1232	+ 680—” 1233	+ 880 Rv—Vtv
	” 1242	+ 480—” 1244	+ 300 ” — ”
	” 1247	+ 100—” 1247	+ 300 Vtv—Lpk
	” 1248	+ 500—” 1248	+ 800 ” — ”
	” 1255	+ 100—” 1256	+ 700 ” — ”
” 1258	+ 400—” 1259	+ 300 ” — ”	
	Tågriktning Karungi—Jörn.		
40	km. 1253	+ 980—km. 1253	+ 080 Lpk—Vtv
	” 1242	+ 400—” 1237	+ 100 Vtv—Rv
	” 1232	+ 200—” 1230	+ 550 ” — ”
	” 1223	+ 780—” 1223	+ 580 Rv—Mjv
	” 1210	+ 740—” 1209	+ 900 Mjv—Avs
	” 1199	+ 300—” 1198	+ 900 ” — ”
	” 1195	+ 600—” 1194	+ 000 ” — ”
	” 1190	+ 070—” 1185	+ 400 Avs—Nml
	” 1180	+ 100—” 1180	+ 000 ” — ”
	” 1165	+ 500—” 1164	+ 860 Dsl—Hdö
	” 1154	+ 800—” 1154	+ 700 Hdö—Bdn
	” 1114	+ 400—” 1114	+ 300 Brg—Äy
	” 1111	+ 900—” 1110	+ 500 ” — ”
	” 1104	+ 800—” 1104	+ 580 ” — ”
	” 1101	+ 800—” 1101	+ 400 ” — ”
	” 1083	+ 300—” 1083	+ 200 Äy—Sts
	” 1053	+ 650—” 1053	+ 100 Klr—Ltk
	” 1040	+ 800—” 1038	+ 500 Ltk—Mhn
” 1021	+ 500—” 1021	+ 350 Thm—Jrn	
” 1020	+ 100—” 1019	+ 000 ” — ”	
” 1012	+ 700—” 1011	+ 500 ” — ”	
” 1009	+ 330—” 1009	+ 200 ” — ”	

På 300 m. avstånd framför resp. vid slutet av ifrågasvarande sträckor äro tills vidare signaltavlor uppsatta, vilka mot tågriktningen äro målade gröna resp. vita och å andra sidan vita. Dessa tavlor hava betydelse endast för skruvbromsade tåg.

Uppgift å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta.

Stationssträcka	Sektionsnummer		Lystringsignal gives	
	för nedgående tåg	för uppgående tåg	för	under tiden
Jörn—Haparanda.				
Jrn—Mhn	1033 + 000	1032 + 200	vägövergång	<u>600</u> — <u>600</u>
Ltk—Klr	1045 + 200	1044 + 600	d:o	d:o
Ktä—Äy	1092 + 850	1092 + 200	d:o	d:o
„ — „	1096 + 700	1096 + 000	skärning o. vägövergång	hela dygnet
Äy—Brg	1105 + 200	1104 + 300	d:o	<u>900</u> — <u>600</u>
„ — „	1106 + 950	1106 + 300	d:o	<u>600</u> — <u>600</u>
„ — „	1109 + 000	1108 + 100	d:o	hela dygnet
Brg—Ht	1125 + 800	1124 + 600	skärning o. kurva	d:o
Ht—Tfs	1140 + 600	1139 + 200	Bro över Lule älv o. vägövergång	d:o
Tfs—Bdn	1143 + 000	1141 + 800	vägövergångar	d:o
Bdn—Hdö	1146 + 300	1145 + 400	skymd vägövergång	d:o
Hdö—Dsl	1161 + 400	—	d:o	d:o
„ — „	—	1163 + 300	bergskärning	d:o
„ — „	1164 + 200	—	d:o	d:o
Dsl—Nml	1176 + 000	1175 + 450	vägövergång	<u>900</u> — <u>600</u>
Nml—Avs	1184 + 900	—	skymd vägövergång	hela dygnet
Avs—Mjv	1194 + 100	1193 + 500	d:o	<u>600</u> — <u>600</u>
„ — „	1206 + 400	1205 + 200	bergskärning	hela dygnet
Mjv—Rv	1223 + 200	1222 + 400	skymd vägövergång	<u>600</u> — <u>600</u>
Rv—Vtv	1243 + 300	1242 + 000	skärning och tunnel	d:o signal gives även vid tunnelmynningen
Lpk—Kri	1265 + 400	1264 + 600	vägövergång	<u>600</u> — <u>600</u>
Karungi—Övertorneå.				
Ssr—Run	1300 + 465*	1299 + 766	vägövergång	hela dygnet

* i riktning Öt—Kri.

Broms-

Bromstal	Broms-																					
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
6	16	33	50	66	83	100	116	133	140													
7	14	28	42	57	71	85	100	114	128	140												
8	12	25	37	50	62	75	87	100	112	125	137	140										
9	11	22	33	44	55	66	77	88	100	111	122	133	140									
10	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140								
11	9	18	27	36	45	54	63	72	81	90	100	109	118	127	136	140						
12	8	16	25	33	41	50	58	66	75	83	91	100	108	116	125	133	140					
13	7	15	23	30	38	46	53	61	69	76	84	92	100	107	115	120						
14	7	14	21	28	35	42	50	57	64	71	78	85	92	100	107	114	121	128	135	140		
15	6	13	20	26	33	40	46	53	60	66	73	80	86	93	100	106	113	120				
16	6	12	18	25	31	37	43	50	56	62	68	75	81	87	93	100	106	112	118	125	131	137
17	5	11	17	23	29	35	41	47	52	58	64	70	76	82	88	94	100	105	111	117	123	129
18	5	11	16	22	27	33	38	44	50	55	61	66	72	77	83	88	94	100				
19	5	10	15	21	26	31	36	42	47	52	57	63	68	73	78	84	89	94	100	105	110	115
20	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100		
21	4	9	14	19	23	28	33	38	42	47	52	57	61	66	71	76	80	85	90	95	100	104
22	4	9	13	18	22	27	31	36	40	45	50	54	59	63	68	72	77	81	86	90	95	100
23	4	8	13	17	21	26	30	34	39	43	47	52	56	60	65	69	73	78	82	86	91	95
24	4	8	12	16	20	25	29	33	37	41	45	50	54	58	62	66	70	75	79	83	87	91
25	4	8	12	16	20	24	28	32	36	40	44	48	52	56	60	64	68	72	76	80	84	88
26	3	7	11	15	19	23	26	30	34	38	42	46	50	53	57	61	65	69	73	76	80	84
27	3	7	11	14	18	22	25	29	33	37	40	44	48	51	55	59	62	66	70	74	77	81
28	3	7	10	14	17	21	25	28	32	35	39	42	46	50	53	57	60	64	67	71	75	78
29	3	6	10	13	17	20	24	27	31	34	37	41	44	48	51	55	58	62	65	68	72	75
30	3	6	10	13	16	20	23	26	30	33	36	40	43	46	50	53	56	60	63	66	70	73
31	3	6	9	12	16	19	22	25	29	32	35	38	41	45	48	51	54	58	61	64	67	70
32	3	6	9	12	15	18	21	25	28	31	34	37	40	43	46	50	53	56	59	62	65	68
33	3	6	9	12	15	18	21	24	27	30	33	36	39	42	45	48	51	54	57	60	63	66
34	2	5	8	11	14	17	20	23	26	29	32	35	38	41	44	47	50	52	55	58	61	64
35	2	5	8	11	14	17	20	22	25	28	31	34	37	40	42	45	48	51	54	57	60	62
36	2	5	8	11	13	16	19	22	25	27	30	33	36	38	41	44	47	50	52	55	58	61
37	2	5	8	10	13	16	18	21	24	27	29	32	35	37	40	43	45	48	51	54	56	59
38	2	5	7	10	13	15	18	21	23	26	28	31	34	36	39	42	44	47	50	52	55	57
39	2	5	7	10	12	15	17	20	23	25	28	30	33	35	38	41	43	46	48	51	53	56
40	2	5	7	10	12	15	17	20	22	25	27	30	32	35	37	40	42	45	47	50	52	55
41	2	4	7	9	12	14	17	19	21	24	26	29	31	34	36	39	41	43	46	48	51	53
42	2	4	7	9	11	14	16	19	21	23	26	28	30	33	35	38	40	42	45	47	50	52
43	2	4	6	9	11	13	16	18	20	23	25	27	30	32	34	37	39	41	44	46	48	51
44	2	4	6	9	11	13	15	18	20	22	25	27	29	31	34	36	38	40	43	45	47	50
45	2	4	6	8	11	13	15	17	20	22	24	26	28	31	33	35	37	40	42	44	46	48
47	2	4	6	8	10	12	14	17	19	21	23	25	27	29	31	34	36	38	40	42	44	46
49	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44
51	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	37	39	41	43
53	1	3	5	7	9	11	13	15	16	18	20	22	24	26	28	30	32	33	35	37	39	41
57	1	3	5	7	8	10	12	14	15	17	19	21	22	24	26	28	29	31	33	35	36	38
61	1	3	4	6	8	9	11	13	14	16	18	19	21	22	24	26	27	29	31	32	34	36

tabell

axlar																	Bromstal			
23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39		40	41	42
																				6
																				7
																				8
																				9
																				10
																				11
																				12
																				13
																				14
																				15
140																				16
135	140																			17
																				18
121	126	131	136	140																19
																				20
109	114	119	123	128	133	138	140													21
104	109	113	118	120																22
100	104	108	113	117	121	126	130	134	139	140										23
95	100	104	108	112	116	120														24
92	96	100	104	108	112	116	120	124	128	132	136	140								25
88	92	96	100	103	107	111	115	119	120											26
85	88	92	96	100																27
82	85	89	92	96	100	103	107	110	114	117	120									28
79	82	86	89	93	96	100	103	106	110	113	117	120								29
76	80	83	86	90	93	96	100	103	106	110	113	116	120	123	126	130	133	136	140	30
74	77	80	83	87	90	93	96	100	103	106	109	112	116	119	120					31
71	75	78	81	84	87	90	93	96	100											32
69	72	75	78	80																33
67	70	73	76	79	82	85	88	91	94	97	100	102	105	108	111	114	117	120		34
65	68	71	74	77	80	82	85	88	91	94	97	100								35
63	66	69	72	75	77	80														36
62	64	67	70	72	75	78	81	83	86	89	91	94	97	100	102	105	108	110	113	37
60	63	65	68	71	73	76	78	80												38
58	61	64	66	69	71	74	76	79	80											39
57	60	62	65	67	70	72	75	77	80	82	85	87	90	92	95	97	100			40
56	58	60	63	65	68	70														41
54	57	59	61	64	66	69	71	73	76	78	80									42
53	55	58	60	62	65	67	69	70												43
52	54	56	59	61	63	65	68	70												44
51	53	55	57	60	62	64	66	68	71	73	75	77	80							45
48	51	53	55	57	59	61	63	65	68	70										47
46	48	51	53	55	57	59	60													49
45	47	49	50	52	54	56	58	60	62	64	66	68	70							51
43	45	47	49	50	52	54	56	58	60											53
40	42	43	45	47	49	50	52	54	56	57	59	60								57
37	39	40	42	44	45	47	49	50	52	54	55	57	59	60						61

Bromstabellen

användes vid

1) bestämmandet av antalet bromsaxlar, då bromstalet och antalet lastaxlar äro kända,

2) bestämmandet av antalet lastaxlar, då bromstalet och antalet bromsaxlar äro kända.

1 lastaxel = 1 axel under person-, post- och till större delen lastad resgods- eller godsvagn eller också 2 axlar under resgods- eller godsvagn, som antingen är tom eller lastad så, att allenast mindre delen av bärigheten eller utrymmet är tagen i anspråk.

Bromsaxel = med verksam broms försedd lastaxel.

Bromstal = det antal av 100 lastaxlar, som skall vara försett med verksam broms.

1. Då antalet lastaxlar är bekant och bromstalet erhållits genom tjänstgöringstidtabellen, uppsökes det sistnämnda talet i den första eller sista lodräta kolumnen i bromstabellen. Från detta tal följer man den vågräta linjen, tills man kommer till den siffra, som är lika med antalet lastaxlar eller, om sådan icke finnes, den närmast högre. Den lodrätt över denna siffra i tabellens huvud stående siffran anger antalet bromsaxlar.

T. ex. Ett blandat tåg består av 20 2-axliga person-, post- eller till större delen lastade resgods- eller godsvagnar samt 6 2-axliga tomvagnar, således tillsammans 46 lastaxlar ($40 + \frac{1}{2} = 46$). Bromstalet är enl. tjänstgöringstidtabellen 35. Huru många bromsaxlar måste finnas i tåget? Man söker först i någon av de yttersta lodräta kolumnerna talet 35, därefter i den från denna siffra utgående vågräta sifferraden talet 46. Detta tal finnes icke, varför man tager det närmast högre talet 48, följer härifrån den lodräta kolumnen uppåt och finner i tabellens huvud talet 17, vilket anger antalet bromsaxlar.

Ett godståg innehåller 10 till större delen lastade 2-axliga vagnar, av vilka 3 äro försedda med broms, samt 5 till mindre delen lastade 2-axliga godsvagnar och 21 2-axliga tomvagnar, av vilka 15 äro försedda med broms; bromstal 26. Huru många bromsaxlar måste finnas i tåget? $20 + \frac{1}{2} = 46$ lastaxlar; bromstalet 26 bestämmer antalet bromsaxlar till 12. I tåget funnos endast 3 fullt lastade vagnar, försedda med broms, varför det blir nödvändigt att använda andra än fullt lastade vagnar som bromsvagnar. I detta fall behövas ytterligare 6 bromsaxlar, d. v. s. 12 axlar under olastad eller till mindre delen lastad vagn. Således erfordras för detta tåg 9 bromsaxlar.

2. Gäller frågan, hur många axlar, som få finnas i ett tåg, då man har att tillgå endast ett, begränsat antal bromsaxlar, uppsökes först detta sistnämnda tal i tabellens huvud och den lodräta kolumnen följes härifrån nedåt, tills man kommer till den vågräta sifferrad, som i yttersta kolumnen innehåller det givna bromstalet. Det i skärningspunkten stående siffertalet är det sökta.

T. ex. I ett godståg, bestående av 12 till större delen lastade 2-axliga vagnar och 24 tomma 2-axliga vagnar, skola flera vagnar inkopplas. Bromstalet är enligt tjänstgöringstidtabellen 16 och hela antalet tillgängliga bromsaxlar är 10. Huru många axlar kunna tillkopplas tåget?

Man uppsöker i tabellens huvud bromsaxelantalet 10, följer den lodräta kolumnen nedåt till den vågräta sifferrad, i vars yttersta kolumn står bromstalet 16. I dessa kolumners skärningspunkt står talet 62, vilket är det största antalet lastaxlar, d. v. s. i tåget får icke inkopplas flera än $62 - 48 = 14$ lastaxlar.

Reservlokomotivtjänsten

17

upprätthålles under tidtabell 117 enligt nedanstående.

Station	L o k	P e r s o n a l	T i d	A n m.
Haparanda	Tågs 1724 lok	Särskild personal.....	<u>330</u> — <u>628</u>	Från 3042 ank. Vtv till 3042 ank. Hp Till 1724 ank. Hp. Till 3041 ank. Vtv
	„ 3042 „	„ „	<u>628</u> — <u>640</u>	
	„ 1724 „	„ „	<u>640</u> — <u>1105</u>	
Boden	Särskilt lok, koleldat E...	„ „	Hela dygnet	
	„ „ vedeldat E .	„ „	„ „	
Jörn	Från föreg. dag tåg 502 .	Till samma dags tåg 501	<u>335</u> — <u>900</u>	
		Jörns växelpersonal	<u>900</u> — <u>721</u>	
		Från samma dags tåg 1738	<u>721</u> — <u>1145</u>	

Reservlok för linjen Boden—Vitvattnet och Boden—Koler beordras i regel från Boden, under det att reservlok för linjen Koler—Jörn beordras från Jörn och reservlok för linjen Haparanda—Vitvattnet beordras från Haparanda.

Vagnviktstabell.

T o n v a g n v i k t							
för tåg i riktning från Jörn				för tåg i riktning till Jörn			
vid avgång från	med ett lok. litt.			vid avgång från	med ett lok. litt.		
	J, Kd eller L	TB	E		J, Kd eller L	TB	E
Jörn	255	295	405	Haparanda	540	710	1020
Träskholm.....	„	„	„	Bäverbäck.....	345	405	540
Myrheden	270	320	430	Lomkärr	720	855	1090
Myrheden vt.....	„	„	„	Karungi **	240	330	550
Långträsk	255	295	405	Lappträsk	250	290	395
Storblåtiden	„	„	„	Bodträsk	„	„	„
Koler	365	490	640	Vitvattnet	„	„	„
Storsund	250	290	395	Östra Flakaträsk	„	„	„
Järneträsk	„	„	„	Räktjärv	270	410	540
Korsträsk vt.....	„	„	„	Moriärv	250	290	395
Älvsby	240	280	380	Avafors	280	330	445
Brännberg.....	280	330	440	Niemisel	250	290	395
Hednoret	„	„	„	Degerselet	270	310	420
Boden	280	330	445	Hundsjö	265	„	„
Hundsjö	250	290	395	Boden	255	„	„
Degerselet	„	365	470	Hednoret	265	„	410
Niemisel	„	290	395	Brännberg.....	255	300	405
Avafors	„	„	„	Älvsby	„	295	400
Morjärv	265	310	420	Korsträsk	„	„	„
Räktjärv	250	290	395	Järneträsk	„	„	„
Ö. Flakaträsk ...	„	„	„	Storsund	„	„	„
Vitvattnet	„	„	„	Koler	„	300	405
Bodträsk	„	„	„	Storblåtiden	„	„	„
Lappträsk	425	570	720	Långträsk	720	855	1090
Karungi	720	855	1090	Myrheden vt.....	„	„	„
Lomkärr *	280	330	450	Myrheden	255	300	405
Bäverbäck.....	390	510	670	Träskholm.....	„	„	„
Haparanda				Jörn			

* Passeras Lomkärr, kan vagnvikten ökas till 390, 510, 670 ton för motsvarande loktyp.

** Passeras Karungi, kan vagnvikten ökas till 345, 405, 540 ton för motsvarande loktyp.

T o n v a g n v i k t							
Tåg i riktning från Karungi				Tåg i riktning till Karungi			
vid avgång från	med ett lok. litt.			vid avgång från	med ett lok. litt.		
	J, Kd eller L	TB	E		J, Kd eller L	TB	E
<i>Karungi—Övertorneå.</i>				<i>Övertorneå— Karungi</i>			
Karungi.....	460	540	700	Övertorneå *.....	675	835	1090
Skogskärr	365	430	560	Hedenäset ** ...	720	855	1090
Hedenäset.....	580	780	1000	Skogskärr *** ...	720	855	1090
Övertorneå				Karungi			
* Göres uppehåll vid Luppjo, blir vagnvikten .					435	645	995
** " " " Rissudden, " "					490	720	1030
*** " " " Lövheden, " "					430	500	635

1. Vagnvikterna tillämpas för alla godståg, som framförs med en största tillåten hastighet av 40 km. i timmen och därunder. Den i tabellen angivna vagnvikten är lokföraren skyldig framföra, såvida icke giltigt hinder föreligger.

2. Föreskrifterna i Sáo § 64 angående största tillåtna axelantal vid olika hastighet begränsa fortfarande tågstorleken.

3. Framföres tåg av tvenne lok, erhålles vagnvikten genom att taga $\frac{4}{5}$ av båda lokens sammanlagda framdragningsförmåga.