





**STATENS JÄRNVÄGAR.**  
**14. Trafiksektionen.**

# TIDTABELL N:r 117

gällande från och med den 1 oktober 1919.

—❧—  
**Bandelar:**

Långsele—Jörn.  
Mellansel—Örnsköldsvik.  
Vännäs—Umeå.  
Bastuträsk—Kallholmen.

**Att observera:**

*I tidtabellen intagna tåg skola gå sålunda:*

501 dagligen,	959 sön- och helgdagar,
502 " "	961 dagligen,
855 " "	963 " "
856 " "	1701 " "
925 " "	1702 " "
926 " "	1721 på särskild order,
929 " "	1722 " " "
930 " "	1736 " " "
934 " "	1738 " " "
940 " "	1739 " " "
943 " "	1761 dagligen,
944 " "	1762 " "
945 " "	1763 söckendagar,
946 alla dagar utom dag	1764 " "
före sön- och helgdag	1765 " "
948 dag före sön- o. helgdag,	1766 " "
951 sön- och helgdagar,	1767 dagligen,
952 " " "	1768 " "
953 " " "	1770 på särskild order,
954 " " "	1771 " " "
955 dagl. $\frac{15}{6}$ — $\frac{31}{8}$ ,	1772 " " "
956 " $\frac{15}{6}$ — $\frac{31}{8}$ ,	1773 " " "
957 Bst—Khm helgfria	1775 " " "
onsdagar och lördagar,	1776 " " "
Skl—Khm övriga söc-	1777 " " "
kendagar $\frac{15}{6}$ — $\frac{31}{8}$ ,	1781 " " "
samt Skl—Khm dag	1782 " " "
efter s. och h. $\frac{1}{9}$ — $\frac{14}{6}$ ,	1783 dagligen,
958 tisdagar och fredagar	1784 " "
samt dag före sön- och	1785 på särskild order,
helgdag,	1786 " " "

## Innehåll:

	Sid.
Förklaringar till tjänstgöringstidtabellen .....	5—6
Uppgift å lutningar, som äro utslagsgivande för tågens utrustning med bromskraft .....	7
Hastighetsuppgift .....	8—12
Uppgift å platser där lystringsmärken finnas upp- satta .....	13—14
Kol-, ved- och vattentagningsstationer .....	15
Bromstabell .....	16—17
Vagnviktstabell .....	18—20
Tågspårens nummerbeteckning .....	21
Militärmötesplatser .....	21
Banvaktsbiträden .....	21
Hjälpvagnar .....	21
Sjukvagnar .....	21
Tågen å linjen Långsele—Jörn .....	22—46
"    "    "    Mellansel—Örnsköldsvik .....	47—49
"    "    "    Vännäs—Umeå .....	50—53
"    "    "    Bastuträsk—Kallholmen .....	54—60
Tågens sammansättning .....	61—63
Vagnsättens omlopp .....	64—65
Reservvagnar .....	66
Tabell över allmänna väntetider .....	66
Föreskrifter rörande tågs framförande genom obe- vakade stationer etc. ....	67—69



## 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 "Instruktion för lokomotivförare och lokomotiveldare" är lokomotivföraren emellertid skyldig att, *till fullo utnyttja lokomotivets dragkraft*. Då de i vagnviktstabellerna angivna tontalen och de i tidtabellöverskrifterna 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:

<i>Axel under</i>	<i>lastaxel</i>
ABBü (tysk 1 och 2 kl. boggivagn).....	= 1,6
ABCo3, .....	= 1,5
Ao2, ABo3 fr. o. m. n:r 1962, ABCo2, CCüp (tysk 3 klass och resgodsbooggivagn) .....	= 1,4
Ao4, ABo3 t. o. m. n:r 1726, AFo2, Co6, Co7, Postü (tysk postbooggivagn) .....	= 1,3
Ao1, ABCo1, AFo1, Bo7, Co8, CFo2, Do2.....	= 1,2

Bo5, BCo3, fr. o. m. n:r 2075, BCo5, BCo6, C3d, C3e, C3f, C3g, Fo1, Fo2.....	= 1,1
Ao3, ABo1, Bo1, Bo3, BCo1, BCo3 t. o. m. n:r 1896, BCo4, BC3, BFo, Co1, Co4, Co5, C3 a, b, c, CFo1, CF4, DFo1, F .....	= 1,0
Bo2, C4, C10, CDFo, CFo3, D3 .....	= 0,9
B, BCo2, Do1 .....	= 0,8
BC1, BC6, Co2, Co3, C1, C2, C5, C6, CD, CF1, D1, DC, E .....	= 0,7
lastad godsvagn.....	= 1,0
tom godsvagn .....	= 0,5

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

| = enkelspårig bana.

|| = två jämnlöpande enkelspåriga banor.

■ = dubbelspårig bana.

5) I kolumn 2 skola stationerna samt de platser, för vilka trafikinspektören särskilt föreskrivit tåganmälan, sättas med samma typer samt 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 minutsiffran, att uppehållet *icke* är avsett för resandes av- eller påstigande;

△, att telegrafpåpassning *icke* äger rum.

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

10) I kolumnen 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 av bromstabellen.

# Uppgift

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

Stationssträckor	Lutning	Stationssträckor	Lutning
<b>Linjen Långsele—Mellansel.</b>		<b>Linjen Mellansel—Långsele.</b>	
Långsele—Österås .....	13 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	Mellansel—Anundsjö .....	} ingen lutning 16 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> 12 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Österås—Selsjön .....	9 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	Anundsjö—Österås .....	
Selsjön—Aspeå.....	13 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	Österås—Långsele.....	
Aspeå—Skorped.....	16 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>		
Skorped—Anundsjö.....	15 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>		
Anundsjö—Mellansel.....	16 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>		
<b>Linjen Mellansel—Vännäs.</b>		<b>Linjen Vännäs—Mellansel.</b>	
Mellansel—Gottne .....	16 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	Vännäs—Norrfors .....	16 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Gottne—Björnsjö .....	12 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	Norrfors—Trehörningsjö ..	10 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Björnsjö—Vännäs .....	16 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	Trehörningsjö—Gottne.....	16 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
		Gottne—Mellansel.....	13 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
<b>Linjen Vännäs—Jörn.</b>		<b>Linjen Jörn—Vännäs.</b>	
Vännäs—Jörn .....	16 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	Jörn—Vännäs .....	16 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
<b>Linjen Örnsköldsvik—Mellansel.</b>		<b>Linjen Mellansel—Örnsköldsvik.</b>	
Örnsköldsvik—Mellansel....	16 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	Mellansel—Örnsköldsvik....	16 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
<b>Linjen Umeå—Vännäs.</b>		<b>Linjen Vännäs—Umeå.</b>	
Umeå—Vännäs.....	16 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	Vännäs—Umeå.....	16 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
<b>Linjen Kallholmen—Bastuträsk.</b>		<b>Linjen Bastuträsk—Kallholmen.</b>	
Kallholmen—Ursviken .....	12 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	Bastuträsk—Kallholmen....	16 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
Ursviken—Bergsholmen ....	13 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>		
Bergsholmen—Skellefteå ..	8 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>		
Skellefteå—Klutmark .....	10 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>		
Klutmark—Krångfors.....	13 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>		
Krångfors—Finnforsfallet..	8 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>		
Finnforsfallet—Bastuträsk	13 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>		

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

## Hastighetsuppgift.

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	Långsele—Vännäs .....	80 km.
”	” Mellansel—Örnsköldsvik ..	60 ”
”	” Vännäs—Jörn .....	80 ”
”	” Vännäs—Umeå .....	60 ”
”	” Bastuträsk—Kallholmen....	60 ”

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

### Långsele—Jörn.

Sträckor		Längd meter	Största tillåtna hastig- het, km. i timme
<b>Ln—Öså</b>	Kmp. 646+300 — kmp. 646+910 (bron över Faxälven samt 450 och 300 m. kurvorna) .....	610	60
”	Kmp. 648+900 — kmp. 649+260 (400 m. kurvan vid Vesterflo).....	360	75
”	Kmp. 650+630 — kmp. 650+930 (360 m. kurvan vid Österflo).....	300	60
<b>Öså—Sö</b>	Kmp. 653+650 — kmp. 654+620 (2 st. 450 m. kurvor vid Österås) .....	970	75
”	Kmp. 654+760 — kmp. 657+510 (6 st. kurvor med 360—300 m. radier) .....	2750	60
”	Kmp. 661+450 — kmp. 666+130 (bron över Ångermanälven och 16 ‰ lutningen omedelbart norr därom jämte 12 st. kurvor med 300—400 m. radier)	4680	60
<b>Sö—Ap</b>	Kmp. 666+750 — kmp. 672+500 (16 ‰ och 14 ‰ lutningarna jämte 12 st. kurvor med 300—450 m. radie) ...	5800	60
”	Kmp. 673+950 — kmp. 675+885 (320 m. kurvan samt 14 ‰ lutningen vid Backsjö) .....	1935	60
”	Kmp. 676+185 — kmp. 676+445 (450 m. kurvan) .....	260	75
”	Kmp. 679+750 — kmp. 688+520 (8 st. kurvor med 300—450 m. radie samt 13—15 ‰ lutningarna) .....	8770	60



Sträckor		Längd meter	Största tillåtna hastig- het. km. i timme
<b>Ap—Sop</b>	Kmp. 690+450 — kmp. 690+750 (300 m. kurvan vid Aspeå) .....	300	60
„	Kmp. 691+720 — kmp. 693+480 (2 st. 450 m. kurvor vid Permsjön) .....	1760	75
„	Kmp. 701+000 — kmp. 701+150 (450 m. kurvan vid Stugusjön) .....	150	75
„	Kmp. 702+470 — kmp. 703+220 (2 st. 450 m. kurvor) .....	750	75
„	Kmp. 703+220 — kmp. 706+780 (3 st. kurvor med radie 350—450 m. samt 16 ‰ lutningarna vid Lännäs och Skorped och bron över Önskaån) ..	3560	60
<b>Sop—Anö</b>	Kmp. 709+820 — kmp. 713+600 (6 st. kurvor med radie 400—450 m. vid Mosjö) .....	3780	75
„	Kmp. 713+600 — kmp. 717+400 (5 st. kurvor med radie 350—460 m. samt 16 ‰ lutningen vid Kälvattnet) ...	3800	60
„	Kmp. 719+095 — kmp. 721+025 (3 st. kurvor med 450 m. radie) .....	1930	75
„	Kmp. 725+060 — kmp. 728+030 (4 st. kurvor med radie 400—450 m. samt 15 ‰ lutningen) .....	2970	60
<b>Anö—Msl</b>	Kmp. 728+945 — kmp. 736+420 (16 ‰ lutningen vid Anö i riktning Långsele till Boden) .....	7475	60
<b>Msl—Ge</b>	Kmp. 737+370 — kmp. 738+270 (3 st. kurvor med radie 360—450 m. samt bron över Moälven) .....	900	60
„	Kmp. 739+445 — kmp. 740+780 (400 m. kurvan vid Gottne samt 13 ‰ lutningen) .....	1335	60
<b>Ge—Bj</b>	Kmp. 741+280 — kmp. 748+800 (10 st. kurvor med radie 360—450 m. samt 16 ‰ lutningen vid Utterån) ..	7520	60
„	Kmp. 751+610 — kmp. 751+830 (400 m. kurvan vid Björnsjö) .....	220	75
„	Kmp. 752+380 — kmp. 754+820 (3 st. 400 m. kurvor vid Björnsjö) .....	2440	75
„	Kmp. 757+960 — kmp. 761+360 (16 ‰ lutningen jämte 5 kurvor med radie 300—400 m.) .....	3400	60
<b>Bj—Thö</b>	Kmp. 762+750 — kmp. 767+510 (16 och 13 ‰ lutningarna samt 6 st. kurvor med 360—450 m. radie) .....	4760	60
„	Kmp. 774+120 — kmp. 775+820 (16 ‰ lutningen vid Långviksmon samt 1 st. 400 m. kurva) .....	1700	60

Sträckor		Längd meter	Största tillåtna hastig- heten, km. i timmen
<b>Bj—Thö</b>	Kmp. 778+800 — kmp. 784+140 (16 ‰ lutningen vid Ökvattnet samt 11 st. kurvor med radie 320—400 m.)	5340	60
<b>Thö—Nrs</b>	Kmp. 788+200 — kmp. 790+300 (2 st. 360 m. kurvor vid Karlsvik) .....	2100	60
„	Kmp. 791+100 — kmp. 793+ 700 (16 ‰ lutningen vid Lomliden i riktning Långsele till Boden) .....	2600	60
„	Kmp. 795+150 — kmp. 796+180 (16 ‰ lutningen vid Västansjö i riktning Långsele till Boden) .....	1030	60
„	Kmp. 799+580 — kmp. 799+720 (bron över Lögdeälv) .....	140	60
<b>Nrs—Nya</b>	Kmp. 800+760 — kmp. 804+260 (16 ‰ lutningen samt 360 och 450 m. kurvorna vid Vackerås) .....	3500	60
„	Kmp. 807+930 — kmp. 809+430 (3 st. kurvor med 350—400 m. radier vid Bergsjön) .....	1500	60
„	Kmp. 814+710 — kmp. 816+360 (16 ‰ lutningen jämte 400 m. kurvan vid Vångbyn i riktning Långsele till Boden) .....	1650	60
„	Kmp. 816+710 — kmp. 818+010 (16 ‰ lutningen jämte 360 m. kurvan vid Nyåker) .....	1300	60
<b>Nya—Hsö</b>	Kmp. 818+530 — kmp. 822+450 (16 ‰ lutningen jämte 7 st. kurvor med radie 300—400 m. vid Nyåker)	3920	60
„	Kmp. 822+450 — kmp. 822+650 (bron över Öreälv) .....	200	20
„	Kmp. 822+650 — kmp. 826+950 (16 ‰ lutningen jämte 8 kurvor med 330—400 m. radie och Tallbergstunneln)	4300	60
„	Kmp. 828+780 — kmp. 832+620 (16 ‰ lutningen jämte 7 st. kurvor med radie 360—400 m. vid Högbränna)..	3840	60
<b>Hsö—Vns</b>	Kmp. 838+700 — kmp. 840+000 (bron över och 16 ‰ lutningen vid Hörneån) .....	1300	60
„	Kmp. 841+620 — kmp. 842+750 (16 ‰ lutningen jämte 2 kurvor med radie 360—400 m. vid Östanbäck)..	1130	60
„	Kmp. 842+900 — kmp. 844+860 (16 ‰ lutningen vid Östanbäck i riktning Långsele till Boden) .....	1960	60
„	Kmp. 848+000 — kmp. 850+740 (16 ‰ lutningen vid Fagernäs i riktning Långsele till Boden) .....	2740	60
„	Kmp 852+120 — kmp. 853+120 (2 st. 360 m. kurvor vid Västerås) .....	1000	60

Sträckor		Längd meter	Största tillåtna hastig- heten, km i timmen
<b>Hsö—Vns</b>	Kmp. 854+850 — kmp. 855+050 (bron över Ume älv) .....	200	40
"	Kmp. 855+050 — kmp. 856+090 (14 ‰ lutningen vid Nyby i riktning Boden till Långsele) .....	1040	60
<b>Vns—Tvb</b>	Kmp. 862+560 — kmp. 864+160 (16 ‰ lutningen vid Stennäs i riktning Boden till Långsele) .....	1600	60
<b>Tvb—Tvä</b>	Kmp. 868+270 — kmp. 871+370 (16 ‰ lutningen vid Tväråbäck i riktning Boden till Långsele) .....	3100	60
"	Kmp. 871+400 — kmp. 872+730 (16 ‰ lutningen vid Tväråbäck i riktning Långsele till Boden) .....	1330	60
<b>Tvä—Vdn</b>	Kmp. 881+973 — kmp. 882+143 (450 m. kurvan vid Storsjön) .....	170	75
"	Kmp. 885+055 — kmp. 886+900 (16 ‰ lutningen jämte 4 st. kurvor med 300—450 m. radie) .....	1845	60
"	Kmp. 886+900 — kmp. 887+100 (bron över Vindelälven) .....	200	20
<b>Vdn—Hls</b>	Kmp. 895+260 — kmp. 895+900 (2 st. 400 m. kurvor) .....	640	75
"	Kmp. 895+900 — kmp. 897+490 (16 ‰ lutningen vid Orrmyran i riktning Boden till Långsele) .....	1590	60
"	Kmp. 899+100 — kmp. 901+585 (8 st. 400 m. kurvor samt 13 ‰ lutningen vid Böjen) .....	2485	60
<b>Hls—Yö</b>	Kmp. 905+370 — kmp. 906+830 (2 st. 400 m. kurvor vid Hedlunda) .....	1460	75
"	Kmp. 909+550 — kmp. 912+155 (3 st. 400 m. kurvor och 14 ‰ lutningen vid Storkvarnbäcken) .....	2605	60
<b>Yö—Et</b>	Kmp. 922+120 — kmp. 923+620 (3 st. 400 m. kurvor vid Hjuksnorträsket) .....	1500	75
"	Kmp. 925+575 — kmp. 927+550 (16 ‰ lutningen vid Björkmyran i riktning Boden till Långsele) .....	1975	60
"	Kmp. 928+487 — kmp. 930+737 (400 och 450 m. kurvorna samt 13 och 16 ‰ lutningarna vid Ekträsk) .....	2250	60
<b>Et—Åst</b>	Kmp. 932+400 — kmp. 933+250 (1 st. 400 m. kurva samt bron över Sävarån) .....	850	60
"	Kmp. 938+960 — kmp. 940+340 (16 ‰ lutningen vid Lubboträsk i riktning Boden till Långsele) .....	1380	60
"	Kmp. 945+880 — kmp. 946+940 (400 och 450 m. kurvorna samt bron över Sikån) .....	1060	60

Sträckor		Längd meter	Största tillåtna hastig- heten, km. i timmen
<b>Åst—Bst</b>	Kmp. 948+733 — kmp. 949+068 (450 m. kurvan vid Moliden) .....	335	75
"	Kmp. 951+420 — kmp. 951+520 (bron över Risån) .....	100	60
<b>Bst—Jrn</b>	Kmp. 982+235 — kmp. 983+475 (13 ‰ lutningen i riktning Långsele till Boden) .....	1240	60
"	Kmp. 983+850 — kmp. 985+650 (16 ‰ lutningen vid Kusfors jämte 2 st. kurvor med radie 360—450) .....	1800	60
"	Kmp. 985+650 — kmp. 985+850 (bron över Skellefteälv) .....	200	20
"	Kmp. 985+850 — kmp. 986+350 (320 m. kurvan vid Kusfors) .....	500	60
"	Kmp. 987+780 — kmp. 988+720 (400 och 450 m. kurvorna vid Petiknäs)	940	75
"	Kmp. 988+720 — kmp. 991+500 (16 ‰ lutningen vid Lidlund, bron över Petikån samt 2 st. kurvor med 400 m. radie) .....	2780	60
"	Kmp. 993+918 — kmp. 994+383 (400 m. kurvan vid samt bron över Skid-träskån).....	465	60

B. Med hänsyn till förreglingsanordningar, lutningar, kurvor och övriga bantekniska förhållanden få å stationer, last- och mötesplatser ävensom banavdelningens lastplatser tågen framföras å huvudtågväg (det vid ingången rakaste spåret) med en största tillåtna hastighet av 40 km. i timmen, dock med följande undantag:

vid Aspeå .....	80 km.
„ Kälvattnet..	80 „
„ Björnsjö ....	80 „
„ Brattsbacka	80 „
„ London .....	80 „
„ Yttersjön....	80 „
„ Bastuträsk..	80 „

# Uppgift

å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta.

I enlighet med föreskriften i Sio § 22 mom. 1, 4:o b) skall signalen »Tåg kommer» givas vid nedannämnda platser, där lystringsmärke jämlikt bestämmelsen i Sio § 20 a anbragts:

Linje	Sektionsnummer	Sign. givas av tåg med udda eller jämna n:r	Signal givas för	Anmärkning
1	2	3	4	5
<b>Långsele—Mellansel.</b>				
Öså-Sö	654+550	Jämna	bergskärning	
„	655+550	Udda	„	
„	665+500	Udda	„	
Sö-Ap	670+200	Udda	„	
„	672+600	Jämna	berg- o. jordskärning	
„	674+600	Udda	jordskärning	
„	681+150	Udda	bergskärning o. vägöv.	
Ap—Sop	705+930	Jämna	vägövergång	
Sop-Anö	711+400	Udda	bergskärning	
„	714+500	Jämna	jord- „	
„	717+400	Udda	berg- „	
„	725+900	Jämna	berg- „	
<b>Mellansel—Vännäs.</b>				
Msl—Ge	737+365	Jämna	vägövergång	
„	738+365	Udda	„	
Ge-Bjö	742+375	Jämna	lastbrygga	
„	743+758	Udda	vägövergång	
„	746+650	Udda	bergskärning	
Bj-Thö	764+800	Udda	jord- „	
Thö-Nrs	790+700	Udda	berg- „	
Nrs-Nyå	791+800	Jämna	berg- „	
„	808+550	Jämna	vägövergång	
„	809+850	Udda	jordskärning	
Nyå-Hsö	825+975	Jämna	tunnel	Signal gives även vid tunnelmynningen
„	827+550	Udda	„	
„	828+800	Jämna	bergskärning	
„	831+800	Jämna	vägövergång	
Hsö-Vns	848+400	Udda	„	
„	852+100	Jämna	bergskärning	
„	853+300	Udda	„	
„	854+200	Jämna	bro över Umeälv	
„	855+600	Udda	„ „ „	

1	2	3	4	5
<b>Vännäs—Jörn.</b>				
Vns-Tvä	869+000	Udda	vägövergång	
"	871+500	Jämna	bergskärning	
"	872+500	Udda	"	
Vdn-Hls	900+900	Udda	vägövergång	
Hls-Yö	906+458	Jämna	"	
"	907+058	Udda	"	
"	911+600	Jämna	"	
<b>Mellansel—Örnsköldsvik.</b>				
Msl-Mu	742+800	Udda	bergskärning	
Mn-Svd	747+800	Udda	bro	
"	748+800	Jämna	"	
<b>Vännäs—Umeå.</b>				
Vns-Spö	860+000	Udda	vägövergång	
Spö-Brd	868+550	Jämna	"	
"	872+800	Udda	"	
Brd-Uå	880+700	Udda	"	
<b>Bastuträsk—Kallholmen.</b>				
Skl --Bh	49+616	Udda	vägövergång	
"	50+216	Jämna	"	



# BROMSTABELL

## Bromsaxlar

Bromstal	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	Bromstal			
	<b>Lastaxlar</b>																																											
7	14	28	42	57	71	85	100	114	128	140																																7		
12	8	16	25	33	41	50	58	66	75	83	91	100	108	116	125	133	140																										12	
16	6	12	18	25	31	37	43	50	56	62	68	75	81	87	93	100	106	112	118	125	131	137	140																					16
19	5	10	15	21	26	31	36	42	47	52	57	63	68	73	78	84	89	94	100	105	110	115	121	126	131	136	140															19		
20	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140														20		
21	4	9	14	19	23	28	33	38	42	47	52	57	61	66	71	76	80	85	90	95	100	104	109	114	119	123	128	133	138	140											21			
23	4	8	13	17	21	26	30	34	39	43	47	52	56	60	65	69	73	78	82	86	91	95	100	104	108	113	117	121	126	130	134	139	140									23		
24	4	8	12	16	20	25	29	33	37	41	45	50	54	58	62	66	70	75	79	83	87	91	95	100	104	108	112	116	120												24			
26	3	7	11	15	19	23	26	30	34	38	42	46	50	53	57	61	65	69	73	76	80	84	88	92	96	100	103	107	111	115	119	120									26			
28	3	7	10	14	17	21	25	28	32	35	39	42	46	50	53	57	60	64	67	71	75	78	82	85	89	92	96	100	103	107	110	114	117	120							28			
31	3	6	9	12	16	19	22	25	29	32	35	38	41	45	48	51	54	58	61	64	67	70	74	77	80	83	87	90	93	96	100	103	106	109	112	116	119	120		31				
34	2	5	8	11	14	17	20	23	26	29	32	35	38	41	44	47	50	52	55	58	61	64	67	70	73	76	79	82	85	88	91	94	97	100	102	105	108	111	114	117	34			
37	2	5	8	10	13	16	18	21	24	27	29	32	35	37	40	43	45	48	51	54	56	59	62	64	67	70	72	75	78	81	83	86	89	91	94	97	100	102	105	108	37			
41	2	4	7	9	12	14	17	19	21	24	26	29	31	36	40	43	46	48	51	53	56	58	60	63	65	68	70														41			
44	2	4	6	9	11	13	15	18	20	22	25	27	29	31	34	36	38	40	43	45	47	50	52	54	56	59	61	63	65	68	70										44			
45	2	4	6	8	11	13	15	17	20	22	24	26	28	31	33	35	37	40	42	44	46	48	51	53	55	57	60	62	64	66	68	71	73	75	77	80					45			



Bromsaxlar						
Bromstal	41	42	43	44	45	Bromstal
	Lastaxlar					
34	120					34
37	110	113	116	118	120	37

### 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 lodrätta 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 enligt tjänstgöringstidtabellen 34. Huru många bromsaxlar måste finnas i tåget? Man söker först i någon av de yttersta lodrätta kolumnerna talet 34, därefter i den från denna siffra utgående vågräta siffreradn talet 46. Detta tal finnes icke, varför man tager det närmast högre talet 47. följer härifrån den lodrätta kolumnen uppåt och finner i tabellens huvud talet 16, 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 lodrätta 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 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 lodrätta kolumnen nedåt till den vågräta siffrerad, 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.

## Vagnviktstabell.

- 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 tvänne lok, erhålles vagnvikten genom att taga  $\frac{4}{5}$  av båda lokens sammanlagda framdragningsförmåga.
- 4) Vagnvikterna äro beräknade efter en grundhastighet av 35 km. pr timme.
- 5) De för Kd-lok angivna vagnvikterna kunna användas för J-lok samt tillsvidare jämväl för L-lok.

### Linjen Jörn—Vännäs.

T o n v a g n v i k t						
med ett lok. litt.			vid avgång från	med ett lok. litt.		
Kd.	Tb.	E.		Kd.	Tb.	E.
250	335	445	Jörn .....	---	---	---
250	290	395	Kusfors .....	250	290	390
255	295	400	Bastuträsk .....	270	310	420
255	295	405	Åsträsk .....	250	290	395
250	290	390	Ekträsk .....	250	295	390
250	290	390	Yttersjön .....	250	290	390
300	440	555	Hällnäs .....	250	290	390
240	280	380	Vindeln .....	270	310	420
255	295	400	Tvärälund .....	255	295	400
---	---	---	Vännäs .....	255	295	400

## Linjen Vännäs—Långsele.

T o n v a g n v i k t						
med ett lok. litt.			vid avgång från	med ett lok. litt.		
Kd.	Tb.	E.		Kd.	Tb.	E.
240	280	380	↕ Vännäs .....	—	—	—
250	290	390	London .....	290	340	460
240	280	380	Hörnsjö .....	240	280	380
250	290	390	Nyåker .....	240	280	380
250	290	390	Norrfors .....	240	280	380
240	280	380	Trehörningsjö .....	240	280	380
240	280	380	Långvattnet .....	240	280	380
250	290	390	Björna .....	240	280	380
255	295	415	Björnsjö .....	235	275	375
440	650	810	Gottne .....	240	280	380
255	295	400	Mellansel .....	305	355	475
265	310	410	Anundsjö .....	720	855	1090
265	310	410	Kälvattnet .....	255	295	400
240	280	380	Skorped .....	255	295	400
285	335	450	Aspeå .....	295	430	560
430	605	770	Selsjön .....	235	275	375
305	355	475	Österås .....	235	275	375
—	—	—	↕ Långsele .....	315	420	530

Linjen Mellansel—Örnsköldsvik.  
Linjen Vännäs—Umeå.  
Linjen Bastuträsk—Kallholmen.

T o n v a g n v i k t						
med ett lok. litt.			vid avgången från	med ett lok. litt.		
Kd.	Tb.	E.		Kd.	Tb.	E.
280	330	445	Mellansel .....	—	—	—
255	295	400	Moälven .....	250	290	385
270	315	420	Själevad .....	250	295	395
—	—	—	Örnsköldsvik.....	245	285	380
305	360	475	Vännäs .....	—	—	—
280	330	435	Spöland .....	255	295	400
280	355	445	Brännland.....	250	290	390
—	—	—	Umeå.....	255	295	400
315	370	495	Bastuträsk.....	—	—	—
315	370	495	Röjnoret .....	280	330	445
720	855	1090	Finnforsfallet .....	280	330	445
345	480	635	Krångfors .....	280	330	445
475	635	855	Klutmark .....	280	330	445
720	855	1090	Medle .....	280	330	445
720	855	1090	Skellefteå .....	280	330	445
510	715	895	Bergsholmen.....	280	330	445
365	430	570	Ursviken .....	290	335	520
—	—	—	Kallholmen .....	490	710	1090

## Tågspårens nummerbeteckning.

I avseende på tågspårens nummerbeteckning gäller, att vid *stationerna* spåret närmast stationshuset är betecknat med n:r 1, det nästa med n:r 2 o. s. v. samt vid *militärmötesplatserna* (Lidlund, Karsbäcken, Långsjön, Lubboträsk, London, Högbränna, Långvattnet, Kälvattnet, Byvattnet och Stensjö) huvudspåret med n:r 1 och sidospåret med n:r 2.

## Militärmötesplatser.

Under tdt n:r 117 fungera militärmötesplatserna London och Långvattnet som stationer.

*Militärmötesplats, där tågmöte ej äger rum dagligen eller å vissa bestämda dagar, hålles öppen endast under tid, som genom särskild order från trafikinspektören bekantgöres.*

## Banvaktsbiträden.

Banvakt biträder vid nedannämnda stationer och tågmöten:

Björnsjö: vid mötet mellan tågen 1768 och 1767,  
Medle: " " " " 1784 " 1783.

## Hjälpvagnar.

Hjälpvagn finnes vid Vännäs och Jörn.

## Sjukvagnar.

Sjukvagn finnes vid Mellansel och Bastuträsk.