

# 15. Trafiksektionen.

## Tidtabell nr ~~115~~<sup>117</sup> a,

gällande fr. o. m. den ~~11. maj~~<sup>1. okt 1919</sup> 1918.

### BANDELAR:

*Svartön—Riksgränsen, Gällivare—Tingvallskulle,  
Gällivare—Koskullskulle.*

### Att observera:

*Av i tidtabellen intagna tåg går:*

25 dagligen,	1819 söckendagar,
26 ”	1820 på särskild order,
292 ”	1821 ” ” ”
293 ”	1845 söckendagar, ”
503 ”	1846 ”
504 ”	1847 ”
505 ”	1848 dagligen,
506 ”	1849 söckendagar,
909 ”	1850 ”
941 ”	1851 ”
942 ”	1852 på särskild order Gv—Har, söckendagar Har—Kmb,
1800 på särskild order,	1853 söckendagar,
1801 ” ” ”	1854 ”
1802 ” ” ”	1855 dagligen,
1803 <del>dagligen</del> på särskild order	1856 söckendagar,
1804 söckendagar,	1857 på särskild order,
1805 <del>på särskild order</del> dagligen	1858 dagligen,
1806 söckendagar,	1859 söckendagar,
1807 ”	1860 ”
1808 på särskild order,	1861 ”
1809 söckendagar,	1862 ”
1810 ”	1864 ”
1811 ”	1871 ”
1812 ”	1872 ”
1813 på särskild order,	1873 ”
1814 söckendagar,	1874 ”
1815 ”	1875 dagligen,
1816 dagligen,	1876 söckendagar,
1817 söckendagar,	1877 ”
1818 ”	”

1878 söckendagar,  
 1879 " "  
 1880 " "  
 1881 " "  
 1882 " "  
 1883 " "  
 1884 " "  
 1885 " "  
 1886 dagligen,  
 1887 söckendagar,  
 1888 " "  
 1889 " "  
 1890 " "  
 1891 " "  
 1892 " "  
 1893 " "  
 1894 " "  
 1895 dagligen Kos—Gv, söcken-  
 dagar Gv—Sön  
 1896 söckendagar,  
 1897 " "  
 1898 " "  
 1899 söckendagar Mbg—Ntv,  
 på särskild order Ntv—Sön,  
 1900 söckendagar Le—Mbg,  
 dagligen Mbg—Tk,  
 1901 söckendagar Kos—Gv, Ntv  
 —Gst, på särskild order Gv  
 —Ntv, Gst—Sön,  
 1901 A söckendagar,  
 1902 " "  
 1903 dagligen,  
 1905 " "  
 1909 sön- och helgdagar,  
 1911 söckendagar,  
 1912 dagligen,  
 1913 sön- och helgdagar,  
 1914 dag före sön- och helgdag,  
 1915 söckendagar utom dag före  
 sön- och helgdag,  
 1916 dagligen utom dag före sön-  
 och helgdag,  
 1918 dagligen utom dag före sön-  
 och helgdag,  
 1919 dag före sön- och helgdag,  
 1920 söckendagar,  
 1921 sön- och helgdagar,  
 1922 söckendagar,  
 1923 " "  
 1924 " "  
 1925 dagligen,  
 1926 " "  
 1927 söckendagar,  
 1928 dagligen,  
 1929 söckendagar utom dag före  
 sön- och helgdag,  
 1930 dagligen,  
 1932 söckendagar,  
 1934 " "  
 1938 " "  
 2060 dagligen,  
 2061 " "  
 2062 " "  
 2063 " "  
 2064, "

2065 dagligen,  
 2066 " "  
 2067 " "  
 2068 " "  
 2069 " "  
 2070 " "  
 2071 " "  
 2072 " "  
 2073 " "  
 2166 " "  
~~272 " "K1—K38dagl.~~  
~~273 " "~~  
~~274 söckendagar,~~  
~~275 " "~~  
~~276 dagligen,~~  
~~277 " "~~  
~~278 söckendagar,~~  
~~279 " "~~  
~~280 " "~~  
~~281 " "~~  
~~282 sön- och helgdagar,~~  
~~283 " "~~  
~~284 dagligen,~~  
~~285 " "~~  
~~286 söckendagar,~~  
~~287 " "~~  
~~288 " "~~  
~~289 dagligen,~~  
~~290 sön- och helgdagar,~~  
~~291 söckendagar,~~  
~~292 " "~~  
~~293 dagligen,~~  
~~294 " "~~  
~~295 " "~~  
~~296 " "~~  
~~297 " "~~  
~~298 " "~~  
~~299 " "~~  
~~300 " "~~  
 Litt. L 1 söckendagar,  
 " L 2 " "  
~~" L 3 söckendagar utom dag~~  
~~före söndag, påsk-,~~  
~~pingst-, midsommar-,~~  
~~jul och nyårsdag,~~  
 " L 4 söckendagar utom dag  
~~före söndag, påsk-,~~  
~~pingst-, midsommar-,~~  
~~jul och nyårsdag,~~  
 " L 5 dag före söndag, samt  
~~före söndag, påsk-,~~  
~~pingst-, midsommar-,~~  
~~jul och nyårsdag,~~  
 " L 6 söckendagar utom dag  
~~före söndag, påsk-,~~  
~~pingst-, midsommar-,~~  
~~jul och nyårsdag,~~  
 " L 7 söckendagar utom dag  
~~före söndag, påsk-,~~  
~~pingst-, midsommar-,~~  
~~jul och nyårsdag,~~  
 " L 8 söckendagar utom dag  
~~före söndag, påsk-,~~  
~~pingst-, midsommar-,~~  
~~jul och nyårsdag,~~  
 " L 9 söckendagar utom dag  
~~före söndag, påsk-,~~  
~~pingst-, midsommar-,~~  
~~jul och nyårsdag,~~  
~~och helgdag~~  
 " L 10 skd utom dag före  
 s. o. h.

## 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 be-tecknar det första det antal lastaxlar, som legat till grund för beräkningen av gångtiderna för ifrå-gavarande tåg. Detta antal lastaxlar är lokomotivföraren skyldig att medtaga, såvida icke giltigt hinder föreligger. Angående lokomotivförarens skyldighet att ytterligare utnyttja dragkraften hänvisas till § 27 i "Instruktion för lokomotivförare och lokomotiveldare".

Det inom parentes stående talet är det största antal axlar, lastade eller olastade, som enligt Säkerhetsordningens § 64 får medtagas, under förutsättning att den i överskriften angivna största tillåtna hastigheten icke ändras.

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
ABC03 .....	= 1,5
Ao2, ABo3 fr. o. m. nr 1962, ABC02, CCüP (tysk 3. kl. och resgodsboggivagn) .....	= 1,4
Ao4, ABo3 t. o. m. nr 1726, AFo2, Co6, Co7, Postü (tysk postboggivagn) .....	= 1,3
Ao1, ABC01, AFo1, Bo7, Co8, CFo2, Do2 ...	= 1,2
Bo5, BCo3 fr. o. m. nr 2075, BCo5, BCo6, C3d, C3e, C3f .....	= 1,1
Ao3, ABo1, Bo1, Bo3, BCo1, BCo3 t. o. m. nr nr 1896, BCo4, BC3, BFo, Co1, Co4, Co5, C3a, 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 " .....	= 0,5

4) I kolumn 2 angives, vid platser försedda med förregling, den *signalbild*, som visar klart till ingång å den för tåget bestämda tågvägen.

I kolumn 2 befintligt tecken ● betyder, att station eller lastplats är obevakad.

5) Mellan kolumnerna 3 och 4 förekommande grafiska beteckningar betyda:

| = enkelspårig bana.

|| = två jämnlöpande enkelspåriga banor.

| = dubbelspårig bana.

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

7) 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 minutsiffra, att uppehållet *icke* är avsett för resandes *av- eller påstigande*;

△ att telegrafpåpassning icke äger rum.

8) I kolumn 13 stående siffertal anger den procent av antalet axlar i tåget, som skall vara försett med verksam broms på olika sträckor. Det antal axlar, som skall vara försett med verksam broms, bestämmes med hjälp av bromstabellen.

## Särskilda bestämmelser.

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

Vid Malmberget avses med spår nr 1 det s. k. Tingvallskullespåret, med spår nr 2 spåret närmast stationshuset, med spår nr 3 det nästa o. s. v.

Bihang till tjänstgöringstidtabellen utfärdat i november 1917 skall gälla under tidtabell 115 a.

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

*Marieberg: tåg nr 1875.*

Malm till Karlsvikshyttan befordras med tåg nr 1901 till Gammelstad. Tomma malmvagnar från Gammelstad befordras i regel med tåg nr 1898.

Resande få i mån av utrymme medfölja malmtåg från och till station, där detta enligt tidtabellen skall göra uppehåll.

Uppgift å de olika bansträckornas lutningsförhållanden för bestämmande av antalet verksamma bromsar enligt § 65, mom. 1 i säkerhetsordningen:

- sträckan Boden—Svartön = 10 : 1000,  
 » Boden—Malmberget = 15 : 1000,  
 » Malmberget—Tingvallskulle = 17 : 1000,  
 » Gällivare—Koskullskulle = 10 : 1000,  
 » Gällivare—Riksgränsen = 10 : 1000.

### Kol- och vattentagningsstationer (k. och v.).

Tåg nr	Kra	Har	Gv	Ntv	Mk	Lkä	Stä	Lså	Bdn	Le
25	k. v.	v.	v.	k. v.	—	k. v.	—	—	—	—
26	—	v.	v.	k. v.	—	k. v.	—	—	k. v.	—
941	k. v.	v.	k. v.	k. v.	—	k. v.	—	—	k. v.	—
942	—	v.	k. v.	k. v.	—	k. v.	—	—	k. v.	k. v.
1875	—	—	v.	v.	—	v.	—	—	—	—
1886	—	—	—	v.	—	v.	v.	—	v.	—
<i>Malmtåg</i>										
Kra—Gv}	k. v.	k. v.	k. v.	—	—	—	—	—	—	—
Gv—Kra}	—	—	k. v.	k. v.	—	k. v.	—	v. <sup>1)</sup>	v. <sup>1)</sup>	—
Sön—Gv	—	—	—	k. v.	—	k. v.	v. <sup>1)</sup>	v. <sup>1)</sup>	v.	k. v.

<sup>1)</sup> endast för tåg, som enligt tidtabellen göra uppehåll.

### Vedtagningsstationer (ved).

Tåg nr	Gv	Ntv	Mk	Lkä	Grs	Bdn	Le
292	—	—	—	—	—	—	ved
293	—	—	—	—	—	ved	—
505	—	—	—	—	—	ved	—
506	—	—	—	—	—	—	ved
909	—	—	—	—	—	ved	—
1875	ved	ved	ved	ved	ved	—	—
1886	ved	ved	ved	ved	ved	ved	—
2166	—	—	—	—	—	—	ved

B r o m s -																					
Bromstal	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
	L a s t -																				
14	7	14	21	28	35	42	50	57	64	71	78	85	92	100	107	114	121	128	135	140	
16	6	12	18	25	31	37	43	50	56	62	68	75	81	87	93	100	106	112	118	125	131
19	5	10	15	21	26	31	36	42	47	52	57	63	68	73	78	84	89	94	100	105	110
21	4	9	14	19	23	28	33	38	42	47	52	57	61	66	71	76	80	85	90	95	100
22	4	9	13	18	22	27	31	36	40	45	50	54	59	63	68	72	77	81	86	90	95
23	4	8	13	17	21	26	30	34	39	43	47	52	56	60	65	69	73	78	82	86	91
24	4	8	12	16	20	25	29	33	37	41	45	50	54	58	62	66	70	75	79	83	87
26	3	7	11	15	19	23	26	30	34	38	42	46	50	53	57	61	65	69	73	76	80
28	3	7	10	14	17	21	25	28	32	35	39	42	46	50	53	57	60	64	67	71	75
30	3	6	10	13	16	20	23	26	30	33	36	40	43	46	50	53	56	60	63	66	70
33	3	6	9	12	15	18	21	24	27	30	33	36	39	42	45	48	51	54	57	60	63
34	2	5	8	11	14	17	20	23	26	29	32	35	38	41	44	47	50	52	55	58	61
35	2	5	8	11	14	17	20	22	25	28	31	34	37	40	42	45	48	51	54	57	60
37	2	5	8	10	13	16	18	21	24	27	29	32	35	37	40	43	45	48	51	54	56
38	2	5	7	10	13	15	18	21	23	26	28	31	34	36	39	42	44	47	50	52	55
39	2	5	7	10	12	15	17	20	23	25	28	30	33	35	38	41	43	46	48	51	53
41	2	4	7	9	12	14	17	19	21	24	26	29	31	34	36	39	41	43	46	48	51
43	2	4	6	9	11	13	16	18	20	23	25	27	30	32	34	37	39	41	44	46	48
45	2	4	6	8	11	13	15	17	20	22	24	26	28	31	33	35	37	40	42	44	46
47	2	4	6	8	10	12	14	17	19	21	23	25	27	29	31	34	36	38	40	42	44
49	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42
53	1	3	5	7	9	11	13	15	16	18	20	22	24	26	28	30	32	33	35	37	39
57	1	3	5	7	8	10	12	14	15	17	19	21	22	24	26	28	29	31	33	35	36
61	1	3	4	6	8	9	11	13	14	16	18	19	21	22	24	26	27	29	31	32	34
66	1	3	4	6	7	9	10	12	13	15	16	18	19	21	22	24	25	27	28	30	31
76	1	2	3	5	6	7	9	10	11	13	14	15	17	18	19	21	22	23	25	26	27

## 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 tag består av 20 2-axliga per-on-, 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. tjänstgöring-tidtabellen 35. Huru många

## 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 ifrågasvarande tåg och det andra, som står inom parentes, det största antal 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 tidtabellsöverskrifterna angivna lastaxelantalerna 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. nr 1962, ABCo2, CCüP (tysk 3. kl. och resgodsbooggivagn) .....	= 1,4
Ao4, ABo3 t. o. m. nr 1726, AFo2, Co6, Co7, Postü (tysk postbooggivagn) .....	= 1,3
Ao1, ABCo1, AFo1, Bo7, Co8, CFo2, Do2 ...	= 1,2

Bo5, BCo3 fr. o. m. nr 2075, BCo5, BCo6, C3d, C3e, C3f, C3g, Fo1, Fo2 .....	= 1,1
Ao3, ABo1, Bo1, Bo3, BCo1, BCo3 t. o. m. nr 1896, BCo4, BC3, BFo, Co1, Co4, Co5, C3a, 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 » .....	= 0,5

4) I kolumn 2 angives, vid platser försedda med förregling, den *signalbild*, som visar klart till ingång å den för tåget bestämda tågvägen.

I kolumn 2 befintligt tecken ● betyder, att station eller lastplats är obevakad.

5) Mellan kolumnerna 3 och 4 förekommande grafiska beteckningar betyda:

| = enkelspårig bana.

|| = två jämnlöpande enkelspåriga banor.

■ = dubbelspårig bana.

6) Tiderna från och med 6<sup>00</sup> eftermiddagen till och med 5<sup>59</sup> förmiddagen angivas genom understrukna minutsiffror.

7) 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 minutsiffra, att uppehållet *icke* är avsett för resandes *av- eller påstigande*;

△ att telegrafpåpassning *icke* äger rum.

§ att tåget skall göra uppehåll å stationen, endast om hinder finnes för tågets genomfart och har således samma betydelse som den skriftliga underrättelse å en föregående station eller den särskilda signalering med infartssignalen, som anbefallts i Säkerhetsordningens § 47, mom. 1. (Finnes hinder för genomfarten, skall därför, sedan körsignal för infart givits i föreskriven ordning, signaleringen inne på stationen utföras på sätt i samma paragraf, mom. 2, är föreskrivet.)

8) I kolumn 13 stående siffertal anger den procent av antalet axlar i tåget, som skall vara försett med verksam broms på olika sträckor. Det antal axlar, som skall vara försett med verksam broms, bestämmas med hjälp av bromstabellen.



**Uppgift å den största hastighet, som jämlikt Kungl. Styrelsens eller distriktsbefälets bestämmelser får användas å de olika delarna av linjen samt å stationer, last- och mötesplatser.**

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 Sä. O. § 74 mom. 4 äro iakttagna vid de fastställda hastighetsbegränsningarna.

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

å bandelen Boden—Luleå .....	90 km.
” ” Boden—Malmberget .....	90 ”
” ” Gällivare—Koskullskulle ..	80 ”
” ” Gällivare—Riksgränsen ...	90 ”

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

Sträckor	Största tillåtna hastighet		
	mellan	längd meter	utgör km.
1.	2.	3.	4.
Le—Nvn	Kmp. 1177 + 870—kmp. 1178 + 370 (2 st. 400 m. kurvor vid Kallkällan) .....	500	60
Svt—Sby	Kmp. 1153 + 230—kmp. 1153 + 590 (500 m. kurvan vid Sävas) .....	360	80
Hfs—Lså	Kmp. 1158 + 750—kmp. 1159 + 760 (410 och 570 m. kurvor) .....	1010	75
	Kmp. 1161 + 290—kmp. 1162 + 170 (375 och 490 m. kurvorna vid Ljusåstugan) .....	880	60
Lså—Grs, söderut	Kmp. 1166 + 260—kmp. 1169 + 570 (12 ‰ lutningarna vid Stadstjälen) .....	3310	80
	Kmp. 1171 + 440—kmp. 1175 + 570 (11 ‰ lutning) .....	4130	80
Grs—Stä, söderut	Kmp. 1176 + 180—kmp. 1177 + 490 (11 ‰ lutning) .....	1310	80
	Kmp. 1182 + 780—kmp. 1182 + 880 (500 m. kurvan vid Mörtträsk) .....	100	80
Stä—Glt	Kmp. 1184 + 720—kmp. 1185 + 830 (1 st. 400 och 2 st. 500 m. kurvor vid Sandträsk) ...	1110	75

1.	2.	3.	4.
Stä—Glt	Kmp. 1189 + 280—kmp. 1190 + 880 (12 ‰ lutningen och 560 m. kurvan vid Odjursberget) .....	1600	80
	Kmp. 1191 + 600—kmp. 1192 + 050 (350 och 500 m. kurvor vid Odjursberget) .....	450	60
Glt—Lkä	Kmp. 1195 + 430—kmp. 1196 + 980 (2 st. 400 m. och 1 st. 500 m. kurvor vid Gullträsk).....	1550	75
	Kmp. 1198 + 430—kmp. 1198 + 650 (380 m. kurva) .....	220	60
	Kmp. 1199 + 820—kmp. 1200 + 050 (580 m. kurva) .....	230	80
	Kmp. 1202 + 850—kmp. 1203 + 200 (500 m. kurvan vid Lakaträsk).....	350	80
Lkä—Nb, söderut	Kmp. 1205 + 551—kmp. 1206 + 701 (12 ‰ lutningen vid Lakaträsk) .....	1150	80
Nb—Mk	Kmp. 1217 + 980—kmp. 1218 + 400 (300 och 400 m. kurvorna vid Näsberg) .....	420	60
	Kmp. 1220 + 500—kmp. 1221 + 150 (450 och 500 m. kurvor) .....	650	75
	Kmp. 1224 + 580—kmp. 1227 + 350 (12 ‰ lutningen jämte 540 och 560 m. kurvorna vid Loviksberg) .....	2770	80
	Kmp. 1228 + 850—kmp. 1230 + 400 (13 ‰ lutningen jämte 4 st. kurvor med 400—520 m. radie vid Kvarnbäcken) .....	1550	60
Mk—Pc	Kmp. 1232 + 000—kmp. 1238 + 300 (12 ‰ lutningen jämte 10 st. kurvor med 390—520 m. radie vid Harrbäcken) .....	6300	75
	Kmp. 1239 + 200—kmp. 1241 + 240 (13 ‰ lutningen jämte 6 st. kurvor med 310—540 m. radie strax söder om Polcirkeln) .....	2040	60
	Kmp. 1242 + 320—kmp. 1242 + 420 (450 m. kurvan vid Polcirkeln) .....	100	75
Kva—Ntv	Kmp. 1252 + 850—kmp. 1253 + 600 (300 och 400 m. kurvorna vid Koskivara).....	750	60
	Kmp. 1253 + 870—kmp. 1254 + 000 (500 m. kurvan vid Koskivara) .....	130	80
	Kmp. 1255 + 600—kmp. 1255 + 870 (430 m. kurvan vid Lautajoki) .....	270	75
	Kmp. 1256 + 360—kmp. 1256 + 530 (310 m. kurvan vid Lautajoki) .....	170	60
	Kmp. 1258 + 230—kmp. 1258 + 390 (520 m. kurvan vid Lautajoki) .....	160	80
	Kmp. 1263 + 470—kmp. 1264 + 340 (410 och 500 m. kurvorna vid Nattavara) .....	870	75
Ntv—Klv	Kmp. 1265 + 450—kmp. 1265 + 750 (Bron över Råneälv jämte 500 m. kurvan).....	300	60
Ntv—Klv, söderut	Kmp. 1266 + 250—kmp. 1267 + 830 (11 ‰ lutning).....	1580	80

1.	2.	3.	4.
Ntv—Klv	Kmp. 1268 + 560—kmp. 1268 + 960 (450 m. kurva) .....	400	75
	Kmp. 1269 + 960—kmp. 1270 + 290 (460 m. kurva) .....	330	75
	Kmp. 1272 + 880—kmp. 1274 + 330 (3 st. 500 m. och 1 st. 400 m. kurvor vid Kilvo) ...	1450	75
Klv—Nrt	Kmp. 1275 + 810—kmp. 1276 + 020 (580 m. kurvan vid Kilvo) .....	210	80
Nrt—Rps	Kmp. 1283 + 485—kmp. 1290 + 900 (12 ‰ lutningarna vid Venetjoki samt 6 st. kurvor med 500—580 m. radie) .....	7415	80
Rps—Hrt	Kmp. 1293 + 280—kmp. 1297 + 400 (13 ‰ lutningen vid Båthusbäcken samt 4 st. kurvor med 505—590 m. radie) .....	4120	60
Hrt—Gv	Kmp. 1302 + 650—kmp. 1303 + 570 (420 och 560 m. kurvorna vid Leipipirjoki) .....	920	75
	Kmp. 1306 + 867—kmp. 1307 + 572 (500 m. kurva) .....	705	80
	Kmp. 1307 + 850—kmp. 1308 + 330 (360 m. kurvan vid Spännajoki).....	480	60
	Kmp. 1309 + 550—kmp. 1309 + 790 (560 m. kurva) .....	240	80
	Kmp. 1311 + 000—kmp. 1312 + 000 (500 och 380 m. kurvorna vid samt bron över Vasarsaälv) .....	1000	60
Gv—Mbg, söderut	Kmp. 1313 + 600—kmp. 1315 + 050 (14 ‰ lutningen vid Gällivare) .....	1450	60
Gv—Mbg	Kmp. 1315 + 980—kmp. 1316 + 300 (400 m. kurvan vid Nackabäcken).....	320	75
	Kmp. 1316 + 600—km. 1318 + 250 (13 ‰ lutningen jämte 500 m. kurvan vid Malmberget) .....	1650	60
Gv—Kos	Kmp. 1320 + 290—kmp. 1320 + 990 (400 m. kurvan vid Koskullskulle).....	700	75
Kra—Kv	Kmp. 1414 + 405—kmp. 1414 + 505 (500 m. kurvan vid Kiruna).....	100	80
Ak—Blm	Kmp. 1512 + 035—kmp. 1513 + 135 (Nuolja-tunneln) .....	1100	40

1.	2.	3.	4.
Bln—Kå	Kmp. 1518 + 800—kmp. 1519 + 500 (Tornehamnstunneln).....	700	40
	Kmp. 1521 + 665—kmp. 1522 + 940 (2 st. 500 m. kurvor) .....	1275	80
Kå—Vj	Kmp. 1525 + 615—kmp. 1525 + 785 (500 m. kurva).....	170	80
	Kmp. 1532 + 855—kmp. 1534 + 380 (3 st. 500 m. kurvor samt Vassijauretunneln).....	1525	40
Vj—Rgn	Kmp. 1535 + 366—kmp. 1535 + 766 (500 m. kurvan vid Vassijaure) .....	400	80
	Kmp. 1538 + 140—kmp. 1541 + 250 (5 st. 500 m. kurvor vid Riksgränsen).....	3110	80

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

V i d	för tåg med	genom in-fartsväxlarna	genom plat-sen i övrigt
1.	2.	3.	4.
Luleå.....	.....	90 km./tim.	90 km./tim.
Notviken .....	.....	90	90
Gammelstad .....	.....	90	90
Mariebergsväxeln lp. ....	.....	90	90
Sunderby .....	.....	90	90
Sävast .....	.....	90	90
Bodens tegelbruk lp. ....	.....	90	90
Boden .....	.....	40	40
Holmfors .....	.....	90	90
Ljuså.....	med udda nr	40	80
	„ jämna „	40	90
Gransjö.....	.....	40	90
Sandträsk .....	.....	40	80
Gullträsk .....	.....	40	90
Lakträsk .....	med udda nr	40	80
	„ jämna „	40	90
Näsberg .....	.....	40	90
Näsbergs stentag lp. ....	.....	90	90
Murjek .....	med udda nr	40	75
	„ jämna „	40	90
Polcirkeln.....	.....	90	90
Koskivara .....	„ udda „	40	90
	„ jämna „	40	60
Nattavara .....	„ udda „	40	75
	„ jämna „	40	80
Kilvo .....	.....	90	90

1.	2.	3.	4.
Nuortikon .....	.....	40 km./tim.	90 km./tim.
Ripats .....	med udda nr	40 "	80 "
	" jämna "	40 "	90 "
Harrträsk .....	.....	40 "	90 "
Gällivare .....	.....	90 "	40 "
Nedre Hermelin lp. ....	.....	90 "	
Övre Hermelin lp. ....	.....	90 "	
Malmberget .....	.....	40 "	40 "
Tingvallskulle .....	.....	40 "	40 "
Koskullskulle .....	.....	40 "	40 "
Sikträsk .....	.....	40 "	90 "
Linaälven .....	.....	40 "	90 "
Risbäck .....	.....	40 "	90 "
Harrå .....	.....	40 "	90 "
Fjällåsen .....	.....	90 "	90 "
Lappberg .....	.....	40 "	90 "
Kalixfors .....	.....	40 "	90 "
Tuolluvara lp .....	.....	90 "	
Kiruna .....	.....	40 "	40 "
Kiruna malmbangård ..	.....	90 "	90 "
Krokvik .....	.....	90 "	90 "
Rautas .....	.....	40 "	90 "
Rensjön .....	.....	40 "	90 "
Bergfors .....	.....	40 "	90 "
Tornträsk .....	.....	90 "	90 "
Stenbacken .....	.....	40 "	90 "
Kaisepakte .....	.....	40 "	90 "
Stordalen .....	.....	40 "	90 "
Abisko .....	.....	40 "	90 "
Björkliden .....	.....	40 "	90 "
Kopparåsen .....	.....	40 "	90 "
Vassijaure .....	.....	40 "	40 "
Riksgränsen .....	.....	40 "	75 "

## 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	Signal gives av tåg med udda eller jämna nr	Signal gives för	Anmärkning
1	2	3	4	5
<b>Luleå—Boden.</b>				
Nvn-Le	1177+600	Udda	kurvor	
"	1178+600	Jämna	"	
<b>Gällivare—Tingvallskulle.</b>				
Mbg-Tk	1320+640	Jämna	vägövergång	
"	1321+414	Udda	"	
<b>Gällivare—Kiruna.</b>				
Lin-Rb	1342+750	Jämna	bergskärning	
"	1343+392	Udda	"	
Har-Fln	1363+428	Jämna	jordskärning	
"	1363+780	Udda	"	
Fln-Lab	1371+900	Jämna	"	
"	1372+460	Udda	"	
Lab-Kx	1394+188	Jämna	(bergskärn. o. bro	
"	1398+388	Udda	över Kalix älv	
<b>Kiruna—Riksgränsen.</b>				
Kra-Kv	1414+700	Jämna	vägöv. o. koluppl.	
"	1415+330	Udda	" " "	
Kv-Rut	1428+994	Jämna	bergskärning	
"	1429+940	Udda	"	
"	1432+415	Jämna	jordskärn. o. bro	
Tnk-Sbk	1466+498	Jämna	"	
Sbk-Kpe	1479+114	Udda	"	
"	1480+060	Jämna	"	
Kpe-Stl	1484+087	Jämna	bergskärning	
"	1484+705	Udda	"	
"	1491+620	Jämna	"	
"	1492+194	Udda	"	
Stl-Ak	1497+000	Jämna	"	
"	1498+000	Udda	"	
Ak-Bln	1511+900	Jämna	tunnel	Signal gives även vid tunnelmynningen
"	1513+300	Udda	"	" " "

1	2	3	4	5
Bln-Kå	1516+400	Jämna	snögalleri	Signal gives även vid gallerimynningen
"	1516+950	Udda	"	" " "
"	1517+100	Jämna	"	" " "
"	1517+650	Udda	"	" " "
"	1517+650	Jämna	snögalleri	" " "
"	1518+260	Udda	"	" " "
"	1518+260	Jämna	"	" " "
"	1518+670	Udda	"	" " "
"	1518+670	Jämna	tunnel j:te galleri	" " "
"	1519+600	Udda	" " "	" " "
"	1520+050	Jämna	snögalleri	" " "
"	1520+600	Udda	"	" " "
"	1521+000	Jämna	bergskärning	
"	1521+800	Udda	"	
"	1523+550	Jämna	snögalleri	Signal gives även vid gallerimynningen
"	1524+050	Udda	"	" " "
Kå-Vj	1525+615	Jämna	bergskärning	
"	1525+785	Udda	"	
"	1527+950	Jämna	snögalleri	Signal gives även vid gallerimynningen
"	1528+500	Udda	"	" " "
"	1531+074	Jämna	bergskärning	
"	1531+232	Udda	"	
"	1532+100	Jämna	snögalleri	Signal gives även vid gallerimynningen
"	1532+750	Udda	"	" " "
"	1533+200	Jämna	"	" " "
"	1533+760	Udda	"	" " "
"	1533+760	Jämna	tunnel j:te galleri	" " "
"	1534+550	Udda	" " "	" " "
Vj-Rgn	1535+323	Jämna	bergskärning	
"	1535+653	Udda	"	
"	1535+830	Jämna	snögalleri	Signal gives även vid gallerimynningen
"	1536+312	Udda	"	" " "
"	1536+312	Jämna	"	" " "
"	1536+750	Udda	"	" " "
"	1536+900	Jämna	bergskärning	
"	1537+110	Udda	"	
"	1538+300	Jämna	"	
"	1538+660	Udda	"	
"	1540+100	Jämna	snögalleri	Signal gives även vid gallerimynningen
"	1540+742	Udda	"	" " "
"	1540+742	Jämna	"	" " "
"	1541+400	Udda	"	" " "

## Vagnviktstabell.

T o n   v a g n v i k t	
Vid avgången från	Med ett lok litt. E
Luleå .....	570
Notviken.....	540
Gammelstad .....	1090
Sunderby .....	755
Sävast.....	1055
Boden .....	925
Holmfors.....	570
Ljuså .....	535
Gransjö .....	600
Sandträsk .....	535
Gullträsk.....	970
Lakaträsk .....	535
Näsberg .....	510
Murjek .....	470
Polcirkeln .....	780
Koskivara .....	950
Nattavara .....	500
Kilvo .....	625
Nuortikon .....	520
Ripats .....	540
Harrträsk .....	600
Gällivare.....	405

1. Vagnvikterna tillämpas för alla godståg i riktning Luleå—Malmberget, som framföres 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.



Uppgift å de lutningar, som å olika stationssträckor i vardera tågriktningen äro utslagsgivande för tågens utrustning med bromskraft. (Säo. § 65.)

Stationssträcka	Tågriktning	
	upp	ned
Luleå—Svartön .....	0,0 ‰	0, ‰
Luleå - Notv ken .....	2,0 ‰	8,0 ‰
Notviken—Gammelstad .....	8,0 ‰	7,0 ‰
Gammelstad—Sunderby.....	0,0 ‰	0,0 ‰
Sunderby—Säast .....	2,0 ‰	4,0 ‰
Sävast—Boden .....	7,0 ‰	6,0 ‰
Boden—Holmfors .....	6,0 ‰	6,0 ‰
Holmfors—Ljuså .....	0,0 ‰	8,0 ‰
Ljuså—Gransjö .....	0,0 ‰	13,0 ‰
Gransjö—Sandträsk .....	6,0 ‰	11,0 ‰
Sandträsk—Gullträsk .....	2,0 ‰	12,0 ‰
Gullträsk—Lakaträsk .....	6,0 ‰	3,0 ‰
Lakaträsk—Näsberg .....	9,0 ‰	10,0 ‰
Näsberg—Murjek .....	8,0 ‰	13,0 ‰
Murjek - Polcirkeln .....	6,0 ‰	13,0 ‰
Polcirkeln—Koskivara .....	2,0 ‰	6,0 ‰
Koskivara—Nattavara .....	5,0 ‰	7,0 ‰
Nattavara—Kilvo .....	7,0 ‰	11,0 ‰
Kilvo—Nuortikon .....	3,0 ‰	10,0 ‰
Nuortikon—Ripats.....	0,0 ‰	12,0 ‰
Ripats—Harrträsk .....	10,5 ‰	12,5 ‰
Harrträsk—Gällivare.....	11,0 ‰	8,0 ‰
Gällivare—Koskullskulle .....	8,0 ‰	4,0 ‰
Gällivare—Malmberget .....	0,0 ‰	14,5 ‰
Malmberget—Tingvallskulle .....	4,2 ‰	11,0 ‰
Gällivare—Sikträsk .....	2,8 ‰	10,0 ‰
Sikträsk—Linaälv.....	1,8 ‰	9,6 ‰
Linaälv—Risbäck .....	10,0 ‰	10,0 ‰
Risbäck—Harrå .....	5,0 ‰	10,0 ‰
Harrå—Fjällåsen .....	10,0 ‰	8,0 ‰
Fjällåsen—Lappberg.....	10,0 ‰	5,5 ‰
Lappberg—Kalixfors.....	10,0 ‰	10,0 ‰
Kalixfors—Kiruna .....	10,0 ‰	10,0 ‰
Kiruna—Kiruna malmbangård .....	0,0 ‰	0,0 ‰
Kiruna malmbangård—Krokvik.....	10,0 ‰	3,6 ‰
Krokvik—Rautas .....	6,8 ‰	7,7 ‰
Rautas - Rensjön .....	1,0 ‰	7,6 ‰
Rensjön—Bergfors .....	8,9 ‰	5,0 ‰
Bergfors—Torneträsk .....	10,0 ‰	0,0 ‰
Torneträsk—Stenbacken .....	10,0 ‰	7,3 ‰
Stenbacken—Kaisepakte .....	10,0 ‰	10,0 ‰
Kaisepakte—Stordalen .....	8,3 ‰	7,7 ‰
Stordalen—Abisko .....	8,0 ‰	8,5 ‰
Abisko—Björkliden .....	8,3 ‰	8,6 ‰
Björkliden—Kopparåsen .....	5,7 ‰	10,0 ‰
Kopparåsen—Vassijaure .....	2,5 ‰	8,0 ‰
Vassijaure—Riksgränsen .....	3,4 ‰	5,0 ‰

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

Bromstal	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
	Last-																					
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	125
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
48	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	25	27	29	31	33	35	37	39	41	43	45
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
54	1	3	5	7	9	11	12	14	16	18	20	22	24	25	27	29	31	33	35	37	38	40
55	1	3	5	7	9	10	12	14	16	18	20	21	23	25	27	29	30	32	34	36	38	40
57	1	3	5	7	8	10	12	14	15	17	19	21	22	24	26	28	29	31	33	35	36	38
58	1	3	5	6	8	10	12	13	15	17	18	20	22	24	25	27	29	31	32	34	36	37
60	1	3	5	6	8	10	11	13	15	16	18	20	21	23	25	26	28	30	31	33	35	36
61	1	3	4	6	8	9	11	13	14	16	18	19	21	22	24	26	27	29	31	32	34	36
62	1	3	4	6	8	9	11	12	14	16	17	19	20	22	24	25	27	29	30	32	33	35
65	1	3	4	6	7	9	10	12	13	15	16	18	20	21	23	24	26	27	29	30	32	33
67	1	2	4	5	7	8	10	11	13	14	16	17	19	20	22	23	25	26	28	29	31	32
69	1	2	4	5	7	8	10	11	13	14	15	17	18	20	21	23	24	26	27	28	30	31
71	1	2	4	5	7	8	9	11	12	14	15	16	18	19	21	22	23	25	26	28	29	30
76	1	2	3	5	6	7	9	10	11	13	14	15	17	18	19	21	22	23	25	26	27	28

# tabell

7h

axlar

23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	Bromstal
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----------

axlar

																				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
47	50	52	54	56	58	60	62	64	66	68	70									48
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
42	44	46	48	50	51	53	55	57	59	60										54
41	43	45	47	49	50															55
40	42	43	45	47	49	50	52	54	56	57	59	60								57
39	41	43	44	46	48	50														58
38	40	41	43	45	46	48	50													60
37	39	40	42	44	45	47	49	50	52	54	56	57	59	60						61
37	38	40	41	43	45	46	48	50	51	53	54	56	58	59	60					62
35	36	38	40	41	43	44	46	47	49	50										65
34	35	37	38	40	41	43	44	46	47	49	50									67
33	34	36	37	39	40	42	43	44	46	47	49	50								69
32	33	35	36	38	39	40	42	43	45	46	47	49	50							71
30	31	32	34	35	36	38	39	40	42	43	44	46	47	48	50					76

# 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 angiver 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 ( $40 + 6 = 46$ ). 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 siffraden 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 angiver 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?  $20 + \frac{5}{2} = 46$  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 siffraden, 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 siffraden, 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.

## Särskilda bestämmelser.

Med spår n:r 1 avses spåret närmast stationshuset eller mötesplats vaktkur, med spår n:r 2 det nästa o. s. v.

Vid Malmerget avses med spår nr 1 det s. k. Tingvallskullespåret, med spår nr 2 spåret närmast stationshuset, med spår nr 3 det nästa o. s. v.

Malm till Karlsvikshyttan befordras med tåg nr 1901 till Gammelstad. Tomma malmvagnar från Gammelstad befordras i regel med tåg nr 1884.

Resande få i mån av utrymme medfölja malmtåg från och till station, där detta enligt tidtabellen skall göra uppehåll.

### Kol- och vattentagningsstationer (k. och v.).

Tåg nr	Kra	Har	Gv	Ntv	Mk	Lkä	Stä	Lså	Bdn	Le
25	k. v.	—	v.	k. v.	—	k. v.	—	—	—	—
26	—	—	v.	k. v.	—	k. v.	—	—	k. v.	—
941	k. v.	v.	v.	k. v.	—	k. v.	—	—	k. v.	—
942	—	v.	k. v.	k. v.	—	k. v.	—	—	k. v.	k. v.
1875	—	—	k. v.	k. v.	—	k. v.	—	—	—	—
1886	—	—	—	k. v.	—	—	v.	—	k. v.	—
<i>Malmtåg</i>										
Kra—Gv}										
Gv—Kra}	v.	v.	k. v.	—	—	—	—	—	—	—
Gv—Sön}	—	—	k. v.	k. v.	—	k. v.	—	v. 1)	v. 1)	—
Sön—Gv}	—	—	—	k. v.	—	k. v.	v. 1)	v. 1)	v.	k. v.

1) endast för tåg, som enligt tidtabellen göra uppehåll.

### Vid hållplatserna göra följande tåg uppehåll:

Abiskojokk: för av- och påstigande: 503, 504 under tiden  $20/6—5/9$ .

Sunderby S: för påstigande: 292.

för av- och påstigande: 293, 505, 506, 909, 941, 942, 2166.

### Vid nedannämnda lastplatser ombesörjes vagnslasttrafiken på följande sätt:

Tuolluvara: med växellok från Kiruna.

Näsbergs stentag: med tågs 1874 lok, som utgår från Näsberg.

Bodens tegelbruk: med växellok från Boden.

Mariebergsväxeln: med tågs 1875 lok, som utgår från Gammelstad.

*Anm.* Från Kiruna, Boden och Gammelstad utgå växlingstågen förbi utfartssemafor i stoppställning.

### Värdeförsändelser

befordras en gång dagligen i vardera riktningen å varje sträcka med följande tåg:

Luleå—Boden:	tågen	506	och	941,
Boden—Kiruna:	”	941	”	942,
Kiruna—Riksgränsen:	”	503	”	504,
Gällivare—Malmberget:	”	2065	”	2070,
Gällivare—Koskullskulle:	”	1925	”	1930.

Bestämmelser i övrigt angående värdeförsändelser återfinnas i order A n:r 434.

---

### Hjälpvagnar

finnas uppställda i Riksgränsen, Kiruna, Gällivare och Boden. Bestämmelser angående hjälpvagnar återfinnas i order B n:r 30 och särtryck n:r 166.

---

## Föreskrifter rörande tågs framförande genom o- bevakade stationer (mötesplatser) och lastplatser.

*(Fastställda genom Kungl. Styrelsens skrivelser den 1 november 1917, d.-n.:r Tbr Säu 74, den 5 januari 1918, d.-n.:r Tbr Säu 5 och den 20 februari 1918, d.-n.:r Tbr Säu 50.)*

1. Därmed att station (mötesplats) eller lastplats under viss tid av dygnet är obevakad förstås, att å dylik plats under ifrågavarande tid icke någon för utförandet av signalering eller för besörjandet av drifttjänsten i övrigt beordrad personal befinner sig i tjänst.

2. Genom tecknet ● i kolumn 2 av tjänstgöringstidtabellen utmärkes att station (mötesplats) eller lastplats är obevakad, så länge körsignal visas på det i mom. 3 angivna sättet.

3. Innan bevakning upphör å station (mötesplats) eller lastplats, skall följande särskilt iakttagas:

a. Tågvägsväxlar, skyddsväxlar och spårspärrar, som icke kunna låsas medels förreglingsvev eller hävstång å ställverk, skola hållas låsta medelst kontrollås av i Asb. § 16 angiven beskaffenhet.

b. Vederbörande huvudsignaler skola vara ställda på stopp, och skall, då nattsignalering väntas bliva erforderlig, den översta lyktan i varje sådan signal vara tänd.

c. Körsignal skall visas medelst ett å huvudsignalens mast på omkring 4 meters höjd från marken uppsatt signalredskap sålunda:

då dagsignaler kunna användas: med grön signal-tavla, synlig från ankommande till vänster om masten, och

då nattsignaler behöva användas: med grönt sken från signallykta, anbragt å signalmasten.

Skulle såväl dag- som nattsignaler väntas bliva erforderliga under den tid, då station (mötesplats) eller lastplats är obevakad, skall signaleringen samtidigt utföras medelst såväl signaltavla som signallykta. Denna föreskrift gäller även sådana fall, då det kan befaras, att signallykta, med vilken körsignal skall visas, kan komma att slockna under den tid stationen (mötesplatsen) resp. lastplatsen är obevakad.

d. Stationsföreståndaren (platsvakten) skall, innan stationen (mötesplatsen) resp. lastplatsen lämnas obevakad, utföra särskild tågvägsinspektion för genomfartstågvägen och därvid noggrant tillse, dels att föreskrifterna i § 26, mom. 3, punkterna a) och b), av instruktion för stationsföreståndare bliva iakttagna, dels att nycklar till ställ-

verkshus och oförreglade växlar ävensom spärrnycklar till vevapparater bliva förvarade å ett på förhand bestämt ställe.

e. Omkastaren till bantelefonlinjens å stationen (mötesplatsen) eller lastplatsen varande anknytningsväxel skall ställas i medelläget, så att telefonlinjen är öppen, därest icke distriktsförvaltningen, med hänsyn till linjens indelning, bestämmer annorlunda för viss station (mötesplats) eller lastplats.

f. Sedan stationsföreståndaren (platsvakten) tillsett, att de i punkterna a—c meddelade bestämmelser blivit iakttagna samt utfört vad som i punkterna d och e föreskrivits, skall han till närmaste i det först ankommande tågets farriktning belägna station med tågaumälnings-skyldighet för samma tåg anmäla "fri genomfart i N. N.", vilken anmälan skall åtföljas av stationsföreståndarens eller platsvaktens fullständiga namn, som jämväl skall i tågtidjournalen inskrivas. Från lastplats må sådan anmälan sändas pr telefon antingen direkt till nyssnämnda station eller också till vederbörande överordnade station för att från denna vidarebefordras med telegraf.

Efter avlåtandet av nyssnämnda anmälan, är stationen (mötesplatsen) resp. lastplatsen befriad från bevaknings-skyldighet för vederbörande tåg.

4. Först sedan anmälan "fri genomfart" enligt mom. 3 f ingått från var och en av de stationer (mötesplatser) och lastplatser, som skola vara obevakade för visst eller vissa tåg, får den i Säkerhetsordningens § 55 mom. 1 föreskrivna anmälan "klart" för sådant tåg avlåtas av station, som skall vara bevakad för samma tåg och på vilken ansvaret för denna anmälan sålunda vilar.

Har anmälan "fri genomfart" enligt mom. 3 f icke ingått från samtliga mellan två närliggande bevakade stationer belägna obevakade stationer (mötesplatser) eller lastplatser, skall "klart" icke anmälas, utan skall i stället uppgivas, från vilken eller vilka platser förstnämnda anmälan inkommit och från vilken densamma saknas.

5. Station, som mottager uppgift, att anmälan "fri genomfart" saknas, skall förfara enligt bestämmelserna i Säkerhetsordningens § 55 mom. 10, varvid i det skriftliga meddelandet till tågpersonalen skall angivas, från vilken eller vilka platser samma anmälan saknas.

6 a. För tåg, som befinner sig å obevakad station (mötesplats) eller lastplats, gälla med iakttagande i övrigt av här nedan angivna föreskrifter samma bestämmelser som för tåg å linjen.

b. För tåg, som framföres å bansträcka, där det förekommer, att station (mötesplats) eller lastplats är obevakad för tåget, får grundhastigheten utgöra högst 45 och största hastigheten högst 60 km. i timmen.



c. Tåg får icke föras genom obebakad station (mötesplats) eller lastplats med större hastighet än 20 km. i timmen och icke heller hastigare än att lokomotivpersonalen under tågets gång hinner förvissa sig om, att växlar i tågvägen, vartefter de kunna överblickas, äro rätt lagda och att tågvägen är hinderfri. Kan denna visshet ej vinnas, under det tåget är i gång, skall tåget för ändamålet stoppas.

d. Utan hinder av vad i Säkerhetsordningens § 52 är stadgat om avgångssignal, får tåg avgå från station (mötesplats) eller lastplats, som för tåget ifråga är angiven såsom obebakad, därest i mom. 3 c föreskriven signalering där är anordnad.

e. Ankommer tåg så försenat till station (mötesplats) eller lastplats, vilken är i tjänstgöringstidtabellen för tåget angiven som obebakad, att bevakning därstädes åter inträtt, tillkännagives detta för lokomotivpersonalen däri- genom, att den i mom. 3 c föreskrivna körsignalen är borttagen, och skola i dylikt fall bestämmelserna i Säkerhets- och signalordningarna oförändrade tillämpas.

7 a. När bevakning av station (mötesplats) eller lastplats, som varit obebakad för visst eller vissa tåg, åter skall vidtaga, skola Säkerhets- och signalordningarnas bestämmelser om signalering med huvudsignal omedelbart tillämpas och skall den i mom. 3 c föreskrivna körsignalen sålunda omedelbart avlägnas.

b. Då telegrafpåpassning åter vidtager å station (mötesplats), som varit obebakad för visst eller vissa tåg, skall stationen (mötesplatsen) underrättas, huruvida samtliga tåg, som enligt tidtabellen skola framföras över stationen (mötesplatsen) under tiden för bevakningens indragning, framkommit till de å ömse sidor om den obebakade stationen (mötesplatsen) närmast belägna bevakade stationerna, och om tågbefälhavaren å det sist framgående tåget förklarar linjen vara klar. Denna underrättelse skall lämnas av den bevakade station, till vilken sistnämnda tåg enligt tidtabellen skall inkomma. Skulle vid ifrågavarande tidpunkt samtliga tågen ännu icke hava blivit i sin helhet framförda, skall i stället uppgivas, vilket av dessa tåg, som ännu befinner sig ute å sträckan ävensom tiden, då det utgick. Sådan underrättelse eller uppgift skall av mottagande station vidareföras till underlydande lastplats, så snart bevakning med eller utan telegrafpåpassning vidtager å denna.

c. Föreståndare å station (mötesplats), som varit obebakad, får icke anmäla "klart" för något tåg, förrän han erhållit nyssnämnda, besked angående tågrörelsen under den tid, bevakningen varit indragen, å hela den sträcka, som stationen tillhört såsom obebakad.

d. Sedan bevakning resp. telegrafpåpassning inträtt å station eller lastplats, som varit obevakad för visst eller vissa tåg, skola bestämmelserna i Säkerhets- och signalordningarna angående tågens expedierande oförändrade gälla.

8. Distriktsförvaltningen äger utfärda erforderliga närmare säkerhets- och verkställighetsföreskrifter av lokal natur.

