

TIDTABELLSBOKEN

DEL I

Tidtabell n:r 131.

Gällande från och med den 15 maj 1931
till och med den 21 maj 1932
å följande bandelar:

Östersund C.—Hoting
Jämtlands Sikås—Hammerdal
Ulriksfors—Strömsund
Forsmo—Storuman.

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Förklaringar till tjänstetidtabellerna.

1) Den i överskriften för varje särskilt tåg angivna största tillåtna hastigheten är bestämd enligt föreskrifterna i säkerhetsordningen med hänsyn till bansträckans beskaffenhet, tågets bromskraft och sammansättning under normala förhållanden och den för tåget avsedda lokomotivtypen.

Andras något av dessa förhållanden så, att Sjö medgiver endast en lägre hastighet, får denna lägre hastighet icke överskridas.

Om vid tågförseening tågbefälhavaren och föraren efter samråd funnit, att betingelser för *ökning* av den i tidtabellen angivna största tillåtna hastigheten äro för handen, må denna hastighet överskridas så vitt tidinkörning är medgiven eller anbefald. Tågbefälhavaren skall härom underrätta tågklararen vid den station, där hastighetsökningen är avsedd att börja. Denne tågklarare skall i sin tur underrätta tågledaren.

2) Det efter ordet »Axlar» i överskriften stående siffertalet betecknar det största antalet axlar, lastade eller tomma, som får medtagas enligt säkerhetsordningens § 39, under förutsättning att den i överskriften angivna största tillåtna hastigheten och bromsgruppen icke ändras.

3) Beträffande tågbelastningen skall följande iakttagas:

Den i vagnviktstabellen angivna vagnvikten för varje lokomotivtyp och stationssträcka gäller med de undantag, som i tabellen angivas, för alla gods- och blandade tåg; *minst* denna vagnvikt beräknas vederbörande lokomotiv kunna framföra å respektive sträckor;

för andra än nyss nämnda tåg gäller, att föraren är skyldig medtaga *minst* den i överskriften angivna vagnvikten.

Jämlikt § 11 i särtryck 27 (tjänstgöringsföreskrifter för lokomotivpersonal) är föraren emellertid skyldig att *till fullo utnyttja lokomotivets dragkraft*. Då de i vagnviktstabellerna angiva tontalen och den i tidtabellsöverskrifterna angivna vagnvikten äro att anse såsom *minimum* för vad lokomotiven kunna framföra, skall alltså föraren vara skyldig att utöver detta tontal medtaga den ytterligare belastning, som lokomotivet under i varje särskilt fall för handen varande omständigheter anses kunna medföra.

Denna föreskrift gäller endast tåg, som framföres av ånglokomotiv. För tåg, framfört av elektriskt lokomotiv, anger vagnviktstabellen den största vagnvikt, som lokomotivet kan draga å olika sträckor; denna vagnvikt får sålunda icke under några förhållanden överskridas.

4) Ett tågs verkliga belastning utrönes genom sammanräkning av vikten hos de vagnar och overksamma lokomotiv, som befordras med tåget.

Vid beräkningen avrundas vikten för varje fordon till jämna ton, så att $\frac{1}{2}$ ton eller däröver räknas som helt men mindre del bortfaller.

Vikten av olastat fordon upptages till den å fordonet angivna taravikten. Taravikten av overksamma, icke-nedkopplade lokomotiv skall höjas med hälften.

Person-, post- och fångvagnar ävensom vagn, använd för resgods, räknas alltid som tomvagnar. Detta gäller dock icke för godsvagnar, som användas för manskapstransport.

Bruttovikten av lastad vagn erhålles genom sammanräkning av vikten för tom vagn enligt ovanstående och av lastens vikt, varvid lasten, då annan vikt icke är känd eller anses mera sannolik, upptages

för vagn med lik eller åkdon till $\frac{1}{2}$ ton per vagnsaxel;

för godsvagn, använd för manskapstransport, för vagn, lastad med levande djur och för styckegodsvagn till 2. ton per vagnsaxel;

för övriga vagnslastsändningar, däri inberäknat vagnar, lastade med militärfordon, enligt den i transporthandlingen angivna vikten eller, då sådan saknas, enligt uppskattning.

5) Den i överskriften för varje särskilt tåg angivna bromsgruppen är bestämd i enlighet med den sammansättning, som tåget under vanliga förhållanden har.

6) I kolumn 1—2 äro stationerna samt de platser, som för vederbörande tåg fungera såsom blockposter, satta med samma och större typer samt till vänster i kolumnen. Blockposterna äro särskilt betecknade därigenom att förkortningen *blp* tillagts efter eller under namnet. Övriga platser äro satta med mindre och kursiv stil samt något indragna i förhållande till namnen å övriga platser.

7) Mellan kolumnerna 1—2 och 3 förekommande *grafiska beteckningar* betyda:

- | = enkelspår,
 || = dubbelspår.

8) I kolumn 4 anges bild av för tåget gällande körsignal för infart å driftplats, som är försedd med växelförregling eller är utrustad med två eller flera infartssignaler, vilka äro så uppställda, att de kunna förväxlas med varandra. Har särskild signalbeskrivning upprättats, införes i stället för signalbild en hänvisning till signalbeskrivningen. Visst antal vingar i körställning betyda i fråga om ljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

9) Tidtabellen är uppgjord efter tidsräkning från kl. 0 till klockan 24. Den första timmen på dygnet betecknas med siffran 0, ankomsttid precis midnatt 24⁰⁰ och avgångstid precis midnatt 0⁰⁰.

10) I kolumn 7 befintliga *tecken* betyda:

a, **p** och **×** utan förbindelse med i minuter angivet uppehåll, att tåget har *behovsuppehåll*, kortare än en minut, varvid

a = uppehåll för resandes *avstigande*,

p = " " " *påstigande*,

× = " " " *av- eller påstigande* eller *avlämnande* eller *upptagande* av gods enligt föreskrift i gällande transportplaner;

a, **p** och **×**, omgivna av **○**, att tåget har *fast uppehåll*, kortare än minut, varvid

Ⓐ = uppehåll för resandes *avstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner,

Ⓟ = " " " *påstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner,

⊗ = " " " *av- eller påstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner;

a och **p** i förbindelse med i minuter angivet uppehåll, att tåget har fast uppehåll av angiven tidslängd, varvid

a = resande äga endast avstiga tåget,

p = " " " påstiga " ;

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

● att driftplatsen är obebakad; detta tecken skall dock ej användas vid automatiska blockposter, lastplatser, som sakna huvudsignal, hållplatser och (under seglationstiden) rörliga broar;

△ att station icke är tåganmälningsstation för tåget.

Vid **×**, **p**- och **a**-uppehåll utan förbindelse med i minuter angivet uppehåll är såsom avgångstid angiven den beräknade ankomsttiden till stationen. Det för själva uppehållet beräknade tidstillägget har liksom tillägget för igångsättningen lagts på gången till nästföljande station.

11) I kolumn 9 anges bild av för tåget gällande körsignal för utfart från driftplats, där utfartssignal finnes, eller, i stället för dylik signalbild, en hänvisning till gällande signalbeskrivning. Visst antal vingar i körställning betyda i fråga om ljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

Lutningsförhållanden.

Å nedannämnda stationssträckor äro för olika tågriktningar följande lutningar resp. stigningar utslagsgivande för tågens utrustning med bromskraft.

S t r ä c k a	Lutningsför- hållande	Stigningsför- hållande
Linjen Bräcke—Storlien.		
Riktning Storlien.		
Bräcke—Stavre	10: 1000	9: 1000
Stavre—Gällö	10: 1000	9: 1000
Gällö—Pilgrimstad	10: 1000	10: 1000
Pilgrimstad—Brunflo	8: 1000	10: 1000
Brunflo—Östersund C	10: 1000	8: 1000
Östersund C—Täng	8: 1000	9: 1000
Täng—Krokom	7: 1000	0: 1000
Krokom—Nälden	5: 1000	10: 1000
Nälden—Ytterån	10: 1000	7: 1000
Ytterån—Trångsviken	14: 1000	17: 1000
Trångsviken—Mattmar	17: 1000	17: 1000
Mattmar—Äggfors	15: 1000	14: 1000
Äggfors—Mörsil	0: 1000	12,5: 1000
Mörsil—Järpen	4: 1000	4: 1000
Järpen—Undersåker	6: 1000	17: 1000
Undersåker—Åre	6: 1000	7: 1000
Åre—Duved	6: 1000	9: 1000
Duved—Gevsjön	2: 1000	17: 1000
Gevsjön—Änn	14: 1000	17: 1000
Änn—Enafors	17: 1000	12: 1000
Enafors—Storlien	10: 1000	17: 1000
Linjen Östersund C—Storuman.		
Riktning Storuman.		
Östersund C—Åskott	11: 1000	10: 1000
Åskott—Lit	12: 1000	8: 1000
Lit—Häggenås	12: 1000	12: 1000
Häggenås—Norderåsen	0: 1000	12: 1000
Norderåsen—Munkflohögen	5: 1000	12: 1000
Munkflohögen—Jämtl. Sikås	12: 1000	3: 1000
Jämtl. Sikås—Hallviken	12: 1000	12: 1000
Hallviken—Ulriksfors	12: 1000	10: 1000
Ulriksfors—Lövberga	12,5: 1000	12: 1000
Lövberga—Hoting	11: 1000	12,5: 1000
Hoting—Rörström	12: 1000	12,5: 1000
Rörström—Dorotea	4: 1000	12: 1000
Dorotea—Saxvattnet	12,5: 1000	12: 1000
Saxvattnet—Granberget	11: 1000	12: 1000
Granberget—Meselefors	14: 1000	5: 1000
Meselefors—Volgsjöfors	7: 1000	8: 1000
Volgsjöfors—Vilhelmina	3: 1000	9: 1000
Vilhelmina—Lövlid	4: 1000	8: 1000
Lövlid—Aronsjölid	7: 1000	12,5: 1000
Aronsjölid—Volgsele	4: 1000	14: 1000
Volgsele—Vojmån	12,5: 1000	12: 1000
Vojmån—Fiandberg	0: 1000	12: 1000
Fiandberg—Norrhed	11: 1000	11: 1000
Norrhed—Vinlidsberg	14: 1000	7: 1000
Vinlidsberg—Storuman	12: 1000	13: 1000

Sträck a	Lutningsförhållande	Stigningsförhållande
Linjen Forsmo—Hoting.		
Riktning Hoting.		
Forsmo—Resele	15: 1000	15: 1000
Resele—Tängstamon	15: 1000	0: 1000
Tängstamon—Tannflo	12,5: 1000	14: 1000
Tannflo—Ådalsliden	9: 1000	14: 1000
Ådalsliden—Åkvisslan	8: 1000	17: 1000
Åkvisslan—Betåsen	4: 1000	14: 1000
Betåsen—Gåreleselet	4: 1000	14: 1000
Gåreleselet—Röån	8: 1000	13: 1000
Röån—Tågsjöberg	4: 1000	5: 1000
Tågsjöberg—Långvattnet	5: 1000	12: 1000
Långvattnet—Backe	16: 1000	12: 1000
Backe—Jansjön	16: 1000	16: 1000
Jansjön—Rossön	5: 1000	10: 1000
Rossön—Flybäcken	4: 1000	8: 1000
Flybäcken—Bosundet	0: 1000	5: 1000
Bosundet—Hoting	7: 1000	12: 1000
Linjen Jämtl. Sikås—Hammerdal.		
Riktning Hammerdal.		
Jämtl. Sikås—Hammerdal	9: 1000	6: 1000
Linjen Ulriksfors—Strömsund.		
Riktning Strömsund.		
Ulriksfors—Strömsund	3: 1000	3: 1000
Linjen Lövlid—Holmsele hamn.		
Riktning Holmsele hamn.		
Lövlid—Holmsele hamn	8: 1000	7: 1000

Vid motsatt tågriktning är å resp. stationssträckor lutningsförhållandet lika med ovan angivet stigningsförhållande och stigningsförhållandet lika med ovan angivet lutningsförhållande.

Ovan angivna lutnings- resp. stigningsförhållanden utvisa den största höjdskillnad, som finnes å en viss stationssträcka mellan två punkter på 1000 m. avstånd från varandra, oavsett om banan på någon del av sträckan mellan dessa punkter har starkare lutning resp. stigning. Dels på grund av att dylikt förhållande kan råda, dels till följd av att lutningsvisarna angiva endast hela, uppåt avrundade tal, överensstämmande icke alltid lutningsvisarnas siffror med ovanstående uppgifter; ägande de sistnämnda vitsord vid bestämmandet av den för tåg erforderliga bromskraften.

Hastighetsuppgifter.

A. Under iakttagande av de allmänna bestämmelserna i Säkerhetsordningen med avseende på hastigheten få tågen framföras å olika bandelar med den för respektive lokomotivtyper i nedanstående tabell angivna största tillåtna hastigheten ($\frac{\text{km.}}{\text{tim.}}$), varvid dock skola iakttagas nedan under B, C och D angivna hastighetsbegränsningar.

Lok litt.	B	E	J	Kd	L	Sa	Sb	Ta	Tb	Y
Bandel:										
Bä—Ös	55	65	75	60	75	70	75	75	75	55
Ös—Du	55	65	70	60	70	70	70	70	70	55
Du—Str	55	60	60	60	60	60	60	60	60	55
Ös—Sum	—	60	60	60	60	20	20	30	20	35
Uf—Ssd	—	40	40	40	40	20	20	30	20	35
Js—Hdl	—	40	40	40	40	20	20	30	20	35
Fsm—Htg	—	60	60	60	60	20	20	30	20	35
Lvd—Hme	—	40	40	40	40	—	—	20	—	35
Hme—Hmh	—	25	25	25	25	—	—	20	—	35

B. Med hänsyn till banans beskaffenhet skola följande linjesträckor passeras med nedanstående *minskade hastighet*:

Sträckor	Största tillåtna hastigheten		
	mellan	längd meter	utgör km.
Stv—Gö	Kmp 538+005—Kmp 538+442 (360 m. kurva intill Gö bangård)-----	437	65
Gö—Pl	Kmp 545+564—Kmp 545+974 (360 m. kurva) -----	410	65
» — »	Kmp 548+922—Kmp 549+933 (360 m. kurva). -----	1011	65
Y—Tå	Kmp 627+438—Kmp 625+805 (Lutning 14,6 ‰ och 16,6 ‰ i en följd) för tåg med udda nummer-----	1633	60
Tå—Ma	Kmp 638+000—Kmp 634+882 (lutning 16,6 ‰) för tåg med udda nummer ---	3118	60
» — »	Kmp 640+600—Kmp 641+936 (lutning 17 ‰) för tåg med jämna nummer-----	1336	60
Jpn—Un	Kmp 665+833—Kmp 666+221 (300 m. kurva) -----	388	60
» — »	Kmp 673+520—Kmp 670+659 (lutning 14,3 ‰ och 16,6 ‰ i en följd) för tåg med udda nummer -----	2861	60
» — »	Kmp 678+203—Kmp 678+236 (300 m. kurva intill Un bangård)-----	33	60
Un—Åre	Kmp 690+603—Kmp 691+203 (300 m. kurvor med mellanliggande raklinje)-----	600	60

Sträckor	Största tillåtna hastigheten •		
	mellan	längd meter	utgör km.
Ned—Vld	Kmp 299+185—Kmp 299+435 (vägövergång vid Kmp 299+435, vars siktområde är begränsat) för tåg med jämna nummer	250	40
Vld—Ned	Kmp 299+685—Kmp 299+435 (vägövergång vid Kmp 299+435, vars siktområde är begränsat) för tåg med udda nummer	250	40
Fsm—Vgn	Kmp 5+820—Kmp 6+100 (kontrakurvor med för kort raklinje mellan övergångskurvorna).....	280	45
Rl—Tgm	Kmp 12+820—Kmp 12+960 (kontrakurvor med för kort raklinje mellan övergångskurvorna).....	140	45
Tgm—Tfo	Kmp 20+060—Kmp 20+190 (kontrakurvor med för kort raklinje mellan övergångskurvorna).....	130	45

C. Med hänsyn till föregglingsanordningar, kurvor och övriga bantekniska förhållanden få å stationer och andra platser tågen framföras å huvudtågväg med en största hastighet av

	Genom infarts- växlarna km.	Genom platsen i övrigt km.		Genom infarts- växlarna km.	Genom platsen i övrigt km.
vid Gimån	75	75	vid Munkflohögen	40	40
» Stavre	75	75	» Björvallen	30	30
» Gällö lastplats	75	75	» Jämtl. Sikås	40	40
» Gällö			» Hammerdal	40	—
för tåg med udda n:r	75	60	» Gisselås	60	60
» » » jämna »	60	75	» Hallviken	40	40
» Furunäset	75	75	» Tännviken	30	30
» Revsund	40	40	» Ulriksfors	40	40
» Pilgrimstad	75	75	» Strömsund	40	—
» Knöva	75	75	» Österkälén	30	30
» Lockne	75	75	» Lövberga	40	40
» Brunflo	75	75	» Flåsjön	30	30
» Ope	75	75	» Stornäset	30	30
» Östersund			» Hoting	50	40
för tåg med udda n:r	40	75	» Långön	30	30
» » » jämna »	75	40	» Rörström	30	30
» Täng	40	40	» Dorotea	40	40
» Krokomb	70	70	» Saxvattnet	30	30
» Nälden			» Granberget	30	30
för tåg med udda n:r	60	40	» Meselefors	30	30
» » » jämna »	40	60	» Volgsjöfors	30	30
» Vaplan	70	70	» Vilhelmina	40	40
» Ytterån	70	70	» Lövlid	30	30
» Trångsviken	70	70	» Aronsjölid	30	30
» Rödningsberg	70	70	» Volgsele	30	30
» Mällby	70	70	» Vojmåns grusgrop	30	30
» Mattmar	70	70	» Vojmån	30	30
» Ocke	70	70	» Fiandberg	30	30
» Äggfors	70	70	» Norrhed	30	30
» Mörsil	70	70	» Vinlidsberg	30	30
» Järpen	70	70	» Storuman	60	—
» Tossöns grusgrop	70	70	» Holmsele	25	25
» Undersåker			» Holmsele hamn	25	25
för tåg med udda n:r	70	60	» Forsmo (spår 4)	50	50
» » » jämna »	60	70	» Resele	30	30
» Åre för tåg m. udda n:r	40	60	» Tängstamon	30	30
» » » jämna »	70	40	» Tannflo	30	30
» Duved			» Ådalsliden	40	40
för tåg med udda n:r	60	70	» Ådalslidens grusgrop	30	30
» » » jämna »	70	60	» Moflo	30	30
» Gevsjön	60	60	» Betåsen	30	30
» Änn	60	60	» Gåreleselet	30	30
» Enafors	60	60	» Röån	30	30
» Storlien	40	—	» Tågsjöberg	40	40
» Lottgatan	60	60	» Tågsjöbergs dytag	30	30
» Askott	30	30	» Långvattnet	30	30
» Granbo grusgrop	60	60	» Backe grusgrop	30	30
» Litsnäset	30	30	» Backe	40	40
» Lit	40	40	» Jansjön	30	30
» Häggenås	40	40	» Rossön	40	40
» Norderåsen	40	40	» Flybäcken	30	30
» Gulåstjärn	30	30	» Bosundet	30	30

Å sidotågväg får tåg ej framföras med större hastighet än 40 km. Vid de platser där hastigheten å huvudtågväg enligt ovanstående utgör 30 km., får dock hastigheten även å sidotågväg utgöra högst 30 km.

Uppgift

å de platser, där lystringsmärken finnas uppsatta.

1	2	3	4	5
Vägövergång, bergskärning eller dylikt, som lystringsmärket avser			Lystringsmärkets placering för tågriktning	
Linje	Beskaffenhet	Sektion	Uppåt linjen sekt.	Nedåt linjen sekt.
Bräcke—Stavre	Bro och kurva	523.450	522.850	524.000
Stavre—Gällö	Vägövergång	538.452	538.152	538.759
Pilgrimstad—Brunflo	»	556.030	555.580	556.480
»	»	559.245	558.745	559.745
Brunflo—Ope	»	573.173		573.785
Ope—Östersund C	»	585.016	584.516	585.316
Östersund C—Täng	Tågank. tfn	588.385		588.490
»	Vägövergång	589.955	589.760	590.335
Ytterån—Trångsviken	»	632.770	632.315	
Trångsviken—Mattmar	Bergskärning	637.480		637.940
»	Vägövergång	640.580	640.180	640.830
Mattmar—Mörsil	»	648.060	647.710	
Mörsil—Järpen	Bergskärning	656.750	656.350	657.050
Åre—Duved	Vägövergång	697.250	696.950	
Gevsjön—Ånn	»	713.848	713.488	
»	Bergskärning	714.500	714.100	714.900
Enafors—Storlien	Snögalleri	740.500	740.100	740.900
»	»	740.950	740.600	741.300
»	»	746.475	746.100	746.850
Storlien—Riksgränsen	»	748.525		748.950
»	»	749.375	749.000	749.500
»	»	749.500	749.450	749.800
»	»	750.250	749.900	750.600
»	»	751.050	750.700	751.400
»	»	751.550	751.200	751.900
Östersund C—Åskott	Tågank. tfn	2.430		2.535
»	Vägövergång	4.000		4.450
Litsnäset—Lit	»	26.485	26.000	26.900
Lit—Häggenås	»	30.239		30.700
Norderåsen—Gulåstjärn	»	47.100		47.500
Jämtl. Sikås—Gisselås	»	80.911	80.548	81.274
Gisselås—Hallviken	»	92.050		92.410
Hallviken—Tännviken	»	101.236	100.876	101.596
Ulriksfors—Strömsund	»	116.090	115.850	116.330
»	»	117.534	117.294	117.774
»	»	118.968	118.728	
Flåsjön—Stornäset	Kurva och bergskärning	151.300	151.000	151.700
Dorotea—Saxvattnet	Vägövergång	192.575	192.215	192.935
»	»	195.500	195.140	195.860
Saxvattnet—Granberget	»	202.295	201.935	202.655
»	»	207.130	206.770	207.490
Granberget—Meselefors	»	213.000	212.640	213.360
»	»	220.370	220.010	220.730
»	Bro över Ångermanälven	220.950	220.200	221.200
»	Vägövergång	221.251	220.891	221.611
Meselefors—Volgsjöfors	»	231.575	231.215	231.935

1	2	3	4	5
Vägövergång, bergskärning eller dylikt, som lystringsmärket avser			Lystringsmärkets placering för tågriktning	
Linje	Beskaffenhet	Sektion	Uppåt linjen sekt.	Nedåt linjen sekt.

Bromstal	B r o m s -																		
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
	V a g n -																		
4	250	375	500	625	750	875													
5	200	300	400	500	600	700	800	900											
6	165	250	335	415	500	585	665	750	835	915									
7	145	215	285	355	430	500	570	645	715	785	855	930							
8	125	190	250	315	375	440	500	565	625	690	750	815	875	940					
9	110	165	220	280	335	390	445	500	555	610	665	720	780	835	890	945			
10	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650	700	750	800	850	900	950	
11	91	135	180	225	275	320	365	410	455	500	545	590	635	680	725	775	820	865	910
12	83	125	165	210	250	290	335	375	415	460	500	540	585	625	665	710	750	790	835
13	77	115	155	190	230	270	310	345	385	425	460	500	540	575	615	655	690	730	770
14	71	105	145	180	215	250	285	320	355	395	430	465	500	535	570	605	645	680	715
15	67	100	135	165	200	235	265	300	335	365	400	435	465	500	535	565	600	635	665
16	63	94	125	155	190	220	250	280	315	345	375	405	440	470	500	530	565	595	625
17	59	88	120	145	175	205	235	265	295	325	355	380	410	440	470	500	530	560	590
18	56	83	110	140	165	195	220	250	280	305	335	360	390	415	445	470	500	530	555
19	53	79	105	130	160	185	210	235	265	290	315	340	370	395	420	445	475	500	525
20	50	75	100	125	150	175	200	225	250	275	300	325	350	375	400	425	450	475	500
21	48	71	95	120	145	165	190	215	240	260	285	310	335	355	380	405	430	450	475
22	45	68	91	115	135	160	180	205	225	250	275	295	320	340	365	385	410	430	455
23	43	65	87	110	130	150	175	195	215	240	260	285	305	325	350	370	390	415	435
24	42	63	83	105	125	145	165	190	210	230	250	270	290	315	335	355	375	395	415
25	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240	260	280	300	320	340	360	380	400
26	38	58	77	96	115	135	155	175	190	210	230	250	270	290	310	325	345	365	385
27	37	56	74	93	110	130	150	165	185	205	220	240	260	280	295	315	335	350	370
28	36	54	71	89	105	125	145	160	180	195	215	230	250	270	285	305	320	340	355
29	34	52	69	86	105	120	140	155	170	190	205	225	240	260	275	295	310	330	345
30	33	50	67	83	100	115	135	150	165	185	200	215	235	250	265	285	300	315	335
31	32	48	65	81	97	115	130	145	160	175	195	210	225	240	260	275	290	305	325
32	31	47	63	78	94	110	125	140	155	170	190	205	220	235	250	265	280	295	315
33	30	45	61	76	91	105	120	135	150	165	180	195	210	225	240	260	275	290	305
34	29	44	59	74	88	105	120	130	145	160	175	190	205	220	235	250	265	280	295
35	29	43	57	71	86	100	115	130	145	155	170	185	200	215	230	245	255	270	285
36	28	42	56	69	83	97	110	125	140	155	165	180	195	210	220	235	250	265	280
37	27	41	54	68	81	95	110	120	135	150	160	175	190	205	215	230	245	255	270
38	26	39	53	66	79	92	105	120	130	145	160	170	185	195	210	225	235	250	265
39	26	38	51	64	77	90	105	115	130	140	155	165	180	190	205	220	230	245	255
41	24	37	49	61	73	85	98	110	120	135	145	160	170	185	195	205	220	230	245
42	24	36	48	60	71	83	95	105	120	130	145	155	165	180	190	200	215	225	240
43	23	35	47	58	70	81	93	105	115	130	140	150	165	175	185	200	210	220	235
44	23	34	45	57	68	80	91	100	115	125	135	150	160	170	180	195	205	215	225

F ö r k l a r i n g a r t i l l

A. Bromstabellen A användes vid ändring av tåghastigheten för bestämmande av det nya bromstalet.

Bromstal = det tal, som anger den erforderliga bromskraften i ton pr 100 tons vagnvikt.

TABELL B.

k r a f t (i t o n)																				Bromstal	
105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200		
v i k t (i t o n)																				4	
																					5
																					6
																					7
																					8
																					9
																					10
955																					11
875	915	960																			12
810	845	885	925	960																	13
750	785	820	855	895	930	965															14
700	735	765	800	835	865	900	935	965													15
655	690	720	750	780	815	845	875	905	940	970											16
620	645	675	705	735	765	795	825	855	880	910	940	970									17
585	610	640	665	695	720	750	780	805	835	860	890	915	945	970							18
555	580	605	630	660	685	710	735	765	790	815	840	870	895	920	945	975					19
525	550	575	600	625	650	675	700	725	750	775	800	825	850	875	900	925	950	975			20
500	525	550	570	595	620	645	665	690	715	740	760	785	810	835	855	880	905	930	950	21	
475	500	525	545	570	590	615	635	660	680	705	725	750	770	795	820	840	865	885	910	22	
455	480	500	520	545	565	585	610	630	650	675	695	715	740	760	780	805	825	850	870	23	
440	460	480	500	520	540	565	585	605	625	645	665	690	710	730	750	770	790	815	835	24	
420	440	460	480	500	520	540	560	580	600	620	640	660	680	700	720	740	760	780	800	25	
405	425	440	460	480	500	520	540	560	575	595	615	635	655	675	690	710	730	750	770	26	
390	405	425	445	465	480	500	520	535	555	575	595	610	630	650	665	685	705	720	740	27	
375	395	410	430	445	465	480	500	520	535	555	570	590	605	625	645	660	680	695	715	28	
360	380	395	415	430	450	465	485	500	515	535	550	570	585	605	620	640	655	670	690	29	
350	365	385	400	415	435	450	465	485	500	515	535	550	565	585	600	615	635	650	665	30	
340	355	370	385	405	420	435	450	470	485	500	515	530	550	565	580	595	615	630	645	31	
330	345	360	375	390	405	420	440	455	470	485	500	515	530	545	565	580	595	610	625	32	
320	335	350	365	380	395	410	425	440	455	470	485	500	515	530	545	560	575	590	605	33	
310	325	340	355	370	380	395	410	425	440	455	470	485	500	515	530	545	560	575	590	34	
300	315	330	345	355	370	385	400	415	430	445	455	470	485	500	515	530	545	555	570	35	
290	305	320	335	345	360	375	390	405	415	430	445	460	470	485	500	515	530	540	555	36	
285	295	310	325	340	350	365	380	390	405	420	430	445	460	475	485	500	515	525	540	37	
275	290	305	315	330	340	355	370	380	395	410	420	435	445	460	475	485	500	515	525	38	
270	280	295	305	320	335	345	360	370	385	395	410	425	435	450	460	475	485	500	515	39	
255	270	280	295	305	315	330	340	355	365	380	390	400	415	425	440	450	465	475	490	41	
250	260	275	285	300	310	320	335	345	355	370	380	395	405	415	430	440	450	465	475	42	
245	255	265	280	290	300	315	325	335	350	360	370	385	395	405	420	430	440	455	465	43	
240	250	260	275	285	295	305	320	330	340	350	365	375	385	400	410	420	430	445	455	44	

b r o m s t a b e l l e r n a .

B. Bromstabellen B användes vid

bestämmandet av den erforderliga bromskraften, då bromstalet och vagnvikten äro kända,

bestämmandet av den tillåtna vagnvikten, då bromstalet och den tillgängliga bromskraften äro kända.

Vagnar	med genomgående person-tågsbroms		med genomgående gods-tågsbroms					med malmtågsbroms vars ledningstryck är		med skruvbroms			
	Va-kuum-broms	Tryckluftbroms											
		K. K. P. med omställningsanordning i läget »Perst»	Enkammarbroms utan mellanventil eller med mellanventil i läget »P»	K. K. P. med omställningsanordning i läget »Godst»	K. K. G. med omställningsanordning i läget		Enkammarbroms med mellanventil i läget »G»	högst 1,6 kg/cm ²	minst 4 kg/cm ²				
				»Tom»	»Last»								
4-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar	30 ton pr vagn	30 ton pr vagn	30 ton pr vagn	20 ton pr vagn	—	—	20 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel			
2-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar	15 ton pr vagn	15 ton pr vagn	15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	—	—	10 ton pr vagn	—	—	10 ton pr vagn			
4-axliga godsvagnar	—	—	—	—	20 ton pr vagn	30 ton pr vagn	20 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel			
3- och 2-axliga godsvagnar (utom malmvagnar litt. M)	—	10 ton pr vagn	med omställningsanordning i läget		10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	med omställningsanordning i läget		—	—	tom eller med last högst 5 ton	last över 5 ton
			'Tom'	'Last'				'Tom'	'Last'				
			10 ton pr vagn	15 ton pr vagn			10 ton pr vagn	15 ton pr vagn			10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	
Malmbanans vagnar litt M och Q 1	—	—	—	—	—	—	—	6 ton pr vagn	15 ton pr vagn	—	—	—	—

Anm. 1. Bromskraften hos icke arbetande lok beräknas till 5 ton pr bromsad axel.

Anm. 2. Bromskraften hos sådana *inspektions-* och *tjänstevagnar* (vagnar litt. B 07 och B 7), å vilka den genomgående bromsen verkar på endast halva antalet axlar, skall värderas till hälften av i tabellen angivna värden.

Anm. 3. Vagnar med enkammarbroms, vilka ännu icke erhållit omställningsanordning för läge 'Tom' eller 'Last', skola fortfarande värderas till 10 ton pr vagn, vare sig vagnen är tom eller lastad.

D. Då vagnvikten och bromstalet äro bekanta, uppsökes det sistnämnda talet i den första lodräta kolumnen i bromstabellen. Från detta tal följer man den vågräta linjen, tills man kommer till den siffra, som är lika med vagnvikten eller, om sådan icke finnes, till den närmast högre. Den lodrätt över denna siffra i tabellens huvud stående siffran anger den erforderliga bromskraften.

Ex. Ett tåg har en vagnvikt av 770 ton. Bromstalet är 16. Man söker i första lodräta kolumnen talet 16, därefter i den från denna siffra utgående vågräta sifferraden talet 770. Detta tal finnes icke, varför man tager det närmast högre talet 780, följer härifrån den lodräta kolumnen uppåt och finner i tabellens huvud talet 125, vilket anger den för tåget erforderliga bromskraften.

E. Gäller frågan huru stor vagnvikt, som får framföras i ett tåg, då man har att tillgå endast en begränsad bromskraft, 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 den sökta vagnvikten.

Ex. I ett godståg med en vagnvikt av 540 ton skola flera vagnar tillkopplas. Bromstalet är 12 och hela den tillgängliga bromskraften 105 ton. Hur stor vagnvikt kan ytterligare tillkopplas?

Man söker i tabellens huvud bromskraften 105, följer den lodräta kolumnen nedåt till den vågräta sifferrad, i vars yttersta kolumn står bromstalet 12. I dessa kolumners skärningspunkt står talet 875. Då vagnvikten förut var 540 ton kan sålunda $875 - 540 = 335$ tons vagnvikt ytterligare tillkopplas.

Hjälpvagnar

(särtryck 166)

äro placerade sålunda:

vid Östersund C redskapsvagn av typ I och ambulansvagn.

» Ulriksfors » » typ II.

» Storumän » » typ II.

T o n v a g n v i k t

med lok litt.		vid avgången från	med lok litt.	
Ka, Kd, J	E		Ka, Kd, J	E
Läses uppifrån ned			Läses nedifrån upp	
250	380	Forsmo -----		
285	430	Vignäsbrännan -----	275	420
725	1095	Resele -----	250	380
255	390	Tängstamon -----	250	380
255	390	Tannflo -----	265	400
250	380	Ådalsliden -----	310	470
265	400	Åkvisslan -----	395	600
250	380	Betåsen -----	395	600
275	420	Gåreleselet -----	590	900
460	700	Röån -----	530	800
275	420	Tågsjöberg -----	590	900
275	420	Långvattnet -----	590	900
250	380	Backe -----	250	380
330	500	Jansjön -----	265	400
360	550	Rossön -----	535	810
575	875	Flybäcken -----	590	900
250	380	Bosundet -----	590	900
		Hoting -----	360	550

Uppgift å avstånd mellan stationerna samt förteckning över tågspår och signalbilder.

Linjen Bräcke—Storlien.

Avstånd km.	Station eller plats	Infart				Utfart													
		huvud-tågväg		sido-tågväg		huvud-tågväg		sido-tågväg		sido-tågväg									
		tågspår	signalbild	tågspår	signalbild	tågspår	signalbild	tågspår	signalbild	tågspår	signalbild								
	Bräcke	2	/	1	/	3	/	4	/										
11.1	Stavre	1	/	2	/		##			1	/	2	/						
12.6	Gällö	1	/	2	/	3	##			1	/	2	/						
6.3	Revsund	1	/	2	/														
8.3	Pilgrimstad	2	/	1	/														
7.4	Knöva	2	/	1	/														
10.3	Brunflo																		
	för tåg fr. Ös	1	/	2	/	4	##												
	„ till Ös									1	/	2	/	4	/				
	„ fr. Pl	1	/	2	/														
	„ till Pl									1	/	2	/						
	„ fr. Åga	4	/	2	/														
	„ till Åga									4	/	2	/						
7.7	Ope	3	/	2	/														
6.9	Östersund C.																		
	för tåg fr. Bf	1	/	2	/	3	##	4	##										
	„ till Bf									1	/	2	/	3	/	4-6	/		
	„ fr. Tg	3	/	1	/	4	/	5	/										
	„ till Tg									1	/	2	/	3	/	4	/	5-6	/
1.1	Östersund V.																		
10.2	Täng	2	/	1	/														
10.1	Krokrom	2	/	3	/					2	/	3	/						
10.7	Nälden	1	/	2	/														
6.3	Ytterån	1	/	2	/														
9.0	Trångsviken	3	/	2	/														
10.7	Mattmar	1	/	2	/														
10.8	Mörsil	1	/	2	/														
10.4	Järpen	2	/	3	/														
13.2	Undersåker	1	/	2	/														
13.1	Åre	2	/	1	/														
8.3	Duved	3	/	2	/														
12.9	Gevsjön	2	/	1	/														
10.8	Ånn	1	/	2	/														
11.4	Enafors	1	/	2	/														
13.1	Storlien	1	/	2	/	3	/	4	/										

¹ Gemensam för spår 1 och 2, endast för tåg till Gö.

² Gemensam för spår 1 och 2, endast för tåg till Stv.

³ Gemensam för spår 3 och 4.

⁴ Gemensam för alla spår, endast för tåg till Tg.

⁵ Utgöres av ljussignal.

Ann. Då tågspår och signalbild för olika tågriktning icke angivits, gäller tabellen för båda tågriktningarna.

Avståndskolumnen läses uppifrån och ned.

Linjen Östersund C—Hoting.

Avstånd km.	Station eller plats	I n f a r t								U t f a r t								
		huvud- tågväg		sido- tågväg		sido- tågväg		sido- tågväg		huvud- tågväg		sido- tågväg		sido- tågväg		sido- tågväg		
		tågspar	signalbild	tågspar	signalbild	tågspar	signalbild	tågspar	signalbild	tågspar	signalbild	tågspar	signalbild	tågspar	signalbild	tågspar	signalbild	
	Östersund C.	2		4		5				2		3		4		5		6
1.0	Östersund V.																	
11.6	Åskott	2		1														
8.0	Litsnäset	2		1														
7.8	Lit	3		2														
9.7	Häggenås	3		2														
7.1	Norderåsen	2		1														
7.6	Gulåstjärn	2		1														
9.4	Munkflohög.	3		2														
6.1	Björvallen	2		1														
11.6	Jämtl. Sikås	4 ¹		3 ¹														
	”	4 ²		3 ²														
	”	2 ³																
9.4	Hammerdal	2		1														
11.9	Gisselås	2		1														
6.5	Hallviken	2		1														
12.3	Tännviken	2		1														
4.7	Ulriksfors	3 ⁴		2 ⁴		4 ⁴												
	”	3 ⁵		4 ⁵														
	”	2 ⁶																
4.4	Strömsund	4		3														
11.2	Österkälen	2		1														
8.6	Lövberga	2		1														
6.0	Flåsjön	2		1														
11.3	Stornäset	1		2														
14.5	Hoting	2 ⁷																

¹ För tåg från Mfn.² För tåg från Hvn.³ För tåg från Hdl.⁴ För tåg från Hvn.⁵ För tåg från Löb.⁶ För tåg från Ssd.⁷ För tåg från Stornäset.⁸ Avser avst. Js—Gås.⁹ Avser avst. Uf—Ökn.

Ann. Där tågspår och signalbild för olika tågriktning icke angivits, gäller tabellen för båda tågriktningarna.

Avståndskolumnen läses uppifrån och ned.

Linjen Storuman—Forsmo.

Avstånd km.	Station	Infart				Anm.	Utfart				Anm.
		Huvudtåg- vägar	Signalbild	Sidotåg- vägar	Signalbild		Huvudtåg- vägar	Signalbild	Sidotåg- vägar	Signalbild	
	Storuman	4	II	3							
10.2	Vinlidsberg	3		2							
13.0	Norrhed	2		1							
10.6	Fiandberg	2		1							
7.7	Vojmån	2		1							
7.6	Volgsele										
4.7	Aronsjölid	2		1							
9.8	Lövlid										
4.4	Vilhelmina	3		2							
10.2	Volgsjöfors	2		1							
12.1	Meselefors	2		1							
12.9	Granberget	2		1							
11.7	Saxvattnet	2		1							
9.5	Dorotea	2		1							
9.1	Rörström	2		1							
12.0	Hoting	1	II		För tåg fr. Fly						
	»	3	II		» » » Rsm						
16.2	Flybäcken	2		1							
11.3	Rossön	2		1							
14.7	Backe	2		1							
14.3	Långvattnet	2		1							
7.6	Tågsjöberg	2		1							
4.3	Röån	2		1							
10.6	Betåsen	2		1							
13.7	Ådalsliden	3		2							
6.7	Tannflo	3		2							
10.0	Resele	3		2							
11.6	Forsmo	4	II	2							
16.5	Holmsele hamn	1			Spåret närmast sjön						

¹ Avser avst. Vma—Hmh.

Anm. Då tågspår och signalbild för olika tågriktning icke angivits, gäller tabellen för båda tågriktningarna.

Avståndskolumnen läses uppifrån och ned.