

STATENS JÄRNVÄGAR
19. Trafiksektionen

TIDTABELLSBOKEN

Del I

Allmänna bestämmelser

Gällande fr. o. m. den 15 maj 1931

INNEHÅLL

	Sid.
Förklaringar till tjänstetidtabellerna	4—5
Uppgift å stigningar	6
» » lutningar	6—7
Hastighetsuppgifter	8—10
Uppgift å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta...	10—12
Vagnviktstabell	13
Uppgift å antalet malmvagnar, som kan framföras i malm- tågen.....	14
Bromstabell A	15
» B	16—20
Förklaringar till bromstabellerna	20—22
Förteckning över tågspår och signalbilder.....	22—24
Signalbeskrivning för Abisko.....	25—26
» » Kiruna C	27
» » Luleå—Svartön	28—29
Hjälpvagnarnas placeringsorter.....	29
Bestämmelser för trafikering av bandelen Gällivare— Jokkmokk	30—33
Bestämmelser om tågs framförande över obevakade drift- platser	33—34

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.

Ändras 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 anbefalld. Tågbefälhavaren skall härom underrätta tågklareraren vid den station, där hastighetsökningen är avsedd att börja. Denne tågklarerare 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 lokpersonal) är föraren emellertid skyldig att *till fullo utnyttja lokomotivets dragkraft*. Då de i vagnviktstabellen angivna 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 överskamma 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 överskamma, 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 angives 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 tidräkning från klockan 0 till klockan 24. Den första timmen på dygnet betecknas med siffran 0, ankomsttid precis midnatt 24.00 och avgångstid precis midnatt 0.00.

10) I kolumn 7 befintliga *tecken* betyda:

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

a = uppehåll för resandes *avstigande*,

p = " " " *påstigande*,

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

a, **p** och **x**, omgivna av **o**, att tåget har *fast uppehåll*, kortare än en minut, varvid

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

⊕ = uppehåll för resandes *påstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner,

⊗ = uppehåll för resandes *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* " ;

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

● att driftplatsen är *obevakad*; detta tecken skall dock *icke* användas vid automatiska blockposter, hållplatser och (under seglations-tiden) rörliga broar;

△ att station *icke* är tåganmälningsstation för tåget.

Vid **x**-, **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 angives 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.

Uppgift

å de *stigningar*, som å olika stationssträckor i vardera tågriktningen kunna vara utslagsgivande för tågens utrustande med bromskraft.

Stationssträcka	Tåg med	
	jämna nr	udda nr
Ljuså—Gransjö	13,5 ‰	13,5 ‰
Sandträsk—Gullträsk	11,5 »	
Näsberg—Murjek	12,5 »	
Murjek—Polcirkeln	12,5 »	
Nuortikon—Ripats.....	12,0 »	
Gällivare—Malmberget	14,5 »	
Malmberget—Tingvallskulle	11,0 »	
Gällivare—Kasajokk.....	—	
Kuosakåbbå—Jutsajaure	11,4 »	
Jutsajaure—Luleluspén	12,0 »	
Porjus—Harsprånget	12,0 »	
Vaikijaur—Jokkmokk	13,6 »	

Uppgift

å de *lutningar*, som å olika stationssträckor i vardera tågriktningen äro utslagsgivande för tågens utrustande med bromskraft.

Stationssträcka	Tåg med	
	jämna nr	udda nr
Luleå—Svartön	0,0 ‰	0,0 ‰
Luleå—Notviken	5,0 »	7,0 »
Notviken—Gammelstad	8,0 »	8,7 »
Gammelstad—N:a Sunderbyn.....	3,0 »	3,2 »
N:a Sunderbyn—Sävast	6,0 »	5,5 »
Sävast—Boden C	6,0 »	5,5 »
Boden C—Holmfors	3,2 »	5,0 »
Holmfors—Ljuså	6,0 »	7,0 »
Ljuså—Gransjö	0,0 »	13,5 »
Gransjö—Sandträsk	5,5 »	11,2 »
Sandträsk—Gullträsk	2,0 »	11,5 »
Gullträsk—Lakaträsk	6,3 »	4,0 »
Lakaträsk—Näsberg	9,2 »	9,5 »
Näsberg—Murjek	7,5 »	12,5 »
Murjek—Polcirkeln	5,6 »	12,5 »
Polcirkeln—Koskivara	3,2 »	8,2 »
Koskivara—Nattavara	5,4 »	8,0 »

Stationssträcka	Tåg med	
	jämna nr	udda nr
Nattavara—Kilvo	7,0 ⁰ / ₁₀₀	11,5 ⁰ / ₁₀₀
Kilvo—Nuortikon	4,6 »	9,5 »
Nuortikon—Ripats	0,0 »	12,0 »
Ripats—Harrträsk	10,5 »	12,5 »
Harrträsk—Gällivare	10,8 »	8,0 »
Gällivare—Koskullskulle	8,0 »	4,0 »
Gällivare—Malmberget	0,0 »	14,5 »
Malmberget—Tingvallskulle	4,2 »	11,0 »
Gällivare—Kasajokk	13,5 »	3,8 »
Kasajokk—Kuosakåbbå	9,9 »	3,7 »
Kusakåbbå—Jutsajaure	4,2 »	11,4 »
Jutsajaure—Luleluspen	1,3 »	12,0 »
Luleluspen—Porjus	2,0 »	5,8 »
Porjus—Harsprånget	0,0 »	12,2 »
Harsprånget—Pakkoselet	13,8 »	14,2 »
Pakkoselet—Ligga	11,9 »	14,6 »
Ligga—Vaikijaur	9,0 »	12,2 »
Vaikijaur—Jokkmokk	3,4 »	13,6 »
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 C	10,0 »	10,0 »
Kiruna C—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 »	5,5 »
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 »

Ovan angivna lutningsförhållanden utvisa den största höjdskillnad, som finnes å en viss stationssträcka mellan två punkter på 1 000 m avstånd från varandra, oavsett om banan på någon del av sträckan mellan dessa punkter har starkare lutning. Dels på grund av att dylikt förhållande kan råda, dels till följd av att lutningsvisarna angiva endast hela, uppåt avrundade tal, överensstämma 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 (km./tim.), varvid dock skola iakttagas nedan under B och C angivna hastighetsbegränsningar.

Lok. litt.	D.	E.	J.	Kd.	L.	O.	P.	Z.
<i>Bandel.</i>								
Svartön—Boden C.	90	65	75	60	80	60	90	75
Boden C.—Riksgränsen	70	65	70	60	70	60	70	70
Gällivare—Koskullskulle ...	60	60	60	60	60	60	60	60
Gällivare—Tingvallskulle ...								
Gällivare—Jokkmokk	—	40	50	40	45	—	—	—

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

Sträckor	Största tillåtna hastigheten			
	m e l l a n		längd meter	utgör km.
1	2		3	4
Hfs—Lså	Kmp. 1161 + 290—kmp. 1162 + 170 (375 och 490 m. kurvorna vid Ljusåstugan)		880	65
Stä—Glt	Kmp. 1191 + 945—kmp. 1192 + 050 (350 m. kurvan vid Odjursberget)		105	65
Glt—Lkä	Kmp. 1198 + 430—kmp. 1198 + 650 (380 m. kurva)		220	65
Nb—Mk	Kmp. 1217 + 980—kmp. 1218 + 400 (300 och 400 m. kurvorna vid Näsberg)		420	60
Mk—Pc	Kmp. 1234 + 805—kmp. 1234 + 960 (390 m. kurvan vid Harrbäcken)		155	65
	Kmp. 1239 + 540—kmp. 1240—280 (13 ‰ lutningen jämte 3 st. kurvor med 310—540 m. radie söder om Polcirkeln)		740	60
Kva—Ntv	Kmp. 1256 + 360—kmp. 1256 + 530 (300 m. kurvan vid Lautajoki)		170	60
Hrt—Gv	Kmp. 1307 + 850—kmp. 1308 + 330 (360 m. kurvan vid Spännajoki)		480	65
	Kmp. 1311 + 040—kmp. 1311 + 855 (500 och 380 m. kurvorna vid Vassaraälv)		815	65

1	2	3	4
Ak—Bln	Kmp. 1512 + 035—kmp. 1513 + 135 (Nuolja-tunneln)	1100	40
Bln—Kå	Kmp. 1518 + 800—kmp. 1519 + 500 (Tornehamnstunneln)	700	40
Kå—Vj	Kmp. 1533 + 840—kmp. 1534 + 380 (Vassijauretunneln)	540	40
Pj—Pks	Kmp. 54 + 750—kmp. 55 + 050 (två 300-meterskurvor samt korsning i plan med kraftverkets arbetsspår)	300	40

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

Vid	för tåg	genom infartsväxlarna	genom platser i övrigt
1	2	3	4
Luleå		90 km./tim.	90 km./tim.
Notviken		90 »	90 »
Gammelstad		90 »	90 »
Mariebergsväxeln lp.		90 »	
S:a Sunderbyn hlp.		90 »	90 »
N:a Sunderbyn		90 »	90 »
Sävast		90 »	90 »
Bodens tegelbruk lp.		90 »	
Boden C <i>(S)</i>		40 »	40 »
Holmfors		70 »	70 »
Ljuså		70 »	70 »
Gransjö		70 »	70 »
Sandträsk		70 »	70 »
Gullträsk		70 »	70 »
Lakaträsk		70 »	70 »
Näsberg		70 »	70 »
Näsbergs stentag lp.		60 »	
Murjek		70 »	70 »
Polcirkeln		70 »	70 »
Koskivara		70 »	70 »
Nattavara	{ med udda nr... 30 »	70 »	70 »
	{ » jämna » ... 70 »	30 »	30 »
Kilvo hlp.	{ med udda nr... 30 70 »	70 »	70 »
	{ » jämna » ... 70 »	30 70 »	70 »
Nuortikon		70 »	70 »
Ripats		70 »	70 »
Harrträsk lp.		70 »	70 »
Gällivare		40 »	40 »
Nedre Hermelin lp.		60 »	
Malmberget		40 »	
Tingvallskulle		60 »	
Koskullskulle		40 »	
Kuosakåbbå hlp.		40 »	40 »

* Vid km 1145 + 600 å linjen Boden - Hfs (det nya malmstångspåret) har växel inlagts, och som får passera med högst 40 km/tim.

1	2	3	4
Jutsajaure hlp.		40 km./tim.	40 km./tim.
Luleluspen hlp.		40 »	40 »
Porjus		40 »	40 »
Harsprånget hlp.		40 »	40 »
Pakkoselet hlp.		40 »	40 »
Ligga hlp.		40 »	40 »
Vaikijaur hlp.....		40 »	40 »
Jokkmokk		40 »	40 »
Sikträsk hlp.		70 »	70 »
Linaälv		70 »	70 »
Risbäck		70 »	70 »
Fjällåsen		70 »	70 »
Kajtum lp.		60 »	
Kalixfors		70 »	70 »
Tuolluvara lp.....		70 »	
Kiruna C		70 »	70 »
Kiruna malmbangård...		70 »	70 »
Krokvik		70 »	70 »
Rautas		70 »	70 »
Rensjön		70 »	70 »
Bergfors		70 »	70 »
Torneträsk		70 »	70 »
Stenbacken		70 »	70 »
Kaisepaktè		70 »	70 »
Stordalen		70 »	70 »
Abisko		70 »	70 »
Björkliden		70 »	70 »
Kopparåsen		70 »	70 »
Vassijaure		70 »	40 »

Uppgift å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta.

Linje	Sektions- nummer	Signal gi- ves av tåg med udda eller jämna n:r	Signal gives för	Anmärkning
1	2	3	4	5
Luleå—Boden C.				
Nvn-Le	1177 + 600	Udda	kurvor	
»	1178 + 600	Jämna	»	
Svt-Sby	1153 + 075	Udda	»	
»	1153 + 845	Jämna	»	
Bdn-Svt	1144 + 872	Udda	vägoövergång	Rektangelformigt.
»	1145 + 949	Jämna	»	»
Boden C—Gällivare.				
Bdn-Hfs	1150 + 202	Jämna	kurvor	
»	1153 + 130	Udda	»	
Hfs-Lså	1161 + 300	Jämna	kurva	
»	1161 + 800	Udda	»	
Gällivare—Tingvallskulle.				
Mbg-Tk	1320 + 775	Udda	vägoövergång	Tågankomsttelefon.

1	2	3	4	5
Gällivare—Jokkmokk.				
Pj-Hsi	53+050	Udda	} vägövergångar } m. m.	
»	53+370	Jämna		
»	59+100	Udda	} kurva, bro över } Luleälv o. bergsk.	
»	60+197	Jämna		
Hsi-Pks	64+925	Udda	kurva o. skärning	
»	66+300	Udda	kurva, bro o. skärn.	
»	68+204	Jämna	» » » »	
Vkj-Jk	94+857	Udda	vägövergång	Rektangelformigt.
»	95+357	Jämna	»	»
»	95+814	Udda	»	»
»	96+311	Jämna	»	»
Gällivare—Kiruna C.				
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	1393+700	Jämna	bergskärning	
»	1394+300	Udda	»	
»	1397+188	Jämna	{ bergskärn. o. bro { över Kalix älv	
»	1398+388	Udda		»
Kx-Kra	1405+070	Jämna	bergskärning	
»	1405+640	Udda	»	
»	1409+900	Jämna	»	
»	1410+450	Udda	»	
Kiruna C—Riksgränsen.				
Kra-Kmb	1413+236	Jämna	vägövergång	} Signal gives endast { under tiden 7 ⁰⁰ —23 ⁰⁰
»	1413+462	Udda	»	
Kmb-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+180	Udda	»	
»	1480+060	Jämna	»	
Kpe-Stl	1484+080	Jämna	bergskärning	
»	1484+720	Udda	»	
»	1491+600	Jämna	»	
»	1492+225	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
Blu-Kå	1516+400	Jämna	snögalleri	Signal gives även vid gallerimynningen
»	1516+950	Udda	»	» » »
»	1517+100	Jämna	»	» » »
»	1517+650	Udda	»	» » »
»	1517+650	Jämna	»	» » »
»	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+600	Jämna	snögalleri	Signal gives även vid gallerimynningen
»	1528+042	Udda	»	» » »
»	1528+042	Jämna	»	» » »
»	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	»	» » »
»	1542+050	Jämna	»	» » »

V a g n v i k t s t a b e l l.

Föreskrifterna i Sào § 39 angående största tillåtna axelantal vid olika hastighet begränsa fortfarande tågstorleken.

S t r ä c k a	T o n v a g n v i k t m e d l o k. l i t t.																		
	Oab				Ocd				Oef				Pa			D, Pb			Z
	Snt.	Pt.	Blt.	Gt.	Snt.	Pt.	Blt.	Gt.	Snt.	Pt.	Blt.	Gt.	Snt.	Pt.	Blt.	Snt.	Pt.	Blt.	Pt.
Rgn—Kmb				550		300	300	400		400	750	700	225	225	225	400	400	400	60
Kmb—Rgn				1150		¹⁾ 300	300	700		400	750	1400	225	¹⁾ 225	225	400	²⁾ 400	400	60
Kmb—Gv				1200	300	300	300	600		400	750	1600	225	225	225	400	400	400	60
Gv—Kmb				1200	300	300	300	600		400	750	1600	225	225	225	400	400	400	60
Gv—Mbg		350	600	750		300	360	400		400	750	900		225	225		400	400	60
Mbg—Gv		350	1600	1900		300	1400	1900		400	1900	2000		225	225		400	400	60
Mbg—Tk		350	600	750		300	360	380		400	750	900		225	225		400	400	60
Tk—Mbg		350	600	1400		300	360	1100		400	750	1500		225	225		400	400	60
Gv—Kos		350	600	900		300	360	900		400	750	1000		225	225		400	400	60
Kos—Gv		350	600	1200		300	360	900		400	750	1400		225	225		400	400	60
Gv—Rps		350	600	1000	300	300	300	600		400	750	1200	225	225	225	400	400	400	60
Rps—Bdn		350	600	1000	300	300	300	600		400	750	1200	225	225	225	400	400	400	60
Bdn—Sön		350	600	900		300	300	600		400	750	1100	225	225	225	400	400	400	60
Sön—Bdn		350	600	900		300	300	³⁾ 550		400	750	1100	225	225	225	400	400	400	60
Bdn—Gv		350	600	900	300	300	300	550		400	750	1100	225	225	225	400	400	400	60

¹⁾ 160 ton, då skolbarnsuppehåll göras. ²⁾ 250 ton då skolbarnsuppehåll göras. ³⁾ 700 ton vid påskjutning i stigningen från Luleå.

Uppgift över antalet malmvagnar, som kan framföras i malmtågen.

Föreskrifterna i Säo § 39 angående största tillåtna axelantal vid olika hastighet begränsa fortfarande tågstorleken.

Sträck a	Antal malmvagnar med lok. litt.									
	i glidlagertåg						i rullagert. utan tbfh.			
	Oef		Oab		Od		Oef		Oab	
	las- tade	tom- ma	las- tade	tom- ma	las- tade	tom- ma	las- tade	tom- ma	las- tade	tom- ma
Rgn—Kmb	—	69					—	70		
Kmb—Rgn	40 ¹⁾	—					45	—		
Kmb—Gv	35 ²⁾	69	27	54			40	70		
Gv—Kmb	35 ²⁾	69	27	54			40	70		
Gv—Mbg	—	69	—	54	—	35				
Mbg—Gv	50	—	45	—	40	—				
Mbg—Tk	—	69	—	54	—	35				
Tk—Mbg	35	—	30	—	25	—				
Gv—Kos	—	69	—	69	—	69				
Kos—Gv	40	—	35	—	25	—				
Gv—Rps	35	—	30	—			38	—	33	—
Rps—Sön	45 ³⁾	—	40 ³⁾	—			55 ³⁾	—	50 ³⁾	—
Sön—Gv	—	69	—	54			—	70	—	60

¹⁾ 35 vagnar vid en yttertemperatur i Kmb av -20° eller därunder.

²⁾ 30 „ „ „ „ i Gv eller Kmb av -20° eller därunder.

³⁾ minskas med 5 vagnar då skolbarnsuppehåll göras.

Anm. Då i lastade glidlagertåg även framföras rullagervagnar får tågstorleken ökas sålunda:

linjen Kmb—Rgn } för varje fullt 10-tal rullagervagnar tillkopplas ytter-
 „ Kmb—Gv } ligare 1 vagn.
 „ Gv—Rps }
 „ Rps—Sön för varje fullt 5-tal rullagervagnar tillkopplas ytterligare
 1 vagn.

I tomma glidlagertåg, framförda med Oab-lok, får antalet vagnar, då även rullagervagnar medföras, ökas med 1 vagn för varje fullt 10-tal rullagervagnar.

Då i tomma rullagertåg även glidlagervagnar tillkopplas, skall varje helt 5-tal glidlagervagnar anses motsvara 6 rullagervagnar.

Bromstabell A.

I lutnings- för- hållande	Vid en hastighet i km. pr tim. av															
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
	B r o m s t a l															
0: 1000	4	4	4	4	5	5	7	9	12	15	16	20	24	30	35	42
1: »	4	4	4	4	5	6	8	10	13	16	18	22	26	31	37	44
2: »	4	4	4	4	5	7	9	11	14	18	19	23	27	33	38	46
3: »	4	4	4	5	6	7	9	12	15	19	20	25	29	34	41	48
4: »	4	4	5	5	6	8	10	13	16	20	22	26	30	36	43	50
5: »	4	5	5	5	7	9	12	15	18	22	23	27	31	38	44	52
6: »	5	5	6	6	8	10	13	16	19	23	25	29	33	39	46	54
7: »	5	5	6	7	9	11	14	17	20	24	26	30	34	41	47	55
8: »	5	6	7	8	10	12	15	18	21	25	27	32	36	42	50	57
10: »	6	7	8	10	12	14	17	20	24	28	30	34	39	46	53	61
12: »	7	8	10	11	13	16	19	22	26	31	33	38	42	49		
12,5: »	7	8	10	12	14	16	19	23	27	31	34	38	43	50		
14: »	8	9	11	13	15	18	21	24	28	33	35	41	48	56		
16: »	9	11	12	15	17	20	23	27	31	36	43	50	58	66		

För tåg, som framföres i stigning, får bromskraften ej understiga, vad som i bromstabellen är föreskrivet för tåg med en största hastighet av 15 km./tim. i motsvarande lutning.

Anm. Återfinnes icke ett visst lutnings- eller stigningsförhållande eller en viss hastighet i tabellen, skall beräkningen ske efter den däri angiva närmast starkare lutningen resp. stigningen eller större hastigheten.

Bromstal	B r o m s																	
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	
	V a g n																	
4	250	375	500	625	750	875	1000	1130	1250	1380	1500	1630	1750	1880	2000			
5	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	
6	165	250	335	415	500	585	665	750	835	915	1000	1080	1170	1250	1330	1420	1500	
7	145	215	285	355	430	500	570	645	715	785	855	930	1000	1070	1140	1210	1290	
8	125	190	250	315	375	440	500	565	625	690	750	815	875	940	1000	1060	1130	
9	110	165	220	280	335	390	445	500	555	610	665	720	780	835	890	945	1000	
10	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650	700	750	800	850	900	
11	91	135	180	225	275	320	365	410	455	500	545	590	635	680	725	775	820	
12	83	125	165	210	250	290	335	375	415	460	500	540	585	625	665	710	750	
13	77	115	155	190	230	270	310	345	385	425	460	500	540	575	615	655	690	
14	71	105	145	180	215	250	285	320	355	395	430	465	500	535	570	605	645	
15	67	100	135	165	200	235	265	300	335	365	400	435	465	500	535	565	600	
16	63	94	125	155	190	220	250	280	315	345	375	405	440	470	500	530	565	
17	59	88	120	145	175	205	235	265	295	325	355	380	410	440	470	500	530	
18	56	83	110	140	165	195	220	250	280	305	335	360	390	415	445	470	500	
19	53	79	105	130	160	185	210	235	265	290	315	340	370	395	420	445	475	
20	50	75	100	125	150	175	200	225	250	275	300	325	350	375	400	425	450	
21	48	71	95	120	145	165	190	215	240	260	285	310	335	355	380	405	430	
22	45	68	91	115	135	160	180	205	225	250	275	295	320	340	365	385	410	
23	43	65	87	110	130	150	175	195	215	240	260	285	305	325	350	370	390	
24	42	63	83	105	125	145	165	190	210	230	250	270	290	315	335	355	375	
25	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240	260	280	300	320	340	360	
26	38	58	77	96	115	135	155	175	190	210	230	250	270	290	310	325	345	
27	37	56	74	93	110	130	150	165	185	205	220	240	260	280	295	315	335	
28	36	54	71	89	105	125	145	160	180	195	215	230	250	270	285	305	320	
29	34	52	69	86	105	120	140	155	170	190	205	225	240	260	275	295	310	
30	33	50	67	83	100	115	135	150	165	185	200	215	235	250	265	285	300	
31	32	48	65	81	97	115	130	145	160	175	195	210	225	240	260	275	290	
32	31	47	63	78	94	110	125	140	155	170	190	205	220	235	250	265	280	
33	30	45	61	76	91	105	120	135	150	165	180	195	210	225	240	260	275	
34	29	44	59	74	88	105	120	130	145	160	175	190	205	220	235	250	265	
35	29	43	57	71	86	100	115	130	145	155	170	185	200	215	230	245	255	
36	28	42	56	69	83	97	110	125	140	155	165	180	195	210	220	235	250	
37	27	41	54	68	81	95	110	120	135	150	160	175	190	205	215	230	245	
38	26	39	53	66	79	92	105	120	130	145	160	170	185	195	210	225	235	
39	26	38	51	64	77	90	105	115	130	140	155	165	180	190	205	220	230	
41	24	37	49	61	73	85	98	110	120	135	145	160	170	185	195	205	220	
42	24	36	48	60	71	83	95	105	120	130	145	155	165	180	190	200	215	
43	23	35	47	58	70	81	93	105	115	130	140	150	165	175	185	200	210	
44	23	34	45	57	68	80	91	100	115	125	135	150	160	170	180	195	205	
46	22	33	43	54	65	76	87	98	110	120	130	140	150	165	175	185	195	
47	21	32	43	53	64	74	85	96	105	115	130	140	150	160	170	180	190	
48	21	31	42	52	63	73	83	94	105	115	125	135	145	155	165	175	190	
49	20	31	41	51	61	71	82	92	100	110	120	135	145	155	165	175	185	
50	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	
52	19	29	38	48	58	67	77	87	96	105	115	125	135	145	155	165	175	
53	19	28	38	47	57	66	75	85	94	105	115	125	130	140	150	160	170	
54	19	28	37	46	56	65	74	83	93	100	110	120	130	140	150	155	165	
55	18	27	36	45	55	64	73	82	91	100	110	120	125	135	145	155	165	
57	18	26	35	44	53	61	70	79	88	96	105	115	125	130	140	150	160	
61	16	25	33	41	49	57	66	74	82	90	98	105	115	125	130	140	150	

t a b e l l B.

k r a f t (i ton)																Bronstal
95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	165	170	
v i k t (i ton)																
1900	2000															4
1580	1670	1750	1830	1920	2000											5
1360	1430	1500	1570	1640	1710	1790	1860	1930	2000							6
1190	1250	1310	1380	1440	1500	1560	1630	1690	1750	1810	1880	1940	2000			7
1060	1110	1170	1220	1280	1330	1390	1440	1500	1560	1610	1670	1720	1780	1830	1890	8
950	1000	1050	1100	1150	1200	1250	1300	1350	1400	1450	1500	1550	1600	1650	1700	9
865	910	955	1000	1050	1090	1140	1180	1230	1270	1320	1360	1410	1450	1500	1550	11
790	835	875	915	960	1000	1040	1080	1130	1170	1210	1250	1290	1330	1380	1420	12
730	770	810	845	885	925	960	1000	1040	1080	1120	1150	1190	1230	1270	1310	13
680	715	750	785	820	855	895	930	965	1000	1040	1070	1110	1140	1180	1210	14
635	665	700	735	765	800	835	865	900	935	965	1000	1030	1070	1100	1130	15
595	625	655	690	720	750	780	815	845	875	905	940	970	1000	1030	1060	16
560	590	620	645	675	705	735	765	795	825	855	880	910	940	970	1000	17
530	555	585	610	640	665	695	720	750	780	805	835	860	890	915	945	18
500	525	555	580	605	630	660	685	710	735	765	790	815	840	870	895	19
475	500	525	550	575	600	625	650	675	700	725	750	775	800	825	850	20
450	475	500	525	550	570	595	620	645	665	690	715	740	760	785	810	21
430	455	475	500	525	545	570	590	615	635	660	680	705	725	750	770	22
415	435	455	480	500	520	545	565	585	610	630	650	675	695	715	740	23
395	415	440	460	480	500	520	540	565	585	605	625	645	665	690	710	24
380	400	420	440	460	480	500	520	540	560	580	600	620	640	660	680	25
365	385	405	425	440	460	480	500	520	540	560	575	595	615	635	655	26
350	370	390	405	425	445	465	480	500	520	535	555	575	595	610	630	27
340	355	375	395	410	430	445	465	480	500	520	535	555	570	590	605	28
330	345	360	380	395	415	430	450	465	485	500	515	535	550	570	585	29
315	335	350	365	385	400	415	435	450	465	485	500	515	535	550	565	30
305	325	340	355	370	385	405	420	435	450	470	485	500	515	530	550	31
295	315	330	345	360	375	390	405	420	440	455	470	485	500	515	530	32
290	305	320	335	350	365	380	395	410	425	440	455	470	485	500	515	33
280	295	310	325	340	355	370	380	395	410	425	440	455	470	485	500	34
270	285	300	315	330	345	355	370	385	400	415	430	445	455	470	485	35
265	280	290	305	320	335	345	360	375	390	405	415	430	445	460	470	36
255	270	285	295	310	325	340	350	365	380	390	405	420	430	445	460	37
250	265	275	290	305	315	330	340	355	370	380	395	410	420	435	445	38
245	255	270	280	295	305	320	335	345	360	370	385	395	410	425	435	39
230	245	255	270	280	295	305	315	330	340	355	365	380	390	400	415	41
225	240	250	260	275	285	300	310	320	335	345	355	370	380	395	405	42
220	235	245	255	265	280	290	300	315	325	335	350	360	370	385	395	43
215	225	240	250	260	275	285	295	305	320	330	340	350	365	375	385	44
205	215	230	240	250	260	270	285	295	305	315	325	335	350	360	370	46
200	215	225	235	245	255	265	275	285	300	310	320	330	340	350	360	47
200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	315	325	335	345	355	48
195	205	215	225	235	245	255	265	275	285	295	305	315	325	335	345	49
190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	310	320	330	340	50
185	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	310	315	325	52
180	190	200	210	215	225	235	245	255	265	275	285	290	300	310	320	53
175	185	195	205	215	220	230	240	250	260	270	280	285	295	305	315	54
175	180	190	200	210	220	225	235	245	255	265	275	280	290	300	310	55
165	175	185	195	200	210	220	230	235	245	255	265	270	280	290	300	57
155	165	170	180	190	195	205	215	220	230	240	245	255	260	270	280	61

Bronzstål	B r o m s																	
	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220	225	230	235	240	245	250		
	V a g n																	
4																		
5																		
6																		
7																		
8																		
9	1940	2000																
10	1750	1800	1850	1900	1950	2000												
11	1590	1640	1680	1730	1770	1820	1860	1910	1950	2000								
12	1460	1500	1540	1580	1630	1670	1710	1750	1790	1830	1880	1920	1960	2000				
13	1350	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1620	1650	1690	1730	1770	1810	1850	1880	1920		
14	1250	1290	1320	1360	1390	1430	1460	1500	1540	1570	1610	1640	1680	1710	1750	1790		
15	1170	1200	1230	1270	1300	1330	1370	1400	1430	1470	1500	1530	1570	1600	1630	1670		
16	1090	1130	1160	1190	1220	1250	1280	1310	1340	1380	1410	1440	1470	1500	1530	1560		
17	1030	1060	1090	1120	1150	1180	1210	1240	1260	1290	1320	1350	1380	1410	1440	1470		
18	970	1000	1030	1060	1090	1110	1140	1170	1190	1220	1250	1280	1310	1330	1360	1390		
19	920	945	975	1000	1030	1050	1080	1110	1130	1160	1180	1210	1240	1260	1290	1320		
20	875	900	925	950	975	1000	1030	1050	1080	1100	1130	1150	1180	1200	1230	1250		
21	835	855	880	905	930	950	975	1000	1020	1050	1070	1100	1120	1140	1170	1190		
22	795	820	840	865	885	910	930	955	975	1000	1020	1050	1070	1090	1110	1140		
23	760	780	805	825	850	870	890	915	935	955	980	1000	1020	1040	1070	1090		
24	730	750	770	790	815	835	855	875	895	915	940	960	980	1000	1020	1040		
25	700	720	740	760	780	800	820	840	860	880	900	920	940	960	980	1000		
26	675	690	710	730	750	770	790	810	825	845	865	885	905	925	940	960		
27	650	665	685	705	720	740	760	780	795	815	835	850	870	890	905	925		
28	625	645	660	680	695	715	730	750	770	785	805	820	840	855	875	895		
29	605	620	640	655	670	690	705	725	740	760	775	795	810	830	845	860		
30	585	600	615	635	650	665	685	700	715	735	750	765	785	800	815	835		
31	565	580	595	615	630	645	660	575	695	710	725	740	760	775	790	805		
32	545	565	580	595	610	625	640	655	670	690	705	720	735	750	765	780		
33	530	545	560	575	590	605	620	635	650	665	680	695	710	725	740	760		
34	515	530	545	560	575	590	605	620	635	645	660	675	690	705	720	735		
35	500	515	530	545	555	570	585	600	615	630	645	655	670	685	700	715		
36	485	500	515	530	540	555	570	585	595	610	625	640	655	665	680	695		
37	475	485	500	515	525	540	555	570	580	595	610	620	635	650	660	675		
38	460	475	485	500	515	525	540	555	565	580	590	605	620	630	645	660		
39	450	460	475	485	500	515	525	540	550	565	575	590	605	615	630	640		
41	425	440	450	465	475	490	500	510	525	535	550	560	575	585	600	610		
42	415	430	440	450	465	475	490	500	510	525	535	550	560	570	585	595		
43	405	420	430	440	455	465	476	490	500	510	525	535	545	560	570	580		
44	400	410	420	430	445	455	465	475	490	500	510	525	535	545	555	570		
46	380	390	400	415	425	435	445	455	465	480	490	500	510	520	535	545		
47	370	385	395	405	415	425	435	445	455	470	480	490	500	510	520	530		
48	365	375	385	395	405	415	425	440	450	460	470	480	490	500	510	520		
49	355	365	380	390	400	410	420	430	440	450	460	470	480	490	500	510		
50	350	360	370	380	390	400	410	420	430	440	450	460	470	480	490	500		
52	335	345	355	365	375	385	395	405	415	425	435	440	450	460	470	480		
53	330	340	350	360	370	375	385	395	405	415	425	435	445	455	460	470		
54	325	335	345	350	360	370	380	390	400	405	415	425	435	445	455	465		
55	320	325	335	345	355	365	375	380	390	400	410	420	425	435	445	455		
57	305	315	325	335	340	350	360	370	375	385	395	405	410	420	430	440		
61	285	295	305	310	320	330	335	345	350	360	370	375	385	395	400	410		

r a f t (i ton)																Bronstal	
255	260	265	270	275	280	285	290	295	300	305	310	315	320	330	340		
i k t (i ton)																	
																	4
																	5
																	6
																	7
																	8
																	9
																	10
																	11
960	2000																12
820	1860	1890	1930	1960	2000												13
700	1730	1770	1800	1830	1870	1900	1930	1970	2000								14
																	15
590	1630	1660	1690	1720	1750	1780	1810	1840	1880	1910	1940	1970	2000				16
500	1530	1560	1590	1620	1650	1680	1710	1740	1760	1790	1820	1850	1880	1940	2000		17
420	1440	1470	1500	1530	1560	1580	1610	1640	1670	1690	1720	1750	1780	1830	1890		18
340	1370	1390	1420	1450	1470	1500	1530	1550	1580	1610	1630	1660	1680	1740	1790		19
280	1300	1330	1350	1380	1400	1430	1450	1480	1500	1530	1550	1580	1600	1650	1700		20
210	1240	1260	1290	1310	1330	1360	1380	1400	1430	1450	1480	1500	1520	1570	1620		21
160	1180	1200	1230	1250	1270	1300	1320	1340	1360	1390	1410	1430	1450	1500	1550		22
110	1130	1150	1170	1200	1220	1240	1260	1280	1300	1330	1350	1370	1390	1430	1480		23
060	1080	1100	1130	1150	1170	1190	1210	1230	1250	1270	1290	1310	1330	1380	1420		24
020	1040	1060	1080	1100	1120	1140	1160	1180	1200	1220	1240	1260	1280	1320	1360		25
980	1000	1020	1040	1060	1080	1100	1120	1130	1150	1170	1190	1210	1230	1270	1310		26
945	965	980	1000	1020	1040	1060	1070	1090	1110	1130	1150	1170	1190	1220	1260		27
910	930	945	965	980	1000	1020	1040	1050	1070	1090	1110	1130	1140	1180	1210		28
880	895	915	930	950	965	985	1000	1020	1030	1050	1070	1090	1100				29
850	865	885	900	915	935	950	965	985	1000	1020	1030	1050	1070				30
825	840	855	870	885	905	920	935	950	970	985	1000	1020	1030				31
795	815	830	845	860	875	890	905	920	940	955	970	985	1000				32
775	790	805															33
750	765	780	795	810													34
730	745	755	770	785	800												35
710	720																36
690	750	715															37
670	685	695	710	725	735	750	765	775	790	805							38
655	665	680	690	705	720												39
620	635	645	660	670	685	695	705	720	730	745	755	770	780	805			41
605	620	630	645	655	665	680	690	700	730	745	755	770	780	805			42
595	605	615	630	640	650	665	675	685	700	710	720	735	745	765	790		43
580	590	600	615	625	635	650	660	670	680	695	705						44
555	565	575	585	600	610	620	630	640	650	665	675	685	695	715			46
545	555	565	575	585	595	605	615	630	640	650	660	670	680	700			47
530	540	550	565	575	585	595	605	615	625	635	645	655	665	690	710		48
520	530	540	550	560	570	580	590	600	610	620	635	645	655	675	695		49
510	520	530	540	550	560	570	580	590	600	610	620	630	640	660	680		50
490	500	510	520	530	540	550	560	565	575	585	595	605	615	635	655		52
480	490	500	510	520	530	540	545	555	565	575	585	595	605	625	640		53
470	480	490	500	510	520	530	535	545	555	565	575	585	595	610	630		54
465	475	480	490	500	510	520	525	535	545	555	565	575	580	600	620		55
445	455	465	475	480	490	500	510	520	525	535	545	555	560	580	595		57
420	425	435	445	450	460	465	475	485	490	500	510	515	525	540	555		61

Bromskraft (i ton)

Bromstal	350	360	370	380	390	400	410	420	430	440	450	460	470	480	490	500
4																
5																
6																
7																
8																
9																
10																
11																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18	1940	2000														
19	1840	1890	1950	2000												
20	1750	1800	1850	1900	1950	2000										
21	1670	1710	1760	1810	1860	1900	1950	2000								
22	1590	1640	1680	1730	1770	1820	1860	1910	1950	2000						
23	1520	1570	1610	1650	1700	1740	1780	1830	1870	1910	1960	2000				
24	1460	1500	1540	1580	1630	1670	1710	1750	1790	1830	1880	1920	1960	2000		
25	1400	1440	1480	1520	1560	1600	1640	1680	1720	1760	1800	1840	1880	1920	1960	2000
26	1350	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1620	1650	1690	1730	1770	1810	1850	1880	1920
27	1300	1330	1370	1410	1440	1480	1520	1560	1590	1630	1670	1700	1740	1780	1810	1850
28	1250	1290	1320	1360	1390	1430	1460	1500	1540	1570	1610	1640	1680	1710	1750	1790
29																
30																
31																
32																
33																
34																
35																
36																
37																
38																
39																
41																
42																
43	815															
44																
46																
47																
48																
49	715															
50	700	720	740	760	780	800										
52	675	690	710													
53	660	680	700													
54	650	665	685	705												
55	635	655	675	690	710											
57	615	630	650	665	685	700										
61	575	590	605	625	640	655	670	690	705							

Vagnvikt (i ton)

Förklaringar till bromstabellerna.

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

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

B. Bromstabellen B användes vid bestämmandet av den erforderliga bromskraften, då bromstalet och vagnvikt äro kända,

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

Vagnar	med genomgående persontågs- broms			med genomgående godstågs- broms			med malmtågs- broms, vars ledningstryck är			med skruvbroms	
	Va- kuum- broms	Tryckluftbroms									
		K. K. P. med om- ställnings- anordning i läget »Perst»	Enkammar- broms utan mellanventil eller med mel- lanventil i läget »P»	K. K. P. med om- ställnings- anordning i läget »Godst»	K. K. G. med om- ställningsanordning i läget		Enkam- marbroms med mel- lanventil i läget »G»	minst 1,6 kg/cm ²	minst 4 kg/cm ²		
				»Tom»	»Last»						
4 axliga person-, post-, fång- o. 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- o. 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 gods- vagnar (utom malm- banans vagnar litt. M.)	—	10 ton pr vagn	med omställ- ningsanord- ning i läget	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	med omställ- ningsanord- ning 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	—	—

An m. 1. Bromskraften hos överksamta lok beräknas till 5 ton pr bromsad axel.

An m. 2. Bromskraften hos sådana inspektions- och tjänstevagnar (vagnar litt. B₀₇ och B₇), å vilka den genomgående bromsen verkar på endast halva antalet axlar, skall värderas till hälften av i tabellen angivna värden.

An m. 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 sifferaden 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 sifferad, 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 sifferad, 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.

Förteckning över tågspår och signalbilder.

Avstånd km.	Station	I n f a r t						U t f a r t							
		Huvud- tågväg		Sidotågvägar				till	från spår	Signalbild	från spår	Signalbild	från spår	Signalbild	
		Spår	Signalbild	Spår	Signalbild	Spår	Signalbild								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
	Vassijaure:														
10,8	fr. Björnfjell...	1	Y	2	#	3	##								
	» Kopparåsen	3	Y	2	#	1	##								
	Kopparåsen ...	3	Y	1	#	2	—								
9,2	Björkliden	1	Y	2	#	3	—								
9,2	Abisko: z														
10,3	Stordalen	1	Y	2	#	3	—								
12,1	Kaisepakte	2	Y	1	#	3	—								
9,6	Stenbacken ...	1	Y	2	#	3	—								
9,7	Torneträsk	2	Y	1	#	3	—								
10,3	Bergfors	1	Y	2	#	3	—								
9,3	Rensjön														

z Se särskild signalbeskrivning.

An m. Med spår nr 1 avses spåret närmast stationshuset, med spår nr 2 det nästa o. s. v.

Avstånd km.	Station	In f a r t						U t f a r t						
		Huvud- tågväg		Sidotågvägar				till	från spår	Signalbild	från spår	Signalbild	från spår	Signalbild
		Spår	Signalbild	Spår	Signalbild	Spår	Signalbild							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
13,0	Gällivare													
	Harrträsk	1	↑	2	#									
7,2	Ripats	2	↑	1	#									
10,6	Nuortikon	1	↑	2	#									
7,2	Kilvo	1	↑	2	#									
9,5	Nattavara	1	↑	2	#	3	#							
12,5	Koskivara	1	↑	2	#									
9,5	Polcirkeln	1	↑	2	#									
11,9	Murjek	1	↑	2	#	3	#							
15,7	Näsberg	1	↑	2	#									
11,6	Lakaträsk	1	↑	2	#	3	#							
9,9	Gullträsk	2	↑	3	#	1	#							
9,8	Sandträsk	1	↑	2	#									
8,3	Gransjö	2	↑	3	#	1	#							
13,3	Ljuså	1	↑	2	#									
9,8	Holmfors	1	↑	2	#									
8,5	Boden C.	2	—	1	—	3-4	—	Sävast	alla	↑ ¹				
8,0	Sävast	1	↑	2	#	3	#							
8,3	N:a Sunderbyn	1	↑	2	#	3	#	Gammelst.	alla	↑ ²				
10,0	Gammelstad ...	2	↑	1	#	3	#	(N:a Sunderb. Notviken	alla	↑ ²				
4,6	Notviken:													
	fr. Gammelstad	4	↑	3	#									
4,7	» Luleå	4	↑	3	#	1	#							
	» verkstaden...	1	↑											
	Luleå													
2,5	Svartön N. z													
	Svartön Ö.													

z Se särskild signalbeskrivning.

¹ Utfartssignalen är mekaniskt förbunden med växeln vid Bodens tegelbruk.

² » » elektriskt » » » » Mariebergsväxeln.

A n m. Med spår nr 1 avses spåret närmast stationshuset, med spår nr 2 de nästa o. s. v.

Signalbeskrivning för Boden C.

För signalering till tåg å 19. trafiksektionen finnas följande fasta signalinrättningar (samtliga ljussignaler).

För tåg med udda nummer.

Huvudsignaler:

Infartssignal 1h, med försignal, för infart till personstationens infartssignal 5h och till mötesplatsen för malmtågen.

Ett grönt sken gäller fram till personstationens infartssignal 5h och två gröna sken till spår 23 å mötesplatsen för malmtågen.

Infartssignal 5h för infart till personstationen.

Ett grönt sken gäller till spår 2, två gröna sken till spår 3 och 4.

Utfartssignal 31h för utfart från spår 1, 2, 3 och 4 å personstationen till Sävast.

Ett grönt sken visas, då vederbörande tågväg är klar fram till utfartssignal 39h, vilken bibehåller stoppställning, till dess att fällbommarna v5 äro fällda.

Utfartssignal 3ha för utfart från spår 23 å mötesplatsen för malmtågen till malmtågsspåret.

Ett grönt sken visas, då tågvägen är klar för avgång till Sävast, med undantag av att fällbommarna v5 icke behöva vara fällda (se utfartssignal 39h).

Utfartssignal 39h för utfart från personstationen eller malmtågsspåret till Sävast.

Ett grönt sken visas, då vederbörande tågväg är klar för utfart och fällbommarna v5 äro fällda.

Spårspärrsignaler (dvärgsignaler):

Dvärgsignal 1h för växlarna 2 och 4.

Två sken i lodrät linje visas dels för de tågvägar, för vilka infartssignal 1h gäller, dels ock till spår 22 å mötesplatsen för malmtågen, då vederbörande tågväg är fullt klar. Två sken i 45° vinkel åt vänster visas beträffande tågvägar till malmtågsspåret, innan fällbommarna v1 blivit fällda, och i övrigt så snart fordon i tåget passerat dvärgsignalen.

<i>Dvärgsignal 21</i>	för tåg från spår 1 å personstationen	till ut
<i>Dvärgsignal 23</i>	» » » » 2 » »	farts-
<i>Dvärgsignal 25 b</i>	» » » » 3 » »	signal
<i>Dvärgsignal 25 a</i>	» » » » 4 » »	31h

Vederbörlig dvärgsignal visar två sken i lodrät linje, då tågvägen är klar och utfartssignal 31h visar körsignal, samt två sken i 45° vinkel åt vänster, då utfartssignal 31h visar stoppsignal, ävensom så snart fordon i tåget passerat dvärgsignalen.

Dvärgsignal 3ha för växel 6 vid utfart från spår 23 å mötesplatsen för malmtågen.

Två sken i lodrät linje visas, då tågvägen är fullt klar med undantag beträffande fällbommarnas v5 fällning, samt två sken i 45° vinkel åt vänster, så snart fordon i tåget passerat dvärgsignalen.

Dvärgsignal 3hb för växel 6 vid utfart från spår 22 å mötesplatsen för malmtågen.

Två sken i lodrät linje visas, då tågvägen är fullt klar med undantag beträffande fällbommarnas v5 fällning, samt två sken i 45° vinkel åt vänster, så snart fordon i tåget passerat dvärgsignalen.

Dvärgsignal 39ha för tåg från malmtågsspåret | till utfarts-

Dvärgsignal 39hb » » » personbangården | signal 39h

Vederbörlig dvärgsignal visar två sken i lodrät linje, då tågvägen är klar och utfartssignal 39h visar körsignal, samt två sken i 45° vinkel åt vänster, då utfartssignal 39h visar stoppsignal, ävensom så snart fordon i tåget passerat dvärgsignalen.

För tåg med jämna nummer.

Huvudsignaler:

Infartssignal 39v, med försignal, för infart till personstationens infartssignal 31v och till infartssignalen 3v vid mötesplatsen för malmtågen.

Ett grönt sken gäller fram till personstationens infartssignal 31v och två gröna sken fram till infartssignal 3v vid mötesplatsen för malmtågen.

Infartssignal 31v för infart till personstationen.

Ett grönt sken gäller till spår 2, två gröna sken till spår 1, tre gröna sken till spår 3 och 4.

Infartssignal 3v för infart till mötesplatsen för malmtågen.

Två gröna sken gäller till spår 22.

Utfartssignal 5v för utfart från spår 2, 3 och 4 å personstationen till Holmfors.

Ett grönt sken visas, då vederbörande tågväg är klar för utfart.

Utfartssignal 1vb för utfart från spår 22 å mötesplatsen för malmtågen till Holmfors.

Ett grönt sken visas, då tågvägen är klar för utfart.

Spårspärrsignaler (dvärgsignaler):

Dvärgsignal 39v för växel 38 vid infart till personstationen eller malmtågsspåret.

Två sken i lodrät linje visas för de tågvägar, för vilka infartssignal 39v gäller. Två sken i 45° vinkel åt vänster visas, så snart fordon i tåget passerat dvärgsignalen.

<i>Dvärgsignal 15</i>	för tåg från spår 2 å personstationen	} till utfartssignal 5v
<i>Dvärgsignal 17a</i>	» » » » 3 » »	
<i>Dvärgsignal 17b</i>	» » » » 4 » »	

Vederbörlig dvärgsignal visar två sken i lodrät linje, då tågvägen är klar och utfartssignal 5v visar körsignal, samt två sken i 45° vinkel åt vänster, innan fällbommarna v2 blivit fällda, ävensom så snart fordon i tåget passerat dvärgsignalen.

Dvärgsignal 1va för växel 2 vid utfart från personstationen till Holmfors.

Två sken i lodrät linje visas, då tågvägen är fullt klar. Två sken i 45° vinkel åt vänster visas, så snart fordon i tåget passerat dvärgsignalen.

Dvärgsignal 3v för växel 6 vid infart till mötesplatsen för malmtågen.

Två sken i lodrät linje visas till såväl spår 22 som 23, då vederbörande tågväg är fullt klar. Två sken i 45° vinkel åt vänster visas, innan fällbommarna v1 blivit fällda, ävensom så snart fordon i tåget passerat dvärgsignalen.

Dvärgsignal 1vb för växlarna 2 och 4 vid utfart från spår 22 å mötesplatsen för malmtågen till Holmfors.

Två sken i lodrät linje visas, då tågvägen är fullt klar. Två sken i 45° vinkel åt vänster visas, så snart fordon i tåget passerat dvärgsignalen.

Dvärgsignal 1vc för växlarna 2 och 4 vid utfart från spår 23 å mötesplatsen för malmtågen till Holmfors.

Två sken i lodrät linje visas, då tågvägen är fullt klar. Två sken i 45° vinkel åt vänster visas, så snart fordon i tåget passerat dvärgsignalen.

Särskilda bestämmelser för tågrörelser å personstationen och malmtågsspåret vid Boden C.

1. *Åtgärder då körsignal ej kan givas med huvudsignal.*

Vid infartssignalerna 1h, 3v, 5h och 39v samt vid utfartssignalerna 1vb och 3ha äro telefonapparater uppsatta. Då tåg stannat för stoppsignal vid signalerna ifråga och körsignal icke visas sedan signalen »tåg kommer» givits, skall föraren medelst den å infartssignalen anbragta telefonen sätta sig i förbindelse med tågklararen, som därvid skall uppgiva tillnamn.

Sedan upplysning erhållits av tågklararen om anledning till körsignalens uteblivande, och denne meddelat, att hinder icke möter att framgå med tåget, äger föraren framföra detsamma förbi huvudsignalen i stoppställning, utan att på denna anbragts ersättande signalredskap och utan att tjänsteman finnes tillstädes för att vid densamma visa signal för växlingsrörelse. Tåget skall framföras med varsamhet under aktgivande på vid själva infartssignalen eller i tågets väg befintliga dvärgsignaler, vilka skola visa signal för växlingsrörelse.

Under tågets framförande skall även aktgivas å fällbommar och spårspärrlyktor samt läget av i tågvägen liggande växlar.

Då signal för växlingsrörelse icke kan visas med dvärgsignal, får densamma icke passeras med mindre än att signalkarl finnes tillstädes för visande av växlingssignal medelst signalredskap, som dock icke får åtlydas, förrän föraren av signalkarlen muntligen underrättats om anledningen till att signal ej kan givas med dvärgsignalen.

2. Anmälan »klart efter» för malmtåg.

Vid utfartssignalerna 1vb och 3ha är uppsatt mikrofon för överförande av ljudet från lokomotivets vissla till ställverket. Mikrofonen är inkopplad, då tågväg är lagd för infart mot signalen och tåg inkommit på det mötesspår, från vilket utfartssignalen gäller. Strax före ankomsten till mötesplatsen skall föraren giva akt på att slutsignalen är med på sista vagnen i tåget och därefter, när tåget inkommit på mötesspåret och närmar sig utfartssignalen, meddela detta genom signal »klart efter» med lokomotivets vissla. Signalen gives med tre korta och en lång signal och skall givas, oavsett om utfartssignalen visar stopp eller kör. Signalen överföres genom telefon till Boden C och gäller där som anmälan att tåget inkommit medförande slutsignal. »O in» för tåget får av tågklareren ej lämnas, förrän dylik signal givits.

Om slutsignalen saknas eller annat hinder finnes för tågrörelse å den av tåget tillryggalagda stationsträckan, skall föraren alltid stoppa tåget vid utfarten och per telefon sätta sig i förbindelse med tågklareren.

3. Genomfartståg å malmtågsspåret.

Vid infart å malmtågens mötesplats skall tåget alltid vara berett att stanna vid utfartssignal 1vb resp. 3ha, då denna visar stopp. Utan hinder av bestämmelserna i säo § 74 skall därför, om hinder för avgång finnes, körsignal visas med infartssignalerna 1h och 3v även för genomfartståg utan att först avvakta signalen »jag är beredd att stanna å stationen».

4. Avgångssignal för malmtåg.

I säo § 67 mom. 10 c omnämnd kontroll av föraren att mötande tåg inkommit skall i det fall, att möteståget ingår till personstationen och sålunda ej kan iakttagas från malmtågsspåret, ske på sådant sätt, att föraren ger signalen: »Har mötande tåg inkommit?» efter det signalen »klart efter» givits och därefter erhåller körsignal från utfartssignalen 1vb resp. 3ha. Körsignal från nämnda utfartssignaler får i dylikt fall sålunda icke givas, förrän signalen »Har mötande tåg inkommit?» givits och möteståget inkommit.

Körsignal från utfartssignalerna 1vb och 3ha skall jämväl innebära avgångssignal till tåget.

5. Mottagande och kvitterande av order.

Order, som enligt säo bestämmelser skriftligen och mot kvitto skall överlämnas till tågchefhavare och förare å tåg, vilka framgå å malmtågsspåret, må av föraren telefonledes mottagas och nedskrivs. Som kvitto gäller härvid förarens repetition av ordern. Medföljer konduktörspersonal, åligger det föraren att i förekommande fall delgiva tågchefhavaren ordern.

För ändamålet äro invid vederbörande telefonapparater anbringade skåp, innehållande erforderliga formulär.

Sammanställning av fasta signalinrättningar vid Boden C.

Tågvägar	Infartssignaler			Utfartssignaler			
Tåg med udda nummer:							
<i>Personstationen:</i>							
huvudtågväg: spår 2	↑ 1 h	☉ 1 h	↑ 5 h ↓	☉23 ☐	↑ 31 h ↓	☐ ☉39hb	↑ 39 h
sidotågvägar: » 1	—	—	—	☐ ☉21	↑ 31 h ↓	☐ ☉39hb	↑ 39 h
» 3	↑ 1 h	☉ 1 h	# 5 h ↓	☐ ☉25b	↑ 31 h ↓	☐ ☉39hb	↑ 39 h
» 4	↑ 1 h	☉ 1 h	# 5 h ↓	☉25a ☐	↑ 31 h ↓	☐ ☉39hb	↑ 39 h
<i>Mötesplats för malmtågen:</i>							
sidotågvägar: spår 22.....	—	☉ 1 h	—	☐ ☉3hb	—	☉39ha☐	↑ 39 h
» 23.....	# 1 h	☉ 1 h	—	☉3ha ☐	—	☉39ha☐	↑ 39 h

Sammanställning av fasta signalinrättningar vid Boden C.

Tågvägar	Infartssignaler				Utfartssignaler		
Tåg med jämna nummer:							
<i>Personstationen:</i>							
huvudtågväg: spår 2	39 v	39 v	31 v	—	15	5 v	1 va
sidotågvägar: » 1	39 v	39 v	31 v	—	—	—	—
» 3	39 v	39 v	31 v	—	17 a	5 v	1 va
» 4	39 v	39 v	31 v	—	17 b	5 v	1 va
<i>Mötesplats för malmtågen:</i>							
sidotågvägar: spår 22	39 v	39 v	3 v	3 v	—	1 vb	—
» 23	—	—	—	3 v	—	1 vc	—

Signalbeskrivning för Abisko.

Följande fasta signalinrättningar (samtliga ljussignaler) för signalering till tåg finnas:

För tåg med udda nummer:

Huvudsignaler:

Infartssignal 1 h, med försignal, för infart å spår 1, 2, 3, 4 eller 5. Ett grönt sken gäller till spår 2, två gröna sken till spår 1 och tre gröna sken till spår 3, 4 och 5.

Utfartssignal 23 h för utfart å linjen mot Stordalen från spåren 1—8. Signalen är placerad i jämbredd med infartssignal 23 v.

Spårspärrsignaler (dvärgsignaler) 4 stycken:

<i>Dvärgsignal 19 a</i>	för tåg från spår 1	} till utfartssignal 23 h.
<i>Dvärgsignal 19 b</i>	» » » » 2	
<i>Dvärgsignal 17 a</i>	» » » » 3	
<i>Dvärgsignal 17 b</i>	» » » » 4 eller 5	

Vederbörlig dvärgsignal visar två sken i 45° vinkel åt vänster när utfartssignal 23 h visar stoppsignal och två sken i lodrät linje när utfartssignal 23 h visar körsignal.

För tåg med jämna nummer:

Huvudsignaler:

Infartssignal 23 v, med försignal, för infart å spår 1, 2, 3, 4 eller 5. Ett grönt sken gäller till spår 2, två gröna sken till spår 1 och tre gröna sken till spår 3, 4 och 5.

Utfartssignal 1 v för utfart å linjen mot Björkliden från spåren 1—8. Signalen är placerad i jämbredd med infartssignal 1 h.

Spårspärrsignaler (dvärgsignaler) 4 stycken:

<i>Dvärgsignal 5 b</i>	för tåg från spår 1	} till utfartssignal 1 v.
<i>Dvärgsignal 5 a</i>	» » » » 2	
<i>Dvärgsignal 7 b</i>	» » » » 3 eller 4	
<i>Dvärgsignal 7 a</i>	» » » » 5	

Vederbörliga dvärgsignaler visa två sken i 45° vinkel åt vänster när utfartssignal 1 v visar stoppsignal och två sken i lodrät linje när utfartssignal 1 v visar körsignal.

Sammanställning:

T å g v ä g a r	Infarts- signal	Utfartssignal				
		för tågväg; dvärgsignal			för linjen	
<i>Tåg med udda nummer:</i>						
huvudtågväg: spår 2.....	†					†
sidotågvägar: » 1.....	†					
» 3.....	†					
» 4 och 5.....	†					
» 6—8	—	—	—	—	—	
<i>Tåg med jämna nummer:</i>						
huvudtågväg: spår 2.....	†					†
sidotågvägar: » 1.....	†					
» 3 och 4.....	†					
» 5.....	†					
» 6—8	—	—	—	—	—	
<p><i>Anm.</i> De dvärgsignalerna, som icke enligt ovanstående visa två sken i lodrät linje, kunna i vissa fall intaga körställning för växling med två sken i 45° vinkel åt vänster eller visa ogiltighet (med två sken i 45° vinkel åt höger).</p>						

Signalbeskrivning för Kiruna C.

Följande fasta signalinrättningar (samtliga ljussignaler) finnas:

För tåg med udda nummer:

Huvudsignaler:

Infartssignal 1 h, utan försignal, för infart å spår 1, 2, 4 eller 20 (lokaltågsspåret).

Ett grönt sken gäller till spår 1, två gröna sken till spår 2 eller 4 och tre gröna sken till spår 20 (lokaltågsspåret).

Utfartssignal 15 h för utfart å linjen mot Kalixfors från spår 1, 2 eller 4.

Signalen är placerad i jämbredd med infartssignal 15 v och är elektriskt förbunden med växeln vid Tuolluvara lastplats.

Spårspärrsignaler (dvärgsignaler):

Dvärgsignal 13 a för tåg från spår 1 till utfartssignal 15 h.

Dvärgsignal 13 b. » » » » 2 eller 4 till utfartssignal 15 h.

Vederbörlig dvärgsignal visar två sken i 45° vinkel åt vänster när utfartssignal 15 h visar stoppsignal och två sken i lodrät linje när utfartssignal 15 h visar körsignal.

För tåg med jämna nummer:

Huvudsignaler:

Infartssignal 15 v, med försignal, för infart å spår 1, 2 eller 4.

Ett grönt sken gäller till spår 1, två gröna sken till spår 2 eller 4.

Utfartssignal 1 v för utfart å linjen mot Kiruna malmbangård från spår 1, 2, 4 eller 20 (lokaltågsspåret). Signalen är placerad i jämbredd med infartssignal 1 h.

Spårspärrsignaler (dvärgsignaler):

Dvärgsignal 5 a för tåg från spår 1 till utfartssignal 1 v.

Dvärgsignal 3 » » » » 2 eller 4 till utfartssignal 1 v.

Dvärgsignal 5 b » » » » 20 » » » »

Vederbörlig dvärgsignal visar två sken i 45° vinkel åt vänster när utfartssignal 1 v visar stoppsignal och två sken i lodrät linje när utfartssignal 1 v visar körsignal.

Sammanställning:

T å g v ä g a r	Infartssignal	Utfartssignal	
		för tågväg; dvärgsignal	för linjen
<i>Tåg med udda nummer:</i>			
huvudtågväg: spår 1.....			}
sidotågvägar: » 2.....			
» 4.....			
» 20.....			
<i>Tåg med jämna nummer:</i>			
huvudtågväg: spår 1.....			}
sidotågvägar: » 2.....			
» 4.....			
» 20.....			

Signalbeskrivning för Luleå—Svartön.

Följande fasta signalinrättningar (samtliga ljussignaler) gällande för tåg finnas:

För tåg med udda nummer:

Huvudsignaler:

Infartssignal 63 v, 64 v/h med försignal för infart i Luleå å spår 6, 1 eller 2.

Ett grönt sken gäller till spår 6, två gröna sken till spår 1 och tre gröna sken till spår 2.

När signalen är ställd till kör för spår 6 (huvudtågväg) visas förutom det fasta gröna skenet även ett blinkande grönt sken, om utfartssignalen 6 v (se nedan) står till stopp, och ett ofärgat blinkljus om samma utfartssignal står till kör.

Utfartssignal 6 v, för tåg från spår 6, Luleå, till övre bangården, Svartön, å uppfartsspåret.

Infartssignal U¹/₂ för tåg, som å uppfartsspåret ankomma till övre bangården, Svartön, och där skola intagas å ankomstgruppen. Ett grönt sken gäller till spår 1 och två gröna sken till spår 2.

För tåg med jämna nummer:

Huvudsignal:

Utfartssignal 63 h för utfart å linjen mot Notviken från spår 1, 2 eller 4.

Signalen är placerad i närheten av infartssignal 63 v, 64 v/h.

Spårspärrsignaler (dvärgsignaler):

Dvärgsignal 13 v, 14 v/h för tåg (växlingsrörelse) från spårgrupp T (tomvagnsgruppen) å Svartöns nedre bangård till dvärgsignal 62 v å spår 4, Luleå. Två sken i lodrät linje.

Dvärgsignal 61 v/h för tåg från spår 1 i Luleå till utfartssignal 63 h

Dvärgsignal 62 h » » » » 2 » » » » 63 h

Dvärgsignal 62 v » » » » 4 » » » » 63 h

Vederbörlig dvärgsignal visar två sken i 45° vinkel åt vänster när utfartssignal 63 h visar stoppsignal och två sken i lodrät linje när utfartssignal 63 h visar körsignal.

Sammanställning:

T å g v ä g a r	Infarts- signal	Försignal till utfartssignal	Utfartssignal för tågväg <i>Dvärgsignaler</i>	Utfarts- signal för linjen
Tåg med udda nummer:				
<i>Luled</i>				
huvudtågväg: spår 6.....	†	Ofärgat blinkljus under in- fartssignalen	—	†
sidotågvägar: » 1.....	≠		—	—
» 2.....	≠		—	—
<i>Övre bangården, Svartön</i>				
huvudtågväg: spår 1.....	†	—	—	—
sidotågväg: » 2.....	≠	—	—	—
Tåg med jämna nummer:				
<i>Nedre bangården, Svartön</i>				
Spårgrupp T	—	—	◐	—
<i>Luledå</i>				
spår 1	—	—	◐ ◐ ◐	†
» 2	—	—	◐ ◐ ◐	
» 4	—	—	◐ ◐ ◐	

Hjälpvagnarnas placeringsorter.

Station	A n t a l	
	Ambulans- vagnar	Redskaps- vagnar
Abisko	—	1 (typ 2)
Kiruna C.	1	{ 1 (» 1a) 1 (» 1b)
Gällivare	—	1 (» 2)
Boden C.	1	1 (» 1)

Bestämmelser för trafikering av bandelen Gällivare—Jokkmokk.

Medgivandet i artikel 17. gäller även å linjen Gällivare—Kiruna C.

1. För trafikering av ovanstående bandelar skola Säkerhetsordningens bestämmelser tillämpas med nedan nämnda undantag.

2. Växel i huvudspår ävensom spårspärr eller skyddsväxel vid sidospår behöver ej vara förreglingsbar (Säo § 24), varför huvudsignal, om så anses lämpligt, ej behöva förefinnas.

Anm. Huvudsignal finnes endast i Gällivare.

3. Beträffande utväxlandet av tåganmälan vid driftplats, där reserv- eller växlingslok ej är förlagt, medgivas följande avvikelser från de allmänna bestämmelserna i Säkerhetsordningen § 59.

För sista tåget för dagen behöver anmälan »O in» icke avlätas, utan må passningen för tåganmälan upphöra, sedan »O ut» anmäls. För första tåget för dagen får »då-klart» (enligt Säkerhetsordningen § 59 mom. 6) lämnas samtidigt med anmälan »O ut» för sista tåget föregående dag. I de fall, då hinder förefinnes å tåganmälningssträckan mellan sista tåget för dagen och första tåget påföljande dag, skall tåganmälan i vanlig ordning utväxlas.

4. Huvudnycklar enligt Säkerhetsordningen § 90 till ständigt obebakad driftplats skola till det antal och å de bevakade stationer, trafikinspektören föreskriver, förvaras under lås och stationsföreståndarens ansvar för användning enligt Säkerhetsordningen § 93.

Anm. 2 nycklar förvaras vid vardera Gällivare, Porjus och Jokkmokk.

Å bevakad driftplats med växlar och spårspärrar låsta med huvudnyckel må efter trafikinspektörens bestämmande dylika nycklar i av trafikinspektören föreskrivet antal finnas för användning å driftplatsen ifråga. Dessa nycklar skola på lämpligt sätt utmärkas, så att de kunna särskiljas från i föregående stycke omnämnda, under lås förvarade huvudnycklar. Stationsföreståndaren ansvarar för att dessa nycklar icke obehörigen användas.

Anm. En dylik nyckel finnes vid vardera Porjus och Jokkmokk.

Dessutom skall vid en var av de obebakade driftplatserna finnas en reservhuvudnyckel. Denna nyckel skall förvaras på ett på förhand bestämt, för obehöriga skyddat ställe och under plombering, som verkställles av stationsföreståndaren å av trafikinspektören bestämd station. Plomberingen får icke brytas utan medgivande för varje särskild gång av tågklararen å denna station.

Anm. Dessa nycklar förvaras under stationsföreståndarens i Gällivare plombering vid de obebakade driftplatserna Kuosakäbbå, Jutsjaure, Lulehuspen och Kronsågen samt under stationsföreståndarens i Porjus plombering vid en var av de obebakade driftplatserna Pakkoselet, Ligga och Vaikijaur.

Av i kontrollåsanläggning ingående nycklar av annan typ än huvudnyckel K 16, får på varje plats endast finnas det antal nycklar, som erfordras för huvudnyckelns frigörande jämte av varje särskild nyckeltyp en reservnyckel, som skall förvaras plomberad på enahanda sätt, som ovan föreskrives beträffande reservhuvudnyckel.

5. Huvudnyckel skall medföras av tågchefhavaren å varje tåg, som utgår å bandelen. Nyckeln skall för varje särskild tjänstgöringstur av tågklararen å tågets utgångsstation mot kvitto utlämnas till tågchefhavaren. Vid tågets återkomst till utgångsstationen skall

nyckeln av tågbefälhavaren överlämnas till tågklareraren, ävenledes mot kvitto. Nyckeln skall dessutom i och för kontroll uppvisas för tågklareraren å station, där tågmöte äger rum.

Hinderanmälan enligt Säkerhetsordningen § 93 skall icke utväxlas beträffande huvudnyckel, som enligt denna punkt utlämnas till tåg-befälhavaren.

6. Huvudnyckel, som av station utlämnats till banmästare (banförman) eller tillsyningsman vid vagnuttagning, vilket skall ske mot kvitto för varje gång, behöver icke vara återlämnad till station, då hinderanmälan återkallas, under förutsättning, att hithörande föreskrifter i Säkerhetsordningen § 93 i övrigt äro uppfyllda och anmälan härom åtföljts av följande tillägg »Huvudnyckeln innehaves av undertecknad».

Så snart lämpligen ske kan, skall huvudnyckeln mot kvitto återställas till den station, som utlämnat densamma. Intill dess så skett, är den, som utkvitterat nyckeln, ansvarig för att huvudnyckeln icke obehörigen begagnas.

7. Då vederbörande tågklarerare medgivit att reservhuvudnyckeln å obehådd plats får uttagas, vilket endast får ske i nödfall, skall stationen i vanlig ordning avlåta hinderanmälan. Denna får icke återkallas, förrän anmälan erhållits att nyckeln ånyo intagits å driftplatsen. Nyckeln får icke ånyo tagas i bruk, utan att nytt tillstånd därtill lämnats. Nyckeln skall fortast ske kan plomberas.

8. När genom obehörigt begagnande av huvudnyckel eller annan i kontrollåsanläggning ingående nyckel trafiksäkerheten äventyras, anses person, som under tjänstgöring innehar eller använder sig av sådan nyckel i annan ordning än här ovan föreskrivits, hava gjort sig skyldig till tjänstefel av svårare beskaffenhet.

9. När behov därav föreligger, får tåg utsändas å del av tåganmälningsträcka, medan annat tåg befinner sig eller bandisposition pågår å framförliggande del av samma sträcka (delarna avgränsade från varandra genom obehådd driftplats) under förutsättning att tåganmälan och hinderanmälan utväxlats för endast en del av sträckan. Anmälan »klart O» skall därvid kompletteras med uttrycket »endast till N» (den driftplats som utgör gräns) samt orsaken därtill ävensom tågklarerarens namn. Avskrift av denna anmälan skall mot kvitto tillställas föraren och tågbefälhavaren, innan avgångssignal åt tåget får givas.

Vid tågets ankomst till driftplatsen (N) skall tågbefälhavaren personligen till bakomliggande station anmäla »O in» och tiden därför samt från framförliggande station inhämta anmälan »O in» resp. »hindret undanröjt» samt anmälan »klart O» till denna station eller eventuellt annan driftplats på vägen dit. Avskrift av anmälan »klart O» o. s. v. skall av tågbefälhavaren mot kvitto lämnas föraren, innan tåget får avgå.

10. Föreligger behov att efter tågs ankomst till viss obehådd driftplats frigiva den bakomliggande sträckan för bandisposition eller annat tåg, kan tågbefälhavaren åläggas att efter tågets ankomst till driftplatsen ifråga därifrån till de båda å ömse sidor belägna tåganmälningstationerna avgiva anmälan »O in», vilken anmälan därvid skall kompletteras med dels platsens namn, dels tiden för ankomsten dit. Tågbefälhavare, som avger dylik anmälan, är ansvarig för dels att tåget i sin helhet inkommit till platsen ifråga, dels att detsamma icke senare kommer att föras tillbaka förbi platsen ut å den frigivna sträckan.

11. Om tåg anordnas, som enligt utfärdad tidtabell skall erhålla tågmöte å driftplats å linjen, skall tåganmälan utväxlas på sätt i punkt 9, första stycket föreskrives. Avskrift av denna tåganmälan skall tillställas förarna och tågbefälhavarna å båda tågen. Vid tågens ankomst till mötesplatsen skall vardera tågbefälhavaren för sitt tåg personligen anmäla »O in» till bakomliggande station och tiden därför samt från framförliggande station inhämta anmälan »klart O».

12. När vid bandisposition obehållnad driftplats på sätt framgår av punkt 9 utgör gräns för dispositionen åligger det vederbörande sträckvakt att där ombesörja uppsättandet och borttagandet av i Säkerhetsordningen § 29, mom. 5 föreskrivna stoppsignaler och därom göra anmälan till de båda å ömse sidor om driftplatsen belägna tåg-anmälningsstationerna. Station, som erhållit tillstånd till bandispositionen, skall ombesörja att sträckvakten erhåller bandispositionsorder.

Anm. Då vagnar införas genom tillkoppling framför lok, som drager tåg, skola stoppsignalerna borttagas av tågbefälhavaren, se punkt 17.

13. Anmälan om tågförsening skall ske på sätt av trafikinspektören bestämmes.

Anm. Uppstår å sträckan Gällivare—Jokkmokk försening av tåg minst 30 min. skall tågbefälhavaren ombesörja *rapport därom till tågledaren.*

14. Om tågledaren finner, att tågmöte bör förläggas till driftplats å linjen, skall — oavsett om bägge tågen ännu befinna sig å eller bortom de å ömse sidor om driftplatsen närmast belägna stationerna med tåganmälningskyldighet eller ettdera är ute å ifrågavarande linje — förfaras enligt Säkerhetsordningen § 77 med följande ändringar:

a) Tågledarens förläggningsorder ställes förutom till tågklarerarna vid de å ömse sidor om driftplatsen närmast belägna tåganmälningsstationerna även till tågbefälhavaren å det tåg, som skall kvarhållas å den nya mötesstationen;

b) sistnämnda tågbefälhavare delgiver tågledarens order till föraren å tåget, varefter, om hinder för det ifrågasatta nya tågmötet icke anses föreligga, tågbefälhavaren och föraren gemensamt underteckna verkställighetsordern, vilken ställes till tågklarerarna vid i mom. a) sagda stationer och, om tåget befinner sig vid driftplats å linjen, avsändes av tågbefälhavaren. Denne skall därefter lämna vederbörande tågklarerare anmälan »klart O» för det andra tåget till den driftplats dit tågmötet sålunda blivit förlagt;

c) anser tågbefälhavaren efter samråd med föraren, att giltigt hinder förefinnes för förläggande av tågmötet till angiven plats, skall han omedelbart anmäla detta till tågklarerarne vid i mom. a) sagda stationer samt till tågledaren enligt i Säkerhetsordningen § 77, mom. 4 angivet formulär. Förläggningsordern har därmed förfallit.

13. Då tågmöte skall äga rum vid driftplats å linjen, skola båda tågen stanna utanför ingångsväxeln. Det tåg, som anländer först — eller vid samtidig ankomst det med jämnt nummer — inväxlas snarast ske kan av tågbefälhavaren å sidospåret eller, då fråga är om i tidtabellen för tåget angivet tågmöte, å det i tidtabellen bestämda spåret. Under ingäendet skall, för varskoende av tågbefälhavaren å det mötande tåget, signalen »Tåg kommer» givas med lokets ångvissla. Det sist ankommande tåget får ej ingå å platsen, förrän det första inkommit och där stannat samt från dess tågbefälhavare signal till växlingsrörelse givits åt det sist ankomna tåget.

Intetdera tåget får avgå från platsen, förrän det andra fullständigt inkommit och dess slutsignal iakttagits samt anmälan »klart O» enligt mom. 8 här ovan erhållits och i avskrift delgivits föraren.

16. Skulle tågförbigång påfordras, givas av tågledaren därom särskild förhållningsorder för varje gång.

17. Vagnar, som uttagits å linjen, få efter tågledarens beprövande tillkopplas lok, som drager blandat tåg eller godståg i och för vagnarnas införande till framförliggande station eller lastplats. Härvid skall, förutom vad som anbefallts genom Sáo § 32, följande iakttagas.

a) Förutom den stoppsignalering, som jämlikt Säkerhetsordningen § 29, mom. 5 skall anordnas vid gränsstationerna, skall tillsyningsmannen vid vagnarna på ett avstånd av 350 meter åt det håll, varifrån det avhämmande tåget väntas, anordna stoppsignal bestående av två knalldosor, anbragta en på vardera rälssträngen på ungefär 20 me-

ters avstånd från varandra. Dessa knalldosor skola kvarligga, när tåget anländer. Varsamhetssignal skall visas i vanlig ordning.

b) Högst tio vagnar få tillkopplas framför lok; dock att därest mer än fem vagnar tillkopplas, den främsta vagnen skall vara försedd med verksam broms.

c) Tågchefhavaren och föraren å det tåg, med vilket de uttagna vagnarna skola införas, delgivas mot kvitto bandispositionsordern å tågets utgångsstation (å bandelen ifråga) eller å station, som beröres av tåget före ankomsten till gränsplatsen för den disponerade sträckan.

d) Tågchefhavaren och föraren å detta tåg skola dessutom å nyssnämnda gränsplats, eller, om denna är obevakad, närmast föregående bevakade plats, delgivas order å form. S 10 (381 U) att »..... st. vagnar finnas å linjen vid kmp, vilka skola av tåget införas till

e) Tågchefhavaren får ej anmäla tåget klart för avgång från plats, vid vilken nämnda order å form. S 10 skall givas, med mindre han mottagit ordern och personligen hos föraren förvissat sig om, att även denne mottagit sådan order.

f) Borttagandet av i Säkerhetsordningen § 29, mom. 5 föreskrivna stoppsignaler skall vid obemannad driftplats verkställas av tågchefhavaren.

g) Tåget får å den disponerade sträckan framföras med en hastighet av högst 40 km/tim, till dess vagnarna tillkopplats och därefter med en hastighet av högst 30 km/tim, intill dess vagnarna blivit införda till bestämd plats.

h) Påskjutning av tåget får ej förekomma, när detsamma framgår till vagnarna för dessas tillkoppling.

i) Anmälningarna »hindret undanröjt» och »klart O» skola ej utväxlas ifråga om framförliggande disponerade sträcka.

j) Å de framför loket tillkopplade vagnarna skall vid dagsljus ej föras slutsignal. I mörker skall i stället för slutsignal föras i Säkerhetsordningen § 19, B) II föreskriven signal.

Bestämmelser om tågs framförande över obevakade driftplatser.

Distriktschefen har medgivit att på sätt i säkerhetsordningen, avd. C, kap. 1, är föreskrivet må i efterföljande förteckning upptagna driftplatser trafikeras obevakade under iakttagande av följande föreskrifter:

1) samtliga i förteckningen upptagna stationer få passeras obevakade endast å huvudtågsväg;

2) beträffande driftplatser, vid vilka manövrering av fällbommar till vägövergång sker, skall gälla, att platserna få lämnas obevakade för tåg blott under förutsättning, att respektive vägövergångar bevakas eller att fällbommarna efter särskilt medgivande hållas nedfälda under den tid platsen är obevakad för tåg;

3) plats å linjen, där växlarna borttagits, får, sedan växlarna därstädes åter inlagts, lämnas obevakad för tåg först sedan signalreparatör till tågledaren anmält, att säkerhetsanläggningen fungerar samt tågledaren underrättat vederbörande stationer och banmästare, att platsen får trafikeras obevakad.

Förteckning över driftplatser, som få lämnas o- vakade för tåg.

Ständigt o- vakade	Ovakade för vissa tåg	Största tillåtna hastig- het	Ständigt o- vakade	Ovakade för vissa tåg	Största tillåtna hastig- het
	Kopparåsen.	70	Pakkoselet...		40 ¹⁾
	Björkliden...	70	Ligga		40 ¹⁾
	Stordalen ...	70	Vaikijaur ...		40 ¹⁾
	Kaisepakte...	70	Harrträsk ...		70
	Stenbacken...	70		Ripats	70
	Torneträsk...	70		Nuortikon ...	70
	Bergfors ...	70		Kilvo	70
	Rensjön	70		Nattavara ...	70
	Rautas	70		Koskivara ...	70
	Krokvik	70		Polcirkeln ...	70
Tuolluvara ...		70	Näsbergs stent.		60
	Kalixfors ...	70		Näsberg	70
Kaitum		60 ¹⁾		Lakaträsk ...	70
	Fjällåsen ...	70		Gullträsk ...	70
	Risbäck	70		Sandträsk ...	70
	Linaälv	70		Gransjö	70
Sikträsk		70		Ljuså	70
Hermelin N..		60		Holmfors ...	70
Tingvallskulle		40			
Kuosakåbbå..		40 ¹⁾	Bodenstegel- bruk		90
Jutsajaure ...		40 ¹⁾		Sävast	90
Luspebryggan		40 ¹⁾		N.Sunderbyn	90
Luleluspen...		40 ¹⁾	S.Sunderbyn		90
Kronsågen...		40 ¹⁾	Mariebergs- växeln.....		90
Harsprånget.		40 ¹⁾		Gammelstad	90
				Notviken ...	90

¹ Då växlarne äro inlagda; eljest för resp. bansträcka gällande största tillåtna hastighet.