

TIDTABELLSBOKEN

DEL I

Tidtabell n:r 131

Gällande fr. o. m. den 15 maj 1931 t. o. m.
den 21 maj 1932.

å följande bandelar:

Jörn—Boden C.,
Jörn—Arvidsjaur,
Älvsby—Piteå,
Boden C.—Haparanda—Torneå,
Karungi—Övertorneå.

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER.

Innehåll:

	Sid.
Förklaringar till tjänstetidtabellerna	4—5
Uppgift å lutningar	6—7
„ „ stigningar	7—8
Hastighetsuppgifter	8—10
Uppgift å lystringsmärken	11
Vagnviktstabel	12—13
Bromstabel A	13
Bromstabel B	14—17
Förklaringar till bromstabellerna	17—19
Hjälpvagnarnas placeringssorter	19
Förteckning över tågspår, signalbilder och avstånd mellan stationerna	20—22
Bestämmelser för å linjen uttagna vagnars införande medelst tåg	23
Säkerhetsbestämmelser för vissa bandelar :	24—26
Bestämmelser om tågs framförande över obevakade driftplatser	27
Hastighetsbegränsning m. m. vid växlingsrörelser över vissa väg- och gatukorsningar	28.



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 loktypen.

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

Om vid tågförsening 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 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 loktyp och sträcka gäller med de undantag, som i tabellen angivas, för alla gods- och blandade tåg; *minst* denna vagnvikt beräknas vederbörande lok 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 vagnviktstabellerna angivna tontalen och den i tidtabellsöverskrifterna angivna vagnvikten äro att anse såsom *minimum* för vad loken kunna framföra, skall alltså föraren vara skyldig att utöver detta tontal medtaga den ytterligare belastning, som lok under i varje särskilt fall för handen varande omständigheter anses kunna medföra.

Denna föreskrift gäller endast tåg, som framföres av ånglok. För tåg framfört av elektriskt lok, anger vagnviktstabellen den största vagnvikt som lok 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 overksammas lok, 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 overksammas, icke nedkopplade lok 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, d 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, d 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 däri genom 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 \times utan förbindelse med i minuter angivet uppehåll, att tåget har *behovsuppehåll*, kortare än en minut, varvid

- a** = uppehåll för resandes *avstigande*,
p = " " " *påstigande*,
 \times = " " " *av- eller påstigande* eller *avlämnande* eller *upptagande* av gods enligt föreskrift i gällande transportplaner:

a, **p** och \times , omgivna av \bigcirc , att tåget har *fast uppehåll*, kortare än en minut, varvid

- \textcircled{a} = uppehåll för resandes *avstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner,
 \textcircled{p} = " " " *påstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner,
 $\textcircled{\times}$ = " " " *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* "

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

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

\triangle att station icke är tåganmälningsstation för tåget.

Vid \times -, **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 *lutningar*, som å olika bansträckor i vardera tågriktningen äro utslagsgivande för tågens utrustande med bromskraft

Tåg- riktning	Största lutning	Sträckor	Största lutning	Tåg- riktning
Haparanda—Jörn				
↓	7 : 1000 5 : 1000 2 : 1000 7 : 1000 15 : 1000 16 : 1000 16 : 1000 16 : 1000 10 : 1000 16 : 1000 14 : 1000 0 : 1000 10 : 1000 12 : 1000 16 : 1000 4 : 1000 14 : 1000 7 : 1000 16 : 1000 15 : 1000 6 : 1000 16 : 1000	Haparanda Bäverbäck Lomkärr Karungi Lappträsk Vitvattnet Morjärv Avafors Niemisel Degerselet Hundsjö Boden C Boden S Hednoret Brännberg Älvsby Korsträsk Storsund Koler Långträsk Myrheden Träskholm Jörn	8 : 1000 9 : 1000 0 : 1000 8 : 1000 16 : 1000 16 : 1000 16 : 1000 11 : 1000 11 : 1000 16 : 1000 13 : 1000 10 : 1000 9 : 1000 16 : 1000 16 : 1000 16 : 1000 16 : 1000 16 : 1000 0 : 1000 16 : 1000 15 : 1000	↑
Övertorneå—Karungi				
↓	5 : 1000 11 : 1000 5 : 1000	Övertorneå Hedenäset Skogskärr Karungi	5 : 1000 5 : 1000 4 : 1000	↑
Älvsby—Piteå				
↓	15 : 1000 12 : 1000 10 : 1000 10 : 1000 10 : 1000 6 : 1000 6 : 1000	Älvsby Tvärån Vargbacken Arnemark Pålberget Bölebyn Öjebyn Piteå	14 : 1000 0 : 1000 3 : 1000 7 : 1000 3 : 1000 5 : 1000 5 : 1000	↑

Tåg- riktning	Största lutning	Sträckor	Största lutning	Tåg- riktning
Jörn—Arvidsjaur.				
↓	7 : 1000 6 : 1000 5 : 1000 7 : 1000 11 : 1000 14 : 1000 13 : 1000 2 : 1000 11 : 1000 12 : 1000	Jörn Granbäck Stensträsk Missenträsk Glommersträsk Moräng Hålbergsliden Saltmyran Abborrträsk Bränntjärn Arvidsjaur	12 : 1000 15 : 1000 6 : 1000 10 : 1000 17 : 1000 17 : 1000 2 : 1000 12 : 1000 7 : 1000 10 : 1000	↑

Ovan angivna lutningsförhållanden utvisa den största höjdskillnad, som finnes å en viss bansträcka mellan två punkter på 1000 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.

Uppgift

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

Tåg- riktning	Största stigning	Sträckor	Största stigning	Tåg- riktning
↓	9 : 1000 11 : 1000 10 : 1000 16 : 1000	Bäverbäck Lomkärr <hr/> Avafors Niemisel Degerselet <hr/> Boden C Boden S <hr/> Hednoret Brännberg	16 : 1000	↑

Tåg- riktning	Största stigning	Sträckor	Största stigning	Tåg- riktning
↓	16 : 1000	Älvsby		↑
	16 : 1000	Korsträsk		
	16 : 1000	Storsund		
		Koler		

	16 : 1000	Långträsk	15 : 1000	
		Myrheden		
		Träskholm		

		Hedenäset	11 : 1000	
	Skogskärr			

	Älvsby	15 : 1000		
	Tvärån	12 : 1000		
	Vargbacken	10 : 1000		
	Arnemark	10 : 1000		
	Pålberget	10 : 1000		
	Bölebyn	6 : 1000		
	Ojebyn	6 : 1000		
	Piteå			

	Jörn			
12 : 1000	Granbäck			
15 : 1000	Stensträsk			
6 : 1000	Missenträsk			
10 : 1000	Glommerträsk			
17 : 1000	Moräng			
17 : 1000	Hälbergsliden	13 : 1000		
	Saltmyran			
12 : 1000	Abborrträsk	11 : 1000		
	Bränntjärn	12 : 1000		
	Arvidsjaur			

Hastighetsuppgifter.

A. Under iakttagande av de allmänna bestämmelserna i Såo med avseende på hastigheten få tågen framföras å olika bandelar med den för respektive loktyper i nedanstående tabell angivna största tillåtna hastigheten (km./tim.), varvid dock skola iakttagas nedan under B och C angivna hastighetsbegränsningar.

Lok. litt.	B.	E.	J.	Ka.	Ke.	L.
Bandel:						
Jörn—Boden C	80	65	75	60	60	80
Boden C—Morjärv	—	60	60	60	—	60
Morjärv—Karungi	—	65	65	60	—	65
Karungi—Haparanda	—	60	60	60	—	60
Karungi—Övertorneå	—	60	60	50	—	60
Älvsby—Piteå	—	60	60	50	—	60
Jörn—Arvidsjaur	—	60	60	60	60	60

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

Sträckor	Största tillåtna hastigheten		
	mellan	längd meter	utgör km.
Thm—Mhn	⊙) Kmp 1026+270 — Kmp 1027+630 (grusgropsväxeln)	1360	60
”	⊙⊙) Kmp 1027+140 — Kmp 1027+630 (kurva)	490	75
Mhn—Ltk	Kmp 1033 + 782 — Kmp 1033 + 882 (bron över Långträskån)	100	60
Ltk—Klr	Kmp 1047 + 055 — Kmp 1047 + 405 (kurva)	350	75
”	Kmp 1049 + 140 — Kmp 1049 + 325 (kurva)	185	75
Sts—Ktä	Kmp 1074 + 850 — Kmp 1075 + 450 (2 kurvor)	600	75
”	Kmp 1079 + 670 — Kmp 1079 + 985 (kurva)	315	75
”	Kmp 1082 + 180 — Kmp 1082 + 880 (kurva)	700	75
Ktä—Äy	Kmp 1096 + 190 — Kmp 1096 + 530 (kurva)	340	75
Äy—Brg	⊙) Kmp 1098+510 — Kmp 1099+845 (grusgropsväxeln)	1335	60
”	⊙⊙) Kmp 1098+510 — Kmp 1098+810 (kurva)	300	75
”	Kmp 1100 + 620 — Kmp 1102 + 140 (3 kurvor)	1520	65
”	Kmp 1104 + 440 — Kmp ¹¹⁰⁵ 1104 + ¹⁴⁰ 940 (kurva) <i>(Banans försvagad)</i>	700 500	40 65
”	Kmp 1108 + 000 — Kmp 1108 + 870 (2 kurvor)	870	65
Brg—Ht	⊙⊙⊙) Kmp 1119+320—Kmp 1120+420 (dytagsväxeln)	1100	60
Ht — Bds	<i>1136 + 550 — 1136 + 800 (väg port 52768701 vid Kmp 1136 + 680)</i>	250	20
Kri—Ssr	Kmp 3 + 102 — Kmp 3 + 152 (bron över Matajoki)	50	20
Lpo—Akn	Kmp 33 + 659 — Kmp 33 + 709 (bron över Armasjoki)	50	20
Abb—Ajr	Kmp 56 + 075 — Kmp 56 + 195 (ban- ken över Abborrträsk-bäcken)	120	20

⊙) Då växeln vid Ålså grusgrop resp. Älvsby grusgrop är inlagd.

⊙⊙) » » » » » » » » » » icke är inlagd.

⊙⊙⊙) » » » Svånåmyrans dytag är inlagd.

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

Vid	genom infarts- växlarna	genom platsen i övrigt	Vid	genom infarts- växlarna	genom platsen i övrigt
Overtorneå	40 km.	—	Älvsby	80	80 »
Luppio	40 »	40 km.	Korsträsk	80	80 »
Hedenäset	40 »	40 »	Järneträsk*)	40 »	70 »
Risudden	40 »	40 »	Storsund	80 »	80 »
Skogskärr	40 »	40 »	Koler	80 »	80 »
Haparanda	40 »	40 »	Storblåtiden*)	40 »	70 »
Bäverbäck	40	60 »	Långträsk	70 »	70 »
Lomkärr	40	60 »	Myrheden	70 »	70 »
Karungi	40 »	60 »	Ålså grusgrop*)	60 »	—
Tossa *)	40 »	40 »	Träskholm	70 »	70 »
Kärbäck *)	40 »	60 »	Storträsk	80 »	— »
Lappträsk	65 »	65 »	Jörn		
Bodträsk *)	40 »	60 »	tåg till Bdn	80 »	70 »
Vitvattnet	65 »	65 »	» från »	80 »	40 »
Östra Flakaträsk*)	40 »	60 »	» » Ajr	40 »	40 »
Räktjärv	65 »	65 »	Högheden	40 »	40 »
Morjärv	40 »	40 »	Tvärån	40 »	40 »
Morjärvs grusgrop	60 »	—	Vargbacken	40 »	40 »
Sågbäcken *)	40 »	60 »	Arnemark	40 »	40 »
Hataträsk *)	40 »	60 »	Pålberget	40 »	40 »
Avafors	60 »	60 »	Bölebyn	40 »	40 »
Bjurå	60 »	60 »	Öjebyn	40 »	40 »
Niemisel	60 »	60 »	Piteå	40 »	—
Degersalet	60 »	60 »	Granbäck	40 »	40 »
Hundsjö	60 »	60 »	Stensträsk	40 »	40 »
Buddbyn *)	40 »	60 »	Missenträsk	40 »	40 »
Boden C	40 »	40 »	Glommerträsk	40 »	40 »
Boden S.	80 »	80 »	Moräng	40 »	40 »
Hednoret	70 »	70 »	Hålbergsliden	40 »	40 »
Degerbäcken	80 »	80 »	Saltmyrans dytag	40 »	—
Svanåmyrans dytag*)	60 »	—	Saltmyran	40 »	40 »
Brännberg	80 »	80 »	Abborrträsk	40 »	40 »
Bergträsk *)	40 »	70 »	Bräntjärn	40 »	40 »
Älvsby grusgrop*)	60 »	—	Arvidsjaur	40 »	—

*) Hastighetsbegränsningen gäller endast, då växel finnes inlagd.

I de fall, då enligt förestående hastighetsuppgift större hastighet än 40 km. är medgiven, skall oförreglad medväxel i huvudtågväg hållas låst eller bevakad, när tåg skall framgå.

Uppgift å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta.

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets plats	
Sträckor	Sektionsnummer	Platsens art	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer
Jörn—Boden C				
Jrn—Thm	—	{Tågankomst-telefon}	1007+018	—
Sis—Ktä	1089+696	Väggorsning	*1090+176	*1089+216
Ay—Brg	1106+638	»	*1107+118	*1106+158
» — »	1108+450	{Skärning och kurva}	1109+000	1108+100
Brg—Ht	1125+200	»	1125+800	1124+600
Bds—Bdn	—	{Tågankomst-telefon}	—	1141+440
» — »	1143+020	Väggorsning	*1143+543	*1142+638
Boden C—Haparanda				
Hdö—Dsl	1163+730	Bergskärning	1164+220	1163+250
Avs—Mjv	1205+850	»	1206+400	1205+200
Mjv—Vtv	1242+600	{Skärning och tunnel}	1243+300	1242+235
Vtv—Lpk	1250+372	Väggorsning	1250+762	1249+982
Övertorneå—Karungi				
Kri—Öt	—	{Tågankomst-telefon}	3+860	—
Älvsby—Piteå				
Ay—Hhn	1+868	Väggorsning	*1+508	*2+228
Hhn—Tv	4+640	»	*4+280	*5+000
Vbn—Amk	27+146	»	*26+786	*27+506
Amk—Bbn	—	{Tågankomst-telefon}	37+770	—
Öby—Ptå	47+860	Väggorsning	*47+500	*48+220
» — »	51+494	»	*51+134	*51+834
Jörn—Arvidsjaur				
Jrn—Grk	—	{Tågankomst-telefon}	4+083	—
Grk—Snk	11+474	Väggorsning	*11+834	*11+114
Snk—Män	25+179	»	*25+539	*24+819
Glk—Män	33+732	»	*34+092	*33+372
Män—Håb	44+053	»	*44+413	*43+693
Abb—Brä	61+156	»	*61+516	*60+796

Anm. De rektangelformiga märkena äro betecknade med *

Vagnviktstabell.

1. Vagnvikterna tillämpas för alla gods- och blandade tåg, med undantag för de tåg, i vilkas tidtabell vagnvikt finnes angiven.
2. Då i vagnviktstabellen två siffertal äro angivna, det första *utan* och det andra *inom* parentes, avser talet *utan* parentes den minsta vagnvikt, som skall kunna framföras under månaderna april—september och talet *inom* parentes den minsta vagnvikt, som skall kunna framföras under månaderna januari—mars, oktober—december.
3. Föreskrifterna i Säkerhetsordningens § 39 angående största tillåtna axelantal vid olika hastighet begränsa fortfarande tågstorleken.
4. Framföres tåg av två ånglok, erhålles vagnvikten genom att taga $\frac{4}{5}$ av sammanlagda vagnvikterna för båda loken.

T o n v a g n v i k t				
med lok. litt.		vid avgång från	med lok. litt.	
J, Kd eller L	E		J, Kd eller L	E
255	405	.....<i>Jörn</i>		
”	”	.....Träskholm	255	405
270	430	.....Myrheden	”	”
255	405	.....Långträsk.....	700	1090
365	640	.....Koler	255	405
250	395	.....Storsund	”	400
”	”	.....Korsträsk.....	”	”
240	380	.....Älvsby	”	”
280	440	.....Brännberg	”	405
”	”	.....Hednoret.....	265	410
”	”	.....Boden S	255	420
”	445	.....Boden C	”	”
250	395	.....Hundsjö	265	”
”	470	.....Degerselet	270	”
”	395	.....Niemisel	250	395
”	”	.....Avafors	280	445
”	”	.....Morjärv	250	395
”	”	.....Vitvattnet	”	”
425	720	.....Lappträsk	”	”
720	1090	.....Karungi	345 ²⁾	570 ²⁾
390 ¹⁾	670 ¹⁾Lomkärr	720	1090
390	670	.....Bäverbäck	345	540
		.....<i>Haparanda</i>	540	1020

¹⁾ Vid uppehåll vid Lomkärr minskas vagnvikten för lok. litt. J, K eller L och E till resp. 280 och 450 ton.

²⁾ Vid uppehåll vid Karungi minskas vagnvikten för lok. litt. J, K eller L och E till resp. 240 och 550 ton.

T o n v a g n v i k t

med lok. litt.		vid avgång från	med lok. litt.	
J, Kd eller L	E		J, Kd eller L	E
460	700	.....<i>Karungi</i>		
365	560	.....<i>Skogskärr</i>	720	1090
580	1000	.....<i>Hedenäset</i>	720 ²⁾	1090 ²⁾
		.....<i>Övertorneå</i>	675 ¹⁾	1090 ¹⁾
200	—	.....<i>Älvsby</i>		
285	—	.....<i>Tvärån</i>	190	—
380	—	.....<i>Arnemark</i>	195	—
280	—	.....<i>Bölebyn</i>	325	—
380	—	.....<i>Ojebyn</i>	380	—
		.....<i>Pitedå</i>	420	—
			435	995
			490	1000

1) Göres uppehåll vid Luppjo, blir vagnvikten

2) " " " " " " " " " "

Bromstabelle A.

I lutnings- förhållande	Vid en hastighet i km. pr tim. av														
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	
	B r o m s t a l														
0: 1000	4	4	4	4	5	5	7	9	12	15	16	20	24	30	
1: "	4	4	4	4	5	6	8	10	13	16	18	22	26	31	
2: "	4	4	4	4	5	7	9	11	14	18	19	23	27	33	
3: "	4	4	4	5	6	7	9	12	15	19	20	25	29	34	
4: "	4	4	5	5	6	8	10	13	16	20	22	26	30	36	
5: "	4	5	5	5	7	9	12	15	18	22	23	27	31	38	
6: "	5	5	6	6	8	10	13	16	19	23	25	29	33	39	
7: "	5	5	6	7	9	11	14	17	20	24	26	30	34	41	
8: "	5	6	7	8	10	12	15	18	21	25	27	32	36	42	
10: "	6	7	8	10	12	14	17	20	24	28	30	34	39	46	
12: "	7	8	10	11	13	16	19	22	26	31	33	38	42	49	
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	
17: "	10	12	14	16	18	21	24	28	32	39					

Broms-

Bromstal	Broms																
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
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
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	640
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	560
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	470
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	340
27	37	56	74	93	110	130	150	165	185	205	220	240	260	280	295	315	330
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	260
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
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	185
56	18	27	36	45	54	62	71	80	89	98	105	115	125	135	140	150	160
58	17	26	34	43	52	60	69	78	86	95	105	110	120	130	140	145	155
66	15	23	30	38	45	53	61	68	76	83	91	98	105	115	120	130	135

Vagn

Tabell B

Kraft (bromston)																Bromstal
95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	165	170	
Vikt (i ton)																
																4
																5
																6
																7
																8
																9
950																10
865	910	955														11
790	835	875	915	960												12
730	770	810	845	885	925	960										13
680	715	750	785	820	855	895	930	965								14
635	665	700	735	765	800	835	865	900	935	965						15
595	625	655	690	720	750	780	815	845	875	905	940	970				16
560	590	620	645	675	705	735	765	795	825	855	880	910	940	970		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	595	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	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
170	180	185	195	205	215	225	230	240	250	260	270	275	285	295	305	56
165	170	180	190	200	205	215	225	235	240	250	260	265	275	285	295	58
145	150	160	165	175	180	190	195	205	210	220	225	235	240	250	260	66

Broms-

Bromstal	Broms															
	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220	225	230	235	240	245	250
16																
17																
18	970															
19	920	945	975													
20	875	900	925	950	975											
21	835	855	880	905	930	950	975									
22	795	820	840	865	885	910	930	955	975							
23	760	780	805	825	850	870	890	915	935	955	980					
24	730	750	770	790	815	835	855	875	895	915	940	960	980			
25	700	720	740	760	780	800	820	840	860	880	900	920	940	960	980	
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	675	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		
34	515	530	545	560	575	590	605	620	635	645	660	675	690	705	720	
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	645
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	475	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
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
56	310	320	330	340	350	355	365	375	385	395	400	410	420	430	435	445
58	300	310	320	330	335	345	355	360	370	380	390	395	405	415	420	430
66	265	275	280	290	295	305	310	320	325	335	340	350	355	365	370	380

Vagn

tabell B (forts.)

kraft (bromston)															Bromstal	
255	260	265	270	275	280	285	290	295	300	305	310	315	320	330		340
vikt (i ton)																
																16
																17
																18
																19
																20
																21
																22
																23
																24
																25
980																26
945	965	980														27
910	930	945	965	980												28
880	895	915	930	950	965	985										29
850	865	885	900	915	935	950	965	985								30
825	840	855	870	885	905	920	935	950	970	985						31
795	815	830	845	860	875	890	905	920	940	955	970	985				32
																33
																34
																35
710	720															36
690	705	715														37
670	685	695	710	725												38
655	665	680	690	705	720											39
620	635	645	660	670	685	695	705	720								41
605	620															42
595	605	615														43
580	590	600	615	625												44
555	565	575	585	600	610	620										46
530	540	550	565	575	585	595	605	615	625							48
520	530	540	550	560	570	580	590	600	610	620						49
510	520	530	540	550	560	570	580	590	600	610	620					50
455	465	475	480	490	500	510	520	525								56
440	450	455	465	475	485	490	500	510	515	525						58
385	395	400	410	415	425	430	440	445	455	460	470	475	485	500	515	66

Förklaringar till bromstabellerna.

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.

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 godstågs- broms			med malmtågs- broms vars ledningstryck är			med skruvbroms	
	Va- kuum- broms	Tryckluftbroms						minst 1,6 kg/cm ²	minst 4 kg/cm ²		
		K. K. P. med om- ställnings- anordning i läget "Perst"	Enkammar- broms <i>utan</i> mellanventil eller <i>med</i> mellanventil i läget "P"	K. K. P. med om- ställnings- anordning i läget "Godst"	K. K. G. med om- ställningsanordning i läget		Enkam- mar- broms <i>med</i> mel- lanventil i läget "G"				
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 malmbanans vagnar litt. M)	—	10 ton pr vagn	med omställ- ningsanord- ning i läget "Tom" | "Last" 10 ton | 15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	med omställ- ningsanord- ning i läget "Tom" | "Last" 10 ton | 15 ton pr vagn	—	—	tom eller	last över
										högst 5 ton	5 ton
Malmbanans vagnar litt. M och Q1	—	—	—	—	—	—	—	6 ton pr vagn	15 ton pr vagn	—	—

A n m. 1. Bromskraften hos överksamt lok beräknas till 5 ton pr bromsad axel.

A n 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.

A n 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 bromstabell B. 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 siffraden 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 siffraden, 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 siffraden, 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.

Hjälpvagnarnas placeringssorter.

Station	Antal vagnar	
	ambulans.	redskaps-
Boden C	1	1 (typ I)
Jörn.....	—	1 (typ II)

Förteckning över tågspår, signalbilder och avstånd mellan stationerna.

Avstånd km.	Driftplatser	Huvud- tågväg			Sidotågvägar			Anmärkingar
		Tågspår nr:	Signal- bild för		Tågspår nr	Signal- bild för		
			in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Övertorneå	1			2			
3,1	<i>Ruskola</i>							
3,8	<i>Alkullen</i>							
6,7	<i>Luppio</i>							
5,2	<i>Hedenäset</i>							
2,6	<i>Hietaniemi</i>							
2,1	<i>Bäckesta</i>							
4,8	<i>Risudden</i>							
3,0	<i>Potila</i>							
4,3	<i>Skogskärr</i>							
4,4	<i>Tornesel</i>							
3,4	<i>Lövheden</i>							
3,2	Karungi	2			1			För tåg från Övertorneå
		3			1, 2, 4			„ „ „ Haparanda
6,8	<i>Lomkärr</i>		✕					
2,9	<i>Kukkola f.</i>							
6,1	<i>Bäverbäck</i>		✕					
3,9	<i>Mattila</i>							
6,5	Haparanda ²⁾ ...	1			2—4			För tåg från Karungi
	Karungi	3			1, 2, 4			För tåg från Lapträsk.
5,1	<i>Tossa</i> *)2				*) 1,3,4			
8,0	<i>Kärrbäck</i> *)2				*) 1, 3			
7,8	Lapträsk	2	†		1	†		
13,1	<i>Bodträsk</i> *)2				*) 1			
3,9	Vitvattnet.....	2	†		1	†		
11,6	<i>Ö. Flakat.</i> *)2				*) 1			
7,9	<i>Räktjärv</i> *)2 ¹⁾ †				*) 1	*)†		

*) Gäller endast, då platsen fungerar som station.

1) Gäller endast, då växel (växlar) finnes inlagd.

2) Betr. lin. Haparanda—Torneå, se sid. 22.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9,7	Morjärv	1			2—5			
2,0	<i>Morj.v grp</i>		† ¹⁾					
3,9	<i>Sågbäcken</i> *) 2				*) 1			
9,5	<i>Hataträsk</i> *) 1				*) 2			
8,9	<i>Avafors</i> *) 2		†		*) 1	*) †		
9,0	<i>Bjurå</i> *) 1	† ¹⁾			*) 2	*) †		
7,9	Niemisel	3	†		2	†		
5,8	<i>Degerselet</i> *) 1	† ¹⁾			*) 2	*) †		
10,0	Hundsjö	3	†		2	†		
10,8	<i>Buddbyn</i> *) 2				*) 1			
5,4	Boden C	1			2—5			För tåg från Hundsjö.
		2			1, 3—5			{ " " " Boden södra
		2			3—5			o. Sävast,
								" " " Holmfors.
3,3	Boden S	2	†		1	†		
5,3	Hednoret	2	†		3	†		
6,3	<i>Degerb:n</i> *) 2	† ¹⁾			*) 1			
	<i>Slyträsk vt.</i>							
9,7	<i>Svanåm. dytag</i>		† ¹⁾					
3,3	Brännberg	1	†		2	†		
7,0	<i>Bergträsk</i> *) 2				*) 1			
4,0	<i>Laduberg</i>							
6,4	<i>Älvsby grp</i>		† ¹⁾					
1,1	Älvsby	3	†	||| †	2	†	||| †	För tåg från Brännberg
					4	†	||| †	
		3	†		2	†		} " " " Korsträsk
					4	†		
6,3	Korsträsk	1	†		2	†		
6,9	<i>Järneträsk</i> *) 1				*) 2			
10,2	Storsund	1	†		2	†		
13,1	Koler	1	†		2	†		
7,5	<i>Storblå:n</i> *) 2				*) 1			
9,6	Långträsk	1	†		2	†		
11,1	Myrheden	1	†		2	†		
6,3	<i>Ålså grp</i>		† ¹⁾					
4,5	Träskholm	2	†		1	†		
9,0	<i>Storträsk</i> *) 1	† ¹⁾			*) 2			
11,9	Jörn	2	†		1	†		För tåg från Kusfors
					3—5	†		och Träskholm.

*) Gäller endast, då platsen fungerar som station.

1) Gäller endast, då växel (växlar) finnes inlagd.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Älvsby	1	┆	┆|||				För tåg från och till Högheden
3,8	Högheden							
11,5	Tvärån							
6,1	Vargbacken							
6,2	Arneberg							
3,7	Stridholm							
2,4	Pålberget							
4,5	Kvarnåsen							
3,6	Bölebyn							
5,0	Öjebyn							
5,7	Piteå	1						
	Jörn	3	┆		1	┆		} För tåg från Granbäck
7,0	Granbäck				4, 5	┆		
13,1	Stensträsk							
5,2	Missent:k							
6,7	Glommerst.							
3,3	Moräng							
9,6	Hålbergsl.							
2,0	Saltm. dyt.							
4,1	Saltmyran							
4,6	Abborrt:k							
7,6	Bränntjärn							
12,4	Arvidsjaur	3			4			
	Haparanda	1s	┆					För svenska tågen
		1f	┆					„ finska „
	Svängbron		┆					
	Röyttä växel		┆					
3,5	Torneå	1						För tåg från Hp

Bestämmelser för å linjen uttagna vagnars införande till driftplats medelst tåg.

Efter tågledarens beprövande får inom 20 ts å linjen uttagna vagnar tillkopplas framför lok., som *drager* blandat tåg eller godståg, i och för vagnarnas införande till station eller lastplats.

Härvid skall iakttagas:

att framförandet av andra vagnar härigenom ej får åsidosättas;

att högst 10 vagnar få tillkopplas framför lok., dock att, därest mer än 5 vagnar tillkopplas, den främsta vagnen skall vara försedd med verksam broms;

att ordern om bändispositionen skall vara ställd även till tågbefälhavaren och föraren å det tåg, med vilket de uttagna vagnarna skola införas och tillställas dem å tågets utgångsstation eller å station, som beröres av tåget före ankomsten till gränsstationen för den disponerade sträckan;

att tågbefälhavare och förare å detta tåg skola dessutom å nyssnämnda gränsstation delgivas order å form S 10 (381 u) att ».....st. vagnar finnas å linjen vid kmp.», vilka skola av tåget införas till.....»;

att tågbefälhavaren icke får anmäla tåget klart för avgång från station, där den disponerade sträckan börjar, med mindre han mottagit i föregående stycke nämnd order och förvissat sig om att även föraren mottagit sådan order;

att 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;

att påskjutning av tåget icke får ske, när vagnarna blivit tillkopplade;

att anmälan »Klart 0» icke skall utväxlas för tåg, som å viss sträcka skall på detta sätt införa å linjen uttagna vagnar.

(Thr I S 19/1926.)

Säkerhetsbestämmelser för trafikering av bandelarna Haparanda—Karungi, Karungi—Övertorneå, Älvsby—Piteå och Jörn—Arvidsjaur.

1. Fast signal finnes endast vid tåganmälningsstationerna (utom vid Piteå).

Vid driftplatserna mellan tåganmälningsstationerna (samt vid Piteå) äro yttersta växlarna samt sidospårs spårspärrar låsta i normalläge för genomgång å huvudspåret. De nycklar, som låsa växlarna och spårspärrarna frigöras medelst huvudnyckel av S. J. typ K. 16.

Tågmöte *kan* äga rum vid driftplatserna mellan tåganmälningsstationerna.

2. Bestämmelserna i Säkerhetsordningen skola tillämpas med de modifikationer, som framgå av efterföljande.

3. — — — — —

4. — — — — —

5. För utlämnande till tågbefälhavare och till banmästare (banförman) resp. tillsyningsman vid vagnuttagning skola 2 st. huvudnycklar av typ K 16 förvaras vid vardera av tåganmälningsstationerna under lås och stationsföreståndarens ansvar.

Dessutom skall vid en var av de obevakade driftplatserna finnas en reservnyckel (K 16). Denna nyckel skall förvaras under plombering, som verkställes av stationsföreståndaren å av trafikinspektören bestämd tåganmälningsstation. Plomberingen får icke brytas utan medgivande för varje särskild gång av tågklararen å denna station.

6. Huvudnyckeln (K 16) skall medföras av tågbefälhavaren å varje tåg, som framgår över bandelen. Nyckeln skall för varje särskild tjänstgöringstur av tågklararen å tågbefälhavarens hemstation¹⁾ mot kvitto utlämnas till denne; vid tågets återkomst till hemstationen¹⁾ skall nyckeln av tågbefälhavaren överlämnas till tågklararen, ävenledes mot kvitto. Nyckeln skall dessutom i och för kontroll *uppvisas* för tågklararen å vändstationen och eventuellt mellanliggande tåganmälningsstationer.

“0 in“ får ej anmälas och, när “då klart“ erhållits, ej heller vederbörande tåg avsändas, förrän huvudnyckeln återlämnats eller uppvisats för tågklararen.

Tågbefälhavarens anmälan “0 in“ skall tillika innebära, att huvudnyckeln medförts till den plats, där denna anmälan göres.

Hinderanmälan enligt säkerhetsordningens § 93 behöver icke utväxlas då huvudnyckeln enligt denna punkt utlämnats till tågbefälhavaren.

7. Huvudnyckel, som av tåganmälningsstation utlämnats till banmästare (banförman) resp. tillsyningsman vid vagnuttagning, vilket skall ske mot kvitto för varje gång, behöver icke vara återlämnad till *stationen*, då anmälan att linjen är klar (Säo § 30, mom. 5 och § 32, mom. 7) avlåtes, under förutsättning dock att allt är klart för tågs framförande vid den plats, dit uttagna vagnar och eventuellt lok införts, *samt att huvudnyckeln innehaves av banmästaren (banförmannen) resp. tillsyningsmannen*. I dylika fall skall vid nämnda anmälan (form. 393 n 1) tilläggas orden: “Huvudnyckeln innehaves av undertecknad“. Efter mottagandet av sådan anmälan får den avlåtna hinderanmälan återtagas.

Så snart lämpligen ske kan, skall huvudnyckeln genom banmästarens (banförmannens) resp. tillsyningsmannens försorg mot kvitto återställas till den station, som utlämnat nyckeln. Intill dess så skett, är nämnde nyckelinnehavare ansvarig för, att huvudnyckeln icke obehörigen begagnas.

¹⁾ Karungi anses härvid som hemstation för de tågbefälhavare, som tjänstgöra å genomgående tåg till resp. från station väster om Karungi.

8. Då tågklararen å anmälningsstation medgivit, att reservhuvudnyckeln å underlydande, obehakad plats får uttagas, vilket endast får ske i nödfall, skall stationen i vanlig ordning avläta hinderanmälan, vilken icke får återtagas, förrän anmälan från platsen erhållits, att nyckeln ånyo intagits. Nyckeln får icke ånyo tagas i bruk, utan att nytt tillstånd därtill lämnats. Stationen skall ombestyras, att nyckeln med det snaraste ånyo plomberas.

9. När behov föreligger att avsända tåg, medan bandisposition pågår eller annat tåg befinner sig å framförliggande del av tåganmälningssträckan, får tåganmälan och hinderanmälan utväxlas för endast del av tåganmälningssträckan. Anmälan "klart 0" skall därvid kompletteras med uttrycket "endast till N" (viss obehakad driftplats) samt orsaken därtill, ävensom tågklararens namn. Avskrift av denna anmälan skall mot kvitto tillställas förare och tågbefälhavare, innan avgångssignal åt tåget får givas.

Vid tågets ankomst till driftplatsen (N) skall tågbefälhavaren personligen till bakomliggande station anmäla "0 in" och tiden därför samt från framförliggande station inhämta anmälan "0 in" resp. "hindret undanröjt" samt anmälan "klart 0" till denna station eller eventuellt annan driftplats på vägen dit. Avskrift av anmälan "klart 0" o. s. v. skall av tågbefälhavaren mot kvitto lämnas till föraren, innan tåget får avgå.

10. Föreligger behov att efter tågs ankomst till viss obehakad 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 tåganmälningsstationerna avgiva anmälan "0 in", vilken anmälan därvid skall kompletteras med dels platsens namn och dels tiden för ankomsten dit. Tågbefälhavare, som avgiver dylik anmälan, är ansvarig för, dels att tåget i sin helhet inkommit till platsen ifråga, och 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 mom. 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 "0 in" till bakomliggande station och tiden därför samt från framförliggande station inhämta anmälan "klart 0".

12. När vid bandisposition obehakad driftplats på sätt framgår av punkt 9 utgör gräns för dispositionen, skall i de fall, då uppsättandet eller borttagandet av i Säkerhetsordningens § 29, mom. 5, föreskrivna stoppsignaler icke kan verkställas av tågbefälhavaren, detta ske genom banavdelningens försorg. Den, som anordnat den föreskrivna signaleringen, skall lämna anmälan därom till tåganmälningsstationerna å ömse sidor om platsen.

13. Vid å linjen uttagna vagnars införande till driftplats medelst tåg är följande särskilt att iakttaga:

a) Ordern om bandispositionen för vagnuttagningen skall vara ställd även till tågbefälhavaren och föraren å det tåg, som skall inskjuta vagnarna, och mot kvitto tillställas dessa tjänstemän å tågets utgångsstation.

b) Vid ankomsten till den plats, närmast bortom vilken vagnarna utförts, skall tågbefälhavaren påminna föraren om den förestående vagninskjutningen, vilken påminnelse föraren skall kvittera å tågbefälhavarens exemplar av ordern angående bandispositionen.

c) Borttagande av i Säkerhetsordningens § 29, mom. 5 föreskrivna stoppsignaler skall verkställas av tågbefälhavaren.

d) I ovanstående mom. 9 föreskrivna inhämtandet av anmälningarna "0 in", "hindret undanröjt" och "klart 0" skall härvid icke verkställas ifråga om framför liggande disponerade sträcka.

e) Från den plats närmast bortom vilken vagnarna utförts får föraren framföra tåget med en hastighet av högst 30 km. i tim., intill dess vagnarna blivit införda till bestämd plats.

14. Uppstår å sträckan mellan tåganmälningsstationerna försening av tåg minst 30 min., skall tågbefälhavaren ombesörja *rapport därom till tågledaren*.

15. *Finner tågledaren, att tågmöte bör förläggas till driftplats å linjen*, skall förfaras enligt Säkerhetsordningens § 77 med följande ändringar:

a) Tågledarens förlägningsorder ställes, förutom till tågklarerarna vid de båda ifrågakommande tåganmälningsstationerna, även till tågbefälhavaren å det försenade tåget resp. — när båda tågen äro försenade mer än 30 minuter — det mest försenade tåget.

b) Sistnämnde 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 tågklareraren vid de båda ifrågakommande tåganmälningsstationerna och, om tåget befinner sig vid driftplats å linjen, avsändes av tågbefälhavaren. Denne skall därefter lämna vederbörande tågklarerare anmälan "klart 0" 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 tågklarerarna å de båda ifrågakommande tåganmälningsstationerna samt tågledaren enligt i Säkerhetsordningens § 77, mom. 4 angivet formulär. Förlägningsordern har därmed förfallit.

16. *Skall tågmöte äga rum vid driftplats å linjen*, skola båda tågen stanna utanför ingångsväxeln. Det tåg, som anländer först — eller vid samtidig ankomst det med jämt nummer — inväxlas snarast ske kan av tågbefälhavaren å sidospåret, varunder, för varskoende av tågbefälhavaren å det mötande tåget, signalen "tåg kommer" gives med lokets ångvissla. Det sist ankommande tåget får ej ingå på platsen, förrän det första hinderfritt inkommit och stannat å sidospåret samt från dess tågbefälhavare växlingssignal givits åt det sist ankomna tåget.

Intetdera tåget får avgå från platsen, förrän det andra fullständigt inkommit och dess slutsignal iakttagits samt anmälan "klart 0" enligt mom. 11 här ovan erhållits och i avskrift delgivits föraren.

17. *Skulle tågförbigång påfordras*, gives av tågledaren härom särskild förhållningsorder för varje gång.

18. Där trafikinspektören ej annorlunda bestämmer skall banavdelningen ombesörja å driftplatserna mellan tåganmälningsstationerna renhållningen av spår, växlar, korsningar och plattformar samt tillse, att förekommande låsanordningar äro i gott skick och behörigen kunna funktionera, ävensom att behörig plombering å desamma förefinnes.

(Tbr I S 94/1928).

Bestämmelser om tågs framförande över obebakade driftplatser.

Distriktschefen har medgivit att på sätt i S.ä.o., avd. C, kap. I, är föreskrivet må i efterföljande förteckning upptagna driftplatser trafikeras obebakade under iakttagande av följande föreskrifter.

- 1) Samtliga i förteckningen upptagna stationer få passeras obebakade endast å huvudtågväg.
- 2) beträffande driftplatser, vid vilka manövrering av fällbommar till vägövergångar sker, skall gälla, att platserna få lämnas obebakade för tåg blott under förutsättning, att respektive vägövergångar bevakas eller att fällbommarna efter särskilt medgivande hållas nedfällda under den tid platsen är obebakad för tåg;
- 3) plats å linjen, där växlarna borttagits, får, sedan växlarna därstädes åter inlagts, lämnas obebakad för tåg först sedan signalreparatör till tågledaren anmält, att säkerhetsanläggningen fungerar samt tågledaren underrättat vederbörande stationer och banmästare, att platsen får trafikeras obebakad.

Förteckning över driftplatser, som få lämnas obebakade för tåg.

Ständigt obebakade	Obebakade för vissa tåg	Största tillåtna hastighet km./tim.	Ständigt obebakade	Obebakade för vissa tåg	Största tillåtna hastighet km./tim.
Haparanda—Jörn			Övertorneå—Karungi		
Bäverbäck		40 60	Luppjo		40
Lomkärr		40 60	Hedenäset		40
	Lappträsk ...	60	Risudden		40
	Vitvattnet ...	60	Skogskärr		40
Räktjärv		60*)	Alvsby—Piteå		
Morjärvs grp.		60	Högheden		40
Avafors		60	Tvärån		40
Bjurå	Niemisel	60	Vargbacken ...		40
Degerslet	Hundsjö	60	Arnemark		40
	Boden S.	80	Pålberget		40
	Hednoret ...	70	Bölebyn		40
Degerbäcken		80	Öjebyn		40
Svanåm. dytag	Brännberg ...	70	Jörn—Arvidsjaur		
Alvsby grp.		60*)	Granbäck		40
	Korsträsk ...	70	Stensträsk		40
	Storsund	70	Missensträsk		40
	Koler	80	Glommerst:k ...		40
	Långträsk ...	70	Moräng		40
	Myrheden ...	70	Hålbegsl.		40
Alså grp.		60*)	Saltm. dytag ...		40 *)
	Träskholm ...	70	Saltmyran		40
Storträsk		80	Abborrträsk		40
			Bräntjärn		40

*) Då växlarna äro inlagda; eljest för resp. bansträcka gällande största tillåtna hastighet.

Hastighetsbegränsning m. m. vid växlingsrörelser över vissa väg- och gatukorsningar.

Växlingsrörelser över nedannämnda korsningar mellan gata (väg) samt hamn-, industri- o. d. spår skola ske med iakttagande av särskild försiktighet samt under avgivande av signalen "tåg kommer" med lokvissla eller signalhorn, och får hastigheten därvid icke överstiga 10 km./tim.

Station	Vägens benämning	Spårets karaktär	Anm.
Boden S	Väg till Edefors	1) Spår till tygstationen	1) För detta spår gäller särskilt, att hastigheten icke å någon del av spåret får överstiga 10 km./tim.
Piteå	Västergatan	Hamnspår	
"	Lillbrogatan	"	
"	Uddmansgatan	"	
"	Sjögatan	"	
"	2 st. gränder	"	
Jörn	Nybrogatan	Industrispår	

Bevakning av dessa vägkorsningar skall äga rum i enlighet med bestämmelserna härom i "Instruktion för växlingstjänsten", § 13 mom. 2. Växlingsledare åligger följaktligen, att därest han ej anordnat avspärning eller bevakning av ifrågavarande gatu- och vägkorsningar, medan växlingsrörelse pågår över desamma, tillse, att en tjänsteman, utrustad med nödiga signalredskap, därvid går före växelsättet vid sidan av det spår, som befares, och hindrar allmänheten att beträda detsamma. Vid dessa växlingsrörelser får skjutsning icke äga rum.

(V Dc skr. den 20/2 1931, dnr 20 Te 31 C 1/1931.)