

STATENS JÄRNVÄGAR

13. trafiksektionen.

TIDTABELLSBOKEN

Tidtabell n:r 140.

Gällande från och med den 1 juli 1940
och tillsvidare å följande bandelar:

Bräcke—Storlien
Östersund C—Hoting
Jämtl. Sikås—Hammerdal
Ulriksfors—Strömsund

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

A. Allmänna bestämmelser.

Förklaringar till tjänstetidtabellerna	sid. 4
Lutningsförhållanden	” 7
Hastighetsuppgifter	” 8
Uppgift å platser, där lystringsmärken äro uppsatta	” 11
Uppgift å platser där orienteringsmärken äro uppsatta	” 13
Vagnviktstabell	” 14
Hjälpvagnars placeringsorter	” 14
Bromstabellerna A och B	” 15
” C jämte förklaringar	” 16
Förteckning över tågspår, signalbilder och avstånd	” 22
Kol- och vattentagningsstationer	” 25
Reservloktjänsten	” 25
Uppgift å stationer för vagnavsyning	” 26
Uppgift å stationer, vilka med hänsyn till bromsprov skola betraktas såsom utgångs-resp. slutstationer	” 26
Uppgift å stationer, där förare, som jämväl är tåg-befälhavare, skall mottaga och avlämna konvolut med inneliggande handlingar	” 26
Framförande av lok utan lots över Storliens bangård	” 27
Instruktion för ljusanordning vid Storlien	” 28
Uppgift å viktigare vägkorsningar	” 29
Uppgift å bandispositioner	” 29
” å platsvaktens tjänstgöring	” 30
” å obevakade driftplatser	” 31
Bestämmelser rörande inspektion m. m. av ständigt obevakade driftplatser	” 31
Att observera ang. Furunäset, Tossön och Granbo grusgrop	” 32
Undantag från Säkerhetsordningen	” 32
Bestämmelser rörande tågs framförande före den i tjänstetidtabellen angivna avgångstiden	” 32
Tågklarerarnes plats vid tåg, som framföras utan knrpersonal	” 33
Tilläggsbest. till Säkerhetsordningens § 100	” 33
Bestämmelser rörande trafik å bandelarna Ulriksfors —Strömsund och Jämtlands Sikås—Hammerdal	” 34
Uppgift å samtliga driftplatser och signaturer	” 35

B. Tjänstetidtabeller.

Tåg med udda nummer i nummerföljd	sid. 36—55
” ” jämna ” ”	” 56—75

A. ALLMÄNNA BESTÄMMELSER.

Förklaringar till tjänstetidtabellerna.

1) Den i överskriften för varje särskilt tåg angivna största tillåtna hastigheten är bestämd enligt föreskrifterna i säkerhetsordningen med hänsyn till bansträckans beakaffenhet, tågets bromskraft och sammansättning under normala förhållanden och den för tåget avsedda loktypen. Ändras något av dessa förhållanden så, att endast en *lägre* hastighet medgives enligt säkerhetsordningen, får denna lägre hastighet icke överskridas.

Om vid tågförseening tågbefälhavaren och föraren efter samråd funnit, att med hänsyn till bromskraft och tågsammansättning betingelser för *ökning* av den i tidtabellen angivna största tillåtna hastigheten äro för handen, må denna hastighet överskridas *inom gränsen för den för bansträckan medgivna största tillåtna hastigheten*, såvitt tidinkörning är medgiven eller anbefalld. Tågbefälhavaren skall härom underrätta tågexpeditören vid den station, där hastighetsökningen är avsedd att börja. Denne tågexpeditör skall i sin tur underrätta tågledaren.

Överskridande av den för en viss bandel allmänt gällande största tillåtna hastigheten får icke ske annat än under kortare tidsintervaller och under inga förhållanden med mera än 5 km/tim. över nämnda hastighet. Då dylikt överskridande iakttages å hastighetsmätaren, skola åtgärder vidtagas för tågets hållande inom den såsom regel gällande övre gränsen för hastigheten. Dylikt tillfälligt överskridande av den största tillåtna hastigheten får dock icke under några förhållanden äga rum vid passering av stationer eller å sådana delar av banan, där nedsättning av eljest gällande största tillåtna hastighet är föreskriven.

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

3) Beträffande tågbelastningen skall iakttagas, att föraren är skyldig medtaga *minst* den i överskriften angivna vagnvikten.

Jämlikt § 11 i Tjänstgöringsföreskrifter för lokpersonal (särtryck nr 27) är föraren emellertid skyldig att *till fullo utnyttja lokets 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 loket 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 elektrolok, anger vagnviktstabellen den största vagnvikt, som loket kan draga å olika sträckor; denna vagnvikt får sålunda icke under några förhållanden överskridas.

4) Ett tågs verkliga tyngd utrönes genom att den på nedan angivet sätt fastställda vikten av de vagnar och översamma lok, som befordras med tåget, sammanräknas efter för varje fordon skedd avrundning så att $\frac{1}{2}$ ton eller däröver räknas som helt ton men mindre del bortfaller.

För tom vagn upptages den å vagnen angivna vikten. Taran av översamt, icke nedkopplat lok fördubblas i fråga om elektrolok och höjes med hälften i fråga om övriga lok.

Person-, post- och fångvagnar ävensom vagn, använd för resgods, räknas alltid som tomvagnar, dock ej personvagnar, använda för posttransport.

Bruttovikten av lastad vagn erhålles genom att sammanräkna vagnens egen vikt, som finnes angiven på vagnen, och lastens vikt.

Bruttovikten finnes i regel angiven å vagnskorten.

Lastens vikt beräknas:

till 1 ton för vagn, lastad med lik;

" 3 " " " " " levande djur eller styckegods, eller för gods- och personvagn, som användes för posttransport;

" 4 ton för Gs- eller Gsh (CG)-vagn, " som användes för

" 6 " " standard G- eller Grh (CGr)-vagn " manskapstransport; enligt den i transporthandlingarna angivna vikten eller, om uppgift där- om saknas, enligt uppskattning i fråga om övriga vagnslastsändningar.

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 äro signaturer för stationerna samt de platser, som för vederbörande tåg fungera såsom blockposter, satta med samma och större typer. Blockposterna äro särskilt betecknade därigenom att förkortningen *blp* tillagts signaturen. Övriga platser äro satta med mindre och kursiv stil. Övergångsstationer och större orter betecknas med fet stil. Därest så av utrymmesskäl anses behöfligt, må driftplatser utan fast signal uteslutas, då platsen passeras.

7) framför kolumn 2 förekommande *grafiska beteckningar* betyda:

| = enkelspår,

|| = dubbelspår.

8) I kolumn 2-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 för- växlas med varandra. Har särskild signalbeskrivning upprättats, införes i stället för signalbild en hänvisning till signalbeskrivningen. Visst antal vingar i körställning betyda i fråga om huvudljussignal, att motsva- rande antal *gröna* sken visas.

9) I kolumn 3 angivas tågspårsnummer.

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

11) I kolumn »Ank» befintliga *tecken* betyda:

a, **p** och **X** utan förbindelse med minutuppehåll, att tåget har *behovs- uppehåll*, 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

(a) = uppehåll för resandes *avstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner,

(p) = " " " *påstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner,

(X) = " " " *av- eller påstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner;

a och **p** i förbindelse med minutuppehåll, 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 endast användas vid plats, som skyddas av platsen tillhörig infartssignal, vilken kan manövreras från platsen ifråga.

■ att driftplatsen enligt beslut av vederbörande trafikinspektör är obevakad för rälsbuss, ehuru sådana åtgärder icke vidtagits, som enligt säkerhetsordningens bestämmelser skola utgöra förutsättning härför. (Gäller endast vissa linjer.)

△ att station icke är tåganmälningsstation för tåget.

Vid X-, a- och p-uppehåll utan förbindelse med minutuppehåll 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.

12) I kolumn 6 anges bild av för tåget gällande körsignal för utfart från driftplats, där utfartssignal finnes, eller, i stället för dylik signalbild, en hänvisning till gällande signalbeskrivning. Visst antal vingar i körställning betyda i fråga om huvudljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

13) I kolumn X angivas tågets möten. Därest mötande tåg icke är dagligt, angives detta genom hänvisning. Se punkt 14.

14) Följande såsom hänvisningar inuti tjänstetidtabell förekommande standardförkortningar och tecken betyda:

† = går sön- och helgdagar

✕ = går vardagar

d = går dagligen utom dag efter SoH.

e = extratåg; går på särskild order

k = eget tåg uppehålles

u = som uppehålles

h = hinder strax bortom infartstågvägens slutpunkt (Säo § 73)

m = måltidsuppehåll

s = föraren skall, när lok stannat hinderfritt i förhållande till mötande (förbigående) tåg genom signalen »lägg om växeln» med lokets vissla eller med handsignallykta härom underrätta tågexpeditören (Säo § 55: 6, anm. 3)

v = tåget intages mot vagnar, varför tåget skall införas med försiktighet (Säo § 73)

y = tåget må vid ingåendet vid behov framföras förbi utfartssignalen i stoppställning efter växlingssignal från tågexpeditören

z = se signalbeskrivning.

Vid angivande av möte i X kolumnen.

Lutningsförhållanden.

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

Sträck a	Lutningsförhållande	Stigningsförhållande
Linjen Bräcke—Storlien.		
Riktning Storlien.		
Bräcke—Stavre	10: 1000	9: 1000
Stavre—Gällö	10: 1000	9: 1000
Gällö—Pilgrimstad	10: 1000	10: 1000
Pilgrimstad—Brunflo	8: 1000	10: 1000
Brunflo—Östersund C	10: 1000	8: 1000
Östersund C—Täng	8: 1000	9: 1000
Täng—Krokom	7: 1000	0: 1000
Krokom—Näliden	5: 1000	10: 1000
Näliden—Ytterån	10: 1000	7: 1000
Ytterån—Trångsviken	14: 1000	17: 1000
Trångsviken—Mattmar	17: 1000	17: 1000
Mattmar—Äggfors	15: 1000	14: 1000
Äggfors—Mörsil	0: 1000	12,5: 1000
Mörsil—Järpen	4: 1000	4: 1000
Järpen—Undersåker	6: 1000	17: 1000
Undersåker—Åre	6: 1000	7: 1000
Åre—Duved	6: 1000	9: 1000
Duved—Gevsjön	2: 1000	17: 1000
Gevsjön—Änn	14: 1000	17: 1000
Änn—Enafors	17: 1000	12: 1000
Enafors—Storlien	10: 1000	17: 1000
Linjen Östersund C—Hoting.		
Riktning Hoting.		
Östersund C—Åskott	11: 1000	10: 1000
Åskott—Lit	12: 1000	8: 1000
Lit—Häggenås	12: 1000	12: 1000
Häggenås—Norderåsen	0: 1000	12: 1000
Norderåsen—Munkflohögen	5: 1000	12: 1000
Munkflohögen—Jämtl. Sikås	12: 1000	3: 1000
Jämtl. Sikås—Hallviken	12: 1000	12: 1000
Hallviken—Ulriksfors	12: 1000	10: 1000
Ulriksfors—Lövberga	12,5: 1000	12: 1000
Lövberga—Hoting	11: 1000	12,5: 1000
Linjen Jämtl. Sikås—Hammerdal.		
Riktning Hammerdal.		
Jämtl. Sikås—Hammerdal	6: 1000	6: 1000
Linjen Ulriksfors—Strömsund.		
Riktning Strömsund.		
Ulriksfors—Strömsund	3: 1000	3: 1000

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

Ovan angivna lutnings- resp. stigningsförhållanden utvisa den största höjdskillnad, som finnes å en viss bansträcka mellan två punkter på 1000 m. avstånd från varandra, oavsett om banan på någon del av sträckan mellan dessa punkter har starkare lutning resp. stigning. Dels på grund av att dylikt förhållande kan råda, dels till följd av att lutningsvisarna angiva endast hela, uppåt avrundade tal, 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 loktyper i nedanstående tabell angivna största tillåtna hastigheten ($\frac{\text{km.}}{\text{tim.}}$), varvid dock skola iakttas nedan under B och C angivna hastighetsbegränsningar.

Lok litt	1B	*Dg	** Dk Dr Ds	E	E2	1 Ga Gb	Ha	J	L	OKe	Sb	Ub Uc	Öb
Bandel:													
Bä—Gö	90	75	90	65	70	55	70	75	80	70	90	45	75
Pl—Ös	80	75	80	65	70	55	70	75	80	70	80	45	75
Gö—Pl	80	75	80	65	70	55	70	75	80	70	80	45	75
Ös—Nä	60	—	—	65	70	30	—	75	80	60	75	—	—
Du—Gs	60	—	—	65	70	30	—	75	80	60	75	—	—
Nä—Du	80	—	—	65	70	55	—	75	80	70	80	—	—
Gs—Str	80	—	—	65	70	55	—	75	80	70	80	—	—
Ös—Htg	—	—	—	60	60	—	—	60	60	—	20	—	—
Uf—Ssd	—	—	—	40	40	—	—	40	40	—	20	—	—
Js—Hdl	—	—	—	40	40	—	—	40	40	—	20	—	—

* Lok litt. D med godstågsväxel. ** Lok. litt. D med snälltågsväxel.

1 Lok litt. B och G sth å bangårdar se avd. C.

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

Vid tågs ankomst till fast eller rörlig bro, för vilken nedsatt tåg-hastighet är föreskriven, skola bromsarna vara lossade. Bromsning å sådan bro får endast äga rum i händelse av tvingande behov.

Sträckor	Största tillåtna hastigheten		
	mellan		utgör km.
Bä—Stv	Kmp 522+526—Kmp 523+406 (450 m. kurva)	880	80
Stv—Gö	Kmp 533+196—kmp 534+333 (450 m. kurva)	1137	80
» — »	Kmp 536+711—kmp 537+931 (450 m. kurva)	1220	80
» — »	Kmp 538+031—kmp 538+470 (360 m. kurva intill Gällö bangård)	439	65
Gö—Pl	Kmp 545+598—Kmp 546+006 (360 m. kurva)	408	65
» — »	Kmp 548+954—Kmp 549+962 (360 m. kurva)	1008	65
» — »	Kmp 550+098—Kmp 551+166 (420 m. kurva)	1068	75
Pl—Bf	Kmp 555+610—Kmp 557+310 (450 m. kurva)	1700	80
» — »	Kmp 559+247—Kmp 560+372 (450 m. kurva)	1125	80
Jpn—Un	Kmp 665+833—Kmp 666+221 (300 m. kurva)	388	60
Un—Åre	Kmp 690+603—Kmp 691+203 (300 m. kurvor med mellanliggande raklinje)	600	60
Du—Gs	Kmp 700+378—Kmp 700+640 (300 m. kurva)	262	60
» — »	Kmp 704+800—Kmp 704+960 (svag underbyggnad)	160	60
» — »	Kmp 709+420—Kmp 709+910 (300 m. kurva)	490	60
» — »	Kmp 710+085—Kmp 710+521 (300 m. kurva och svag underbyggnad)	436	60
Gs—Ånn	Kmp 714+900—716+100 (svag underbyggnad)	1200	60
» — »	Kmp 716+500—Kmp 716+902 (300 m. kurva)	402	60
» — »	Kmp 718+448—Kmp 718+674 (350 m. kurva)	226	65
Ens—Str	Kmp 740+635—Kmp 741+435 (300 m. kurvor med mellanliggande raklinje)	800	60

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

	Genom infarts- växlarna km.	Genom platsen i övrigt km.		Genom infarts- växlarna km.	Genom platsen i övrigt km.
vid Stavre	90	90	vid Undersåker.....	80	70
» Gällö			» Åre för tåg m. udda n:r	40	60
för tåg med udda n:r	90	60	» » » jämna »	80	40
» » » jämna »	60	90	» Duved	80	70
» Furunäset	90	—	» Gevsjön	80	70
» Revsund*	40	40	» Änn	80	70
» Pilgrimstad	90	90	» Enafors	80	70
» Knöva*	40	40	» Storlien	40	—
» Lockne	90	90	» Lottgatan	60	—
» Brunflo	90	90	» Åskott	40	40
» Ope	90	90	» Granbo grusgrop	60	—
» Östersund C.			» Litsnäset	40	40
för tåg med udda n:r	40	40	» Lit	40	40
» » » jämna »	80	40	» Häggenås	40	40
» Täng	40	40	» Norderåsen	40	40
» Krokomb	80	70	» Gulåstjärn	40	40
» Nälden			» Munkflohögen	40	40
för tåg med udda n:r	60	40	» Björvallen	40	40
» » » jämna »	40	60	» Jämtl. Sikås	40	40
» Vaplan	80	80	» Hammerdal	30	—
» Ytterån	80	70	» Gisselås	40	40
» Åsestugan	80	—	» Hallviken	40	40
» Trångsviken	80	70	» Tännviken	40	40
» Mällby	60	60	» Ulriksfors	40	40
» Mattmar	80	70	» Strömsund	30	—
» Ocke	70	70	» Österkälen	40	40
» Äggfors	80	80	» Lövberga	40	40
» Mörsil	80	70	» Flåsjön	40	40
» Järpen			» Stornäset	40	40
för tåg med udda n:r	80	40	» Hoting	60	40
» » » jämna »	40	80			
» Tossön	80	—			

* Då växlarna icke äro inlagda, gäller den för linjen fastställda maximihastigheten.

Med hänsyn till räler i spår å bangårdar linjen Östersund C—Storlien utgör största tillåtna hastigheten:

Station	Spår n:r	Största tillåtna hastighet med	
		B-lok	Gb-lok
Täng	II	60	30
Krokom	I	30	10
»	II	50	25
Näliden	I	60	30
»	II	50	30
Vaplan	I	60	30
»	II	50	30
Ytterån	I och II	50	30
Trångsviken	III	50	25
Mällby	I	50	30
Mattmar	I och II	50	30
Ocke	I	50	30
Äggfors	I	50	30
Mörsil	I.	50	30
Järpen	II och III	50	30
Undersåker	I	60	30
»	II	50	30
Åre	I	50	30
»	II	60	30
Duved	III	60	30
Gevsjön	I	50	30
»	II	60	30
Änn	I och II	50	30
Enafors	I och II	50	30
Storlien	I—VI	50	30
»	Stallspår	50	30
Östersund C	I och II	50	30
»	III—VI	80	55

Ej upptagna spår i ovanstående tabell få icke befaras med B- och Gb-lok.
Sidospårn (alltså ej tågspår) få å lin Stavre—Östersund C befaras med lok
litt B och D med en hastighet av 20 km/tim.

Uppgift å de platser, där lysteringsmärken finnas uppsatta.

1	2	3	4	5
Vägövergång, bergskärning eller dylikt, som lysteringsmärket avser			Lysteringsmärkets placering för tågriktning	
Linje	Beskaffenhet	Sektion	Uppåt linjen sekt.	Nedåt linjen sekt.
Bräcke—Stavre	Bro och kurva	523.450	522.850	524.000
*Stavre—Gällö	Vägövergång	533.160	532.680	533.640
* » »	»	536.490	535.950	537.030
» »	»	538.456	538.152	538.759
*Gällö—Pilgrimstad	»	540.821	540.340	541.300
* » »	»	547.817	547.337	548.297
* » »	»	548.977	548.497	549.397
* » »	»	550.900	550.480	551.320
Pilgrimstad—Brunflo	»	559.603	559.063	560.143
Ope—Östersund C	»	585.016	584.516	585.316
Östersund C—Täng	»	588.165	587.685	588.645
» »	»	589.965	589.709	590.335
» »	Vägö. o. tågank. tfn	590.235		590.335
» »	Vägövergång	591.755		592.235
» »	»	592.213	591.813	592.613
Täng—Krokom	»	597.388	596.908	597.868
» »	»	604.551	604.071	
Ytterån—Trångsviken	»	624.514	624.000	624.994
» »	»	624.733		625.213
» »	»	632.390	631.910	
» »	»	632.770	632.315	633.030
*Trångsviken—Mattmar	»	635.445		635.925
» »	Bergskärning	637.480		637.940
» »	Vägövergång	640.580	640.180	640.830
*Mattmar—Mörsil	»	645.950	645.470	646.430
» »	»	648.060	647.710	
» »	»	648.505		648.985
Mörsil—Järpen	{ Bergskärning	656.750	656.350	657.050
» »	{ Vägövergång	657.355	656.875	
* » »	»	659.565	659.085	660.045
Järpen—Undersåker	»	666.815	666.385	
*Undersåker—Åre	»	682.100	681.680	
Åre—Duved	»	697.250	696.950	
Gevsjön—Ånn	»	713.848	713.488	
» »	»	714.703	714.223	715.003
Ånn	»	723.758	723.278	724.238
Enafors—Storlien	Snögalleri	740.924	740.590	741.298
» »	»	746.475	746.129	746.827
**Storliens bangård	Gångväg	747.875	747.640	
Storlien—Riksgränsen	Snögalleri o. bergskärning	749.540	749.161	750.001
» »	Snögalleri	750.223	749.889	750.559
» »	2 st. »	751.217	750.672	751.799
Östersund C—Åskott	Vägövergång	2.219	1.859	2.579

* Dessa lysteringsmärken uppsätts först på särskild order vintertiden och gäller då för alla tåg under tiden kl. 6.0—21.0.

** Endast tiden $20/12-30/4$.

Ann. De genom kursiverade siffror i kol. 4 och 5 angivna lysteringsmärkena äro rektangelformiga, övriga triangelformiga. (Jfr Sào § 15, mom. 5.)

Uppgift å de platser, där lystringsmärken finnas uppsatta.
(forts. fr. sid. 11)

1	2	3	4	5
Vägövergång, bergskärning eller dylikt, som lystringsmärket avser			Lystringsmärkets placering för tågriktning	
Linje	Beskaffenhet	Sektion	Uppåt linjen sekt.	Nedåt linjen sekt.
Östersund C—Åskott.....	Tågank. tfn	3.250		3.350
» »	Vägövergång	4.000		4.450
Åskott—Litsnäset.....	»	12.996		13.360
Litsnäset—Lit.....	»	25.578	25.218	25.938
* » »	»	26.025	25.600	26.400
» »	»	26.485	26.000	26.900
Häggenås—Norderåsen.....	»	40.060	39.700	40.450
Norderåsen—Gulåstjärn.....	»	47.075		47.450
Munkflohögen—Björvallen.....	»	67.800		68.150
* Björvallen—Jämtl. Sikås.....	»	71.775	71.400	72.150
Jämtl. Sikås—Gisselås.....	»	80.911	80.548	81.274
Hallviken—Tännviken.....	»	101.325	100.824	101.624
Ulriksfors—Strömsund.....	»	116.071	115.831	116.311
» »	»	117.534	117.294	117.774
» »	»	118.968	118.728	117.774
* Österkålen—Lövberga.....	»	129.235	128.875	
Flåsjön—Stornäset.....	Kurva och bergskärning	151.300	151.000	151.700
Stornäset—Hoting.....	Vägövergång	160.650	160.290	161.010

* Dessa lystringsmärken uppsätts först på särskild order vintertiden och gälla då för alla tåg under tiden kl. 6.0—21.0.

Anm. De genom kursiverade siffror i kol. 4 och 5 angiva lystringsmärkena äro rektangelformiga, övriga triangelformiga. (Jfr Sào § 15, mom. 5.)

Uppgift å platser där orienteringsmärken äro uppsatta.

Linje	Sektion	Märke uppsatt för orientering mot station, där försignal saknas		
		Station	För tågriktning	
			uppåt linjen	nedåt linjen
Östersund C—Täng	596.206	Täng	1	
Täng—Krokom	598.129	"		1
Krokom—Näliden	608.570	Krokom		1
Näliden—Ytterån	619.128	Näliden		1
" — "	620.524	Vaplan	1	
" — "	623.167	Ytterån	1	
Ytterån—Trångsviken	628.203	Åsestugan	1	
" — "	629.475	"		1
" — "	632.197	Trångsviken	1	
Trångsviken—Mattmar	634.328	"		1
" — "	641.223	Mällby		1
Mattmar—Mörsil "	649.450	Ocke		1
" — "	651.117	Äggfors	1	
" — "	653.010	"		1
" — "	653.908	Mörsil	1	
Mörsil—Järpen	655.868	"		1
Järpen—Undersåker	666.002	Tossöns grusgr.	*1	
" — "	667.207	"		*1
" — "	677.769	Undersåker	1	
Undersåker—Åre	679.648	"		1
" — "	690.704	Åre	1	
Åre—Duved	698.795	Duved	1	
Duved—Gevsjön	711.345	Gevsjön	1	
Gevsjön—Ånn	713.521	"		1
" — "	722.450	Ånn	1	
Ånn—Enafors	724.421	"		1
" — "	734.004	Enafors	1	
Enafors—Storlien	736.095	"		1
" — "	746.851	Storlien	1	
Storlien—Riksgränsen	749.107	"		1
" — "	750.926	Växel o. huvudsignal vid Sekt. 751.626.		1

* Uppsett endast då växeln till grusgropspåret är inlagd.

Vagnviktstabell.

Linjen Bräcke—Östersund C.

Elektroloken kunna framföra:

Lok litt. Dk (snälltågsväxel)	600 ton
" " Ds (" ")	550 "
" " Dg (godstågsväxel)	900 "
" " Ub	700 "

Dessa vagnvikter få ej ökas, om *verksamt* ång- eller elektriskt lok kopplar i tåget, koppeloket behövr dock ej medräknas i ovannämnda vagnvikter.

Overksamt, *nedkopplat* lok litt. D och U medräknas i vagnvikten med 80, resp. 48 ton.

* *Undantagsvis* må, för undvikande av dubbling, 600 tons vagnvikt framföras med Ds-lok när yttertemperaturen å tågets körsträcka icke beräknas komma att överstiga + 10° samt eljest 560 ton, då så befinnes påkallat för att kunna medtaga en vagn, som ej kan medtagas vid vagnviktens begränsning till 550 ton.

Linjerna Östersund C—Storlien och Östersund C—Hoting.

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 ånglokomotiv, erhålles vagnvikten genom att taga 4/5 av sammanlagda vagnvikterna för båda lokomotiven.

Ton vagnvikt		
med lok litt. E	vid avgången från	med lok litt. E
Läses uppifrån ned		Läses nedifrån upp
455	Storlien	
380	Enafors	390
410	Änn	390
1090	Gevsjön	365
1065	Duved	360
700	Äre	890
760	Undersåker	700
865	Järpen	400
420	Mörsil	960
400	Mattmar	410
420	Trångsviken	395
660	Ytterån	400
630	Nälden	635
700	Krokom	660
865	Täng	1090
	Östersund C	700
	<hr/>	
595	Hoting	
595	Lövberga	600
600	Ulriksfors	485
600	Hallviken	735
600	Jämtl. Sikås	600
1090	Munkflohögen	1090
1095	Norderåsen	600
595	Häggensås	600
600	Lit	600
600	Åskott	710
	Östersund C	600
	<hr/>	
600	Jämtl. Sikås	
	Hammerdal	600
	<hr/>	
700	Ulriksfors	
	Strömsund	700

Hjälpvagnars placeringsorter.

(Särtryck 166.)

Station	Antal	
	redskapsvagnar	ambulansvagnar
Östersund C.....	2 (typ I A och B)	1

BROMSTABELLERN A och B.

(För tåg av bromsgrupp II, III och IV är största tillåtna hastigheten 60 km.)

I lutning	Vid en största 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	58	70
12,5: »	7	8	10	12	14	16	19	23	27	32	34	38	43	50	60	73
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	47	55	64	74		

B R O M S -

Bromstal	B r o m s -																		
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
	V a g n -																		
4	250	375	500	625	750	875													
5	200	300	400	500	600	700	800	900											
6	165	250	335	415	500	585	665	750	835	915									
7	145	215	285	355	430	500	570	645	715	785	855	930							
8	125	190	250	315	375	440	500	565	625	690	750	815	875	940					
9	110	165	220	280	335	390	445	500	555	610	665	720	780	835	890	945			
10	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650	700	750	800	850	900	950	
11	91	135	180	225	275	320	365	410	455	500	545	590	635	680	725	775	820	865	910
12	83	125	165	210	250	290	335	375	415	460	500	540	585	625	665	710	750	790	835
13	77	115	155	190	230	270	310	345	385	425	460	500	540	575	615	655	690	730	770
14	71	105	145	180	215	250	285	320	355	395	430	465	500	535	570	605	645	680	715
15	67	100	135	165	200	235	265	300	335	365	400	435	465	500	535	565	600	635	665
16	63	94	125	155	190	220	250	280	315	345	375	405	440	470	500	530	565	595	625
17	59	88	120	145	175	205	235	265	295	325	355	380	410	440	470	500	530	560	590
18	56	83	110	140	165	195	220	250	280	305	335	360	390	415	445	470	500	530	555
19	53	79	105	130	160	185	210	235	265	290	315	340	370	395	420	445	475	500	525
20	50	75	100	125	150	175	200	225	250	275	300	325	350	375	400	425	450	475	500
21	48	71	95	120	145	165	190	215	240	260	285	310	335	355	380	405	430	450	475
22	45	68	91	115	135	160	180	205	225	250	275	295	320	340	365	385	410	430	455
23	43	65	87	110	130	150	175	195	215	240	260	285	305	325	350	370	390	415	435
24	42	63	83	105	125	145	165	190	210	230	250	270	290	315	335	355	375	395	415
25	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240	260	280	300	320	340	360	380	400
26	38	58	77	96	115	135	155	175	190	210	230	250	270	290	310	325	345	365	385
27	37	56	74	93	110	130	150	165	185	205	220	240	260	280	295	315	335	350	370
28	36	54	71	89	105	125	145	160	180	195	215	230	250	270	285	305	320	340	355
29	34	52	69	86	105	120	140	155	170	190	205	225	240	260	275	295	310	330	345
30	33	50	67	83	100	115	135	150	165	185	200	215	235	250	265	285	300	315	335
31	32	48	65	81	97	115	130	145	160	175	195	210	225	240	260	275	290	305	325
32	31	47	63	78	94	110	125	140	155	170	190	205	220	235	250	265	280	295	315
33	30	45	61	76	91	105	120	135	150	165	180	195	210	225	240	260	275	290	305
34	29	44	59	74	88	105	120	130	145	160	175	190	205	220	235	250	265	280	295
35	29	43	57	71	86	100	115	130	145	155	170	185	200	215	230	245	255	270	285
36	28	42	56	69	83	97	110	125	140	155	165	180	195	210	220	235	250	265	280
37	27	41	54	68	81	95	110	120	135	150	160	175	190	205	215	230	245	255	270
38	26	39	53	66	79	92	105	120	130	145	160	170	185	195	210	225	235	250	265
39	26	38	51	64	77	90	105	115	130	140	155	165	180	190	205	220	230	245	255
41	24	37	49	61	73	85	98	110	120	135	145	160	170	185	195	205	220	230	245
42	24	36	48	60	71	83	95	105	120	130	145	155	165	180	190	200	215	225	240
43	23	35	47	58	70	81	93	105	115	130	140	150	165	175	185	200	210	220	235
44	23	34	45	57	68	80	91	100	115	125	135	150	160	170	180	195	205	215	225
47	21	32	43	53	64	74	85	96	105	115	130	140	150	160	170	180	190	200	215
48	21	31	42	52	63	73	83	94	105	115	125	135	145	155	165	175	190	200	210
49	20	31	41	51	61	71	82	92	100	110	120	135	145	155	165	175	185	195	205
50	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200
55	18	27	36	45	55	64	73	82	91	100	110	120	125	135	145	155	165	175	180
56	18	27	36	45	54	62	71	80	89	98	105	115	125	135	140	150	160	170	180
61	16	25	33	41	49	57	66	74	82	90	98	105	115	125	130	140	150	155	165
64	15	23	31	39	46	54	62	70	78	85	93	100	110	115	125	130	140	150	155
66	15	23	30	38	45	53	61	68	76	83	91	98	105	115	120	130	135	145	150
74	13	20	27	33	40	47	54	60	67	74	81	87	94	100	110	115	120	130	135

TABELL C.

k r a f t (i ton)																				Bromstal	
105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200		
v i k t (i ton)																					
																					4
																					5
																					6
																					7
																					8
																					9
																					10
955																				11	
875	915	960																		12	
810	845	885	925	960																13	
750	785	820	855	895	930	965														14	
700	735	765	800	835	865	900	935	965												15	
655	690	720	750	780	815	845	875	905	940	970										16	
620	645	675	705	735	765	795	825	855	880	910	940	970								17	
585	610	640	665	695	720	750	780	805	835	860	890	915	945	970						18	
555	580	605	630	660	685	710	735	765	790	815	840	870	895	920	945	975				19	
525	550	575	600	625	650	675	700	725	750	775	800	825	850	875	900	925	950	975		20	
500	525	550	570	595	620	645	665	690	715	740	760	785	810	835	855	880	905	930	950	21	
475	500	525	545	570	590	615	635	660	680	705	725	750	770	795	820	840	865	885	910	22	
455	480	500	520	545	565	585	610	630	650	675	695	715	740	760	780	805	825	850	870	23	
440	460	480	500	520	540	565	585	605	625	645	665	690	710	730	750	770	790	815	835	24	
420	440	460	480	500	520	540	560	580	600	620	640	660	680	700	720	740	760	780	800	25	
405	425	440	460	480	500	520	540	560	575	595	615	635	655	675	690	710	730	750	770	26	
390	405	425	445	465	480	500	520	535	555	575	595	610	630	650	665	685	705	720	740	27	
375	395	410	430	445	465	480	500	520	535	555	570	590	605	625	645	660	680	695	715	28	
360	380	395	415	430	450	465	485	500	515	535	550	570	585	605	620	640	655	670	690	29	
350	365	385	400	415	435	450	465	485	500	515	535	550	565	585	600	615	635	650	665	30	
340	355	370	385	405	420	435	450	470	485	500	515	530	550	565	580	595	615	630	645	31	
330	345	360	375	390	405	420	440	455	470	485	500	515	530	545	565	580	595	610	625	32	
320	335	350	365	380	395	410	425	440	455	470	485	500	515	530	545	560	575	590	605	33	
310	325	340	355	370	380	395	410	425	440	455	470	485	500	515	530	545	560	575	590	34	
300	315	330	345	355	370	385	400	415	430	445	455	470	485	500	515	530	545	555	570	35	
290	305	320	335	345	360	375	390	405	415	430	445	460	470	485	500	515	530	540	555	36	
285	295	310	325	340	350	365	380	390	405	420	430	445	460	475	485	500	515	525	540	37	
275	290	305	315	330	340	355	370	380	395	410	420	435	445	460	475	485	500	515	525	38	
270	280	295	305	320	335	345	360	370	385	395	410	425	435	450	460	475	485	500	515	39	
255	270	280	295	305	315	330	340	355	365	380	390	400	415	425	440	450	465	475	490	41	
250	260	275	285	300	310	320	335	345	355	370	380	395	405	415	430	440	450	465	475	42	
245	255	265	280	290	300	315	325	335	350	360	370	385	395	405	420	430	440	455	465	43	
240	250	260	275	285	295	305	320	330	340	350	365	375	385	400	410	420	430	445	455	44	
225	235	245	255	265	275	285	300	310	320	330	340	350	360	370	385	395	405	415	425	47	
220	230	240	250	260	270	280	290	300	315	325	335	345	355	365	375	385	395	405	415	48	
215	225	235	245	255	265	275	285	295	305	315	325	335	345	355	365	380	390	400	410	49	
210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	310	320	330	340	350	360	370	380	390	400	50	
190	200	210	220	225	235	245	255	265	275	280	290	300	310	320	325	335	345	355	365	55	
185	195	205	215	225	230	240	250	260	270	275	285	295	305	310	320	330	340	350	355	56	
170	180	190	195	205	215	220	230	240	245	255	260	270	280	285	295	305	310	320	330	61	
165	170	180	185	195	205	210	220	225	235	240	250	255	265	275	280	290	295	305	310	64	
160	165	175	180	190	195	205	210	220	225	235	240	250	260	265	275	280	290	295	305	66	
140	150	155	160	170	175	180	190	195	200	210	215	220	230	235	245	250	255	265	270	74	

Bromstal	B r o m s -																		
	205	210	215	220	225	230	235	240	245	250	255	260	265	270	275	280	285	290	295
	V a g n -																		
28	730	750	770	785	805	820	840	855	875	895	910	930	945	965	980	1000			
41	500	510	525	535	550	560	575	585	600	610	620	635	645	660	670	685	695	705	720
42	490	500	510	525	535	550	560	570	585	595	605	620	630	645	655	665	680	690	705
43	475	490	500	510	525	535	545	560	570	580	595	605	615	630	640	650	665	675	685
44	465	475	490	500	510	525	535	545	555	570	580	590	600	615	625	635	650	660	670
47	435	445	455	470	480	490	500	510	520	530	545	555	565	575	585	595	605	615	630
48	425	440	450	460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	565	575	585	595	605	615
49	420	430	440	450	460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	570	580	590	600
50	410	420	430	440	450	460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	570	580	590
55	375	380	390	400	410	420	425	435	445	455	465	475	480	490	500	510	520	525	535
56	365	375	385	395	400	410	420	430	435	445	455	465	475	480	490	500	510	520	525
58	355	360	370	380	390	395	405	415	420	430	440	450	455	465	475	485	490	500	510
64	320	330	335	345	350	360	365	375	380	390	400	405	415	420	430	435	445	455	460
66	310	320	325	335	340	350	355	365	370	380	385	395	400	410	415	425	430	440	445
74	275	285	290	295	305	310	315	325	330	335	345	350	360	365	370	380	385	390	400

F ö r k l a r i n g a r t i l l

I. Bromstabellerna A (för tåg av bromsgrupp I) och B (för tåg av bromsgrupp II, III och IV) användas

vid ändring av tåghastigheten för bestämmande av det nya bromstalet samt

för att med ledning av givet bromstal bestämma tåghastigheten, varvid, om bromstalet ifråga ej finnes i tabellen för det lutningsförhållande, för vilket hastigheten skall bestämmas, närmast lägre bromstal för ifrågavarande lutningsförhållande väljes.

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

II. Bromstabell C 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,

bestämmandet av bromstalet hos ett tåg med hänsyn till dess vagnvikt och den tillgängliga bromskraften.

III. *Bromskraften* hos olika fordon skall värderas enligt bestämmelserna å sid. 18 och 19.

IV. Då vagnvikten och bromstalet äro bekanta, uppsökes det sistnämnda talet i den första lodräta kolumnen i bromstabell C. 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 bromstabell C 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.

k r a f t (i t o n)

300	305	310	315	320	330	340	350	360	370	380	390	400	410	420	430	440	450	460	470	Bromstal
700	710																			
680	695	705																		41
640	650	660	670	680	700															42
625	635	645	655	665	690	710														43
610	620	635	645	655	675	695	715													44
600	610	620	630	640	660	680	700	720												47
545	555	565	575	580	600	620	635	655	675	690	710									48
535	545	555	560	570	590	605	625	640	660	680	695	715								49
515	525	535	545	550	570	585	605	620	640	655	670	690	705							50
470	475	485	490	500	515	530	545	560	580	595	610	625	640	655	670	685	705			55
455	460	470	475	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635						56
405	410	420	425	430	445	460	470	485	500	515	525	540	555	565	580	595	610	620	635	74

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

V. 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, eller, om detsamma ej finnes, närmast lägre tal i tabellens huvud (bromstabell C), och den lodräta kolumnen följes härifrån nedåt, tills man kommer till den vågräta sifferrad, som i yttersta kolumnen innehåller det givna bromstalet. Det i skärningspunkten stående siffertalet är den sökta vagnvikten.

Ex. I ett godståg med en vagnvikt av 540 ton skola flera vagnar tillkopplas. Bromstalet är 12 och hela den tillgängliga bromskraften 109 ton. Hur stor vagnvikt kan ytterligare tillkopplas?

Man söker i tabellens huvud bromskraften 109. Detta tal finnes icke, varför man tager det närmast lägre talet 105, följer den lodräta kolumnen nedåt till den vågräta sifferrad, i vars yttersta kolumn står bromstalet 12. I dessa kolumners skärningspunkt står talet 875. Då vagnvikten förut var 540 ton kan sålunda $875 - 540 = 335$ tons vagnvikt ytterligare tillkopplas.

VI. Motsvarar bromskraften i ett tåg ej det i tjänstetidtabellen angivna bromstalet och vill man för att beräkna den ändrade största hastighet; varmed tåget därför högst kan få framföras, utröna det bromstal, tågets bromskraft i stället motsvarar, uppsökes först i tabellens huvud (bromstabell C) det tal, som är lika med bromskraften eller, om sådant icke finnes, närmast lägre tal, och den lodräta kolumnen följes härifrån nedåt tills man kommer till ett tal, som är lika med tågets vagnvikt eller, om sådant ej finnes, närmast högre tal. Därest detta tal förekommer å mer än en rad, väljer man det understa. Talet i yttersta vänstra kolumnen i samma sifferrad är det sökta bromstalet.

Ex. Ett persontåg, vars tidtabell föreskriver bromstal 61 och en största hastighet av 90 km/tim, har en vagnvikt av 212 ton och en bromskraft av 118 ton. Bromskraften är sålunda ej tillräcklig enligt tidtabellen. För bedömande om hastighetsnedsättning erfordras, måste därför tågets bromstal utrönas.

Man söker då i tabellens huvud bromskraften 118, som emellertid ej finnes, varför man väljer det närmast lägre talet 115, följer den lodräta kolumnen nedåt och söker talet 212. Enär detta ej finnes, måste man välja närmast högre tal, som är 215. Detta återfinnes på två rader och man väljer då den understa av dessa rader. Bromstalet erhålles i yttersta vänstra kolumnen på samma rad och är 54.

Av bromstabell A finner man, att bromstalet 54 tillåter en största hastighet av 90 km/tim, om ej större lutningsförhållande förekommer i tågets väg än 6:1000, varför i sådant fall order om hastighetsnedsättning ej erfordras. Förekommer större lutningsförhållande än 6:1000, måste däremot order om hastighetsnedsättning givas och av föraren tillämpas, varvid hastigheten i varje lutning bliver beroende av lutningsförhållandet (enligt bromstabell A högst 85 km/tim vid lutningsförhållande över 6:1000 t. o. m. 10:1000, högst 80 km/tim vid lutningsförhållande däröver t. o. m. 12,5:1000 o. s. v.)

Bromskraften hos olika fordon värderas på sätt nedan under A och B angives, varvid iakttages att

Persontågsbroms (P-broms) omfattar:

Vakuumbroms,

Tryckluftbroms Kunze-Knorr P (KKP) i läget »Perst.»,
 » Kunze-Knorr S (KKS) » » »
 » Hildebrand-Knorr P (HiKP) i läget »Perst.»,
 » Hildebrand-Knorr S (HiKS) » » »
 » Knorr, Westinghouse och New York utan mellanventil,
 » Knorr, Westinghouse och New York med mellanventil i läget »P»;

A) Bromskraften hos fordon, som äro försedda med bromsviktskyltar och bromsviktalen. Om dessa fordon skruvbromsas, värderas bromskraften,

B) Bromskraften hos fordon, som ej äro försedda med bromsviktskyltar

F o r d o n	Med persontågsbroms		
	utan lastutbromsning	med lastutbromsning i läget	
		»Tom»	»Last»
4-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar med vagnvikt 45 ton och däröver	40 ton pr vagn	—	—
4-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar med vagnvikt under 45 ton ¹	30 ton pr vagn	—	—
2-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar ¹	15 ton pr vagn	—	—
Godsvagnar med mer än 4 axlar	—	—	—
4-axliga godsvagnar	—	—	—
3- och 2-axliga godsvagnar (utom malmbanans vagnar)	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn
Malmbanans vagnar litt M och Q 1	—	—	—
Overksamt lok	För elektrolok 10 ton pr		

¹ Bromskraften hos sådana *inspektions- och tjänstevagnar* (vagnar litt. B 07 och B 7), å vilka den genomgående bromsen verkar blott på halva antalet axlar, skall värderas till hälften av i tabellen angivna värden.

Godstågsbroms (G-broms) omfattar:

- Tryckluftbroms Kunze-Knorr G (KKG),
 » Kunze-Knorr P (KKP) i läget »Godst.»,
 » Kunze-Knorr S (KKS) » » »
 » Hildebrand-Knorr P (HiKP) i läget »Godst.»,
 » Hildebrand-Knorr S (HiKS) » » »
 » Knorr, Westinghouse och New York med mellanventil i läget »G» eller med annan strypning (finnes angivet å långbalken);

Malmtågsbroms (M-broms) omfattar:

- Tryckluftbroms Knorr, Westinghouse och New York på malmbanans vagnar litt. M och Q1.

som tryckluftbromsas, värderas enligt de å bromsviktskyltarna angivna enligt nedanstående tabell kolumnen längst till höger.

värderas enligt nedanstående tabell.

Med godstågsbroms			Med malmtågsbroms, vars ledningstryck är		Med skruvbroms
utan lastutbromsning	med lastutbromsning i läget		1,6 kg/cm ²	minst 4 kg/cm ²	
	»Tom»	»Last»			
25 ton pr vagn	—	—	—	—	5 ton pr bromsad axel
20 ton pr vagn	—	—	—	—	5 ton pr bromsad axel
10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	—	—	—	5 ton pr bromsad axel
5 ton pr broms. axel	5 ton pr broms. axel	7,5 ton pr broms. axel	—	—	5 ton pr bromsad axel
20 ton pr vagn	20 ton pr vagn	30 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel
10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	—	—	tom el. med högst 5 ton last: 5 ton
—	—	—	6 ton pr vagn	15 ton pr vagn	med last över 5 ton: 7,5 ton pr bromsad axel
bromsad axel, för ånglok 5 ton pr bromsad axel.					

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

Linjen Bräcke—Storlien.

Avstånd km.	Station eller plats	I n f a r t				U t f a r t												
		huvud- tågväg		sido- tågväg		huvud- tågväg		sido- tågväg		sido- tågväg								
		tågspår	signalbild	tågspår	signalbild	tågspår	signalbild	tågspår	signalbild	tågspår	signalbild							
	Bräcke*																	
11.1	Stavre	1	┆┆	2	##													
12.6	Gällö	1	┆┆	2	##	3	###											
6.3	Revsund	1	┆┆	2	##													
8.3	Pilgrimstad	2	┆┆	1	##													
7.6	Knöva	1	┆┆	2	##													
10.3	Brunflo																	
	för tåg fr. Ös	1	┆┆	2	##	4	###											
	” till Ös							1	┆┆	2	┆┆	4	┆					
	” fr. Pl	1	┆┆	2	##													
	” till Pl							1	┆	2	┆┆							
	” fr. Åga	4	┆┆	2	##													
	” till Åga							4	┆┆	2	##							
7.7	Ope	3	┆┆	2	##													
6.9	Östersund C.																	
	för tåg fr. Bf	1	┆┆	2	##	3	###	4	###									
	” till Bf							1	┆	2	┆	3	┆┆	4-6	┆			
	” fr. Tg	3	┆┆	1	┆┆	4	┆┆	5	┆┆									
	” till Tg							1	┆	3		4		5-6				
1.1	Östersund V.																	
10.2	Täng	2	┆┆	1	##													
10.1	Krokom	2	┆┆	3	##			2	┆ ^s	3	┆ ^s							
10.7	Näliden	1	┆┆	2	##													
6.3	Ytterån	1	┆┆	2	##													
9.0	Trångsviken	3	┆┆	2	##													
10.7	Mattmar	1	┆┆	2	##													
10.8	Mörsil	1	┆┆	2	##													
10.4	Järpen	2	┆┆	3	##													
13.2	Undersåker	1	┆┆	2	##													
13.1	Åre	2	┆┆	1	##													
8.3	Duved	3	┆┆	2	##													
12.9	Gevsjön	2	┆┆	1	##													
10.8	Ånn	1	┆┆	2	##													
11.4	Enafors	1	┆┆	2	##													
13.1	Storlien	1	┆┆	2	##	3	###	4	###									

* Se signalbeskrivning för Bräcke, sid. 23.

¹ Gemensam för spår 3 och 4.







² Utgöres av ljussignal.

³ Gemensam för alla spår, endast för tåg till Tg.

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

SIGNALBESKRIVNING FÖR BRÄCKE

(Samtliga signaler äro ljussignaler)

Tågvägar	Signal för infart		Signal för utfart		A n m.
	Huvudljussignaler		Dvärgsignaler		
	Infartssignal	Benämning	Utfartssignal	Benämning	
	Från och till Stavre				
Huvudtågväg: Spår 3		3 h		7 vb	5) Plattformssignal vid spår 1 visar två fasta gröna sken.
Sidotågvägar: Spår 1		3 h	» 5)	5 vb	6) Plattformssignal vid spår 2 visar två fasta gröna sken.
» 2		3 h	» 6)	5 va	
» 4		3 h	» 4)	7 va	7) Plattformssignal vid spår 3 visar två fasta gröna sken.
» 5		3 h	» 4)	7 va	
» 6)	7 va	4) Lampa i indikatorskåp å mittplattformen är tänd.
» 7)	7 va	

Utfartssignalerna bestå av dvärgsignaler, placerade i ledningsbryggornas underrede cirka 4 m. över marken till vänster om det spår, för vilket de gälla.

Signaltelefoner äro uppsatta vid infartssignalerna för användning enligt Sjö § 52, mom. 2, anm. 2. Om körsignal icke erhålles efter högst 2 minuters väntan, skall föraren uppringa tkl, som, därest vederbörlig körsignal icke kan visas, äger, sedan tågvägsinspektion verkstälts samt förekommande vägbommar nedfällts, medgiva tågets framförande förbi huvudsignal i stoppställning, utan att körsignal visas vid densamma medelst hjälpsignalmedel.

Vid infartstågvägarnas slutpunkter finnas »givakt»-signaler, anordnade till vänster om det spår, för vilket de gälla, visande rött sken utåt, då körsignal visats för infart i motsatta ändan av samma spår.

Linjen Östersund C—Hofing.

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

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

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

Avståndskolumnen läses uppifrån och ned.

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

Linjen Storlien—Östersund C.

Tåg n:r	Ånn	Duved	Järpen	Trångsviken
23, 24, 26, 63.....	—	v. ¹	k. v.	—
8122, 5902, 5910, 3428.....	v.	v.	k. v.	v.
8121.....	—	—	k. v.	v.
5901, 5909.....	—	—	k. v.	—

¹ Endast tåg 24.

Linjen Östersund C—Hoting.

Tåg n:r	Gulås-tjärn	Ulriksfors
2323, 2324.....	v.	—
8141, 8142.....	v.	k. v.
5940, 5941, 5942.....	—	k. v.

Reservloktjänst.

Storlien	Lok litt. E	Personal till tåg 23	8.25—11.10
		„ från tåg 24	18.30—21.20
Östersund C	{ Lok litt. E } { » » D }	Särskild personal	5.06—23.33
Ånge	Lok litt. D	„ „	Hela dygnet

Anm. Reservrälslbuss litt. Y finnes placerad vid Östersund.

Uppgift å stationer för vagnavsyning.

1. Snäll- och persontåg.

- A. Vagnavsyning enligt föreskrifterna i särtryck n:r 123, §§ 5 och 8 — vid utgångs- resp. slutstation — skola äga rum vid följande stationer: Storlien, Östersund C och Ulriksfors.

Vid dessa stationer skola alla tåg, som där hava sin utgångs- resp. slutstation, undersökas, utgående tåg i god tid före avgången och ankommande tåg snarast möjligt efter ankomsten.

- B. Vagnavsyning enligt föreskrifterna i särtryck n:r 123 § 6 skall under tåguppehållen äga rum vid följande stationer: Storlien, Järpen, Östersund C, Hoting och Ulriksfors.

2. Godståg.

Periodsmörjning av vagnar samt fullständig vagnavsyning enligt särtryck n:r 123, § 8, för alla vagnar, för vilka vederbörande station är slutstation, skall äga rum å nedan angivna stationer: Östersund C, Järpen, Storlien, Hoting och Ulriksfors.

Vagnar som ej hava slutstation å ovan angivna stationer, skola även synas och periodsmörjas å samma stationer i den utsträckning tiden medger, varvid beaktas, att vagnavsyning för upptäckande av varmgång ej får försummas utan alltid företagas omedelbart sedan tågen stannat och innan isärväxling av desamma påbörjas.

Uppgift å stationer, vilka med hänsyn till bromsprov skola betraktas såsom utgångs- resp. slutstationer.

(str 254, avd. Bt. B, art. 48).

Storlien: Alla tåg.

Östersund C: Alla tåg med undantag av nr 23, 24, 2391 och 2392.

Ulriksfors: 2291, 2292.

För samtliga stationer — även sådana, som icke nämnas här ovan — gäller dessutom, att extratåg med utgångs- eller slutstation å stationen ifråga, alltid där skola underkastas utgångs- resp. slutprov.

Uppgift å stationer där förare, som jämväl är tågchefhavare, skall mottaga och avlämna konvolut med inneliggande handlingar.

Östersund C: 5926, 5927, 5940, 5941.

Hoting: 5940, 5941.

Beträffande extratåg skall föraren likaledes mottaga och avlämna dylikt konvolut å utgångs- resp. slutstation.

Instruktion

för framförande av lok utan lots över Storliens bangård.

Lokens framförande skall i regel äga rum å spår 2 och 1; vid behov må dock även spår 3 och 5 samt stallspåret användas. Lok får medföra högst 2 vagnar.

Föraren skall:

framföra loket med skärpt uppmärksamhet, *därest* växlingssignal *icke* erhålles av vid bangårdens östra resp. västra ände placerad signalgivare, stanna hinderfritt i förhållande till närmast liggande spår vid gång *österut* vid växel 4 resp. 8, 15a/b och 14 samt vid gång *västerut* vid växel 5 resp. 9 och 11, *vid gång* å spår 1, 2 eller 3 hålla en hastighet av högst 15 km/tim. vid passerandet av banhallen och området inom 10 meters avstånd från banhallsgavlarna, *vid gång* å stallspåret förvissa sig om, att skivan ligger för genomfart samt framgå med stor försiktighet över densamma.

Signalgivaren skall, innan han avsänder loket, förvissa sig om:

att växlar i den ände av bangården, från vilken loket avsändes, äro rättlagda,
att det spår, som skall användas, är fritt från fordon (med undantag för spår 1 vid fiskvagnens växling till tåg 23),
att fordon å närmast liggande spår stå hinderfritt,
att vid gång å stallspåret skivan ligger för genomfart,
att ifråga om spår, som skall användas som tågspår inom de närmaste 5 minuterna, tågklararens tillstånd inhämtas (Säo § 56, mom. 2),
att loket icke utan tågklararens medgivande utsändes på redan inspekterad tågväg (Säo § 56, mom. 3),
att signalgivaren i bangårdens andra ände erhållit meddelande om, att lok utan lots avsändes,
att föraren underrättas om, att lots icke medföljer.

Vid gång *österut* å spår 2 åligger det signalgivaren i *öster* att tillse, att växel 17 ligger för gång å rakspåret.

Vid gång *österut* resp. *västerut* åligger det signalgivaren i *öster* resp. *väster* att tillse, att vederbörande växlar i resp. bangårdsände äro rätt lagda samt att giva framgångssignal innan loket kommer till de växlar, vid vilka lokföraren enligt förestående är skyldig att stanna, om växlingssignal icke erhålles.

Instruktion

för begagnande av ljusanordning för tågs avgång från Storliens station.

För tåg, som vid Storlien avgå fr. spår 1 i riktning mot Enafors, gives enligt Sjö § 11, anm. 2, avgångssignal medelst ljussignal, som består av:

- 1) En lyktanordning, upphängd å godsmagasinet's södra vägg, i vilken avgångssignal visas genom att bokstaven A hålles tänd med ofärgad eldskrift:
- 2) en under denna »A»-signal uppsatt ljussignal, som tänd visar rött sken och med vilken stoppsignal kan givas åt tåg, som redan erhållit avgångssignal;
- 3) en kontaktanordning, i vilken med särskild nyckel ström-slutning kan ske för »A»-signalen;
- 4) en vridströmbrytare, monterad bredvid denna kontaktanordning, med vilken den röda stoppsignalen kan tändas eller släckas;
- 5) kontrollampor, uppsatta ovanför kontaktanordningen, vilka om de lysa, visa, ett vederb. signal är tänd.

För signalernas användning skola gälla följande regler:

- 1) För tåg på ovan angivet spår och tågriktning skall *avgångssignal* som regel givas med »A»-signalen, vilken hålles tänd in-till dess tåget satt sig i gång eller lokföraren besvarat avgångssignalen.
- 2) Föreligger behov att stoppa dylikt tåg sedan avgångssignal givits, *visas röd stoppsignal* från signalen under »A»-lyktan. Denna stoppsignal skall omedelbart åtlydas, och det åligger lokföraren att hava sin uppmärksamhet riktad på signalanordningen, så länge den är i sikte, så att given stoppsignal genast blir observerad.
- 3) Skulle det emellertid för påskyndande av tågklareringen vara lämpligare att tågklareren giver signal med signalstav eller handsignallykta, skall även denna åtlydas.
- 4) Befintligheten av denna ljusanordning upphäver icke lokpersonalens skyldighet att jämlikt särtryck nr 27 § 4 hava sin uppmärksamhet riktad bakåt i den utsträckning lokets manövrering det medgiver.
- 5) Om tåget befinner sig så långt fram, att »A»-signalen ej kan iakttagas från loket, skall uppmärksamheten vara riktad bakåt, så att tågklareren's signal med signalstav eller handsignallykta snarast kan åtlydas.
- 6) Nyckel till »A»-signals kontaktanordning skall handhavas av tågexpeditören.

Uppgift å viktigare vägkorsningar:

Plats	Belägen å		Skyddsanordning
	Kmp	Sträcka Station	
Stenkumlet	518+434	Bä—Stv	ljussignaler
Kvarnvägen	523+344	» — »	ljussignaler och ringverk
Ammerövägen	526+505	Stv—Gö	ljussignaler och ringverk
Nyäng	527+645	» — »	ljussignaler och ringverk
Pilsta	553+632	Pilgrimstad	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Brunflo	571+460	Brunflo	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Bryggaregatan	585+523	Östersund C	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Hamngatan	586+678	Ös—Tg	fällbommar, <i>bevakning</i> ²⁾
Biblioteksgatan	586+836	» — »	fällbommar, <i>bevakning</i> ²⁾
Sam. Permangat.	586+995	» — »	fällbommar, <i>bevakning</i> ²⁾
Brogränd	587+235	» — »	fällbommar, <i>bevakning</i> ²⁾
Birka	596+936	Täng	ljussignaler och ringverk
Hissmofors	606+512	Tg—Ko	grindar, <i>bevakning</i> ²⁾
Krokom	607+132	Krokom	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Faxån	618+477	Näliden	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Trångsviken	633+043	Trångsviken	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Vallsjön	639+712	Tå—Ma	ljussignaler
Äggen	653+820	Ma—Mi	grindar, <i>bevakning</i> ²⁾
Slagsån	670+498	Jpn—Un	grindar, <i>bevakning</i> ²⁾
Edsåsen	678+668	Undersåker	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Lottgatan	3+092	Ös—Åkt	fällbommar, <i>bevakning</i> ²⁾
Torsta	12+020	» — »	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Korsta	26+783	Lnt—Lit	grindar, <i>bevakning</i> ²⁾
Söre	27+669	» — »	grindar, <i>bevakning</i> ²⁾
Brevåg	30+258	Lit—Hgs	ljussignaler och ringverk
Häggesta	37+629	» — »	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Sikäskälen	79+553	Bjv—Js	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
»	80+335	Hdl—Js	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Jämtl. Sikås	80+417	Jämtl. Sikås	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Gisselås	92+050	Gisselås	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Hallviken	98+689	Hallviken	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Ulriksfors	114+909	Ulriksfors	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Hällvattnet	137+049	Löb—Fsn	grindar, <i>bevakning</i> ²⁾
Stornäset	152+840	Snä—Htg	fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾

1) Bevakas av tågexpeditör eller ställverkspersonal. 2) Bevakas av vägvakt.

Uppgift å bandispositioner med nummer o. beteckning.

(Såo § 29 mom. 4 anm. 4).

Nummer och beteckning	Dagar då bdisp. äger rum	Bdisp. utförande m. m.
Bdisp. nr 1 Ös—Ko mellan kl. 9.51 och kl. 9.56.	Dagligen	För tågs 2342 gång Ös—Ösv och åter disponeras lin. Ös—Ko mellan kl. 9.51 och kl. 9.56.
Bdisp nr 2 Ös—Ko mellan kl. 10.21 och kl. 10.27.	Dagligen	För tågs 2314 gång Ös—Ösv och åter disponeras lin. Ös—Ko mellan kl. 10.21 och kl. 10.27.
Bdisp nr 3 Tå—Ma mellan tåg 8122 och kl. 10.15.	På särsk. order	För avkoppling av vagnar från tåg 8122 vid kmp 636+600 disp.lin. Tå—Ma mellan tåg 8122 och kl. 10.15. Vagnarna skola införas med handkraft till Tå till kl. 10.15.

Uppgift angående stationär personals tjänstgöring vid tåg med uppehåll vid hållplatser, lastplatser och obebakade stationer samt angående förekommande påstigningsmärken.

Hållplats, lastplats eller obebakad station. * påstigningsmärke finnes	Tågexpeditörs (platsvaks) tjänstgöring enligt säkerhetsordningens § 72: 11 förekommer för nedan angivna tåg
Tegefors	2391
Björnänge	8121, 8122
Så*	
Hålland ¹⁾	8121, 8122
Slagsån*	
Ocke	2321, 8121, 8122, 2322
Mällby*	
Åsestugan*	
Dvärsett	8122, 2321, 2322, 8121
Täng	
Optand*	
Grytan*	
Lockne	8101, 2342, 2391, 8102
Svänglingen*	
Revsund*	
Grimnäs*	
Mälgåsen*	
Kännåsen	2324, 8142, 8141, 2323
Åskott	2291
Klösta	2324, 8142, 8141, 2323
Grötom*	
Norderåsen	2291
Björvallen	2291, 2292
Gisselås	2291
Hallviken	2291
Mullnäset*	
Osterkålen	2324, 8141, 8142, 2323
Lövberga	
Flåsjön	
Stornäset	2291, 2992

Vid följande platser tjänstgör platsvakt för angivna tåg för biljettförsäljning och beträffande Hålland även för biträde med lossning och lastning av gods.

Björnänge	24, 2391, 2392, 23
Hålland	24, 2391, 2392, 23
Ocke	24, 2391, 2392, 23
Dvärsett	24, 2391, 2392, 23
Täng	24, 2321, 2391, 2322, 8121, 2392, 23
Lockne	24, 2393, 2392, 2341
Åskott	2324, 8142, 2292, 8141, 2323
Klösta	2291, 2292
Norderåsen	2324, 8142, 8141, 2292, 2323
Björvallen	2324, 8142, 2323
Gisselås	2324, 8142, 8141, 2323, 2292
Hallviken	2324, 8142, 8141, 2323, 2292
Lövberga	2324, 8141, 8142, 2323
Flåsjön	2324, 8141, 8142, 2323
Stornäset	2324, 8141, 8142, 2323

¹⁾ Stopp- och avgångssignal gives av platsvakten.

Bestämmelser angående resande och resgods vid obemannade driftplatser.

Plattformen är under mörker i regel icke upplyst. Tåg gör uppehåll för påstigande, om resande vid tågets ankomst befinner sig å plattformen eller om signalering sker med påstigningsmärke, där sådant finnes.

Biljetter försäljas av tågbefälhavaren eller av särskild biljettförsäljare.

Vid resa från obemannad driftplats får resande på eget ansvar i resgodsvagn inlasta högst 25 kg. — å halvbiljett 12 kg. — resgods ävensom eventuellt medförd velociped (sparkstötting). Resgodset skall sedermera inskrivas antingen genom tbfh försorg, varvid särskilt inrättade velocipedbiljetter och resgodstilläggsbiljetter skola komma till användning, eller ock å lämplig station enligt anvisning av tbfh.

Obevakade driftplatser.

Följande driftplatser å linjen Bräcke—Storlien få enligt distriktschefens medgivande trafikeras som obevakade.

a) Obevakade för vissa tåg:

Stavre	Krokomb*	Mattmar	Undersåker*	Gevsjön
Gällö	Nälden*	Mörsil	Åre	Ånn
Pilgrimstad*	Ytterån	Järpen	Duved	Enafors
Ope	Trångsviken*			

b) Ständigt obevakade:

Furunäset	Täng	Åsestugan	Ocke	Tossön
Lockne	Vaplan	Mällby	Äggfors	

* De från stationen manövrerbara vägbommarna skola manövreras av stationspersonalen för samtliga framgående tåg.

Uppgift å de obevakade driftplatserna å bandelen Östersund C.—Hoting återfinnes under »Tilläggsbestämmelser till Säo § 100», sid. 29.

Vid Stavre och Täng finnes till skyddandet av trafiken över den inom bangårdsområdet befintliga vägövergången av tåget automatiskt påverkat ringverk anordnat.

Bestämmelser rörande inspektion m. m. av ständigt obevakade driftplatser.

Vid de ständigt obevakade driftplatserna åligger det sträckvakten att utföra den dagliga inspektionen enl. Säo § 45 mom. 1 och 2, vad beträffar inspektion enl. nämnda moment 2 dock endast i den utsträckning, sådan kan utföras i samband med vakten åliggande sträckbesiktning. Samma inspektionsskyldighet åligger även banmästaren vid dennes inspektionsfärder.

I anslutning till § 16 i särtryck 15 (Instruktion för banvakter) är vederbörande sträckvakt närmast ansvarig för att vid driftplats å linjen förefintliga spår-, växel-, signal- och förreglingsanordningar ständigt äro i gott skick och fungera tillfredställande.

Vid samtliga obehakade driftplatser å linjen skall banavdelningen ombesörja all renhållning av spår, växlar, korsningar, plattformar, lastkajer och lastbryggor, frilastplaner, stationsplaner samt övrig yttre renhållning, som kan komma ifråga, ävensom rengöring av vagnar, då detta åligger statens järnvägar, hopläggning av presenningar, koppling av tryckluftslangar, rengöring av avträden, vedhuggning för tjänstelokalerna samt inläggning i förrådsrum av bränslet. Vid plats, där kvinnlig platsvakt ej finnes anställd, skall banavdelningen även utföra den dagliga rengöringen av väntrum.

Konduktörspersonalen ombesörjer växling, avsyning av vagnar ur säkerhetssynpunkt, så att risk för deras medtagande i tåg icke förefinnes, ävensom lossning och lastning av resgods och styckegods samt dettas forslande från och till förvaringsrum, där sådant finnes. Vid plats, där kvinnlig platsvakt icke finnes, skall konduktörspersonalen även ombesörja mottagning av gods.

Att observera.

För följande platser gälla signalbilden i kol. 2 och tecknet ● i kol. 4 endast då växlarna ligga inne: **Furunäset**, **Tossön** och **Granbo grusgrop**.

Då växel inlägges eller upptages vid plats, där växlarna icke ständigt äro inlagda (kungöres genom tillägg till tdtboken), skall anteckning där-om göras här nedan.

Växel vid	inlagd fr. o. m.	upptagen den	inlagd den	upptagen den
Furunäset	1/7 40			
Tossön	1/7 40			
Granbo grusgrop	1/7 40			

Undantag från säkerhetsordningen.

§ 29 mom 5.

Vid bandisposition n:r 1 och 2 behöva stoppsignaler ej utsättas vid Östersund C och Krokomb.

Bestämmelser rörande tågs framförande före den i tjänstetidtabellen angivna avgångstiden.

Med stöd av Sjö § 67, mom. 5 bestämmes, att tåg 8122 må avsändas från Östersund C och Täng intill 10 min. före den i tjänstetidtabellen angivna avgångstiden, *därest tågföljden och trafikutbytet så medgiva*. Banbevakningen behöver icke särskilt underrättas, enär banpersonalen alltid skall vara beredd på, att ovannämnda lokalgodståg kunna avgå från närmaste station intill 10 min. före tidtabellstiden.

Å stationernas anslag "Uppgift å tiderna för de personförande ordinarie tågens ankomst och avgång" — form. 358 a — skall avgångstiden för tåg 8122 vid ovannämnda stationer angivas till 10 min. före tidtabellstiden.

Ang. tågklarerarnes plats vid tåg, som framföras utan konduktörspersonal.

I syfte att vinna effektivare översikt från tågklarerarnes sida beträffande tåg, som framföras utan konduktörspersonal, har distriktschefen föreskrivit, att tågklarerare vid dylikt tåg i regel å varannan station skola postera å motsatta sidor av tåget.

I anledning härav bestämmes, att tågklarerare vid här ifrågasvarande tåg å nedannämnda stationer skola postera å den sida av vederbörande tåg, som vetter från stationshuset:

Gevsjön, Undersåker, Mörsil, Mattmar, Ope, Pilgrimstad, Stavre.

Tilläggsbestämmelser till Säkerhetsordningens § 100 gällande för bandelen Östersund C.—Hoting.

Till mom. 1.

Huvudsignaler saknas vid nedannämnda driftplatser, vilka hava växlar och spårspärrar kontrollåsta med huvudnyckel K 16 och vilka äro i säkerhetshänseende ständigt obevakade:

Åskott	Norderåsen	Björvallen	Tännviken	Flåsjön
Litsnäset	Gulåstjärn	Gisselås	Österkälén	Stornäset
		Hallviken	Lövberga	

Till mom. 8.

Tågmöte och tågförbigång kunna äga rum förutom vid samtliga stationer även vid följande obevakade driftplatser [jämför dock mom. 9, a) och c).]

Åskott	Norderåsen	Björvallen	Tännviken	Flåsjön
Litsnäset	Gulåstjärn	Gisselås	Österkälén	Stornäset
		Hallviken	Lövberga	

Till mom. 11.

I tågattiraljen skola förutom de effekter, som föreskrivas i bil. 1 till Sào, finnas även 1 koppelbrytare och 1 bromssko.

Till mom. 12.

Huvudnycklar K 16 för användning enligt Sào § 93 äro place-
rade sålunda:

Station	Antal	Märkta 13 ts n:r	Station	Antal	Märkta 13 ts n:r
Östersund C ...	5	26, 49, 50, 51, 59	Ulriksfors	3	56, 57, 58
Lit	1	52	Hoting	1	9
Häggenås	1	53			
Munkflohögen ...	1	54			
Jämtl.-Sikås	1	55			
Hammerdal	1	60			

Dessa nycklar skola vara försedda med nyckelbricka av zinkplåt, varå finnes angivet förutom nyckelns nummer även stationens namn och trafiksektionens nummer. De äro avsedda att vid förefallande behov utlämnas till tågbefälhavare, banmästare (banförman), signalreparatör eller tillsyningsman vid vagnuttagnings. Nycklarna skola, då de ej äro utlämnade enligt förestående, förvaras under lås och vederbörande stationsföreståndares ansvar.

Bestämmelser rörande trafik å bandelarna Ulriksfors— Strömsund och Jämtlands Sikås—Hammerdal.

Bandelarna Ulriksfors—Strömsund och Jämtlands Sikås—Hammerdal skola trafikeras enligt Bestämmelser rörande trafik å bispår, Sào § 97, med följande undantag.

Mom. 1. Rörelserna å bispårerna skola kontrolleras av tågklarerare vid Ulriksfors resp. Jämtlands Sikås och av signalvakt vid Strömsund resp. Hammerdal.

Mom. 2. Huvudsignaler finnas icke vid Strömsund och Hammerdal. Dessa driftplatser hava infartsväxlarna jämte tillhörande spårspärrar kontrollåsta med huvudnyckel K 16.

Mom. 3. Vid tågs intagande skall gälla följande. Huvudnycklar K 16 äro placerade en vid vardera Ulriksfors och Hammerdal för användning vid Strömsund resp. Hammerdal. Huvudnyckel K 16 skall medföras av tågchefhavaren å varje tåg, som utgår å bandelarna i fråga. Huvudnyckeln skall för varje tjänstgöringstur av tågklareraren vid Ulriksfors resp. signalvakten vid Hammerdal mot kvitto utlämnas till tågchefhavaren, vilken har att efter återkomsten dit återlämna densamma till tågklareraren, ävenledes mot kvitto. Dessa nycklar skola vara försedda med bricka av kopparplåt, varå finnes angivna nyckelns nummer och bandelens namn. Reservhuvudnycklar finnas en vid vardera Strömsund och Hammerdal under plombering, vilken under inga förhållanden får brytas utan särskilt medgivande därtill för varje gång av tågledaren. Anslag härom skall vara anbragt vid reservhuvudnycklarnas förvaringsplats.

Mom. 4. Särskild tågvägsinspektion för utrönande av växelläget m. m. jämlikt Sào § 55 mom. 3 a) erfordras ej vid Strömsund och Hammerdal, då huvudnyckeln, K 16, medföres av tågchefhavaren på sätt ovan i mom. 3 föreskrivits. Inspektion för utrönande av hinderfriheten m. m. jämlikt Sào § 55 mom. 3 b) åligger signalvakten vid Strömsund och Hammerdal.

Mom. 5. Vid Strömsund och Hammerdal gives avgångssignal av tågchefhavaren, vilken dessförinnan skall hava förvissat sig om, att allt är klart för avgången, även beträffande resande och resgods. (Vid Ulriksfors och Jämtlands Sikås gives avgångssignal av tågklareraren.)

Mom. 6. För tåg, som skjutes, får största tillåtna hastigheten över infartsväxlarna vid Strömsund och Hammerdal ej överstiga 20 km/tim. Vid skjutning skall, om lokpersonalen ej kan erhålla tillfredsställande utsikt framåt, tågchefhavaren eller annan lämplig tjänstehavare i och för erforderlig signalering taga plats å främsta eller något av de främsta fordonen med obehindrad utsikt framåt.

Mom. 7. Tågen skola vara utrustade med bromskraft enligt bestämmelserna i Sào § 40.

Mom. 8. Tågattiralj skall medföras i samtliga tåg. Slutsignaler erfordras endast i mörker.

Mom. 9. Tågrapport skall avgivas för tågen Ulriksfors—Strömsund—Ulriksfors och Jämtlands Sikås—Hammerdal—Jämtl. Sikås.

Mom. 10. Vid Strömsund och Hammerdal skall stationsföreståndaren utföra den dagliga inspektionen enligt Sào § 45, mom. 1 och 2.

Beträffande personförande ångtåg, å vilket föraren tjänstgör även tågchefhavare, verkställes biljetviseringen före avgången från Ulriksfors resp. Strömsund av stationstjänsteman.

Uppgift
å samtliga driftplatser och signaturer.

Driftplats	Signatur	Driftplats	Signatur	Driftplats	Signatur
Bräcke	Bä	Trångsvik.	Tå	<i>Flåsjön</i>	<i>Fsn</i>
Stavre	Stv	<i>Mällby</i>	<i>Mly</i>	<i>Lövberga</i>	<i>Löb</i>
<i>Målgåsen</i>	<i>Mgå</i>	Mattmar	Ma	<i>Österkålen</i>	<i>Ökn</i>
<i>Grimnäs</i>	<i>Gns</i>	<i>Ocke</i>	<i>Oc</i>	Ulriksfors	Uf
Gällö	Gö	<i>Äggfors</i>	<i>Äfs</i>	Strömsund	Ssd
<i>Furunäset</i>	<i>Fnt</i>	Mörsil	Mi	<i>Tännviken</i>	<i>Tvn</i>
Revsund	Rvs	Järpen	Jpn	<i>Mullnäset</i>	<i>Mlt</i>
Pilgrimstad	Pl	<i>Tossön grp</i>	<i>Tos</i>	<i>Hallviken</i>	<i>Hvn</i>
<i>Svängtingen</i>	<i>Svä</i>	<i>Slagsån</i>	<i>Sla</i>	<i>Gisseldås</i>	<i>Gås</i>
Knöva	Knö	<i>Hålland</i>	<i>Hld</i>	Jämfl.	Js
<i>Lockne</i>	<i>Lkn</i>	Undersåker	Un	Sikås	
Brunflo	Bf	<i>Så</i>	<i>Så</i>	Hammerdal	Hdl
<i>Grytan</i>	<i>Gyt</i>	<i>Björnänge</i>	<i>Bjä</i>	<i>Björvallen</i>	<i>Bjv</i>
<i>Optand</i>	<i>Opt</i>	Åre	Åre	Munflohög.	Mfn
Ope	Ope	<i>Ängena</i>	<i>Äge</i>	<i>Gulåstjärn</i>	<i>Gtn</i>
Ö:sund C	Ös	<i>Tegefors</i>	<i>Tf</i>	<i>Norderåsen</i>	<i>Nån</i>
<i>Östersund V</i>	<i>Ösv</i>	Duved	Du	<i>Grötom</i>	<i>Gtm</i>
<i>Säm</i>	<i>Säm</i>	Gevsjön	Gs	Häggenås	Hgs
Täng	Tg	<i>Tångböle</i>	<i>Tåö</i>	Lit	Lit
<i>Dvärsätt</i>	<i>Ds</i>	Ånn	Ånn	<i>Klösta</i>	<i>Kta</i>
Krokom	Ko	Enafors	Ens	<i>Litsnäset</i>	<i>Lnt</i>
Näliden	Nä	Storlien	Str	<i>Granbo grp</i>	<i>Gab</i>
<i>Vaplan</i>	<i>Vpn</i>	<i>Brudslöjan</i>	<i>Bjn</i>	<i>Åskott</i>	<i>Åkt</i>
Ytterån	Y	Hoting	Htg	<i>Kännåsen</i>	<i>Kns</i>
<i>Åsestugan</i>	<i>Åse</i>	<i>Stornäset</i>	<i>Snä</i>	<i>Lottgatan</i>	<i>Lgn</i>

B. TJÄNSTETIDTABELLER