

## Förklaringar till tjänstgöringstidtabellerna.

1) Den i överskriften för varje särskilt ångtåg resp. grupp elektriska tåg angivna största tillåtna hastigheten är bestämd enligt föreskrifterna i Säkerhetsordningen med hänsyn till bansträckans beskaffenhet, tågets resp. tågens sammansättning under normala förhållanden och för ångtåg den för det samma avsedda lokomotivtypen. Ändras någotdera av dessa förhållanden, kan resp. skall den största tillåtna hastigheten i samband härmed ändras i enlighet med säkerhetsordningens föreskrifter.

2) Det efter ordet axlar i överskriften stående siffertalet, betecknar det största antalet vagnsaxlar, lastade eller tomma, som får medtagas enligt Säkerhetsordningens § 72, under förutsättning att den i överskriften angivna största tillåtna hastigheten icke ändras.

3) I kolumn 2 angives, vid platser försedda med växel-förregling, den *signalbild*, som visar klart till ingång å den för tåget bestämda tågvägen och vid plats där utfartssignal finnes, i kolumn 12 resp. för elektriska tågen i kolumn 5 den signalbild, som visar klart för utgång.

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

| = enkelspårig bana,

▮ = dubbelspårig bana.

5) I kolumn 4 äro stationerna samt de platser, för vilka tåganmälan föreskrivits, satta med samma typer samt till vänster i kolumnen. Övriga platser äro satta med mindre och kursiv stil samt till höger i kolumnen.

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

7) I kolumn 7 resp. för elektriska tågen i ankomst- och avgångskolumnen befintliga tecken betyda:

× att tåget gör uppehåll för resandes *av- eller påstigande*;

p att tåget gör uppehåll för resandes *påstigande*;

a att tåget gör uppehåll för resandes *avstigande*;

äro tecknen × p eller a omgivna av ○ gör tåget *alltid* uppehåll;

är tecknet × omgivet av □ gör tåget uppehåll för resandes *av- eller påstigande* samt för gods; vid lp för vagnar då tecknet förekommer för blt eller gt.

8) I kolumn 13 resp. för elektriska tågen i överskriften som bromstal stående siffertal angiver den procent av antalet axlar i tåget, som skola vara försedda med verksam broms

på olika sträckor. Det antal axlar, som skola vara försedda med verksam broms, bestämmes med tillhjälp av bromstabellen.

### Bestämmelser vid tillämpning av tidtabellerna.

Första tåget för dagen får ej avgå från station förrän föregående dags tåg å den stationssträcka, som skall befaras, inkommit. Tiden 12.0 midnatt—2.0 f. m. anses därvid tillhöra föregående dag.

Med tågspår n:r 1 avses tågspåret närmast stationshuset, tågspår n:r 2 det nästa o. s. v.

Beträffande spårsystemen å Öst, Ös och Rm bangårdar, se närmare beskrivning å sid. 23.

Å linjen Nedre Engelbrektsgatan—Stockholm östra få icke två motorvagnar gå sammankopplade.

Elektriskt tåg, varmed postman färdas inom Djurholm för brevlådtömning å hp, skall göra uppehåll vid dylik hp även för sådant ändamål, såvida villkorligt uppehåll är angivet i tigtid för tåget ifråga.

*För alla motorvagnar uppkopplade vid Eps: Fl etc*

*(med öfre sommar)*  
*"Direktör" Skola gå uph vid Allt*  
*för korv omställning pm 6/94*

### Uppgift å de lutningar,

som å olika stationssträckor i vardera tågriktningen äro utslagsgivande för tågens utrustning med bromskraft.

Tågriktning	Största lutning	Stationssträckor	Största lutning	Tågriktning
↓	15: 1000	Stockholm östra—	8: 1000	↑
	3: 1000	Stocksund—	10: 1000	
	4: 1000	Djurholms Ösby—	12.5: 1000	
	11: 1000	Djurholms Danderyd—	2: 1000	
	14: 1000	Roslagsnäsby—	12: 1000	
	17: 1000	Täby—	20: 1000	
	4: 1000	Vallentuna—	4: 1000	
	10: 1000	Lindholmen—	6: 1000	
	1: 1000	Frösunda—	2: 1000	
	2: 1000	Ekskogen—	3: 1000	
	8: 1000	Kårsta—	8: 1000	
	16: 1000	Rö—	11: 1000	
	8: 1000	Rimbo—	8: 1000	
	15: 1000	Rånäs—	9: 1000	
2: 1000	Knutby—	2: 1000		
		Faringe.		
↓	9: 1000	Rimbo—	5: 1000	↑
	0: 1000	Finsta—	7: 1000	
	9: 1000	Syninge—	11: 1000	
↓	9: 1000	Rimbo—	11: 1000	↑
	10: 1000	Sättraby—	7: 1000	
	10: 1000	Edsbro—	12: 1000	
	5: 1000	Ununge—	3: 1000	
	8: 1000	Skebobruk—	5: 1000	
	6: 1000	Häverösund—	1: 1000	
↓	7: 1000	Faringe—	10: 1000	↑
	2: 1000	Almunge—	9: 1000	
	4: 1000	Länna—	3: 1000	
	13: 1000	Marielund—	11: 1000	
	12: 1000	Bärby—	8: 1000	
			Uppsala östra.	

### Största tillåtna tågastighet.

Under iakttagande av nedanstående undantag jämte gällande säkerhetsordnings föreskrifter, få följande bandelar befaras med *största* hastighet av:

Linjen *Stockholm—Faringe*: för ångtåg 55 km. pr timme å sträckan Stockholm ö.—Djursholms Danderyd och 60 km. å sträckan Djursholms Danderyd—Faringe; för elektriska tåg 40 (s. k. enmansvagn Djursholms Ösby—Djursholms Danderyd endast 30), dock att största hastigheten nedsattes till:

Km. pr timme	Vid passerande av:	
	Sträcka å km.	Läge med namn
10	Stockholm östra, ställverket — lokalstation	För ingående tåg.
15	Vid infart å Stockholm östra, räknat från 20 m. innan infartsväxeln	För ingående ångtåg å huvudstationen.
50	0,9, 1,1	Kurvorna strax söder om Albanobron. (Linjen mellan signalen söder om Ålkistbron och Stocksundsbrons norra landfäste.
30	3,4—4,4	
20	Stocksund station	Spår I och III. För elektriska tåg, som passera st. samt för ångtåg.
25	D:o	Spår II. D:o
10	D:o	Spår I, II och III. För elektr. tåg, som icke passera st. Vagn kan befinna sig å tågspåret.
20	4,7—5,3	Utförslutningen från norr mot Stocksund station. Endast för södergående tåg utan genomgående bromsinrättning.
<del>20</del>	<del>4,7—5,3</del>	
20	18,0—19,8	Utförslutningen från norr mot Täby station. Endast för södergående tåg utan genomgående bromsinrättning.
50	18,0—19,8	Endast för södergående tåg med genomgående bromsinrättning.
55	19,8—21,2	Endast för norrgående tåg.
50	21,7	Kurvan norr om Ballsta vägpå (Galler ej tillämdare.)
20	21,8—22,5	Arbetsplatsen vid Ballsta.
20	21,8—22,2	Nya sträck vid Ballsta.
25	21,8—22,2	

Linjen *Rimbo—Norrtälje*: 40 km. pr timme.

Linjen *Rimbo—Hallstavik*: 40 km. pr timme.

Linjen *Faringe—Uppsala*: 60 km. pr timme å sträckan Faringe—Länna och 40 km. å sträckan Länna—Uppsala östra, dock att största hastigheten nedsattes till:

Km. pr timme	Vid passerande av:	
	Sträcka å km.	Läge med namn
25	82,1—82,6	Linjen strax väster om Faringe st. Bron över Fundboån.
30	101,6	

Linjen *Roslagnäsby—Österskär*: 40 km. pr timme.

Tågriktning	Största lutning	Stationssträckor	Största lutning	Tågriktning
↓	6:1000 8:1000 15:1000 8:1000 1:1000	Roslagnäsby— Viggbyholm— Rydbo— Runö— Åkersberga— Österskär.	8:1000 17:1000 5:1000 1:1000 2:1000	↑
↓	13:1000 3:1000 4:1000	Djursholms Ösby— Djursholms Sveavägen— Djursholms Framnäsвик.— Svålnäs.	0:1000 1:1000 12:1000	↑
↓	2:1000	Djursholms Ösby— Altorp.	5:1000	↑
↓	6:1000 6:1000 11:1000	Faringe— Upplandstuna— Alunda— Gimo.	4:1000 4:1000 10:1000	↑
↓	2:1000 7:1000 10:1000	Dannemora— Österbybruk— Knaby— Gimo.	3:1000 7:1000 4:1000	↑
↓	9:1000 10:1000	Gimo— Harg— Hargshamn.	9:1000 2:1000	↑

Ovan angivna lutningsförhållanden utvisa den största höjdskillnad, som finnes å en viss stationssträcka mellan två punkter på 1,000 m. avstånd från varandra, oavsett om banan på någon del av sträckan mellan dessa punkter har starkare lutning.

Linjen *Nedre Engelbrektsgatan—Stockholm östra*: 12 km. pr timme, dock att största hastigheten nedsättes till:

Km. pr timme	Vid passerande av:	
	Sträcka å km.	Läge med namn
8		Korsningen av Karlavägen. Endast för södergående tåg.
Sakta fart		Korsningarna av Karlavägen och Östermalmsgatan.
10		Stenpelarna å planen framför Tekniska Högskolan.

Linjen *Djursholms Ösby—Svalnäs*: 30 km. pr timme, dock att största hastigheten nedsättes till:

Km. pr timme	Vid passerande av:	
	Sträcka å km.	Läge med namn
10	Djursh. Ösby station	För ingående tåg. Vagn kan befinna sig å tågspåret.
25	6,7, 6,8	Kurvorna strax öster om Dj. Ösby.
25	8,2	Kurvan strax öster om Dj. Sveavägen.
25	8,8, 8,9, 9,1	Kurvorna vid Slottsvägen.

Linjen *Djursholms Ösby—Altorp*: 30 km. pr timme.

Linjen *Stocksund—Långängstorp*: 30 km. pr timme, dock att största hastigheten nedsättes till 5 km. pr timme vid passerandet av vägövergångarna.

Linjen *Faringe—Gimo*: 60 km. pr timme å sträckan Faringe-Alunda, dock att största hastigheten nedsättes till 10 km. pr timme för in- och utgående tåg å Faringe st. vid passerandet av bangården därstädes; 40 km. pr timme å sträckan Alunda—Gimo.

Linjerna *Dannemora—Gimo* och *Gimo—Hargshamn*: 30 km. pr timme.

Å sidospår, belagda med klen räls, exempelvis 15 kgs eller därunder, få loken nr 27—29 och 31—34 framföras endast med största varsamhet och med högst 10 km. hastighet.

**Anm.** Med största tillåtna hastighet å viss bandel förstås, att ingen punkt av bandelen får befaras med större fart än:

vid 60 km. pr timme.....	1 km. på 1 min.	0 sek.
» 55 » » » .....	1 » » 1 »	5 »
» 50 » » » .....	1 » » 1 »	12 »
» 45 » » » .....	1 » » 1 »	20 »
» 40 » » » .....	1 » » 1 »	30 »
» 35 » » » .....	1 » » 1 »	43 »
» 30 » » » .....	1 » » 2 »	0 »
» 25 » » » .....	1 » » 2 »	24 »
» 20 » » » .....	1 » » 3 »	0 »
» 15 » » » .....	1 » » 4 »	0 »
» 12 » » » .....	1 » » 5 »	0 »
» 10 » » » .....	1 » » 6 »	0 »
» 8 » » » .....	1 » » 7 »	30 »
» 5 » » » .....	1 » » 12 »	0 »

## Bromstabellen

användes vid

1) bestämmandet av antalet bromsaxlar, då bromstalet och antalet lastaxlar äro kända,

2) bestämmandet av antalet lastaxlar, då bromstalet och antalet bromsaxlar äro kända.

1 lastaxel = 1 axel under person-, post- och till minst  $\frac{1}{4}$  av bärigheten lastad resgods- eller godsvagn eller också 2 axlar under resgods- eller godsvagn, som antingen är tom eller lastad till mindre del än  $\frac{1}{4}$  av bärigheten.

Axel under ångfinka skall dock alltid räknas som hel lastaxel.

*Bromsaxel* = med verksam broms försedd lastaxel.

*Bromstal* = det antal av 100 lastaxlar, som skall vara försett med verksam broms.

1. Då antalet lastaxlar är bekant och bromstalet erhållits genom tjänstgöringstidtabellen, uppsöks det sistnämnda talet i den första eller sista lodräta kolumnen i bromstabellen. Från detta tal följer man den vågräta linjen, tills man kommer till den siffran, som är lika med antalet lastaxlar eller, om sådan icke finnes, den närmast högre. Den lodrätt över denna siffran i tabellens huvud stående siffran anger antalet bromsaxlar.

T. ex. Ett blandat tåg består av 20 2-axliga person-, post- eller till minst  $\frac{1}{4}$  av bärigheten lastade resgods- eller godsvagnar samt 6 2-axliga tomvagnar, således tillsammans 46 lastaxlar ( $40 + \frac{6}{2} = 46$ ). Bromstalet är enligt tjänstgöringstidtabellen 35. Huru många bromsaxlar måste finnas i tåget? Man söker först i någon av de yttersta lodräta kolumnerna talet 35, därefter i den från denna siffran utgående vågräta sifferraden talet 46. Detta tal finnes icke, varför man tager det närmast högre talet 48, följer härifrån den lodräta kolumnen uppåt och finner i tabellens huvud talet 17, vilket anger antalet bromsaxlar.

Ett godståg innehåller 10 till minst  $\frac{1}{4}$  av bärigheten lastade 2-axliga vagnar, av vilka 3 äro försedda med broms, samt 5 till mindre del än  $\frac{1}{4}$  av bärigheten lastade 2-axliga godsvagnar och 21 2-axliga tomvagnar, av vilka 15 äro försedda med broms; bromstal 14. Huru många bromsaxlar måste finnas i tåget?  $20 + \frac{5}{2} = 46$  lastaxlar; bromstalet 14 bestämmer antalet bromsaxlar till 7. I tåget finnas endast 3 till minst  $\frac{1}{4}$  av bärigheten lastade vagnar, försedda med broms; varför det blir nödvändigt att använda andra än sådana vagnar som bromsvagnar. I detta fall behöves ytterligare 1 bromsaxel, d. v. s. 2 axlar under olastad eller till mindre del än  $\frac{1}{4}$  av bärigheten lastad vagn. Således erfordras för detta tåg 4 bromsaxlar.

2. Gäller frågan, hur många axlar, som få finnas i ett tåg, då man har att tillgå endast ett begränsat antal bromsaxlar, uppsöks först detta sistnämnda tal i tabellens huvud och den lodräta kolumnen följes härifrån nedåt, tills man kommer till den vågräta sifferrad, som i yttersta kolumnen innehåller det givna bromstalet. Det i skärningspunkten stående siffertalet är det sökta.

T. ex. I ett godståg, bestående av 12 till minst  $\frac{1}{4}$  av bärigheten lastade 2-axliga vagnar och 24 tomma 2-axliga vagnar, skola flera vagnar inkopplas. Bromstalet är enligt tjänstgöringstidtabellen 13 och hela antalet tillgängliga bromsaxlar är 10. Huru många axlar kunna tillkopplas tåget? Man uppsöker i tabellens huvud bromsaxelantalet 10, följer den lodräta kolumnen nedåt till den vågräta sifferrad, i vars yttersta kolumn står bromstalet 13. I dessa kolumners skärningspunkt står talet 76, vilket är det största antalet lastaxlar, d. v. s. i tåget får icke inkopplas flera än  $76 - 48 = 28$  lastaxlar.



Signalen »Tåg kommer» skall givas omedelbart före mötet eller passerandet av skymmande tåg eller vagn vid stationer och hållplatser å dubbelspårslinje samt dessutom vid följande ställen å banan:

Stationssträcka:	Vid passerande av:	För korsning med:
<b>I riktning Stockholm—Faringe.</b>		
Stockholm ö.—Stocksund	signalpålen mellan kilometerstolparna 2 och 3	vägen vid Freskati.
Stocksund—Djursh. Ösby	signalpålen mellan kilometerstolparna 4 och 5 km. 12.3	» » Mormors grind.
Roslagsnäsby—Täby	signalpålen vid km. 21.2	» » Ensta. <sup>1)</sup>
Täby—Vallentuna	signalpålen vid km. 21.2	» » Bällsta.
Rånäs—Knutby	signalpålen mellan kilometerstolparna 68 och 69	» » Råda.
<i>Endast vid skilda</i>	<i>Signalpål 250 m. innan vägövergången. Tillområden vid Hållplatser km 64.1</i>	
<b>I riktning Faringe—Stockholm.</b>		
Knutby—Rånäs	signalpålen mellan kilometerstolparna 70 och 69	vägen vid Råda.
<i>Endast vid skilda</i>	<i>Signalpål 250 m. innan vägövergången. Arbetsplatsen vid Bällsta.</i>	
Vallentuna—Täby	signalpålen vid km. 22.2	vägen vid norra infartsväxeln till Djursh. Danderyd.
Roslagsnäsby—Djursh. Danderyd	försignalen till Djursh. Danderyd.	vägen vid Mörby.
Djursh. Ösby—Stocksund	första signalpålen mellan kilometerstolparna 6 och 5	» » Mormors grind.
D:o	andra signalpålen mellan kilometerstolparna 6 och 5	» » Freskati
Stocksund—Stockholm ö.	signalpålen mellan kilometerstolparna 4 och 3	
<b>I riktning Rimbo—Norrtälje.</b>		
Syninge—Norrtälje	signalpålen 300 m. innan vägövergången	vägen strax väster om lokstallet i Norrtälje.
<b>I riktning Norrtälje—Rimbo.</b>		
Norrtälje—Syninge	signalpålen 100 m. innan vägövergången	vägen strax väster om lokstallet i Norrtälje.
<b>I riktning Rimbo—Hallstavik.</b>		
Sättraby—Edsbro	signalpålen mellan kilometerstolparna 70 och 71	vägarna strax söder om Erken.
Skebobruk—Häverö-sund	signalpålen vid kilometerstolpen 88	vägen vid Skede.

<sup>1)</sup> Gäller för tåg som passera vägövergången mellan kl. 10.0 em—5.0 fm och skola dessa tåg iakttaga särskild försiktighet, enär vägövergången under denna tid är obevakad.

Stationssträcka:	Vid passerande av:	För korsning med:
<b>I riktning Hallstavik—Rimbo.</b>		
Häverö-sund—Skebobruk	signalpålen mellan kilometerstolparna 89 och 88	vägen vid Skede.
Edsbro—Sättraby	signalpålen vid kilometerstolpen 71	vägarna strax söder om Erken.
<b>I riktning Faringe—Uppsala.</b>		
Bärby—Uppsala ö.	signalpålen vid km. 118.7	Strandbogatan.
<b>I riktning Uppsala—Faringe.</b>		
Uppsala—Bärby	signalpålen vid km. 114.2	Strandbogatan.
<b>I riktning Nedre Engelbrekts-gatan—Stockholm ö.</b>		
	Innan stenpelarna å planen framför Tekniska Högskolan passeras.	
<b>I riktning Stockholm ö—Nedre Engelbrekts-gatan.</b>		
	Innan stenpelarna å planen framför Tekniska Högskolan passeras.	
<b>I riktning Djursh. Ösby—Svalnäs.</b>		
Ösby—Sveavägen	signalpålen 100 m. innan vägövergången	Frejavägen.
D:o	signalpålen 150 m. innan vägövergången	Odivägen.
Sveavägen—Framnäs-viken	signalpålen 200 m. innan vägövergången	Vendevägen.
D:o	signalpålen 150 m. innan vägövergången	Germaniavägen.
D:o	signalpålen 150 m. innan vägövergången	Tulevägen.
<b>I riktning Svalnäs—Djursh. Ösby.</b>		
Framnäs-viken—Sveavägen	signalpålen 150 m. innan vägövergången	Tulevägen.
D:o	signalpålen 150 m. innan vägövergången	Germaniavägen.
D:o	signalpålen 150 m. innan vägövergången	Vendevägen.
D:o	signalpålen 100 m. innan vägövergången	Danavägen.
<b>I riktning Djursh. Ösby—Altorp.</b>		
	signalpålen 100 m. innan vägövergången	Frejavägen.
	signalpålen 150 m. innan vägövergången	Dalbergsvägen.
<b>I riktning Altorp—Djursh. Ösby.</b>		
Djursh. Ösby st.	signalpålen 150 m. innan vägövergången	Dalbergsvägen.
	ankomstsignal omedelbart efter den reglementslikt givna (således tvänne signaler »Tåg kommer»).	

## Signaturer

å stationer, blockposter, håll-, last- och mötesplatser.

Stockholm östra .....	Öst	Årsta hlp (B) .....	Ås
Experimentalfältet hlp och hpf).....	Ep	Uppsala östra .....	Uö
Freskati hlp, obm.....	Ft	Tibble hlp, obm.....	Tbl
Ålkistbron hlp .....	Ån	Åkerby hlp, obm .....	Åk
Ålkistan hlp, obm.....	Ålk	Viggbyholm .....	Vb
Stocksund .....	Sd	Rydbo .....	Rb
Mörby hlp, obm .....	Mö	Runö .....	Ru
Djursholms Ösby.....	Ös	Åkersberga .....	Å
Bråvallavägen hlp, obm .....	Bv	Tunagård hlp, obm .....	Tg
Djursholms Danderyd.....	Dn	Österskär .....	Ök
Enebyberg hlp (Rns), obm (Biljettförsäljn. anordnad) Enb	Enb	Nedre Engelbrektskatan hlp (Öst).....	Eg
Roslagnäsby.....	Rns	Stockholm östra lokalstation (Öst).....	Lö
Ensta hlp, obm .....	Ea	<del>Djursholms hlp, obm</del> .....	Sg
Täby .....	Tb	Djursholms Sveavägen .....	Sv
Byle hlp, obm .....	By	Auravägen hlp, obm.....	Av
Valleentuna .....	V	Restauranten hlp, obm .....	Rt
Molnby hlp (L).....	Mb	<del>Slottsvägen hlp, obm</del> .....	Sv
Lindhölmén .....	L	Germaniavägen hlp, obm .....	Gv
Frösunda .....	Fs	Djursholms Framnäsvisken... Fk	Fk
Ekskogen .....	En	<del>Väggposten hlp, obm</del> .....	Vp
Proby lp (Ks) .....	Br	Vikingavägen hlp, obm .....	Vä
Kårsta .....	Ks	Eddavägen hlp (Fk), obm .....	Ev
Sparren hlp, obm .....	Sp	Svalnäs hlp*) (Fk), obm.....	Sl
Rö .....	Rö	Parkvägen hlp, obm.....	Pk
Rimbo .....	Rm	Östberga hlp, (Ös), obm .....	Ög
Ekebyholm hlp (Rs), <del>obm</del> .....	Em	Altorp hlp (Ös), obm .....	Ap
Rånäs .....	Rs	Stockby hlp, obm .....	Sb
Råda hlp (K), obm .....	Rd	Långgångstorp hlp, obm .....	Lp
Skogshall lp (K) .....	Skl	Österedinge hlp (Ul) .....	Öe
Knutby .....	K	Upplandstuna .....	Ul
Kärven hlp, obm .....	Kn	Alunda .....	Ad
Faringe .....	F	Haberga hlp <sup>1)</sup> (Ad) .....	Hb
Finsta .....	Fa	Vettsta hlp (Ad) .....	Va
Syninge .....	Sng	Dannemora .....	D
Malsta hlp (N).....	Ma	Österhybruk .....	Öb
Norrhälje.....	N	Knaby .....	Kb
Nydal hlp (Sä).....	Ny	Gimo .....	G
Sättraby grusgrop (Sä), obm Sgr	Sgr	Harg .....	H
Sättraby .....	Sä	Hargshamn .....	Hn
Erken hlp (Eb).....	Ek		
Edsbro .....	Eb		
Ununge .....	Ug		
Skebobruk .....	Su		
Edebo hlp (Hö).....	E		
Häverösund .....	Hö		
Hallstavik .....	Ha		
Almunge.....	Alg		
Länna .....	Lna		
Löt hlp, obm .....	Löt		
Selknä hlp, obm .....	Slä		
Lövstahagen hlp, obm.....	Lh		
Mariefund .....	Ml		
Gunsta hlp, obm .....	Ga		
Bärby .....	B		
Skölsta hlp, obm .....	Sa		

## SIGNALTABELL.

## Teckenförklaringar:

- ⊕ Förreglad försignal försedd med blinkljus.
- ⊖ Oförreglad » » » »
- ⊕ Förreglad semafor.
- ⊕ » » » » »
- ⊖ » » » » »
- ⊕ » » » » » (tvåsidig).
- ⊖ Oförreglad » » » » »
- ⊕ » » » » » försedd » » » » »
- ⊖ » » » » » (tvåsidig).
- ⊕⊖ Två semaforer uppställda jämsides, varvid signalen från den mast varå vingen är markerad, har giltighet för tågvägen ifråga.
- ⊕ Signalskiva.

Spår, som är angivet med kraftigare romerska siffror, betecknar huvudtågväg (htv).

## Förklaringar:

- Blp = blockpost.  
 Hp = hållplats.  
 Lp = lastplats.  
 Hlp = håll- och lastplats.  
 Hlmp = håll-, last- och mötesplats.  
 Obm = obemannad.  
 Signatur inom parentes anger den station, under vilken trafikplatsen lyder.

Alle vinger 4/4

Stationer och lastplatser samt övriga platser, försedda med fast signalinrättning	Spår n:r	Infart			Utfart		Anm.
		För-signal	Avstånd mellan försignal och huvudsignal meter	Huvudsignal, signalbild	Avstånd mellan infarts- och utfartssignal meter	Huvudsignal, signalbild	
I riktning Stockholm—Faringe.							
Stockholm ö.	I-IV	—	—	—	—	—	* Till säkerhetsblocksträcka. Se maforen uppställd strax norr om lokalstationen.
Stockholm ö., lokalstationen	I	—	—	—	—	—	
Experimental-fältet, blockp.	I	—	—	—	440	—	† Förreglar växlar till spårförbindn. mellan huvudsp.
Ålkistbron, blockpost	I	—	—	—	—	—	
Stocksund ...	II, III	⊗	140	—	410	—	Enkelspår över bron, som är belägen inom stationsområdet.
Djursh. Ösby	II	⊗	340	—	—	—	Fr. Sd mot Sg samt förtåg med Ös som slutst.
	V	—	—	—	—	—	
	VII	⊗	340	—	450	—	Fr. Sd mot Dn.
Djursh. Danderyd	II	—	—	—	—	—	Fr. Ös mot Rns.
	I	—	—	—	—	—	För tåg med Dn som slutst.
Roslagnäsby	I	⊗	300	—	—	—	
	III	⊗	300	—	—	—	
Täby	I	—	—	—	—	—	
	II	—	—	—	—	—	
Vallentuna ...	I	—	—	—	—	—	
	II	—	—	—	—	—	
Lindholmen	II, III	—	—	—	—	—	
Frösunda	II, III	—	—	—	—	—	
Ekskogen	I, II	—	—	—	—	—	
Broby	Huvudspår	—	—	—	—	—	Kontrollås.
Kärsta	II	—	—	—	—	—	
	III	—	—	—	—	—	
Rö	I	—	—	—	—	—	
Rimbo	II, II/1	—	—	—	—	—	

Stationer och lastplatser samt övriga platser, försedda med fast signalinrättning	Spår n:r	Infart			Utfart		Anm.
		För-signal	Avstånd mellan försignal och huvudsignal meter	Huvudsignal, signalbild	Avstånd mellan infarts- och utfartssignal meter	Huvudsignal, signalbild	
Rånäs	I, II	—	—	—	—	—	
Skogshall	Huvudspår	—	—	—	—	—	Kontrollås.
Knutby	I	⊗	400	—	—	—	
	II	⊗	400	—	—	—	
Faringe	II	—	—	—	—	—	
	IV	—	—	—	—	—	
I riktning Faringe—Stockholm.							
Knutby	I	—	—	—	—	—	
Skogshall	Huvudspår	—	—	—	—	—	Kontrollås.
Rånäs	I, II	—	—	—	—	—	
	(III)	—	—	—	—	—	
Rimbo	I-V	⊗	200	—	—	—	Sp III huvudlagvåg utom för godståg. Sp V huvudlagvåg för godståg.
Rö	I, II	—	—	—	—	—	
Kärsta	II	—	—	—	—	—	
	III	—	—	—	—	—	
Broby	Huvudspår	—	—	—	—	—	Kontrollås.
Ekskogen	I, II	—	—	—	—	—	
Frösunda	II, III	—	—	—	—	—	
Lindholmen	II, III	—	—	—	—	—	
Vallentuna	I	—	—	—	—	—	
	II	—	—	—	—	—	
Täby	I	—	—	—	—	—	
	II	—	—	—	—	—	
Roslagnäsby	I, II	—	—	—	—	—	



Stationer och lastplatser samt övriga platser, försedda med fast signalinrättning	Spår n:r	Infart		Utfart		Anm.
		Försignal	Avstånd mellan försignal och huvudsignal meter	Huvudsignal, bild	Avstånd mellan infarts- och utfartssignal meter	
Djursh. Danderyd .....	I	—	—	—	—	—
	III	⊙	300	†	365	††
	VI	⊙	330	†	425	†
Djursh. Ösby	III	(Infart fr Sg).		187	*†	* Semaforen uppställd vid ställverket.
	V	⊙	330	†	—	Fr. Dn mot Sd. För tåg med Ös som slutst.
Stocksund ...	I, III	⊙	240	†	510	†
Alkistbron, blockpost	II	—	—	—	*†	* Försignal 360 m innan huvudsignalen.
Experimental-fältet, blockp.	II	—	—	—	†	—
Stockholm ö., lokalstationen	II	—	—	†	*†	* Ljussignal, uppställd invid bergväggen strax norr om körbron. Kör-signal från den-samma berättigar tåget fortsätta fram till lokalstationen.
Stockholm ö.	(III) I-IV	—	—	#	—	—

## I riktning Rimbo—Norrtälje.

Finsta .....	I, II	—	—	†	—	—
Syninge .....	I, II	—	—	†	—	—
Norrtälje	I, II	⊙	300	†	—	—

## I riktning Norrtälje—Rimbo.

Norrtälje	I, II	⊙	320	†	—	—
Finsta .....	I, II	⊙	125	†	—	—
Rimbo .....	III	—	—	†	—	—
	IV	—	—	#	—	—

Stationer och lastplatser samt övriga platser, försedda med fast signalinrättning	Spår n:r	Infart		Utfart		Anm.
		Försignal	Avstånd mellan försignal och huvudsignal meter	Huvudsignal, bild	Avstånd mellan infarts- och utfartssignal meter	

## I riktning Rimbo—Hallstavik.

Nydal .....	Huvud-spår	—	—	†	—	—
Sättraby .....	II, III	—	—	†	—	—
Erken .....	Huvud-spår	—	—	†	—	—
Edsbro .....	II	—	—	†	—	—
	I	—	—	†	—	—
Ununge .....	I, II	—	—	†	—	—
Skebobruk ...	II	—	—	†	—	—
Häverösund	II, III	—	—	†	—	—
Hallstavik ...	II, III	—	—	†	—	—

## I riktning Hallstavik—Rimbo.

Häverösund	II, III	—	—	†	—	—
Skebobruk ...	II	⊙	235	†	—	—
	I	⊙	235	†	—	—
Ununge .....	I, II	—	—	†	—	—
Edsbro .....	II	—	—	†	—	—
	I	—	—	†	—	—
Erken .....	Huvud-spår	—	—	†	—	—
Sättraby .....	II, III	—	—	†	—	—
Nydal .....	Huvud-spår	—	—	†	—	—
Rimbo .....	V- VIII	⊙	285	†	—	—



Stationer och lastplatser samt övriga platser, försedda med fast signalinrättning	Spår n:r	Infart		Utfart		Anm.
		För signal	Avstånd mellan försignal och huvudsignal meter	Huvudsignal, signalbild	Avstånd mellan infarts- och utfarts-signal meter	

## I riktning Faringe—Uppsala.

Almunge	II, III	—	—	—	—	—
<del>Dentsman</del> Länna	I, II	⊗	260	—	—	—
Mariefund	I, II	⊗	301	—	—	—
Bärby	I, II	—	—	—	—	—
Uppsala ö.	I, II	—	—	—	—	—

## I riktning Uppsala—Faringe.

Bärby	I, II	—	—	—	—	—
Mariefund	I, II	—	—	—	—	—
Länna	I, II	⊗	380	—	—	—
<del>Dentsman</del> Almunge	II, III	—	—	—	—	—
Faringe	III	—	—	—	—	—
	IV	—	—	—	—	—

## I riktning Roslagsnäsby—Österskär.

Viggholm	III	—	—	—	—	—
	II	—	—	—	—	—
Rydbo	I, II	—	—	—	—	—
Runö	I, II	—	—	—	—	—
Åkersberga	II, III	—	—	—	—	—
Österskär	I, II	—	—	—	—	—

## I riktning Österskär—Roslagsnäsby.

Åkersberga	III	—	—	—	330	—
Runö	I, II	—	—	—	—	—
Rydbo	I, II	—	—	—	—	—
Viggholm	III	—	—	—	—	—
Roslagsnäsby	III	—	—	—	—	—

Stationer och lastplatser samt övriga platser, försedda med fast signalinrättning	Spår n:r	Infart		Utfart		Anm.
		För signal	Avstånd mellan försignal och huvudsignal meter	Huvudsignal, signalbild	Avstånd mellan infarts- och utfarts-signal meter	

## I riktning Djursh. Ösby—Svalnäs.

Djursh. Ösby	II	(Infart fr. Sd.)	435	—	—	—
Djursh. Sveavägen	II	—	—	—	—	—
Djursh. Framnäs-viken	I	—	—	—	—	—
	II	—	—	—	—	—
	II/III	—	—	—	—	—

## I riktning Svalnäs—Djursh. Ösby.

Djursh. Framnäs-viken	II	—	—	—	—	—
	I	—	—	—	—	—
Djursh. Sveavägen	I	—	—	—	—	—
Djursh. Ösby	III	—	—	—	—	—

## I riktning Altorp—Djursh. Ösby.

Djursh. Ösby	I	—	—	—	—	—
--------------	---	---	---	---	---	---

## I riktning Faringe—Gimo.

Upplandstuna	I	—	—	—	—	—
	II	—	—	—	—	—
Alunda	II	—	—	—	—	—
Haberga (hlp)	Huvudspår	—	—	—	—	—
Haberga (hlp)	II	—	—	—	—	—
	III	—	—	—	—	—
Vettsta	Huvudspår	—	—	—	—	Kontrollås.
Gimo	II, III	—	—	—	—	—

\*) Gäller endast då det för visst tåg är angivet, att platsen förändrats till hlp.

Stationer och lastplatser samt övriga platser, försedda med fast signallinrättning	Spår n:r	Infart		Utfart		Anm.	
		Försignal	Avstånd mellan försignal och huvudsignal meter	Huvudsignal, signalbild	Avstånd mellan infarts- och utfarts-signal meter		Huvudsignal, signalbild
I riktning Gimo—Faringe.							
Vettsta .....	Huvudspår	—	—	†	—	—	Kontrollås.
Haberga (hlp)	Huvudspår	—	—	†	—	—	
Haberga (himp)*	II	—	—	†	—	—	
	III	—	—	#	—	—	
Alunda .....	II	—	—	†	—	—	
Upplandstuna	I	—	—	†	—	—	
	II	—	—	#	—	—	
Faringe .....	II	⊗	400	†	—	—	
	IV	⊙	400	#	—	—	
I riktning Dannemora—Gimo.							
Österbybruk	I	—	—	†	—	—	
Kuaby .....	I	—	—	†	—	—	
Gimo .....	I	—	—	†	—	—	
I riktning Gimo—Dannemora.							
Kuaby .....	I	—	—	†	—	—	
Österbybruk	I	—	—	†	—	—	
Dannemora .....	I	—	—	†	—	—	
I riktning Gimo—Hargshamn.							
Risinge .....	Huvudspår	—	—	†	—	—	Kontrollås.
Harg .....	I	—	—	†	—	—	
Bruksspår .....	Huvudspår	—	—	†	—	—	Kontrollås.
Hargshamn .....	I	—	—	†	—	—	
I riktning Hargshamn—Gimo.							
Bruksspår .....	Huvudspår	—	—	†	—	—	Kontrollås.
Harg .....	I	—	—	†	—	—	
Risinge .....	Huvudspår	—	—	†	—	—	Kontrollås.
Gimo .....	I, II III	—	—	†	—	—	Sp. I huvudtågväg fr. H mot Kb. Sp. II huvudtågväg fr. H mot Ad.

\*Gäller endast då det för visst tåg är angivet, att platsen förändrats till himp.

Vid växel till första grusgröp (i sistnämnda linje)

(vid Skogshalls lhp)

(vid Kalata hlp)

(vid Rm - Sg)

Vid Ekebyholms och Råda hlp vid växeln till Vallby såg (lin. Rm - Fa) vid Sättraby grusgröp<sup>1)</sup> vid Edebo hlp, vid ~~bunkersningen~~ i lin. Rg - Lna, vid Årsta, Eddavägens, Svalnäs, Östberga och Altorps hlp samt vid Stormossens sidospår (lin. Kb - G) äro huvudsignaler icke uppsatta. Jfr tjr § 35, mom. 2a.

1) Växeln vid Sättraby grusgröp är inlagd endast under vissa tider av sommaren.

Beträffande spårsystemet å Stockholm östra st. torde följande observeras. Med beteckningen sp. III avses, att tåget ingår å det spår, som är rakspår fram till tågspåret III mitt för stationshuset. Det spår, som norr om vattenkastaren ligger i rak linje med personplattformen betecknas som nr IIIa. Finnes t. ex. angivet sp. IIIa/III avses tågvägen vara sp. IIIa norr om vattenkastaren och sedan övergång till sp. III. Likaså avser t. ex. beteckningen sp. II/I att tåget först ingår å sp. II och vid den befintliga spårförbindningen till sp. I övergår till detta spår.

Beteckningen sp. II/I å Rimbo st. för tåg fr. Rø, avser spår II fram till andra spårförbindningen med sp. I, därefter sistnämnda sp.

Tågvägar å Dj. Ösby station

