

1 Trafiksektionen

**TIDTABELLSBOKEN**

**DEL A**

STATENS JÄRNVÄGAR  
1 trafiksektionen

---

---

**TIDTABELLSBOKEN**  
**DEL A**

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

---

Gällande fr. o. m. den 25 maj 1955  
på följande bandelar:

Stockholm C—Krylbo

Stockholm C—Köping

Spånga—Hässelby villastad

Tillberga—Ludvika

Ängelsberg—Kärrgruvan

Kolbäck—Ramnäs

Sala—Tillberga

Uppsala C—Enköping

Heby—Enköping

Innehavarens befattning och namn:





	Sid.
Lokalgodståg utan särskild tbfh .....	171
Lok, lokomotor och rälsbuss, framförande utan lots .....	156—161
Lutnings- och stigningsförhållanden, som i vardera riktningen äro utslagsgivande för tågens (vut) utrustning med bromsvikt .....	132—134
Obemannad driftplats, trafikutbyte vid .....	4
Obevakade driftplatser med huvudsignal samt uppgift på tågspår, som skall komma till användning på station, då denna är obevakad .....	143—144
Ordergivningsstationer .....	144
Ordningsföljden mellan tåg, ändring genom tkl på vissa bansträckor .....	173—174
Postning för vissa tåg .....	147—148
Reservlok .....	146
Rälsbuss, framförande utan lots .....	156—161
Rälsbuss, manövrering från bakre förarhytten vid växlingsrörelser .....	174
Semaforer med blinkande grönt sken .....	174
Signalplats: instruktion för tågrörelse förbi sipl, som utgöres av vägkorsning med huvudsignaler, när säkerhetsanläggningen är i olag .....	154
Småfordon, framförande inom vissa ställverksområden .....	155—156
Telefonering från linjen .....	6—7
Trafikutbyte vid obemannad driftplats .....	4
Tvättning av vagnar vid Solna .....	172
Tåghandlingars överlämnande, då föraren även är tågbefälhavare .....	172
Undantag från säo samt särbestämmelser för vissa bandelar eller driftplatser .....	152—176
Underrättelsestationer och underrättelsesträckor .....	145
Underrättelsetider .....	145
Vagnsnyning och varmgångsinspektion .....	140—142
Vagnvikten för olika fordon .....	7
Vagnviktstabeller:	
för elektrolok .....	135
för ånglok .....	136—138
Veckoorder:	
sty anvisningar till .....	4—5
vissa föreskrifter för 1 ts .....	151
Växlingsrörelser på vissa bandelar eller driftplatser .....	162—170
Ånglok, särbestämmelser för vissa sidospår .....	131

## Bestämmelser angående spårändring vid Stockholm C.

Om ändring från avkortad tågväg, vare sig den föreligger eller leder ändring av signalbilden eller ej, till annan, likaledes avkortad tågväg, måste vidtagas för ankommande tåg så sent, att underrättelse härom ej hinner lämnas till den föregående station, behöva det oaktat de för sådant fall eljest gällande föreskrifterna om förarens varskående icke iakttagas. I dylikt fall skall emellertid föraren, så snart spårändringen av honom uppmärksammas, nedbringa hastigheten till högst 30 km/tim., så att, om stoppsignal ges eller annat hinder förefinnes, tåget hastigt kan bringas till stopp. Långhanda föreskriftssätt skall tillämpas jämväl ifråga om spårändring för tåg, som antingen enligt tjänstetidtabell eller på grund av särskild order skall ingå på avkortad tågväg, om spårändringen avser annan avkortad eller oavkortad tågväg.

## Bestämmelser angående spårändring vid Uppsala C (Personbangården).

Om spårändring, vare sig den föreligger eller leder ändring av signalbilden eller ej, måste vidtagas för ankommande tåg så sent, att underrättelse härom ej hinner lämnas till den föregående station, behöver det oaktat de för sådant fall eljest gällande föreskrifterna om förarens varskående icke iakttagas. I dylikt fall skall emellertid föraren, så snart spårändringen av honom uppmärksammas, nedbringa hastigheten till högst 30 km/tim., så att, om stoppsignal ges eller annat hinder förefinnes, tåget hastigt kan bringas till stopp.

# Förklaringar till tjänstetidtabellerna

## Överskriften

- 1) Sth är bestämd enligt såo med hänsyn till tågets normala sammansättning och för tåget avsedd loktyp.  
Andras någon av förutsättningarna för tågets sth så, att endast en *lägre* sth medgives enligt såo, får denna lägre sth icke överskridas.

*Tidinkörning vid försening.* Om tbfh och föraren efter samråd finna, att tågets sth med hänsyn till tillgänglig bromsvikt och sammansättning kan ökas, må så ske *inom gränsen för den största tillåtna hastighet, som är medgiven för bansträckan.*

- 2) Ax = axlar. Sifferuppgiften anger det största antalet axlar, som får medtagas under förutsättning att tågets sth, bromsgrupp eller bemanning icke ändras.
- 3) Vikt = vagnvikt. Den angivna vagnvikten har legat till grund för beräkningen av tågets gångtider. Finns ej uppgift om vagnvikt i överskriften, har gångtiden beräknats enligt i vagnviktstabellen angiven vagnvikt.  
Skall högre vagnvikt än vad ovan sagts framföras, gäller följande:

*Eltåg.* Anser föraren, att den högre vagnvikten kommer att medföra, att tidtabellens gångtider måste överskridas, skall tågledarens medgivande inhämtas, innan vagnvikten får ökas. *Vagnvikten får icke i något fall överskrida i vagnviktstabellen angivet tontal för vederbörande loktyp.*

*Ångtåg.* I tidtabellens huvud eller i vagnviktstabellen angiven vagnvikt är minimum för vad loket skall kunna framföra. Anses loket med hänsyn till rådande omständigheter kunna framföra ytterligare vagnvikt, får denna medtagas. Anser föraren, att vagnvikten icke kan ökas utan att tidtabellens gångtider överskridas, skall tågledarens medgivande inhämtas.

- 4) Brgr = bromsgrupp. Den angivna bromsgruppen har bestämts efter tågets normala sammansättning.

## Tabellen

- 5) I kolumn 1 äro signaturer på driftplatserna angivna sålunda:  
*med fet stil:*

övergångsstationer;

*med vanlig stil:*

övriga stationer, bevakade och obevakade,

icke automatiska blockposter jämte »blp»,

lastplatser och signalplatser, vilka icke äro ständigt obevakade, jämte »lp» resp »sipl»;

*med kursiv stil:*

automatiska blockposter jämte »blp»; sådana blockposter anges dock icke, om signalbilden skall vara

lastplatser och signalplatser, vilka äro ständigt obevakade, jämte »lp» resp »sipl»,  
hållplatser,

rälsbusshållplatser, vilkas signaturer äro satta inom parentes.

Driftplats utan huvudsignal kan vara utelämnad för genomfartståg.

*Anm.* Hållplatser samt obevakade stationer och obevakade lastplatser förutsättas vara obemannade. Undantag härifrån betecknas i tdtboken, del B, med standardförkortningen »r» i kol »Ank» — se punkt 13.


- 6) Kantstrecken på ömse sidor om kolumn 1 ange enkelspår och dubbelspår sålunda:


|Nn| = enkelspår


||Nn|| = dubbelspår


- 7) I kolumn 2 anges signalbild för infart vid driftplats, som har infartssignal.


Förekommande signalbilder. betyda:


a)  körsignal visas med 1 vinge eller 1 grönt sken. Driftplatsen har växelförregling eller saknar växlar;


b)  körsignal visas med 2 resp 3 vingor eller gröna sken. Driftplatsen har växelförregling;

c)  körsignal visas med s k T-semafor. Driftplatsen är bevakad resp obevakad samt har växelförregling eller saknar växlar;

d)  körsignal visas enligt a) resp c) och gäller till alla tågvägar. Driftplatsen saknar växelförregling;

e)  stolpar bredvid körsignalbilden markera, hur den huvudsignal, som gäller för tåget, står i förhållande till andra huvudsignaler, med vilka förväxling kan ske;

f)  fast grönt sken visas till vänster (såo fig 11 f) resp till höger (såo fig 11 e) från infartsdvärgsignal;

g)  blinkande grönt sken visas till vänster (såo fig 11 f) resp till höger (såo fig 11 e) från infartsdvärgsignal.

- 8) I kolumn 3 anges tågspår. Två tågspår åtskilda med bråkstreck, t ex 4/3, innebär, att tåget ingår över det först nämnda spåret (4) till det sist nämnda (3).

- 9) I kolumn »Ank» befintliga tecken betyda:

a = behovsuppehåll) {för resandes *avstigande* eller för *avlämnande*  
@ = fast uppehåll) {av gods eller vagn

p = behovsuppehåll) {för resandes *påstigande* eller för *avhämtande*  
Ⓟ = fast uppehåll) {av gods eller vagn

× = behovsuppehåll) {för *allt slags trafikutbyte*  
⊗ = fast uppehåll) {

När dessa tecken stå *utan* tid eller tillsammans med endast *en* tid, är uppehållstiden beräknad att understiga en minut och inbegripen i gångtiden till nästa driftplats med tidsangivelse.

○ = fast uppehåll för annat ändamål än trafikutbyte; utsättes endast för personförande tåg.

● = driftplatsen är obevakad; detta tecken användes dock endast vid driftplats, skyddad av infartssignal, som manövreras från platsen ifråga.

■ = driftplatsen är obevakad, ehuru anordningarna icke fylla såo fordringar härför.


10) Tidsangivelse vid sektionsgränsstation. För tåg, som skall ingå på angränsande sektion, utsättes aldrig någon tid i kol »Avg» vid gränsstationen. Skall tåget passera gränsstationen eller har det där teckenuppehåll (X, ⊗, a etc) utsättes avgångstiden och — i förekommande fall — uppehållstecknet i kol »Ank» i den tidtabell, som gäller vid ankomsten till gränsstationen.


11) I kolumn 6 anges signalbild för utfart, när driftplatsen har utfartssignal eller utfartsvärgsignal.

Signalbilderna anges sålunda:

från *utfartssignal*: se punkt 7 a), b) och e),


» *utfartsvärgsignal*:


 då utfartsvärgsignalen är uppställd invid utfartssignal;


 då utfartsvärgsignalen ej är uppställd invid utfartssignal;

från *utfartsvärgsignalen* visas »kör» med grönt sken till vänster (såo fig 11 f) eller till höger (såo fig 11 e). Skenet kan vara fast eller blinkande.

*Anm:* Utfartssignal, uppställd bortom växlarna i utfartstågväg, förreglar ej dessa växlar. För genomfartståg på huvudstågväg förreglas dock i regel växlarna i utfartstågvägen genom infartssignalen, om dpl har växelförregling.

Är utfartssignal uppställd framför utfartsväxlarna utan att dessa växlar förreglas, anges detta genom signalbilden .

12) I kolumn X anges tågets möten. På station, som utgör sektionsgräns, anges möte endast i den tidtabell, som gäller vid avgången från gränsstationen.

13) Standardförkortningar och standardtecken, som förekomma i tjänstetidtabellerna och enkelspårstabellerna, betyda:

† = går sön- och helgdagar.

✕ = går vardagar.

d = går dagligen utom dag efter soh.

e = extratåg; går på särskild order.

f = avkortad tågväg.

h = hinder strax bortom infartstågvägens slutpunkt.

k = eget tåg uppehålles.

m = måltidsuppehåll.

- r = stationär personal finns i tjänstgöring för tåget; har tåget behovsuppehåll, sker därvid signalering (såsom av plv) enl såo § 72: 9 resp § 101: 10; jfr punkt 5, anm.
- s = när tågets lok stannat hinderfritt i förhållande till mötande (förbigående) tåg, skall föraren underrätta tågklararen härom genom signalen »lägg om växeln» med lokets vissla (siren) eller med ~~en~~ <sup>1929</sup> signalslykta.
- u = som uppehålles.
- w = varmgångsinspektion.

Dessa standardförkortningar och standardtecken användas i tidtabellsboken *endast* i ovan angiven betydelse.

## Bestämmelser om A-signal

På driftplats med A-signal skall avgångssignal till stillastående tåg i regel ges med denna, utom då särskild order erhållits att avgångssignal skall ges av tågexpeditören (där sådan signal eljest ges av tågbefälhavaren).

Avgångssignal får ej ges med A-signal vid förbigång eller eljest, då två eller flera tåg stå uppställda för avgång i samma riktning, såvida ej antingen särskild utfartssignal eller dvärgsignal gäller för vart och ett av ifrågavarande tåg eller ock gemensam utfartssignal finnes, som visar olika signalbilder för vart och ett av ifrågavarande tåg.

A-signal skall ej användas för genomfartståg.

Skulle det för påskyndande av tågexpedieringen vara lämpligare, att avgångssignal ges med flyttbart signalredskap, skall denna signal åtlydas.

## Trafikutbyte vid obemannad driftplats

Biljetter försäljas av tågpersonalen.

Resande får på eget ansvar i resgodsvagn inlasta högst 25 kg resgods — på halvbiljett för resande under 12 år 12 kg — ävensom eventuellt medförd cykel (sparkstötting). Resgodset skall sedermera inskrivas antingen genom tbfh försorg eller också på lämplig station enligt anvisning av tbfh.

Väntsalen hålles i regel stängd.

*Anm.* Huruvida en driftplats är bemannad eller obemannad framgår av tdtboken, del B; se »Förklaringar till tjänstetidtabellerna», punkt 5.

## Anvisningar till veckoorder

1. Veckoorder (Vko) gäller som order *till lokps och tbfh*. Om förhållanden, som tillkommit efter upprättandet av vko eller eljest ej medtagits i denna, ges order enligt såo bestämmelser (alltså i regel på S-blanketter).
2. Vko gäller från måndag kl 0.00 till söndag kl 24.00. Giltighetstiden anges överst på varje sida.
3. Vko är indelad i olika bansträckor och farriktningar på så sätt, att de tabeller, som gälla för nedgående tåg (udda nr), äro upptagna först och därefter de tabeller, som gälla uppgående tåg (jämnna nr).

4. Driftplatser och stationssträckor, där anordningar förekomma enligt vko, anges genom underrubriker. En underrubrik kan gälla flera, under varandra upptagna anordningar, åtskilda genom ett streck tvärs över sidan. I kol 1 äro tågen för varje särskild anordning, då de ej anges på annat sätt, upptagna i nummerordning med det lägsta numret först. Upptaga kol 2 och 3 på skilda rader två eller flera tidsperioder, avser varje tidsperiod det tåg, som i kol 1 står på samma rad, om ej antingen annat anges genom klammer eller kol 1 upptager endast ett tågnummer för vederbörande anordning eller tex »alla tåg».
5. Order om enkelspårsdrift på dubbelspår medtages i vko endast på bandel med *automatisk* linjeblockering och endast för den riktning, i vilken tågen framgå på högerspår. I samband med uppgift i kol 5 angående enkelspårsdrift upptages därunder särskild uppgift om sådana förhållanden, som enligt vko gälla för tåg i motsatt riktning och som under enkelspårsdriften skola beaktas även av tåg på högerspår. (Ges enkelspårsorder på bl S 7, sker till tåg, som framgår på högerspår, särskild ordergivning om dylika, i vko för tåg i motsatt riktning angivna förhållanden genom enstaka order på vederbörliga S-blanketter.)  
Vid enkelspårsdrift enligt vko ges ej särskild order till tåg på högerspår om sådana vägkorsningar, där anordningarna fungera blott vid vänsterspårstrafik; bevakning skall vara anordnad vid korsningen i dylika fall.
6. Lokps och tbfh äro *skyldiga* att under tjänstgöring medföra gällande vko. Kontrollskyldighet ifråga om efterlevnaden av bestämmelser i vko åvilar jämväl bitrådet.  
Om lokps eller tbfh vid något tillfälle *ej skulle kunna erhålla* vko på den i fastställd plan bestämda stationen eller på annan station, innan vko giltighetstid inträder, skall tågets utgångsstation resp den station, där personalavlösning sker, ombesörja att personalen erhåller *bestyrket avskrift* av vederbörande vko för den sträcka, som skall befaras. Är ingen av dessa stationer i besittning av vko, skall ordergivning ske i vanlig ordning på resp S-blankett, varjämte antingen skall överlämnas bestyrkt avskrift av en order härom från tl eller ock på S-blankettens övre kant utskrivs orden »Ersätter vko». Finns i dylikt fall ej någon order att delge tps, skall detta meddelas på bl S 11, avd »Annat besked», genom orden »Ersätter vko. Intet».
7. Om viss order i vko *ändras*, skall tps därom ges order på vederbörlig S-blankett, på vars övre kant anges »Ändring av vko».

## Föreskrifter för telefonering från linjen

### A. Elektrifierad bandel

#### Anordningar

Telefonförbindelse kan erhållas från bl a:

- a) telefonapparat i banvaktsstuga;
- b) telefonpost utanför banvaktsstuga, placerad på stugans yttervägg eller på stolpe vid banan;
- c) telefonpost på linjen, placerad på stolpe vid banan;
- d) telefonpost vid driftplats, placerad på yttervägen åt banan för användning när platsen är obemannad;
- e) telefonpost på reläskåpet eller på särskild stolpe vid blockpost på bansträcka med automatisk linjeblockering.

I fallen b)—e) måste transportabel telefonapparat användas. Sådan skall medtagas, även då banvaktsstugas telefonapparat uppsökes, enär det icke är säkert att tillträde till stugan erhålles.

Till ledning vid uppsökandet av telefonställe finnas på kontaktledningsstolparna anbragta *telefonpilar*, vilkas spets hänvisar till närmaste telefonställe, nämligen

helt svartmålad pil för utpekande av telefonställe *med* telefonapparat (fast telefonställe),

pil med svartmålad kant för utmärkande av telefonställe *utan* telefonapparat (telefonpost).

Pilarna äro målade på den mot banan vända sidan av kontaktledningsstolparna på ca 1,5 m höjd över rälen.

På kontaktledningsstolpe, belägen närmare fast telefonställe än telefonpost, är anbragt endast en helsvart pil.

#### Telefonering från telefonpost

Från telefonpost erhålles förbindelse med driftcentral, som anmodas vidarebefordra eller vidarekoppla önskat meddelande.

Telefoneringen tillgår sålunda:

- 1) Kontaktdosan öppnas med konduktörsnyckel eller den aluminiumnyckel, som hör till telefonapparatens.
- 2) Telefonapparatens vev skruvas i och apparatens stickpropp föres in i kontakt-dosans anslutningskontakt.
- 3) Veven kringvrides utan avbrott minst 10 varv, varigenom signal ges till driftcentralen.
- 4) På mikrotelefonens handtag befintlig tangent skall hållas intryckt vid tal.

*Anm.* Obs! Apparatveven måste skruvas i före proppens insättning, ty eljest föreligger risk för utsändning av kortare ringimpulser, som kunna förhindra den önskade samtalsförbindelsen med driftcentralen och samtidigt blockera ledningen för övrig trafik. Erhålles av en eller annan orsak ej något svar från driftcentralen, uttages proppen ur kontakten och återinsättes sedan, varefter ny påringning göres.

Efter slutat samtal skall proppen omedelbart tagas ur kontakten, och kontakt-dosans lock betryggande stängas med nyckeln.

Vid flera än ett samtal får proppen icke sitta kvar i kontakten mellan samtalen utan skall tagas ur genast efter varje samtals slut för att åter insättas omedelbart före nästa samtal.

## B. Icke elektrifierad bandel

Telefonförbindelse kan erhållas från bl a:

- a) telefonapparat i banvaktsstuga;
- b) transportabel telefonapparat kopplad till bantelefonledning (luftledning) längs banan.

I fallet b) tillgår telefoneringen sålunda:

- 1) Telefonapparatens vev skruvas i.
- 2) Den 2-trådiga anslutningskabel, som hör till telefonapparatens, upphänges med en tråd på vardera av bantelefonledningens båda blanktrådar. Denna ledning brukar ligga längst ned i trådknippen samt vara upplagd på vita isolatorer med grön rand.
- 3) Telefonapparatens vev kringvrides några varv, varvid ringsignal utgår till alla anslutna stationer. Önskas kontakt med en viss station, ringes denna upp enligt signaltabellen.

## Vagnvikten för olika fordon

För varje fordon, som enligt nedan skall medtagas i vagnviktberäkningen, anges vikten i helt tontal ( $\frac{1}{2}$  ton och därutöver avrundas uppåt och mindre tal nedåt).

Därefter räknas fordonens vagnvikter samman. Summan utgör tågets vagnvikt.

### Lok

*Verksamt* loks vikt medräknas ej.

*Overksam* lok upptages med sin *tjänstevikt*. För icke nedkopplat ellok skall denna vikt dock höjas med 50 %.

### Person-, post- och resgodsvagnar

räknas alltid som tomvagnar och upptagas med den på vagnen angivna vikten.

### Godsvagnar

*Tom vagn*

Upptages med den på vagnen angivna vikten.

*Lastad vagn*

Upptages med den på vagnskortet angivna bruttovikten (= vagnens egen vikt + lastens vikt). Om uppgift härom saknas, skall lastens vikt upptagas med den i transporthandlingarna angivna vikten eller — om sådan icke finns angiven — enligt uppskattning.

*Anm.* Godsvagnar, som äro lastade med lik, levande djur, styckegods, resgods eller post, skola alltid räknas som tomma. Detsamma gäller vagnar (Cg och Cgr), som användas för manskapstransport.

## Bromsvikten hos olika fordon

För varje fordon, som enligt det följande skall medtagas vid beräkning av bromsvikten i tåget, bestämmas bromsvikten på nedan angivet sätt. Summan av de olika fordonens bromsvikter utgör tågets bromsvikt.

### Lok

*Verksamt* loks bromsvikt medräknas ej.

*Overksamt ellok:* 10 ton pr bromsad axel.

» *ånglok:* 5 » » » » »

### Tryckluftbromsad vagn med bromsviktmärkning

Bromsvikten är angiven på särskild skylt eller målad på långbalken.

*Anm.* På vissa vagnar är bromsvikten angiven på långbalken omedelbart efter märkningen ang vagnens bromsutrustning.

### Tryckluftbromsad vagn utan bromsviktmärkning och skruvbromsad vagn

#### a) Person-, post- och resgodsvagnar

Bromsvikten för	utgör pr vagn med		
	P-broms	G-broms	skruvbroms
4-axlig vagn, vars vikt är 45 ton och däröver	40 ton	25 ton	5 ton pr bromsad axel
4-axlig vagn, vars vikt är mindre än 45 ton*)	30 ton	20 ton	5 ton pr bromsad axel
2-axlig vagn .....	15 ton	10 ton	5 ton pr bromsad axel

\*) Bromsvikten hos sådana *inspektions-* och *tjänstevagnar* (litt Bo7), på vilka den genomgående bromsen verkar blott på halva antalet axlar, skall upptagas till hälften av de värden, som angivits i tabellen.

#### b) Godsvagnar utom malmvagnar

Bromsvikten för	utgör för vagn med			
	P- eller G-broms			skruvbroms
	då omställningsanordningen Tom - Last			
	saknas	har läget		
Tom		Last		
Vagn med mer än 4 axlar	5 ton pr bromsad axel	5 ton pr bromsad axel	7,5 ton pr bromsad axel	5 ton pr bromsad axel
4-axlig vagn .....	20 ton pr vagn	20 ton pr vagn	30 ton pr vagn	5 ton pr bromsad axel
3- och 2-axlig vagn ....	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	Tom eller lastad med mindre än 5 ton: 5 ton Lastad med 5 ton eller däröver: 7,5 ton pr bromsad axel

## c) Malmvagnar

Bromsvikten för	utgör pr vagn med			
	M-broms, om lednings- trycket är		skruvbroms	
	1,6 kg/cm <sup>2</sup>	4 kg/cm <sup>2</sup>	tom el lastad med mindre än 15 ton	lastad med 15 ton eller däröver
Malmvagnar litt M .....	6 ton	15 ton	6 ton	15 ton

## Bromsberäkningar för tåg

Bromsberäkning skall göras för alla tåg med undantag av:  
 tåg av bromsgrupp S,  
 tåg, som består av ensamt lok eller av ett dragande lok och ett överksamt ellok (sistnämnda lok måste ha verksam genomgångsbroms eller bemannad skruvbroms),  
 snöplogståg,  
 tåg med en vagnvikt av högst 30 ton och en sth av högst 70 km/tim,  
 tåg med en vagnvikt av högst 60 ton och en sth av högst 60 km/tim,  
 vissa lokomotortåg, se säo § 101: 2.

Bromsberäkningarna avse i första hand att bestämma

- den erforderliga *bromsvikten* i ett tåg, när bromstalet och vagnvikten äro kända eller
- den tillåtna *vagnvikten* i ett tåg, när bromstalet och den tillgängliga bromsvikten äro kända eller
- bromstalet* för ett tåg, när vagnvikten och den tillgängliga bromsvikten äro kända.

Härvid gäller följande:

*Bromsvikten* för ett tåg beräknas på sätt som ovan angivits.

*Vagnvikten* för ett tåg beräknas på tidigare beskrivet sätt.

För ett tåg, som framföres av lok litt D, skall dock vagnvikten ökas med 40 ton för varje använt sådant lok, för att den mindre goda bromsverkan från lok av denna litt skall kompenseras. I delvis tryckluftbromsat tåg skall viktökningen göras på den tryckluftbromsade tågdel.

*Anm.* Ovannämnt tillägg skall göras för samtliga lok litt D med undantag av Dm-lok.

Viktökningen skall göras även vid bestämmandet, huruvida ett med minst 4 P-bromsade axlar försett tåg skall få hänföras till bromsgrupp P2, trots att bromsvikten av P-bromsar ej utgör  $\frac{2}{3}$  av tågets hela bromsvikt (säo § 39: 2 c).

Viktökning skall däremot *icke* göras i fråga om snöplogståg, ej heller beträffande tåg med högst 30 ton verklig vagnvikt och en hastighet av högst 70 km/tim eller tåg med högst 60 ton verklig vagnvikt och en hastighet av högst 60 km/tim (säo § 40: 4).

Vid ovannämnda bromsberäkningar skall »Hjälptabell för bromsberäkning» användas.

Bromsberäkningarna avse även att bestämma:

antingen sth för ett tåg, när *bromstalet* ej motsvarar det som angivits i tågets tdt, eller bromstalet för ett tåg, när tågets *sth* av någon anledning har ändrats.

Vid dessa beräkningar skall »*bromstalstabellen*» användas.

## Anvisningar för användning av »Hjälptabell för bromsberäkning»

### a) Bestämmande av erforderlig bromsvikt

När vagnvikten — i förekommande fall ökad för D-lok — och bromstalet äro kända, uppsökes det sistnämnda talet i den första lodräta kolumnen i hjälptabellen. Från detta tal följer man den vågräta sifferraden, tills man kommer till det tal, som är lika med vagnvikten. Om sådant icke finnes, räknar man — för att vara på den säkra sidan — med *närmast högre* vagnvikt. Man följer sedan den lodräta kolumnen uppåt till tabellens huvud. Det tal, som står där, anger den erforderliga bromsvikten.

*Ex.* Ett tåg har en vagnvikt av 770 ton. Bromstalet är 16. Vilken bromsvikt erfordras?

Man söker i hjälptabellens första lodräta kolumn talet 16, därefter i den från detta tal utgående vågräta sifferraden talet 770. Detta tal finnes icke, varför man tager det närmast högre talet 780, följer härifrån den lodräta kolumnen uppåt och finner i tabellens huvud talet 125, vilket anger den för tåget erforderliga bromsvikten.

### b) Bestämmande av tillåten vagnvikt

När bromstalet och den tillgängliga bromsvikten äro kända, uppsökes i tabellens huvud det tal, som motsvarar den tillgängliga bromsvikten. Om denna ej finnes, räknar man — för att vara på den säkra sidan — med lägre bromsvikt, än som i verkligheten finnes och väljer därför *närmast lägre* tal i tabellhuvudet. Man följer den lodräta kolumnen nedåt, tills man kommer till den vågräta sifferrad, som i yttersta kolumnen innehåller det givna bromstalet. Det i skärningspunkten stående talet är den sökta vagnvikten. Användes D-lok för tågets framförande, skall dock detta tal minskas med 40 ton för varje sådant lok.

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

Man söker i hjälptabellens huvud bromsvikten 109. Detta tal finnes icke, varför man tager det närmast lägre talet 105 och följer den lodräta kolumnen nedåt till den vågräta sifferrad, i vars yttersta kolumn står bromstalet 12. I skärningspunkten står talet 875. Då vagnvikten förut var 540 ton, sålunda  $875 - 540 = 335$  tons vagnvikt ytterligare tillkopplas. Användes ett D-lok för tågets framförande, kan endast  $335 - 40 = 295$  tons vagnvikt tillkopplas.

### c) Bestämmande av ett tågs bromstal

När den tillgängliga bromsvikten i ett tåg ej är så stor, att den motsvarar det bromstal, som gäller för tåget, skall det nya bromstalet bestämmas. Härvid uppsökes i tabellens huvud det tal, som är lika med den tillgängliga bromsvikten. Om

sådant ej finnes, räknar man — för att vara på den säkra sidan — med lägre bromsvikt, än som i verkligheten finnes, och väljer därför närmast lägre tal i tabellhuvudet. Man följer den lodräta kolumnen nedåt, tills man kommer till ett tal, som är lika med tågets vagnvikt (i förekommande fall ökad för D-lok). Om sådant tal ej finnes, räknar man med högre vagnvikt och väljer därför *närmast högre* tal. Om detta förekommer på mer än en rad, väljer man det understa. Talet i yttersta vänstra kolumnen i samma sifferrad är det sökta bromstalet.

*Ex.* Ett persontåg, som framföres av ett D-lok och vars tidtabell föreskriver bromstal 61 samt en största hastighet av 90 km/tim, har en verklig vagnvikt av 172 ton, vartill lägges 40 ton = 212 ton, och en bromsvikt av 118 ton. Bromsvikten är ej tillräcklig, och tågets bromstal måste därför utrönas.

Man söker då i hjälptabellens huvud bromsvikten 118, som emellertid ej finnes, varför man väljer den närmast lägre 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 bromstalstabellen finner man, att bromstalet 54 tillåter en största hastighet av 90 km/tim, om ej större lutningsförhållande förekommer i tågets väg än 6 : 1000. Förekommer större lutningsförhållande än 6 : 1000, måste hastighetsnedsättning ske, varvid hastigheten i varje lutning blir beroende av lutningsförhållandet (enligt bromstalstabellen 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).

# Bromstalstabell

Lutningsförhållande	Vid en hastighet i km pr tim av																	
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65*)	70*)	75	80	85	90	95	100
	B r o m s t a l																	
0: 1000	4	4	4	4	5	5	7	9	12	15	16/20	20/28	24	30	35	42	51	61
1: 1000	4	4	4	4	5	6	8	10	13	16	18/22	22/30	26	31	37	44	53	63
2: 1000	4	4	4	4	5	7	9	11	14	18	19/23	23/31	27	33	38	46	55	65
3: 1000	4	4	4	5	6	7	9	12	15	19	20/25	25/33	29	34	41	48	57	67
4: 1000	4	4	5	5	6	8	10	13	16	20	22/27	26/35	30	36	43	50	59	69
5: 1000	4	5	5	5	7	9	12	15	18	22	23/29	27/37	31	38	44	52	61	70
6: 1000	5	5	6	6	8	10	13	16	19	23	25/30	29/39	33	39	46	54	63	71
7: 1000	5	5	6	7	9	11	14	17	20	24	26/32	30/41	34	41	47	56	65	72
8: 1000	5	6	7	8	10	12	15	18	21	25	27/33	32/42	36	42	50	59	67	73
10: 1000	6	7	8	10	12	14	17	20	24	28	30/36	34/45	39	46	53	61	70	75
12: 1000	7	8	10	11	13	16	19	22	26	31	33/39	38/48	42	49	58	70		
12.5: 1000	7	8	10	12	14	16	19	23	27	32	34/40	38/49	43	50	60	73		
14: 1000	8	9	11	13	15	18	21	24	28	33	35/42	41/—	48	56				
16: 1000	9	11	12	15	17	20	23	27	31	36	43/45	50/—	58	66				
17: 1000	10	12	14	16	18	21	24	28	32	39	47/49	55/—	64	74				
18: 1000	11	12	14	16	19	22	25	29	33	42								
20: 1000	12	14	16	18	20	23	27	31	38	50								
25: 1000	15	17	19	22	25	28												

\*) Vänstra talet = bromsgrupp P1 och P2.  
 Högra talet = bromsgrupp G.

För tåg som framföres i lutningsförhållande eller med hastighet, som ej återfinnes i tabellen, skall tillämpas det för närmast större lutningsförhållande resp närmast högre hastighet gällande bromstalet.

Vid bestämmande av hastigheten för ett tåg, vars bromsvikt motsvarar ett bromstal, som ej finnes i tabellen för det aktuella lutningsförhållandet, skall hastigheten bestämmas efter närmast lägre bromstal för lutningsförhållandet ifråga.

För tåg, som framföres i stigning, skall det största av följande två bromstal gälla:

bromstalet på horisontal bana (0 : 1000) vid den sth tåget har;  
 bromstalet vid en mot stigningen svarande lutning och en sth av 15 km/tim.

# HJÄLPTABELL

för bromsberäkning

Bromstal	Bromsvikt (i ton)															
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	
	Vagnvikt (i ton)															
4	250	375	500	625	750	875	1000	1130	1250	1380	1500	1630	1750	1880	2000	
5	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	
6	165	250	335	415	500	585	665	750	835	915	1000	1080	1170	1250	1330	
7	145	215	285	355	430	500	570	645	715	785	855	930	1000	1070	1140	
8	125	190	250	315	375	440	500	565	625	690	750	815	875	940	1000	
9	110	165	220	280	335	390	445	500	555	610	665	720	780	835	890	
10	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650	700	750	800	
11	91	135	180	225	275	320	365	410	455	500	545	590	635	680	725	
12	83	125	165	210	250	290	335	375	415	460	500	540	585	625	665	
13	77	115	155	190	230	270	310	345	385	425	460	500	540	575	615	
14	71	105	145	180	215	250	285	320	355	395	430	465	500	535	570	
15	67	100	135	165	200	235	265	300	335	365	400	435	465	500	535	
16	63	94	125	155	190	220	250	280	315	345	375	405	440	470	500	
17	59	88	120	145	175	205	235	265	295	325	355	380	410	440	470	
18	56	83	110	140	165	195	220	250	280	305	335	360	390	415	445	
19	53	79	105	130	160	185	210	235	265	290	315	340	370	395	420	
20	50	75	100	125	150	175	200	225	250	275	300	325	350	375	400	
21	48	71	95	120	145	165	190	215	240	260	285	310	335	355	380	
22	45	68	91	115	135	160	180	205	225	250	275	295	320	340	365	
23	43	65	87	110	130	150	175	195	215	240	260	285	305	325	350	
24	42	63	83	105	125	145	165	190	210	230	250	270	290	315	335	
25	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240	260	280	300	320	
26	38	58	77	96	115	135	155	175	190	210	230	250	270	290	310	
27	37	56	74	93	110	130	150	165	185	205	220	240	260	280	295	
28	36	54	71	89	105	125	145	160	180	195	215	230	250	270	285	
29	34	52	69	86	105	120	140	155	170	190	205	225	240	260	275	
30	33	50	67	83	100	115	135	150	165	185	200	215	235	250	265	
31	32	48	65	81	97	115	130	145	160	175	195	210	225	240	260	
32	31	47	63	78	94	110	125	140	155	170	190	205	220	235	250	
33	30	45	61	76	91	105	120	135	150	165	180	195	210	225	240	
34	29	44	59	74	88	105	120	130	145	160	175	190	205	220	235	
35	29	43	57	71	86	100	115	130	145	155	170	185	200	215	230	
36	28	42	56	69	83	97	110	125	140	155	165	180	195	210	220	
37	27	41	54	68	81	95	110	120	135	150	160	175	190	205	215	
38	26	39	53	66	79	92	105	120	130	145	160	170	185	195	210	
39	26	38	51	64	77	90	105	115	130	140	155	165	180	190	205	
40	25	37	50	62	75	87	100	110	125	135	150	160	175	185	200	
41	24	37	49	61	73	85	98	110	120	135	145	160	170	185	195	
42	24	36	48	60	71	83	95	105	120	130	145	155	165	180	190	
43	23	35	47	58	70	81	93	105	115	130	140	150	165	175	185	
44	23	34	45	57	68	80	91	100	115	125	135	150	160	170	180	
45	22	33	44	55	66	78	89	100	110	120	130	145	155	165	175	
46	22	33	43	54	65	76	87	98	110	120	130	140	150	165	175	
47	21	32	43	53	64	74	85	96	105	115	130	140	150	160	170	
48	21	31	42	52	63	73	83	94	105	115	125	135	145	155	165	
49	20	31	41	51	61	71	82	92	100	110	120	135	145	155	165	
50	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	
51	19	29	39	49	58	68	78	88	98	105	115	125	135	145	155	
52	19	29	38	48	58	67	77	87	96	105	115	125	135	145	155	
53	19	28	38	47	57	66	75	85	94	105	115	125	130	140	150	
54	19	28	37	46	56	65	74	83	93	100	110	120	130	140	150	
55	18	27	36	45	55	64	73	82	91	100	110	120	125	135	145	
56	18	27	36	45	54	62	71	80	89	98	105	115	125	135	140	
57	18	26	35	44	53	61	70	79	88	96	105	115	125	130	140	
58	17	26	34	43	52	60	69	78	86	95	105	110	120	130	140	
59	16	25	33	42	50	58	67	76	84	93	100	110	120	125	135	
60	16	25	33	41	50	58	66	75	83	91	100	110	115	125	135	

Bromstal	Bromsvikt (i ton)														
	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	
	Vagnvikt (i ton)														
4															
5	1700	1800	1900	2000											
6	1420	1500	1580	1670	1750	1830	1920	2000							
7	1210	1290	1360	1430	1500	1570	1640	1710	1790	1860	1930	2000			
8	1060	1130	1190	1250	1310	1380	1440	1500	1560	1630	1690	1750	1810	1880	
9	945	1000	1060	1110	1170	1220	1280	1330	1390	1440	1500	1560	1610	1670	
10	850	900	950	1000	1050	1100	1150	1200	1250	1300	1350	1400	1450	1500	
11	775	820	865	910	955	1000	1050	1090	1140	1180	1230	1270	1320	1360	
12	710	750	790	835	875	915	960	1000	1040	1080	1130	1170	1210	1250	
13	655	690	730	770	810	845	885	925	960	1000	1040	1080	1120	1150	
14	605	645	680	715	750	785	820	855	895	930	965	1000	1040	1070	
15	565	600	635	665	700	735	765	800	835	865	900	935	965	1000	
16	530	565	595	625	655	690	720	750	780	815	845	875	905	940	
17	500	530	560	590	620	645	675	705	735	765	795	825	855	880	
18	470	500	530	555	585	610	640	665	695	720	750	780	805	835	
19	445	475	500	525	555	580	605	630	660	685	710	735	765	790	
20	425	450	475	500	525	550	575	600	625	650	675	700	725	750	
21	405	430	450	475	500	525	550	570	595	620	645	665	690	715	
22	385	410	430	455	475	500	525	545	570	590	615	635	660	680	
23	370	390	415	435	455	480	500	520	545	565	585	610	630	650	
24	355	375	395	415	440	460	480	500	520	540	565	585	605	625	
25	340	360	380	400	420	440	460	480	500	520	540	560	580	600	
26	325	345	365	385	405	425	440	460	480	500	520	540	560	575	
27	315	335	350	370	390	405	425	445	465	480	500	520	535	555	
28	305	320	340	355	375	395	410	430	445	465	480	500	520	535	
29	295	310	330	345	360	380	395	415	430	450	465	485	500	515	
30	285	300	315	335	350	365	385	400	415	435	450	465	485	500	
31	275	290	305	325	340	355	370	385	405	420	435	450	470	485	
32	265	280	295	315	330	345	360	375	390	405	420	440	455	470	
33	260	275	290	305	320	335	350	365	380	395	410	425	440	455	
34	250	265	280	295	310	325	340	355	370	380	395	410	425	440	
35	245	255	270	285	300	315	330	345	355	370	385	400	415	430	
36	235	250	265	280	290	305	320	335	345	360	375	390	405	415	
37	230	245	255	270	285	295	310	325	340	350	365	380	390	405	
38	225	235	250	265	275	290	305	315	330	340	355	370	380	395	
39	220	230	245	255	270	280	295	305	320	335	345	360	370	385	
40	210	225	235	250	260	275	285	300	310	325	335	350	360	375	
41	205	220	230	245	255	270	280	295	305	315	330	340	355	365	
42	200	215	225	240	250	260	275	285	300	310	320	335	345	355	
43	200	210	220	235	245	255	265	280	290	300	315	325	335	350	
44	195	205	215	225	240	250	260	275	285	295	305	320	330	340	
45	190	200	210	220	230	245	255	265	275	290	300	310	320	330	
46	185	195	205	215	230	240	250	260	270	285	295	305	315	325	
47	180	190	200	215	225	235	245	255	265	275	285	300	310	320	
48	175	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	315	
49	175	185	195	205	215	225	235	245	255	265	275	285	295	305	
50	170	180	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	
51	165	175	185	195	205	215	225	235	245	255	265	275	285	295	
52	165	175	185	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	
53	160	170	180	190	200	210	215	225	235	245	255	265	275	285	
54	155	165	175	185	195	205	215	220	230	240	250	260	270	280	
55	155	165	175	180	190	200	210	220	225	235	245	255	265	275	
56	150	160	170	180	185	195	205	215	225	230	240	250	260	270	
57	150	160	165	175	185	195	200	210	220	230	235	245	255	265	
58	145	155	165	170	180	190	200	205	215	225	235	240	250	260	
59	145	150	160	170	175	185	195	205	210	220	230	235	245	255	
60	140	150	160	165	175	185	190	200	210	215	225	235	240	250	

Bromstal	Bromsvikt (i ton)														
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
	Vagnvikt (i ton)														
61	16	25	33	41	49	57	66	74	82	90	98	105	115	125	130
63	15	23	31	39	47	55	63	71	79	87	95	100	110	120	125
64	15	23	31	39	46	54	62	70	78	85	93	100	110	115	125
65	15	23	30	38	46	53	61	69	76	84	92	100	105	115	120
66	15	23	30	38	45	53	61	68	76	83	91	98	105	115	120
67	14	22	29	37	44	52	59	67	74	82	89	97	105	110	120
69	14	21	29	36	43	50	58	65	72	79	87	94	100	110	115
70	14	21	28	35	42	50	57	64	71	78	85	92	100	105	115
71	14	21	28	35	42	49	56	63	70	77	84	91	98	105	110
72	13	20	27	34	41	48	55	62	69	76	83	90	97	105	110
73	13	20	27	34	41	47	54	61	68	75	82	89	95	100	110
74	13	20	27	33	40	47	54	60	67	74	81	87	94	100	110
75	13	20	26	33	40	46	53	60	66	73	80	86	93	100	105

Bromstal	Bromsvikt (i ton)													
	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150
	Vagnvikt (i ton)													
61	140	150	155	165	170	180	190	195	205	215	220	230	240	245
63	135	140	150	160	165	175	180	190	200	205	215	220	230	235
64	130	140	150	155	165	170	180	185	195	205	210	220	225	235
65	130	140	145	155	160	170	175	185	190	200	205	215	220	230
66	130	135	145	150	160	165	175	180	190	195	205	210	220	225
67	125	135	140	150	155	165	170	180	185	195	200	210	215	225
69	120	130	135	145	150	160	165	175	180	190	195	200	210	215
70	120	130	135	140	150	155	165	170	180	185	190	200	205	215
71	120	125	135	140	145	155	160	170	175	180	190	195	205	210
72	115	125	130	140	145	150	160	165	175	180	185	195	200	210
73	115	125	130	135	145	150	155	165	170	180	185	190	200	205
74	115	120	130	135	140	150	155	160	170	175	180	190	195	200
75	115	120	125	135	140	145	155	160	165	175	180	185	195	200

Bromstal	Bromsvikt (i ton)													
	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220
	Vagnvikt (i ton)													
4														
5														
6														
7														
8	1940	2000												
9	1720	1780	1830	1890	1940	2000								
10	1550	1600	1650	1700	1750	1800	1850	1900	1950	2000				
11	1410	1450	1500	1550	1590	1640	1680	1730	1770	1820	1860	1910	1950	2000
12	1290	1330	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1630	1670	1710	1750	1790	1830
13	1190	1230	1270	1310	1350	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1620	1650	1690
14	1110	1140	1180	1210	1250	1290	1320	1360	1390	1430	1460	1500	1540	1570
15	1030	1070	1100	1130	1170	1200	1230	1270	1300	1330	1370	1400	1430	1470
16	970	1000	1030	1060	1090	1130	1160	1190	1220	1250	1280	1310	1340	1380
17	910	940	970	1000	1030	1060	1090	1120	1150	1180	1210	1240	1260	1290
18	860	890	915	945	970	1000	1030	1060	1090	1110	1140	1170	1190	1220
19	815	840	870	895	920	945	975	1000	1030	1050	1080	1110	1130	1160
20	775	800	825	850	875	900	925	950	975	1000	1030	1050	1080	1100
21	740	760	785	810	835	855	880	905	930	950	975	1000	1020	1050
22	705	725	750	770	795	820	840	865	885	910	930	955	975	1000
23	675	695	715	740	760	780	805	825	850	870	890	915	935	955
24	645	665	690	710	730	750	770	790	815	835	855	875	895	915
25	620	640	660	680	700	720	740	760	780	800	820	840	860	880
26	595	615	635	655	675	690	710	730	750	770	790	810	825	845
27	575	595	610	630	650	665	685	705	720	740	760	780	795	815
28	555	570	590	605	625	645	660	680	695	715	730	750	770	785
29	535	550	570	585	605	620	640	655	670	690	705	725	740	760
30	515	535	550	565	585	600	615	635	650	665	685	700	715	735
31	500	515	530	550	565	580	595	615	630	645	660	675	695	710
32	485	500	515	530	545	565	580	595	610	625	640	655	670	690
33	470	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635	650	665
34	455	470	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635	645
35	445	455	470	485	500	515	530	545	555	570	585	600	615	630
36	430	445	460	470	485	500	515	530	540	555	570	585	595	610
37	420	430	445	460	475	485	500	515	525	540	555	570	580	595
38	410	420	435	445	460	475	485	500	515	525	540	555	565	580
39	395	410	425	435	450	460	475	485	500	515	525	540	550	565
40	385	400	410	425	435	450	460	475	485	500	510	525	535	550
41	380	390	400	415	425	440	450	465	475	490	500	510	525	535
42	370	380	395	405	415	430	440	450	465	475	490	500	510	525
43	360	370	385	395	405	420	430	440	455	465	475	490	500	510
44	350	365	375	385	400	410	420	430	445	455	465	475	490	500
45	345	355	365	375	390	400	410	420	430	445	455	465	475	490
46	335	350	360	370	380	390	400	415	425	435	445	455	465	480
47	330	340	350	360	370	385	395	405	415	425	435	445	455	470
48	325	335	345	355	365	375	385	395	405	415	425	440	450	460
49	315	325	335	345	355	365	380	390	400	410	420	430	440	450
50	310	320	330	340	350	360	370	380	390	400	410	420	430	440
51	305	315	325	335	340	350	360	370	380	390	400	410	420	430
52	300	310	315	325	335	345	355	365	375	385	395	405	415	425
53	290	300	310	320	330	340	350	360	370	375	385	395	405	415
54	285	295	305	315	325	335	345	350	360	370	380	390	400	405
55	280	290	300	310	320	325	335	345	355	365	375	380	390	400
56	275	285	295	305	310	320	330	340	350	355	365	375	385	395
57	270	280	290	300	305	315	325	335	340	350	360	370	375	385
58	265	275	285	295	300	310	320	330	335	345	355	360	370	380
59	260	270	280	285	295	305	315	320	330	340	345	355	365	370
60	260	265	275	285	290	300	310	315	325	335	340	350	360	365

Bromstal	Bromsvikt (i ton)													
	225	230	235	240	245	250	255	260	265	270	275	280	285	290
	Vagnvikt (i ton)													
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12	1880	1920	1960	2000										
13	1730	1770	1810	1850	1880	1920	1960	2000						
14	1610	1640	1680	1710	1750	1790	1820	1860	1890	1930	1960	2000		
15	1500	1530	1570	1600	1630	1670	1700	1730	1770	1800	1830	1870	1900	1930
16	1410	1440	1470	1500	1530	1560	1590	1630	1660	1690	1720	1750	1780	1810
17	1320	1350	1380	1410	1440	1470	1500	1530	1560	1590	1620	1650	1680	1710
18	1250	1280	1310	1330	1360	1390	1420	1440	1470	1500	1530	1560	1580	1610
19	1180	1210	1240	1260	1290	1320	1340	1370	1390	1420	1450	1470	1500	1530
20	1130	1150	1180	1200	1230	1250	1280	1300	1330	1350	1380	1400	1430	1450
21	1070	1100	1120	1140	1170	1190	1210	1240	1260	1290	1310	1330	1360	1380
22	1020	1050	1070	1090	1110	1140	1160	1180	1200	1230	1250	1270	1300	1320
23	980	1000	1020	1040	1070	1090	1110	1130	1150	1170	1200	1220	1240	1260
24	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100	1130	1150	1170	1190	1210
25	900	920	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100	1120	1140	1160
26	865	885	905	925	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100	1120
27	835	850	870	890	905	925	945	965	980	1000	1020	1040	1060	1070
28	805	820	840	855	875	895	910	930	945	965	980	1000	1020	1040
29	775	795	810	830	845	860	880	895	915	930	950	965	985	1000
30	750	765	785	800	815	835	850	865	885	900	915	935	950	965
31	725	740	760	775	790	805	825	840	855	870	885	905	920	935
32	705	720	735	750	765	780	795	815	830	845	860	875	890	905
33	680	695	710	725	740	760	775	790	805	820	835	850	865	880
34	660	675	690	705	720	735	750	765	780	795	810	825	840	855
35	645	655	670	685	700	715	730	745	755	770	785	800	815	830
36	625	640	655	665	680	695	710	720	735	750	765	775	790	805
37	610	620	635	650	660	675	690	705	715	730	740	755	770	780
38	590	605	620	630	645	660	670	685	695	710	725	735	750	765
39	575	590	605	615	630	640	655	665	680	690	705	715	730	745
40	560	575	585	600	610	625	635	650	660	675	685	700	710	725
41	550	560	575	585	600	610	620	635	645	660	670	685	695	705
42	535	550	560	570	585	595	605	620	630	645	655	665	680	690
43	525	535	545	560	570	580	595	605	615	630	640	650	665	675
44	510	525	535	545	555	570	580	590	600	615	625	635	650	660
45	500	510	520	530	545	555	565	575	590	600	610	620	630	645
46	490	500	510	520	535	545	555	565	575	585	600	610	620	630
47	480	490	500	510	520	530	545	555	565	575	585	595	605	615
48	470	480	490	500	510	520	530	540	550	565	575	585	595	605
49	460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	570	580	590
50	450	460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	570	580
51	440	450	460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	570
52	435	440	450	460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	560
53	425	435	445	455	460	470	480	490	500	510	520	530	540	545
54	415	425	435	445	455	465	470	480	490	500	510	520	530	535
55	410	420	425	435	445	455	465	475	480	490	500	510	520	525
56	400	410	420	430	435	445	455	465	475	480	490	500	510	520
57	395	405	410	420	430	440	445	455	465	475	480	490	500	510
58	390	395	405	415	420	430	440	450	455	465	475	485	490	500
59	380	390	395	405	415	425	430	440	450	455	465	475	480	490
60	375	385	390	400	410	415	425	435	440	450	460	465	475	485

Bromstal	Bromsvikt (i ton)													
	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220
	Vagnvikt (i ton)													
61	255	260	270	280	285	295	305	310	320	330	335	345	350	360
63	245	255	260	270	275	285	295	300	310	315	325	335	340	350
64	240	250	255	265	275	280	290	295	305	310	320	330	335	345
65	240	245	255	260	270	275	285	290	300	305	315	320	330	340
66	235	240	250	260	265	275	280	290	295	305	310	320	325	335
67	230	240	245	255	260	270	275	285	290	300	305	315	320	330
69	225	230	240	245	255	260	265	275	280	290	295	305	310	320
70	220	230	235	240	250	255	265	270	280	285	290	300	305	315
71	215	225	230	240	245	255	260	265	275	280	290	295	300	310
72	215	220	230	235	240	250	255	265	270	275	285	290	300	305
73	210	220	225	230	240	245	255	260	265	275	280	285	295	300
74	210	215	220	230	235	245	250	255	265	270	275	285	290	295
75	205	215	220	225	235	240	245	255	260	265	275	280	285	295

Bromstal	Bromsvikt (i ton)													
	225	230	235	240	245	250	255	260	265	270	275	280	285	290
	Vagnvikt (i ton)													
61	370	375	385	395	400	410	420	425	435	445	450	460	465	475
63	355	365	370	380	390	395	405	410	420	430	435	445	450	460
64	350	360	365	375	380	390	400	405	415	420	430	435	445	455
65	345	355	360	370	375	385	390	400	405	415	420	430	440	445
66	340	350	355	365	370	380	385	395	400	410	415	425	430	440
67	335	340	350	355	365	370	380	385	395	400	410	415	425	430
69	325	335	340	345	355	360	370	375	385	390	400	405	410	420
70	320	330	335	340	350	355	365	370	380	385	390	400	405	415
71	315	325	330	335	345	350	360	365	370	380	385	395	400	410
72	310	320	325	335	340	345	355	360	365	375	380	390	395	400
73	310	315	320	330	335	340	350	355	365	370	375	385	390	395
74	305	310	315	325	330	335	345	350	360	365	370	380	385	390
75	300	305	315	320	325	335	340	345	355	360	365	375	380	385

Bromstal	Bromsvikt (i ton)													
	295	300	305	310	315	320	330	340	350	360	370	380	390	400
	Vagnvikt (i ton)													
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14														
15	1970	2000												
16	1840	1880	1910	1940	1970	2000								
17	1740	1760	1790	1820	1850	1880	1940	2000						
18	1640	1670	1690	1720	1750	1780	1830	1890	1940	2000				
19	1550	1580	1610	1630	1660	1680	1740	1790	1840	1890	1950	2000		
20	1480	1500	1530	1550	1580	1600	1650	1700	1750	1800	1850	1900	1950	2000
21	1400	1430	1450	1480	1500	1520	1570	1620	1670	1710	1760	1810	1860	1900
22	1340	1360	1390	1410	1430	1450	1500	1550	1590	1640	1680	1730	1770	1820
23	1280	1300	1330	1350	1370	1390	1430	1480	1520	1570	1610	1650	1700	1740
24	1230	1250	1270	1290	1310	1330	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1630	1670
25	1180	1200	1220	1240	1260	1280	1320	1360	1400	1440	1480	1520	1560	1600
26	1130	1150	1170	1190	1210	1230	1270	1310	1350	1380	1420	1460	1500	1540
27	1090	1110	1130	1150	1170	1190	1220	1260	1300	1330	1370	1410	1440	1480
28	1050	1070	1090	1110	1130	1140	1180	1210	1250	1290	1320	1360	1390	1430
29	1020	1030	1050	1070	1090	1100	1140	1170	1210	1240	1280	1310	1340	1380
30	985	1000	1020	1030	1050	1070	1100	1130	1165	1200	1230	1265	1300	1330
31	950	970	985	1000	1020	1030	1060	1100	1130	1160	1190	1230	1260	1290
32	920	940	955	970	985	1000	1030	1060	1090	1120	1160	1190	1220	1250
33	895	910	925	940	955	970	1000	1030	1060	1090	1120	1150	1180	1210
34	870	885	900	910	925	940	970	1000						
35	845	860	870	885	900	915	945	970	1000	1025	1055	1085	1115	1140
36	820	835	850	860	875	890	915	945	970	1000	1030	1060	1090	1110
37	795	810	825	835	850	865	890	915	945	970	1000	1025	1055	1080
38	775	790	800	815	830	840	870	895	920	945	975	1000	1030	1050
39	755	770	780	795	810	820	845	870	900	925	950	975	1000	1030
40	735	750	760	775	785	800	825	850	875	900	925	950	975	1000
41	720	730	745	755	770	780	805	830	855	880	905	925	950	975
42	705	715	725	740	750	760	785	810	835	855	880	905	930	950
43	685	700	710	720	735	745	765	790	815					
44	670	680	695	705	715	725	750	770	795	820				
45	655	665	675	690	700	710	730	755	775	800	820	845	865	890
46	640	650	665	675	685	695	715	740	760	780	805			
47	630	640	650	660	670	680	700	725	745	765	785	805		
48	615	625	635	645	655	665	690	710	730	750	770	790	810	830
49	600	610	620	635	645	655	675	695	715	735	755	775	795	815
50	590	600	610	620	630	640	660	680	700	720	740	760	780	800
51	580	585	595	605	615	625	645	665	685	705	725	745	765	785
52	565	575	585	595	605	615	635	655	675	690	710	730	750	770
53	555	565	575	585	595	605	625	640	660	680	700	715	735	755
54	545	555	565	575	585	595	610	630	650	665	685	705	720	740
55	535	545	555	565	575	580	600	620	635	655	675	690	710	725
56	525	535	545	555	560	570	590	605	625	640	660	680	695	715
57	520	525	535	545	555	560	580	595	615	630	650	665	685	700
58	510	515	525	535	545	550	570	585	605	620	640	655	670	690
59	500	510	515	525	535	540	560	575	590	610	625	645	660	675
60	490	500	510	515	525	535	550	565	585	600	615	635	650	665

Bromstal	Bromsvikt (i ton)													
	410	420	430	440	450	460	470	480	490	500	510	520	530	540
	Vagnvikt (i ton)													
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14														
15														
16														
17														
18														
19														
20														
21	1950	2000												
22	1860	1910	1950	2000										
23	1780	1830	1870	1910	1960	2000								
24	1710	1750	1790	1830	1880	1920	1960	2000						
25	1640	1680	1720	1760	1800	1840	1880	1920	1960	2000				
26	1580	1620	1650	1690	1730	1770	1810	1850	1880	1920	1960	2000		
27	1520	1560	1590	1630	1670	1700	1740	1780	1810	1850	1890	1930	1960	2000
28	1460	1500	1540	1570	1610	1640	1680	1710	1750	1790	1820	1860	1890	1930
29	1410	1450	1480	1520	1550	1590	1620	1660	1690	1720	1760	1790	1830	1860
30	1365	1400	1430	1465	1500	1530	1565	1600	1630	1665	1700	1730	1765	1800
31	1320	1350	1390	1420	1450	1480	1520	1550	1580	1610	1640	1680	1710	1740
32	1280	1310	1340	1380	1410	1440	1470	1500	1530	1560	1590	1630	1660	1690
33	1240	1270	1300	1330	1360	1390	1420	1450	1480	1520	1550	1580	1610	1640
34														
35	1170	1200	1225	1255	1285	1315	1340	1370	1400	1425	1455	1485	1515	1540
36	1140	1170	1190	1220	1250	1280	1310	1330	1360	1390	1420	1440	1470	1500
37	1110	1135	1160	1190	1215	1240	1270	1295	1325	1350	1375	1405	1430	1460
38	1080	1100	1130	1160	1190	1210	1230	1260	1290	1310	1340	1370	1390	1420
39	1050	1080	1100	1130	1150	1180	1210	1230	1260	1280	1310	1330	1360	1380
40	1025	1050	1075	1100	1125	1150	1175	1200	1225	1250	1275	1300	1325	1350
41	1000	1025	1045	1075	1095	1120	1145	1170	1195	1220	1240	1265	1290	1315
42	975	1000	1020	1050	1070	1100	1120	1140	1170	1190	1210	1240	1260	1290
43														
44														
45	910	930	955	975	1000	1020	1045	1065	1090	1110	1130	1155	1175	1200
46														
47														
48	855	875	895	915	935	955	980	1000	1020	1040	1060	1080	1105	1125
49	835	855	875	895	915	935	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100
50	820	840	860	880	900	920	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080
51	805	825												
52	785	805												
53	770	790	810											
54	760	775	795	815										
55	745	760	780	800										
56	730	750	765	785	800									
57	720	735	755	770	790	805								
58	705	725	740	755	775	795	810							
59	695	710	730	745	760	780	795	815						
60	685	700	715	735	750	765	785	800						

Bromstal	Bromsvikt (i ton)													
	295	300	305	310	315	320	330	340	350	360	370	380	390	400
	Vagnvikt (i ton)													
61	485	490	500	510	515	525	540	555	575	590	605	625	640	655
63	465	475	485	490	500	505	525	540	555	570	585	600	620	635
64	460	470	475	485	490	500	515	530	545	560	580	595	610	625
65	455	460	470	475	485	490	505	520	540	555	570	585	600	615
66	445	455	460	470	475	485	500	515	530	545	560	575	590	605
67	440	445	455	460	470	475	490	505	520	535	550	565	580	595
69	425	435	440	450	455	465	475	490	505	520	535	550	565	580
70	420	430	435	440	450	455	470	485	500	515	530	540	555	570
71	415	420	430	435	445	450	465	480	490	505	520	535	550	565
72	410	415	425	430	435	445	460	470	485	500	515	525	540	555
73	405	410	415	425	430	440	450	465	480	495	505	520	535	545
74	400	405	410	420	425	430	445	460	470	485	500	515	525	540
75	395	400	405	415	420	425	440	455	465	480	495	505	520	535

Bromstal	Bromsvikt (i ton)													
	410	420	430	440	450	460	470	480	490	500	510	520	530	540
	Vagnsvikt (i ton)													
61	670	690	705	720	735	755	770	785	800					
63	650	665	680	700	715	730	745	760	775	795	810			
64	640	655	670	685	705	720	735	750	765	780	795	810		
65	630	645	660	675	690	705	720	740	755	770	785	800	815	
66	620	635	650	665	680	695	710	725	740	755	770	785	805	
67	610	625	640	655	670	685	700	715	730	745	760	775	790	805
69	595	610	620	635	650	665	680	695	710	725	740	755	765	780
70	585	600	615	630	640	655	670	685	700	715	730	740	755	770
71	575	590	605	620	635	645	660	675	690	705	715	730	745	760
72	570	585	595	610	625	640	650	665	680	695	710	720	735	750
73	560	575	590	600	615	630	645	655	670	685	700	710	725	740
74	555	565	580	595	610	620	635	650	660	675	690	700	715	730
75	545	560	575	585	600	615	625	640	655	665	680	695	705	720



Bromstal	Bromsvikt (i ton)			
	690	700	710	720
	Vagnvikt (i ton)			
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				
27				
28				
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35	1970	2000		
36	1920	1940	1970	2000
37	1865	1890	1915	1945
38	1810	1840	1860	1890
39	1770	1790	1820	1850
40	1725	1750	1775	1800
41	1680	1705	1730	1755
42	1640	1670	1690	1710
43				
44				
45	1530	1555	1575	1600
46				
47				
48	1435	1455	1480	1500
49	1410	1425	1445	1470
50	1380	1400	1420	1440
51				
52				
53				
54				
55				
56				
57				
58				
59				
60				

Bromstal	Bromsvikt (i ton)													
	550	560	570	580	590	600	610	620	630	640	650	660	670	680
	Vagnvikt (i ton)													
61														
63														
64														
65														
66														
67	820													
69	795	810												
70	785	800												
71	775	790	800	815										
72	765	775	790	805	820									
73	755	765	780	795	810									
74	745	755	770	780	795	810								
75	735	745	760	775	785	800	815							













## Linjebeskrivning.

**Driftplatser, signalbilder, hastighetsnedsättningar m. m.**

Bansträckan Krylbo—Uppsala C.




Tåg med udda nummer.

**Krylbo—Brunna.**

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (»övriga tåg» i säo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p ga kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges.
1	2	3
160.685 Krylbo (Ky)		<p><b>Sth</b> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p><b>Htv:</b> sp 2 ut </p> <p><b>Sidtv:</b> sp 1, 3—14 ut </p> <p>A-signal från sp 2, 3 och 4. Ljusanordning »klart för avgång» finnes vid sp 2.</p>
160.195 (240 m) 158.612 155.873 154.960 Brovallen (Bvn) hp		<p><b>Sth</b> L 60, S 70. 300 m kurvradie.</p> <p>Väggorsning Rönningen. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Väggorsning Haga. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.</p>
150.328 150.072 Rosshyttan (Ry)	10,6	<p>Väggorsning Rosshyttan. Ljud- och ljussignaler.</p> <p><b>Htv:</b> in  sp 2 ut </p> <p><b>Sidtv:</b> in  sp 3 ut </p> <p>Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal.</p>
138.372 138.104 Broddbo (Bdo)	12,0	<p>Väggorsning Broddbo. Ljud- och ljussignaler.</p> <p><b>Htv:</b> in  sp 2 ut </p> <p><b>Sidtv:</b> in  sp 1 ut  in  sp 3 ut </p> <p>Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. Utfartssignalen förreglar växlarna vid Josefsdals lastplats. Vid hinder enligt säo § 74 tillämpas bestämmelserna i mom 3 a.</p>

1	2	3
<p>134.371</p> <p>134.132 Silvköparen (Slk) hp</p> <p>129.223 Josefsdal (Jdl) lp</p>		<p>Väggkorsning Ol Jons damm. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>128.638</p> <p>127.904 Sala (Sl)</p> <p>127.615</p>	<p>10.2</p>	<p>Väggkorsning Sala (Strå kalkbruk). Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p><b>Htv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 2 ut <math>\uparrow\uparrow</math></p> <p><b>Sidtv:</b> in <math>\#</math> sp 3 ut <math>\uparrow\uparrow</math></p> <p>in <math>\#</math> sp 4—5 ut <math>\uparrow\uparrow</math></p> <p>sp 6—11 ut <math>\uparrow\uparrow</math></p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Utfartsförsignal.</p> <p>Utfartssignalen kontrollerar ljud- och ljussignaler vid väggkorsningen Fridhem.</p> <p>A-signal från sp 2 och 3.</p> <p>Väggkorsning Sala (N. Esplanaden). Fällbommar.</p>
<p>126.755</p> <p>125.237</p> <p>121.280</p>		<p>Väggkorsning Fridhem. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej om utfartssignalen vid Sala visar »stopp».</p> <p>Väggkorsning Modigs backe. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Väggkorsning Boda skola. Ljussignaler.</p>
<p>119.523 Isätra (Ist)</p>	<p>8.4</p>	<p><b>Htv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 2.</p> <p><b>Sidtv:</b> in <math>\#</math> sp 1.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p>
<p>112.788 Heby (Hy)</p> <p>112.533</p>	<p>6.7</p>	<p><b>Htv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 3.</p> <p><b>Sidtv:</b> in <math>\#</math> sp 2.</p> <p>in <math>\#</math> sp 4.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Väggkorsning Heby. Fällbommar.</p>
<p>107.430</p>		<p>Väggkorsning Molnebovägen. Ljud- och ljussignaler.</p>

1	2	3
<p>107.047</p> <p>106.597 Morgongåva (Må)</p> <p>106.434</p>	6.2	<p>Väggkorsning Morgongåva västra. Ljud- och ljussignaler.</p> <p><b>Htv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 1.  <b>Sidtv:</b> in <math>\#</math> sp 2.  Sidotågvägslykta.</p> <p>Väggkorsning Morgongåva östra. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas.</p>
103.215		Väggkorsning Grimle. Ljud- och ljussignaler.
<p>100.237</p> <p>100.037</p> <p>99.809 Vittinge (Vi)</p> <p>99.623</p>	6.8	<p>Väggkorsning Vittinge norra. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Väggkorsning Vittinge mellersta. Ljud- och ljussignaler.</p> <p><b>Htv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 2.  <b>Sidtv:</b> in <math>\#</math> sp 1.  in <math>\#</math> sp 3.  Sidotågvägslykta.</p> <p>Väggkorsning Vittinge södra. Ljud- och ljussignaler.</p>
97.960		Väggkorsning Brunsätra. Ljud- och ljussignaler.
<p>92.053</p> <p>91.692 Järlåsa (Jla)</p>	8.1	<p>Väggkorsning Järlåsa. Ljud- och ljussignaler.</p> <p><b>Htv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 3 ut <math>\uparrow</math>  <b>Sidtv:</b> in <math>\#</math> sp 2 ut <math>\uparrow</math>  in <math>\#</math> sp 1 ut <math>\uparrow</math>  Sidotågvägslykta.  Utfartsförsignal.</p>
86.427		Väggkorsning Ålandsdal. Ljud- och ljussignaler.
<p>86.102 Ålandsdal (Åln)</p>	5.6	<p><b>Htv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 2.  <b>Sidtv:</b> in <math>\#</math> sp 3.  Sidotågvägslykta.</p>
<p>83.400 Albo (Albo) hp</p> <p>81.985</p>		<p>Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning Altomta. Ljud- och ljussignaler.</p>

1	2	3
<p>78.915 78.738 Brunna (Bna)</p>	<p>7.4</p>	<p>Vägförskning Brunna. Ljud- och ljussignaler.  <b>Htv:</b> in  sp 2.  <b>Sidtv:</b> in  sp 3.  in  sp 1.  Sidotågvägslykta.  Avgångssignal ges till genomfartståg, även när den automatiska linjeblockeringen är i bruk.</p>

## S Brunna blp—Uppsala C.

(Automatisk linjeblockering).

[Uppsala C ställverksområde].




1	2	3
<p>78.099 S Brunna (Bnas) blp 73.434 Börje (Böj) hp 72.960 Klistad (Ksd) blp 72.920</p>		<p>⌋ Påstigningsmärke. ⌋ Väggorsning Klistad. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej med säkerhet om Ksd blp visar »stopp».</p>
<p>68. 372  67.841 Uppsala N (Una)</p>	<p>10.9</p>	<p>Väggorsning Fjärdingstull. Fällbommar. Om körsignal ej kan visas med infartssignalen utan signalering sker endast med den vid infartsväxeln placerade dvärgsignalen, kan signalbild enl. såo fig. 11 c visas även om bommarna icke äro fällda.</p> <p>Htv: in ⌋ sp 4 ut ⌋⌋ Sidtv: in ⌋ sp 3 ut ⌋⌋</p> <p>Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal.</p> <p><i>Tkl tjänstgör ej i Uppsala N, när såväl säkerhetsanläggningen vid Uppsala C som den automatiska linjeblockeringen Brunna—Uppsala N är i funktion. Uppsala N skall dock anses vara bevakad station. Följande föreskrifter gälla:</i></p> <p>a) Visar infartssignal ej körsignal skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall från signaltelefon omedelbart ringa tkl vid Uppsala C. b) Avgångssignal till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll ges av tbfh (tåg med behovsuppehåll klareras enligt såo § 72:9). c) Möteskontroll av tps verkställes ej. d) Vid mötesändring ges ej order till tps.</p> <p>För avgående tåg visas körsignal från utfartssignal 83 va (sp 4) resp. 83 vb (sp 3) med ett fast grönt sken. Körsignal innebär, att utfartstågvägen samt spårsträckan till infartssignalen 65 v är klar vad beträffar växlarnas lägen och hinderfriheten samt att bommarna vid Dalgatan äro fällda. Om körsignal icke kan visas med utfarts-</p>

1	2	3
<p>Uppsala N, forts.</p> <p>67.755</p>		<p>signalen kan körsignal enl. såo fig. 11 b eller c visas med dvärgsignal, varvid signalbild enligt såo fig. 11 c visas, även om bommarna vid Dalgatan icke äro fällda.</p> <p>Väggkorsning Dalgatan. Fällbomar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.</p>
<p>67.175 81 v sipl</p> <p>67.134</p> <p>66. 850</p> <p>66.692</p> <p>66.471</p> <p>66.265</p>		<p>Körsignal visas med ett grönt sken, när bommarna vid Svartbäcksgatan, Fabriksgatan och Skolgatan äro fällda. Se även sid. 154.</p> <p>Väggkorsning Svartbäcksgatan. Fällbomar.</p> <p>Väggkorsning Fabriksgatan. Fällbomar. Då tåget utgöres av rälsbusståg eller ensamt lok, skall föraren vara beredd att stanna tåget framför väggkorsningen, emedan risk finnes för att bommarna automatiskt höjas, innan tåget passerat.</p> <p>Väggkorsning Skolgatan. Fällbomar. Då tåget utgöres av rälsbusståg eller ensamt lok, skall föraren vara beredd att stanna tåget framför väggkorsningen, emedan risk finnes för att bommarna automatiskt höjas, innan tåget passerat.</p> <p>Väggkorsning Järnbrogatan. Fällbomar. Försignalen (77 v), som kan visa rött sken, är beroende av bommarna.</p> <p>Väggkorsning S:t Persgatan. Fällbomar. Försignalen (77 v), som kan visa rött sken, är beroende av bommarna.</p>
<p>66.134</p> <p>65.880 Uppsala C (U)</p>	<p>2.0</p>	<p>Väggkorsning Vaksalagatan. Fällbomar. Infartssignalen (65 v) är beroende av bommarna. Om körsignal ej kan visas med infartssignalen utan signalering sker endast med dvärgsignal 61 v, kan signalbild enl. såo fig. 11 b eller c, visas, även om bommarna icke äro fällda.</p> <p><i>Sth</i> 30 vid signalering med enbart dvärgsignal (ensamt lok dock <i>sth</i> 40).</p> <p><i>Sth</i> 40 över hela huvudtågvägen.</p> <p><b>Htv:</b> in   7 sp 4 ut <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{till Ugb } \text{⓪} \\ \text{till Br, se sid. 40.} \end{array} \right.</math></p> <p><b>Sidtv:</b> in   7 sp 5—9 ut <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{till Ugb } \text{⓪} \\ \text{till Br, se sid. 40.} \end{array} \right.</math></p> <p>Utfartsförsignal till utfartsdvärgsignal.</p>

1	2	3
<b>Uppsala C, forts.</b>		<p>Visar infartssignal ej körsignal skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall från signaltelefon omedelbart ringa tkl.</p> <p>Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» dessförinnan givits, under förutsättning att spårledningarna fungera samt att order om spårändringen ej kan givas tps på en föregående station. Föraren skall nedbringa tågets hastighet till högst 30 km, så snart spårändringen uppmärksammas och vara beredd att stanna tåget, om stoppsignal gives eller hinder iakttages.</p>

Bansträckan Uppsala C—Stockholm C.  
(Dubbelspår med automatisk linjeblockering).  
Tåg med udda nummer.

**Uppsala C—(S Uppsala blp).**  
[Uppsala C ställverksområde].

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (»övriga tåg» i säo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p g a kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges.
1	2	3
65.880 Uppsala C (U)		<p><b>Sth</b> 30 vid signalering med enbart dvärgsignal (ensamt lok dock sth 40).</p> <p><b>Sth</b> 40 genom växlarna vid centralställverket.</p> <p>Sp 3—8 ut </p> <p>Sp 9 ut  över godsbangården.</p> <p>Vid <i>högerspårsdrift</i> eller eljest då körsignal ej kan visas med utfartsdvärgsignalen, sker signalering med i tågvägen befintliga dvärgsignaler enl. säo fig. 11 b eller c.</p> <p>Avgångssignal ges till genomfartståg, även när den automatiska linjeblockeringen är i bruk.</p> <p>A-signal från sp 4, 5, 7 och 8.</p> <p>Ljusanordning »klart för avgång» finnes vid sp 4, 7 och 8.</p>
Uppsala godsbangård (Ugb)		<p>Sp 11—13 samt spårgrupp O ut </p> <p>Om bommarna vid Kakelbruks- och Kungsängsvägarna icke äro fällda, visas körsignal från utfartsdvärgsignalen enl. säo fig. 11 c/e. Tåget får då ej framföras med större hastighet än att det kan stanna, om vägkorsningssignal, bomsignalskärm eller bomsignallykta visar »stopp».</p> <p>Vid <i>högerspårsdrift</i> eller eljest, då körsignal ej kan visas med utfartsdvärgsignalen, sker signalering med i tågvägen befintliga dvärgsignaler enl. säo fig. 11 b eller 11 c.</p> <p>Vid godsbangården får stfm där ge avgångssignal efter order av tkl.</p>

1	2	3
64.359		Vägforsning Kakelbruket. Fällbommar. För att körsignal skall kunna visas i den framför vägforsningen befintliga dvärgsignalen 7 v (vid högerspårsdrift 5 v) måste bommarna vara fälda vid såväl Kakelbruks- som Kungsängsvägen.
64.232		Vägforsning Kungsängen. Fällbommar.

## S Uppsala blp—Ulriksdal.









På stationerna signaleras vid utfartstågvägarnas början med dvärgsignaler.



Stationernas infartssignaler äro förbundna med försignaler. När utfartsförsignal visar grönt blinkljus, får hastigheten icke vara större än att tåget kan stoppas redan vid infartstågvägens slutpunkt, om där befintlig dvärgsignal icke visar körsignal.



Om signalen vid närmast föregående blockpost för det använda spåret visar »stopp», fungera ej med säkerhet automatiska vägsignalanläggningar med ljud- och ljussignaler.

Då den automatiska linjeblockeringen är i bruk behöver txp (plv) vistas på plattform eller i dess närhet endast för tåg med behovsuppehåll (X eller p). Härigenom medges ej undantag från föreskrifterna i säo § 58.

Vid *högerspårsdrift* signaleras med dvärgsignaler. Signalbild enl. säo fig. 11 c förekommer härvid endast för utfartstågväg, då dvärgsignal vid stationsgränsen visar »stopp». Eljest signaleras endast enl. säo fig. 11 b, varför föraren skall vara beredd att dvärgsignal vid infart till station kan visa »stopp». Sth 40 inom stationsområde vid högerspårsdrift.

1	2	3
64.121 S Uppsala (Usö) blp 61.995 Pinan (Pin) blp 61.976		  Väggkorsning Pinan. Ljud- och ljussignaler.
59.365 59.134 Bergsbrunna (Br)	6.7	Väggkorsning Bergsbrunna. Ljud- och ljussignaler. <b>Htv:</b> in  sp 2. <b>Sidtv:</b> in  sp 3. Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal till dvärgsignal i utfartstågvägen.
58.287 S Bergsbrunna (Brsö) blp 53.969 Länsgränsen (Lgr) blp 52.491 52.480 Alsike (Ale) hp 50.700 (700 m)		  Väggkorsning Alsike. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke. <b>Sth</b> 80. Trunsta mosse.
48.652 Knivsta (Kn)  48.368	10.5	<b>Htv:</b> in  sp 2. <b>Sidtv:</b> in  sp 3. Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal till dvärgsignal i utfartstågvägen. Väggkorsning Knivsta. Ljud- och ljussignaler med automatiska halvbommar.

1	2	3
<p>48.000 S Knivsta (Kns) blp 45.630</p> <p>43.569 Rosenbacka (Rba) blp 40.283</p> <p>40.277 N Odensala (Osan) blp 39.935 Odensala (Osa) hlp</p> <p>38.897 37.780</p>		<p>†</p> <p>Väggkorsning Karlsgård. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>†</p> <p>Väggkorsning Odensala. Ljud-och ljussignaler.</p> <p>†</p> <p>Påstigningsmärke. .</p> <p>Växlarna skyddas av Osan blp samt vid högerspårdrift även av Kns och Rba blp.</p> <p>Väggkorsning Tollsta. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Väggkorsning Rolsta. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>36.986 36.773 Märsta (Mr)</p>	11.9	<p>Väggkorsning Märsta. Ljud- och ljussignaler.</p> <p><b>Htv:</b> in † sp 2 ut † (ut till högerspår .</p> <p><b>Sidtv:</b> in † sp 3.</p> <p>in † sp 1.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Utfartsförsignal.</p>
<p>35.900 S Märsta (Mrsö) blp 32.718</p>		<p>†</p> <p>Väggkorsning Krogsta. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>31.830 31.676 Rosersberg (Rs)</p>	5.1	<p>Väggkorsning Rosersberg. Ljud- och ljussignaler med automatiska halvbommar.</p> <p><b>Htv:</b> in † sp 2.</p> <p><b>Sidtv:</b> in † sp 3.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Utfartsförsignal till dvärgsignal i utfartstågvägen.</p>
<p>30.860 S Rosersbergs (Rssö) blp 28.048 Vallstanäs (Vsn) blp</p>		<p>†</p> <p>†</p>
<p>24.436 Upplands Väsby (Upv)</p>	7.2	<p><b>Htv:</b> in † sp 2 ut † (ut till högerspår .</p> <p><b>Sidtv:</b> in † sp 4, 5.</p> <p>in † sp 3.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p>

1	2	3
<p><b>Upplands Väsby, forts.</b></p> <p><b>23.968</b></p>		<p>Utfartsförsignal.</p> <p>Växlarna 51 a, 51 b och 54 mellan sp 4 och 5 äro försedda med uppkörbara tungor.</p> <p>Väggkorsning Upplands Väsby. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p><b>23.613 S Väsby (Vys) blp</b></p> <p><b>21.442</b></p> <p><b>21.008 Antuna (Ata) blp</b></p> <p><b>20.995</b></p>		<p>†</p> <p>Väggkorsning Antuna gård. Ljudsignaler.</p> <p>†</p> <p>Väggkorsning Antuna. Ljudsignaler.</p>
<p><b>19.306</b></p> <p><b>19.075 Rotebro (R)</b></p>	5.4	<p>Väggkorsning Rotebro. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p><b>Htv:</b> in † sp 2 ut † (ut till högerspår .</p> <p><b>Sidtv:</b> in † sp 3.</p> <p>in † sp 1.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Utfartsförsignal.</p> <p>A-signal från sp 2.</p>
<p><b>18.229 S Rotebro (Rbs) blp</b></p> <p><b>16.944</b></p> <p><b>16.935 Norrviken (Nvk) hlp</b></p> <p><b>16.516</b></p> <p><b>16.430 S Norrviken (Nrvs) blp</b></p> <p><b>15.278 Häggvik (Hgv) hp</b></p> <p><b>14.148</b></p>		<p>†</p> <p>Väggkorsning Norrviken. Fällbommar.</p> <p>A-signal*).</p> <p>Växlarna skyddas vid högerspårdrift av Rbs blp.</p> <p>Väggkorsning Oskarsvägen. Fällbommar.</p> <p>†</p> <p>A-signal.</p> <p>Väggkorsning Ängstorp. Ljudsignaler.</p>
<p><b>13.502</b></p> <p><b>13.330 Tureberg (Tbg)</b></p>	5.7	<p>Väggkorsning Tureberg. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p><b>Htv:</b> in † sp 1 ut † (ut till högerspår .</p> <p><b>Sidtv:</b> in † sp 3.</p> <p>in † sp 2.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Utfartsförsignal.</p> <p>A-signal från sp 1.</p>

1	2	3
<p>12.717 S Tureberg (Tbgs) blp</p> <p>11.360(1880 m)</p> <p>11.360</p> <p>11.035 Helenelund (Hel) hp</p> <p>10.415 Kymlinge (Kym) blp</p> <p>10.411</p> <p>9.480</p>		<p>†</p> <p><i>Sth</i> 90. Spårledning till vägsignalanläggningen vid Silverdal och Kymlinge.</p> <p>Väggkorsning Helenelund. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>A-signal.</p> <p>†</p> <p>Väggkorsning Silverdal. Ljudsignaler.</p> <p>Väggkorsning Kymlinge. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>7.091 Ulriksdal (Udl)</p>	<p>6.2</p>	<p>Htv: in † sp 2.</p> <p>Sidtv: in † sp 3.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Utfartsförsignal till dvärgsignal i utfartstågvägen.</p> <p>A-signal från sp 2.</p>

## Solna ställverksområde.

## Särskilda bestämmelser för tåg Hgl (driftbangården)—Cst:

*Extratåg.* Order får delges tps muntligt. Föraren skall personligen uppringa ställverket vid Solna för att erhålla gångordern och skall härvid lämnas uppgift om tågets benämning, avgångstid samt tågspår vid Stockholms C. Någon av följande telefonapparater kan lämpligen användas:

- apparaten i lokps orderrum i Hgl lokstall,
- » vid norra änden av spår 5,
- » » spår 18,
- » i lamprummet invid spår 0,
- » » växelkuren på övre bangården,
- » vid dvärgsignal 5 hb.

*Slutsignaler.* Då den automatiska linjeblockeringen är i bruk få tågen framföras utan slutsignaler.



*Tbfb.* Tomvagnståg och personaltåg, som drages av enbemannat elektrolok, får oavsett tågstorleken framföras utan särskild tbfb, under förutsättning, att tåget är enbart genomgångsbromsat och att sista vagnen är ansluten till tryckluftledningen. Uppgift enl. såo § 66:4 b behöver ej lämnas till föraren.

*Sth.* Samtliga tomvagnståg och personaltåg sth 60.

*Loktp.* Tåg bestående av mer än två lok men i övrigt inga andra fordon få framföras. I sådant tåg får endast främsta loket vara verksamt.

*Avgångssignal* skall — om den automatiska linjeblockeringen och säkerhetsanläggningen är i bruk — ej ges. Tågen få avgå, när gällande utfarts(dvärg)signal visar kör-signal. Om tåg avgår från spår, som saknar utfarts(dvärg)signal, skall tkf ge avgångssignal.

*Sirénsignaler* för provning av tryckluftbroms (— • — = »bromsa», — • = »lossa») gives vid sp 1—27 på driftbangården Hgl.






1	2	3
6.700 B 1 blp		⌋ (högerspår  .
5.151 Solna (So)	1.9	<p><i>Sth</i> 30 då körsignal visas enbart med dvärgsignal enl. såo fig. 11 b (ensamt lok dock sth 40).</p> <p><i>Sth</i> 40 då körsignal visas med grönt sken å dvärgsignal.</p> <p><i>Htv:</i> in ⌋ sp 1 ut <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{till vänsterspår } \lrcorner^* \\ \text{till sp 42—45 vid Tmn } \lrcorner \end{array} \right.</math></p> <p>* På utfartssignalen finnes försignal till blp A 1.</p> <p><i>Sidtv:</i> sp 2—4 ut till vänsterspår </p> <p>A-signal från sp 1.</p> <p>Visar infartssignal ej körsignal skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall från signaltelefon omedelbart ringa tkf.</p>

1	2	3
<b>Solna, forts.</b>          <b>5.087 (2202 m)</b>		<p>Då den automatiska linjeblockeringen är i bruk, behöver tkl vistas på plattform eller i dess närhet endast vid för allmän trafik upplåtna tåg med behovsuppehåll (X eller p).</p> <p>Vid <i>högerspårsdrift</i> sker signalering med i tågvägen befintliga dvärgsignaler enl. såo fig. 11 b eller c.</p> <p><b>Sth 75. Korta blocksträckor.</b></p>

## Stockholm C ställverksområde.

Dvärgsignalerna äro placerade till vänster om spåret och vid marken utom 57 h vid spår 2, 109 h vid spår 10, 111 h vid spår 11, 113 h vid spår 12, 121 h vid spår 12 och 117 h vid spår 14, vilka placerats på ledningsbrygga, stolpe eller i plattformstaket cirka 4 m över marken. (Ombyggnad pågår f. n. vid sp 10—18.)

Vid högerspårsdrift sker — därest icke annat anges här nedan — signalering med i tågvägen befintliga dvärgsignaler enl. såo fig 11 b eller c.

1	2	3
<p>4.100 A 1 blp            3.400 C 1 blp            2.877 Tomteboda Ö            (Tmö) blp [203 ha]            2.835 (110 m)            2.725 (1197 m)            2.013 Karlberg (Ke) hp              2.000 A blp            1.600 3 h blp            1.528 (428 m)            1.130 Försignal till in-            fartssignal 47 h.</p>		<p>     <b>Sth 30</b> vid signalering med enbart dvärg-            signal (ensamt lok dock sth 40).  <b>Sth 40</b> genom skydds- och skiljeväxlarna vid            Tmö.  <b>Sth 75.</b> Korta blocksträckor.            A-signal.            En plattformssignal visar grönt sken, då            A blp visar kör. Avgångssignal resp »klart            för avgång» enl. såo § 67:4, sista stycket,            får ej givas av tbfh med mindre platt-            formssignalen visar grönt sken.            Då den automatiska linjeblockeringen är i            bruk, behöver plv vistas på plattform eller            i dess närhet endast vid för allmän trafik            upplåttna tåg med behovsuppehåll (× eller            p).      <b>Sth 60.</b> Kurvor och låg rälsförhöjning.</p>
<p>1.100 (1100 m)            0.000 Stockholm C (Cst)</p>	5.2	<p><b>Sth 40</b> (hela bangården).  <b>Sth 30</b> vid signalering med enbart dvärgsig-            nal (ensamt lok dock sth 40).              Sidtv: in <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{I} \\ \text{O} \end{array} \right\}</math> sp 1, 2, 4, 5, 7 och 8. } från              in <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{I} \\ \text{O} \end{array} \right\}</math> sp 10—18*. } vänster-              Avkortade tv: in <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{I} \\ \text{O} \end{array} \right\}</math> sp 10—18*. }</p>

\*) Ombyggnad pågår f. n. vid sp 10—18.

1	2	3
Stockholm C, forts.		<p>Sidtv: in <math>\text{Q}</math> sp 1, 2, 4, 5, 7 och 8. } från  in <math>\text{10}</math> sp 10—18*. } höger-  Avkortade tv: in <math>\text{10}</math> sp 10—18*. } spår</p> <p>Vid avkortad tågväg kan huvudsignalen ej visa körsignal.</p> <p>Körsignal kan även visas med infartsdvärgsignalen enl säo fig 11 b om så bestämts i tågets tdt eller meddelande härom erhållits från ställverket i signaltelefon. Varken oavkortad eller avkortad tågväg är då klar, varför signalen gäller endast för en signalsträcka i sänder såsom vid växling.</p> <p>Visar infartssignalen ej körsignal skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall från signaltelefon ringa ställverksvakten.</p> <p>Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» dessförinnan givits, under förutsättning att spårledningarna fungera samt att order om spårändringen ej kan givas tps på en föregående station. Föraren skall nedbringa tågets hastighet till högst 30 km, så snart spårändringen uppmärksammas och vara beredd att stanna tåget, om stoppsignal gives eller hinder iakttages. — Detta undantag gäller ej, om spårändringen avser ändring från oavkortad till avkortad tågväg.</p> <p>Alla tåg på sp 2 medförande högst 48 ax samt alla tåg på sp 7 medförande högst 44 ax skola stanna hinderklart med den efter tågloket gående främsta vagnen i förhållande till rundgångsspåret. Övriga tåg framgå till infartstågvägens slutpunkt.</p>

\*) Ombyggnad pågår f. n. vid sp 10—18.

## Bansträckan Stockholm C—Uppsala C.

(Dubbelspår med automatisk linjeblockering.)

Tåg med jämna nummer.

## Stockholm C ställverksområde.

*Dvärgsignalerna* äro placerade till vänster om spåret och vid marken med undantag av 60 t och 74 t (i södra änden av plattformsspåren 4 och 7 på Cst), vilka uppställts till höger om spåret, samt 52 t vid sp 1, 79 v vid spår 7, 109 v vid spår 10, 111 v vid spår 11, 115 v vid spår 13 s, vilka placerats på stolpe eller i plattformstaket cirka 4 m över marken. (Ombyggnad pågår f. n. vid sp 10—18.)

Vid *högerspårsdrift* sker — därest icke annat angives här nedan — signalering med i tågvägen befintliga dvärgsignaler enl. såo fig. 11 b eller c.

## Särskilda bestämmelser för tåg Cst—Hgl (driftbangården):

*Extratåg.* Order får delges tps muntligt. Föraren skall personligen uppringa ställverket vid Stockholm C för att erhålla gångordern och skall härvid lämnas uppgift om tågets benämning, avgångstid samt tågspår vid Solna:

*Slutsignaler.* Då den automatiska linjeblockeringen är i bruk få tågen framföras utan slutsignaler.

*Tbjh.* Tomvagnståg och personaltåg, som drages av enbemannat elektrolok, får oavsett tågstorleken framföras utan särskild tbjh, under förutsättning, att tåget är enbart genomgångsbromsat och att sista vagnen är ansluten till tryckluftsledningen. Uppgift enl. såo § 66:4 b behöver ej lämnas till föraren.

*Sth.* Samtliga tomvagnståg och personaltåg sth 60.

*Loktp.* Tåg bestående av mer än två lok men i övrigt inga andra fordon få framföras. I sådant tåg får endast främsta loket vara verksamt.

*Avgångssignal* skall — om den automatiska linjeblockeringen och säkerhetsanläggningen är i bruk — ej ges till tomvagnståg eller lok, vilka få avgå, när gällande utfartsdvärgsignal visar körsignal.

*Vagnvättning.* Se sid. 172.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (»övriga tåg» i såo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B pga kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat angives.
1	2	3
0.000 Stockholm C (Cst)		<p><i>Sth</i> 30 vid signalering med enbart dvärgsignal (ensamt lok dock sth 40).</p> <p><i>Sth</i> 40 hela bangården.</p> <p>Sp 1, 2, 4, 5, 7, 8, <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{ut } \left\{ \begin{array}{l} \text{till vänsterspår} \\ \text{till högerspår} \end{array} \right. \\ 10-18^* \end{array} \right.</math></p>




\*) Ombyggnad pågår f. n. vid sp 10—18.

1	2	3
<b>Stockholm C, forts.</b>  <b>0.900 29 v blp</b>		A-signal från sp 1, 2, 4, 5, 7, 8 och 15—18. Ljusordning »klart för avgång» finnes vid sp 1, 2, 4, 5, 7, 8, 10—12 och 15—18. Ringsignaler för provning av tryckluftbroms (— • — = »bromsa», — • = »lossa») gives vid sp 1—2, 4—5, 7—8 och 15—18. †
<b>1.100 (428 m)</b> <b>1.400 5 v blp</b> <b>1.528 (3509 m)</b> <b>2.000 B blp</b> <b>2.013 Karlberg (Ke) hp</b>  <b>2.540 Tomteboda Ö (Tmö)</b> blp [205 v]  <b>3.400 D4 blp</b>		<b>Sth 60.</b> Kurvor och låg rälsförhöjning. † <b>Sth 75.</b> Korta blocksträckor. † A-signal. Då den automatiska linjeblockeringen är i bruk behöver plv vistas på plattform eller i dess närhet endast vid för allmän trafik upplåttna tåg med behovsuppehåll (× eller p). ‡ <b>Sth 30</b> vid signalering med enbart dvärgsignal (ensamt lok dock sth 40). På infartssignalen finnes försignal till blp D 4. †

### Solna ställverksområde.

1	2	3
<b>4.100 A 4 blp</b>		†
<b>Tomteboda N (Tmn)</b>		<b>Sth 40</b> hela tågvägen. Sp 42—45 ut $\left\{ \begin{array}{l} \text{till vänsterspår} \\ \text{till högerspår} \end{array} \right.$ Avgångssignal skall — om den automatiska linjeblockeringen och säkerhetsanläggningen är i bruk — ej ges till utgångståg, vilka få avgå, när gällande utfartsdvärgsignal visar körsignal. Ljusordning enligt säo § 8 mom. 1 d för provning av tryckluftbroms är uppsatt i kontaktledningsbrygga 21 för tåg på sp 4—6, i brygga 27 för tåg på sp 29—30 och i brygga 32 (repetersignal i brygga 36) för tåg på sp 32—40.

## Solna ställverksområde (forts.).

1	2	3
5.151 Solna (So)	5.2	<p><b>Sth 30</b> då körsignal visas enbart med dvärgsignal enl. säo fig. 11 b (ensamt lok dock sth 40).</p> <p><b>Sth 40</b> då körsignal visas med grönt sken å dvärgsignal.</p> <p><b>Htv:</b> in  sp 2 ut </p> <p><b>Sidtv:</b> in  sp 3—4.</p> <p>Utfartsförsignal.</p> <p>A-signal från sp 2.</p> <p>Visar infartssignal ej körsignal skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall från signaltelefon omedelbart ringa tkl.</p> <p>Samtliga tåg på sp 3 och 4 skola ingå med försiktighet. Växling äger rum strax bortom infartstågvägens slutpunkt.</p> <p>Då den automatiska linjblockeringen är i bruk behöver tkl vistas på plattform eller i dess närhet endast vid för allmän trafik upplåtna tåg med behovsuppehåll (× eller p).</p> <p>Avgångssignal skall — om den automatiska linjblockeringen och säkerhetsanläggningen är i bruk — ej ges till utgångståg, vilka få avgå när gällande utfarts(dvärg)signal visar körsignal. Om tåg avgår från spår som saknar utfarts(dvärg)signal skall tkl ge avgångssignal.</p> <p>Vid <i>högerspårsdrift</i> sker signalering med i tågvägen befintliga dvärgsignaler enl. säo fig. 11 b eller c. Vid gång från Tmö och Tmn via nedspåret genom tunneln till sp 1 vid So signaleras med dvärgsignal enl. säo fig. 11 f.</p>
6.500 Hagalund (Hgl) hp		

## Ulriksdal—Pinan blp.










På stationerna signaleras vid utfartstågvägarnas början med dvärgsignaler.

















Stationernas infartssignaler äro förbundna med försignaler. När utfartsförsignal visar grönt blinkljus, får hastigheten icke vara större än att tåget kan stoppas redan vid infartstågvägens slutpunkt, om där befintlig dvärgsignal icke visar körsignal.

Om signalen vid närmast föregående blockpost för det använda spåret visar »stopp», fungera ej med säkerhet automatiska vägsignalanläggningar med ljud- och ljussignaler.

Då den automatiska linjeblockeringen är i bruk behöver tpx (plv) vistas på plattform eller i dess närhet endast för tåg med behovsuppehåll (× eller p). Härigenom medges ej undantag från föreskrifterna i såo § 58.

Vid *högerspårsdrift* signaleras med dvärgsignaler. Signalbild enligt såo fig. 11 c förekommer härvid endast för utfartstågväg, då dvärgsignal vid stationsgränsen visar »stopp». Eljest signaleras endast enl. såo fig. 11 b, varför föraren skall vara beredd att dvärgsignal vid infart till station kan visa »stopp». Sth 40 inom stationsområde vid högerspårsdrift.

1	2	3
7.091 Ulriksdal (Udl)	1.9	<b>Htv:</b> in  sp 1. <b>Sidtv:</b> in  sp 2, 3. Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal till dvärgsignal i utfartstågvägen. A-signal från sp 1.
7.653 N Ulriksdal (Udln) blp 9.480 (1880 m) 9.480 10.408 Kymlinge (Kym) blp 10.411 11.035 Helenelund (Hel) hp 11.360		 <b>Sth</b> 90. Spårledning till vägsignalanläggningen vid Silverdal och Helenelund. Väggkorsning Kymlinge. Ljud- och ljussignaler.  Väggkorsning Silverdal. Ljudsignaler. A-signal. Väggkorsning Helenelund. Ljud- och ljussignaler.
13.330 Tureberg (Tbg)    13.502	6.2	<b>Htv:</b> in  sp 2 ut  (ut till högerspår  ). <b>Sidtv:</b> in  sp 3. in  sp 1. Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. A-signal från sp 2. Väggkorsning Tureberg. Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.






1	2	3
14.120 N Tureberg (Tbgn) blp 14.148		 Vägkorsning Ängstorp. Ljudsignaler.
15.278 Häggvik (Hgv) hp 16.430 S Norrviken (Nrvs) blp 16.516 16.935 Norrviken (Nvk) hlp 16.944		A-signal.  (har två ljusförsignaler; den ena på 900 m och den andra på 480 m avstånd från blp). Vägkorsning Oskarsvägen. Fällbommar. Nrvs blp är beroende av bommarna. A-signal*.) Växlarna skyddas av Nrvs blp. Vägkorsning Norrviken. Fällbommar.
19.075 Rotebro (R)         19.306	5.7	<b>Htv:</b> in  sp 1 ut  (ut till högerspår  ). <b>Sidtv:</b> in  sp 3. in  sp 2. Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. A-signal från sp 1. Vägkorsning Rotebro. Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.
19.750 N Rotebro (Rbn) blp 20.948 Antuna (Ata) blp 20.995 21.442		  Vägkorsning Antuna. Ljudsignaler. Vägkorsning Antuna gård. Ljudsignaler.
23.968  24.436 Upplands Väsby (Upv)	5.4	Vägkorsning Upplands Väsby. Ljud- och ljus-signaler. <b>Htv:</b> in  sp 3 ut  (ut till högerspår  ). <b>Sidtv:</b> in  sp 4, 5. in  sp 2. Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. Växlarna 51 a, 51 b och 54 mellan sp 4 och 5 äro försedda med uppkörbara tungor.
25.200 N Väsby (Vyn) blp 28.048 Vallstanäs (Vsn) blp		 

\* F. n. ur bruk.

1	2	3
<p>31.676 Rosersberg (Rs)</p> <p>31.880</p>	7.2	<p>Htv: in <math>\uparrow</math> 1.</p> <p>Sidtv: in <math>\#</math> 3.</p> <p>in <math>\#</math> 2.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Utfartsförsignal till dvärgsignal i utfartståg- vägen.</p> <p>Väggorsning Rosersberg. Ljud- och ljussigna- ler med automatiska halvbommar.</p>
<p>32.095 N Rosersberg (Rsno) blp</p> <p>32.718</p>		<p><math>\uparrow</math></p> <p>Väggorsning Krogsta. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>36.778 Märsta (Mr)</p> <p>36.986</p>	5.1	<p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 1 ut <math>\uparrow</math> (ut till högerspår <math>\leftarrow</math>).</p> <p>Sidtv: in <math>\#</math> sp 3.</p> <p>in <math>\#</math> sp 2.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Utfartsförsignal.</p> <p>Väggorsning Märsta. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>37.327 N Märsta (Mrno) blp</p> <p>37.780</p> <p>38.897</p> <p>39.935 Odensala (Osa) hlp</p> <p>40.277 N Odensala (Osan) blp</p> <p>40.283</p>		<p><math>\uparrow</math></p> <p>Väggorsning Rolsta. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Väggorsning Tollsta. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Växlarna skyddas av Mrno blp.</p> <p><math>\uparrow</math></p> <p>Väggorsning Odensala. Ljud- och ljussigna- ler.</p>
<p>43.569 Rosenbacka (Rba) blp</p> <p>45.630</p>		<p><math>\uparrow</math></p> <p>Väggorsning Karlsgård. Ljud- och ljussigna- ler.</p>
<p>48.368</p> <p>48.652 Knivsta (Kn)</p>	11.9	<p>Väggorsning Knivsta. Ljud- och ljussignaler med automatiska halvbommar.</p> <p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 1.</p> <p>Sidtv: in <math>\#</math> sp 3.</p> <p>in <math>\#</math> sp 2.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Utfartsförsignal till dvärgsignal i utfartståg- vägen.</p>

1	2	3
<p>49.183 N Knivsta (Knn) blp  50.000 (700 m)  52.480 Alsike (Ale) hp  52.491  53.969 Länsgränsen (Lgr)  blp</p>		<p>⌋  <i>Sth</i> 80. Trunsta mosse.  Pästigningsmärke.  Väggkorsning Alsike. Ljud- och ljussignaler.  ⌋</p>
<p>59.134 Bergsbrunna (Br)       59.365</p>	10.5	<p><i>Htv:</i> in ⌋ sp 1.  <i>Sidtv:</i> in <del>⌋</del> sp 3.  in <del>⌋</del> sp 2.  Sidotågvägslykta.  Utfartsförsignal till dvärgsignal i utfartståg-  vägen.  Väggkorsning Bergsbrunna. Ljud- och ljussig-  naler.</p>
<p>59.596 N Bergbrunna  (Brno) blp  61.930 Pinan (Pin) blp  61.976</p>		<p>⌋   ⌋  Väggkorsning Pinan. Ljud- och ljussignaler.</p>

## Uppsala C ställverksområde.

1	2	3
<p>64.100 Huvudsignal 1 h</p> <p>64.232</p> <p>64.359</p> <p>65.880 Uppsala C (U)</p>	<p>6.7</p>	<p>            för tåg till personstationen (sp 3—8).             för tåg till godsbangården (sp 11—13).         </p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Utfartsförsignal.</p> <p>Vid <i>högerspårsdrift</i> och när huvudsignalen icke kan visa körsignal sker signalering med i tågvägen befintliga dvärgsignaler enl. såo fig. 11 b eller c. Signalbild enl. såo fig. 11 c kan visas, även om bommarna vid Kungsängs- och Kakelbruksvägar- na icke äro fällda.</p> <p>Väggorsning Kungsängen. Fällbommar.</p> <p>Väggorsning Kakelbruket. Fällbommar.</p> <p><i>Stk</i> 30 vid signalering med enbart dvärgs- signal (ensamt lok dock <i>sth</i> 40).</p> <p><i>Stk</i> 40 genom växlarna vid centralställverket.</p> <p><i>Htv</i>: in  sp 4 ut, se sid. 58.</p> <p><i>Sidtv</i>: in  sp 5—8 ut, se sid. 58. in  sp 3.</p> <p>Utfartsförsignal.</p> <p>Även om utfartsförsignalen visar ofärgat blinkljus, får hastigheten icke vara större genom personstationen än att tåget kan stanna i tid, om dvärgsignal i utfartståg- vägen visar »stopp» (t. ex. p g a icke fällda bommar).</p> <p>Visar infartssignal ej körsignal skola signa- lerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall från signaltelefon ome- delbart ringa tkl.</p> <p>Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» dessförinnan givits, under förutsättning att spårled- ningarna fungera samt att order om spår- ändringen ej kan givas tps på en föregå- ende station. Föraren skall nedbringa tå- gets hastighet till högst 30 km, så snart spårändringen uppmärksammas och vara beredd att stanna tåget, om stoppsignal gives eller hinder iakttages.</p> <p>Vid <i>högerspårsdrift</i> sker signalering med i tågvägen befintliga dvärgsignaler enl. såo fig. 11 b eller c.</p>

## Bansträckan Uppsala C—Krylbo.

Tåg med jämna nummer.

## Uppsala C—Klistad blp.

(Automatisk linjeblockering.)

[Uppsala C ställverksområde].

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (»övriga tåg» i såo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p g a kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat angives.
1	2	3
Uppsala godsbangård (Ugb)		Sp 11—13 } ut 10 till personstationen. Spårgrupp O } Avgångssignal ges ej. Tåg får avgå till personstationen, när gällande utfartsvärgsignal visar körsignal.
65.880 Uppsala C (U)		Sth 30 vid signalering med enbart dvärgsignal (ensamt lok dock sth 40). Htv: sp 4 ut 0 Sidtv: sp 5—9 ut 0 Grönt sken i utfartsvärgsignal innebär att utfartstågvägen samt spårsträckan till infartssignalen vid Uppsala N är klar vad beträffar växlarnas lägen och hinderfriheten men innebär icke att vägkorsningarnas bommar äro fällda. Avgångssignal ges till genomfartståg även när den automatiska linjeblockeringen är i bruk. Ljusanordning »klart för avgång» finnes vid sp 4, 7, 8. Väggkorsning Vaksalagatan. Fällbommar. Dvärgsignalen framför väggkorsningen är beroende av bommarna.
66.134		Väggkorsning S:t Persgatan. Fällbommar. Dvärgsignal 77 h är beroende av bommarna.
66.265		Väggkorsning Järnbrogatan. Fällbommar. Dvärgsignal 77 h är beroende av bommarna.
66.471		Väggkorsning Järnbrogatan. Fällbommar. Dvärgsignal 77 h är beroende av bommarna.

1	2	3
<p>66.640 81 h sipl</p> <p>66.692</p> <p>66.850</p> <p>67.134</p>		<p>⌋ då infartstågvägen vid Una leder till sp 4 (htv).</p> <p>⌋ då infartstågvägen vid Una leder till sp 3 (sidtv).</p> <p>Körsignal kan givas endast om bommarna vid Skolgatan, Fabriksgatan och Svartbäcksgatan äro fällda. Se även sid. 154.</p> <p>Väggorsning Skolgatan. Fällbommar.</p> <p>Väggorsning Fabriksgatan. Fällbommar. Då tåget utgöres av rälsbusståg eller ensamt lok skall föraren vara beredd att stanna tåget framför väggorsningen, emedan risk finnes för att bommarna automatiskt höjas, innan tåget passerat.</p> <p>Väggorsning Svartbäcksgatan. Fällbommar. Då tåget utgöres av rälsbusståg eller ensamt lok, skall föraren vara beredd att stanna tåget framför väggorsningen, emedan risk finnes för att bommarna automatiskt höjas, innan tåget passerat.</p>
<p>67.755</p> <p>67.841 Uppsala N (Una)</p>	<p>2.0</p>	<p>Väggorsning Dalgatan. Fällbommar. Om körsignal ej kan visas med infartssignalen utan signalering sker endast med dvärgsignal, kan signalbild enligt säo fig. 11 c visas, även om bommarna icke äro fällda.</p> <p>Htv: in ⌋ sp 4 ut ⌋</p> <p>Sidtv: in ⌋ sp 3 ut ⌋</p> <p>Utfartsförsignal.</p> <p><i>Tkl tjänstgör ej i Uppsala N, när såväl säkerhetsanläggningen vid Uppsala C som den automatiska linjblockeringen Uppsala N—Brunna är i funktion. Uppsala N skall dock anses vara bevakad station. Följande föreskrifter gälla:</i></p> <p>a) Visar infartssignal ej körsignal skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall från signaltelefon omedelbart ringa tkl vid Uppsala C.</p> <p>b) Avgångssignal till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll ges av tbfh (tåg med behovsuppehåll klareras enligt säo § 72: 9).</p> <p>c) Om tps ej med visshet kan iakttaga att möteståg inkommit, skall tbfh inhämta besked härom från tkl vid Uppsala C medelst signaltelefon.</p>

1	2	3
<p><b>Uppsala N, forts.</b></p> <p><b>68.372</b></p>		<p>d) Visar utfartssignal ej körsignal, och signal ges från den tjutare som är uppsatt på bryggstolpe nr 11 c:a 100 m söder om utfartssignal 85 h, skall tbfh från signaltelefon omedelbart ringa tkl vid Uppsala C för förhållningsorder.</p> <p>e) Vid mötesändring delgives tps som regel kvarhållningsorder resp. vso vid Uppsala C. I undantagsfall kan ordergivning verkställas vid Uppsala N, varvid tbfh på dik-tamen av tkl vid Uppsala C nedskriver kvarhållningsorder resp. vso, som delgives övrig tps. Erforderliga blanketter förvaras i skåp invid signaltelefon vid tjutaren.</p> <p>Väggkorsning Fjärdingstull. Fällbommar. Om körsignal ej kan visas med utfartssignalen utan signalering sker endast med dvärgsignal, kan signalbild enl. säo fig. 11 c visas, även om bommarna icke äro fällda.</p>
<p><b>68.670 N Uppsala N</b> (Unan) blp</p> <p><b>72.880 Klistad (Ksd) blp</b></p> <p><b>72.920</b></p> <p><b>73.434 Börje (Böj) hp</b></p>		<p>†</p> <p>†</p> <p>Väggkorsning Klistad. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej med säkerhet om Ksd blp visar »stopp».</p> <p>Påstigningsmärke.</p>

## Brunna—Krylbo.

1	2	3
78.738 Brunna (Bna)  78.915	10.9	<p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 2 ut <math>\uparrow</math>  Sidtv: in <math>\uparrow</math> sp 3 ut <math>\uparrow</math>  in <math>\uparrow</math> sp 1 ut <math>\uparrow</math></p> <p>Sidotågvägslykta.  Utfartsförsignal.</p> <p>Väggkorsning Brunna. Ljud- och ljussignaler.  Fungera ej med säkerhet om utfartssignalen visar »stopp».</p>
81.985 83.400 Albo (Älbo) hp		<p>Väggkorsning Ältofta. Ljud- och ljussignaler.  Påstigningsmärke.</p>
86.102 Älandsdal (Äln)  86.427	7.4	<p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 2.  Sidtv: in <math>\uparrow</math> sp 3.  Sidotågvägslykta.</p> <p>Väggkorsning Älandsdal. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas.</p>
91.692 Järlåsa (Jla)  92.053	5.6	<p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 3 ut <math>\uparrow</math>  Sidtv: in <math>\uparrow</math> sp 2 ut <math>\uparrow</math>  in <math>\uparrow</math> sp 1 ut <math>\uparrow</math></p> <p>Sidotågvägslykta.  Utfartsförsignal.</p> <p>Väggkorsning Järlåsa. Ljud- och ljussignaler.  Fungera ej med säkerhet, om utfartssignalen visar »stopp».</p>
97.960		<p>Väggkorsning Brunsättra. Ljud- och ljussignaler.</p>
99.623 99.809 Vittinge (Vi)  100.037 100.237	8.1	<p>Väggkorsning Vittinge södra. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 2.  Sidtv: in <math>\uparrow</math> sp 1.  in <math>\uparrow</math> sp 3.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Väggkorsning Vittinge mellersta. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas.</p> <p>Väggkorsning Vittinge norra. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas.</p>

1	2	3
103.215		Väggkorsning Grimle. Ljud- och ljussignaler.
106.434 106.597 Morgongåva (Må) 107.047	6.8	Väggkorsning Morgongåva östra. Ljud- och ljussignaler. Htv: in $\uparrow$ sp 1. Sidtv: in $\#$ sp 2. Sidotågvägslykta. Väggkorsning Morgongåva västra. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas.
107.430		Väggkorsning Molnebovägen. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas.
112.533 112.788 Heby (Hy)	6.2	Väggkorsning Heby. Fällbommar. Htv: in $\uparrow$ sp 3. Sidtv: in $\#$ sp 2. in $\#$ sp 4. Sidotågvägslykta.
119.523 Isätra (Ist)	6.7	Htv: in $\uparrow$ sp 2. Sidtv: in $\#$ sp 1. Sidotågvägslykta.
121.280 125.237 126.755		Väggkorsning Boda skola. Ljudsignaler. Väggkorsning Modigs backe. Ljud- och ljussignaler. Väggkorsning Fridhem. Ljud- och ljussignaler.
127.615 127.904 Sala (SI)	8.4	Väggkorsning Sala (N Esplanaden). Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna. Htv: in $\uparrow$ sp 2 ut $\uparrow$ Sidtv: in $\#$ sp 3 ut $\uparrow$ in $\#$ sp 4—5 ut $\uparrow$ in körsignal enl. såo fig. 11 c från dvärgsignal sp 6—11 ut $\uparrow$ sp 1 ut $\uparrow$ Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. A-signal från sp 2 och 3.

1	2	3
<p>Sala, forts. 128.638</p>		<p>Utfartssignalen förreglar växlarna vid Josefsdal lp. Vägforsning Sala (Strå kalkbruk). Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.</p>
<p>129.223 Josefsdal (Jdl) lp 134.182 Silvköparen (Slk) hp 134.371</p>		<p>Vägforsning Ol Jons damm. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>138.104 Broddbo (Bdo)  138.372</p>	10.2	<p>Htv: in <math>\overline{\text{I}}</math> sp 2 ut <math>\overline{\text{I}}</math> Sidtv: in <math>\#</math> sp 1 ut <math>\overline{\text{I}}</math> in <math>\#</math> sp 3 ut <math>\overline{\text{I}}</math> Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. Vägforsning Broddbo. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej med säkerhet om utfartssignalen visar »stopp».</p>
<p>150.072 Rosshyttan (Ry)  150.328</p>	12.0	<p>Htv: in <math>\overline{\text{I}}</math> sp 2 ut <math>\overline{\text{I}}</math> Sidtv: in <math>\#</math> sp 3 ut <math>\overline{\text{I}}</math> Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. Vägforsning Rosshyttan. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej med säkerhet, om utfartssignalen visar »stopp».</p>
<p>154.960 Brovallen (Bvn) hp 155.873 158.612 159.955 (240 m)</p>		<p>Vägforsning Haga. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta. Vägforsning Rönningen. Ljud- och ljussignaler. Sth L 60, S 70. 300 m kurvradie.</p>
<p>160.685 Krylbo (Ky)</p>	10.6	<p>Sth 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. Htv: in <math>\overline{\text{I}}</math> sp 2. Sidtv: in <math>\#</math> sp 1, 3—9. in <math>\#</math> sp 1b/2a, 2b/1a, 3b/4a, 4b/3a. Avkortade tv: in <math>\#</math> sp 1b, 2b, 3b och 4b.</p>

1	2	3
<p><b>Krylbo, forts.</b></p>		<p>Visar infartssignal ej körsignal skola signalerna »tåg kommer » och »beredd» icke givas. Föraren skall från signaltelefon omedelbart ringa tkl.</p> <p>Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» dessförinnan givits, under förutsättning att spårledningarna fungera samt att order om spårändringen ej kan givas tps på en föregående station. Föraren skall nedbringa tågets hastighet till högst 30 km, så snart spårändringen uppmärksammas och vara beredd att stanna tåget, om stoppsignal gives eller hinder iakttages. — Detta undantag gäller ej, om spårändringen avser ändring från oavkortad till avkortad tåg väg.</p> <p>För tåg som ingå på sp 2 och 4 är U-märket placerat på höger sida i farriktningen.</p>

Bansträckan Köping—Stockholm C.  
Tåg med udda nummer.














Köping—Barkarby.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (övriga tåg i såo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p g a kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges.
1	2	3
<p>145.948</p> <p>145.889</p> <p>145.721 Köping (Kp)</p>		<p>Vägforsning Köping (Hamnplan). Fällbommar.</p> <p>Vägforsning Köping (Mariakajen). Fällbommar.</p> <p><b>Sth</b> 40 över huvudtågvägen t o m yttersta växeln.</p> <p><b>Htv:</b> sp 1 ut.</p> <p><b>Sidtv:</b> sp 2, 3 ut.</p>
<p>136.463 Munktorp (Morp)</p> <p>136.234</p>	9.3	<p><b>Htv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 1.</p> <p><b>Sidtv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 2.</p> <p>Vägforsning Munktorp. Fällbommar.</p>
<p>130.662</p> <p>130.192 Kolbäck (Kbä)</p> <p>129.852</p>	6.3	<p>Vägforsning Kolbäck västra. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p><b>Sth</b> 40 över rörliga bron (förreglas genom infartssignalen) och genom infartsväxlarna. Vid tågs ankomst till bron skola bromsarna vara lossade. På bron får bromsning ske endast i händelse av tvingande behov.</p> <p><b>Htv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 2.</p> <p><b>Sidtv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 3, 4.</p> <p>Vägforsning Kolbäck (reservvägen). Fällbommar som normalt äro fällda och låsta (vägen användes endast då vägporten är avstängd). Signaleringsanordning mot banan saknas.</p>
<p>128.247</p> <p>125.653 Åskebro (Åbr) hp</p> <p>125.555</p>		<p>Vägforsning Borgby. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke.</p> <p>Vägforsning Åskebro. Ljud- och ljussignaler.</p>

1	2	3
<p>120.848 Dingtuna (Dt)</p> <p>120.560</p>	9.3	<p><b>Htv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 1.</p> <p><b>Sidtv:</b> in <math>\#</math> sp 2.</p> <p>Väggkorsning Dingtuna. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas. Kontrollsignallykta finnes.</p>
<p>116.820</p> <p>113.416</p> <p>112.824 Västerås västra (Våv) lokstation</p> <p>112.256</p> <p>111.912</p>		<p>Väggkorsning Skälby. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.</p> <p>Väggkorsning Hammarby. Fällbommar.</p> <p><math>\uparrow</math></p> <p>Väggkorsning Hyttvägen. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas.</p> <p>Väggkorsning Fridnäs vägen. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas.</p>
<p>111.240</p> <p>111.010 Västerås C (Vå)</p> <p>110.382 (220 m)</p> <p>110.113</p>	9.8	<p>Väggkorsning Hamngatan. Fällbommar. Visar väggkorsningssignalen »stopp», må tåg fortsätta, sedan föraren förvissat sig om att bommarna äro fällda. I annat fall får väggkorsningen icke passeras, förrän tillstånd härtill erhållits av vägvakten.</p> <p><b>Stk</b> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p><b>Htv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 1.</p> <p><b>Sidtv:</b> in <math>\#</math> sp 2.</p> <p>in <math>\#</math> sp 3.</p> <p>in körsignal enligt säo fig. 11 c från dvärgsignal sp 20.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Visar infartssignal ej körsignal skall föraren från signaltelefon omedelbart ringa tkl.</p> <p>Tåg bestående av mer än två men i övrigt inga andra fordon få framföras på bstr Vå—Tb. I sådant tåg får endast främsta loket vara verksamt.</p> <p><b>Stk</b> L 75, S 85, B 75. 450 m kurvradie och låg rälsförhöjning.</p> <p>Väggkorsning Pilgatan. Fällbommar. Visar väggkorsningssignalen »stopp» får — även om bommarna äro fällda — tåg icke fortsätta, förrän tillstånd härtill erhållits av tkl.</p>

1	2	3
<p>105.822</p> <p>105.766 Västerås N (Vån)</p>	<p>5.2</p>	<p>Vägborsning Västerås N. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p><b>Htv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 2 ut <math>\uparrow</math></p> <p><b>Sidtv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 1 ut <math>\uparrow</math></p> <p>Försignalen, som är placerad 500 m framför sidospårsväxeln till Statens Vattenfallsverks stamlinjestation (Finnsletten), visar rätt sken, då växling är tillåten på detta spår.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Utfartssignal.</p> <p>Utfartssignalen förreglar växlarna vid Hökåsen lp.</p>
<p>103.497 Hökåsen grusgrop (Höks) lp</p> <p>102.694</p> <p>101.460 (512 m)</p>		<p>Vägborsning Hubbo. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas. Kontrollsignallykta finnes.</p> <p><i>Sth</i> L 65, S 75. 350 m kurvradie.</p>
<p>101.065</p> <p>100.739 Tillberga (Tb)</p>	<p>5.0</p>	<p>Vägborsning Tillberga. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen fr o m yttersta växeln t o m växlarna för personbangården.</p> <p><b>Htv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 5 ut <math>\uparrow\uparrow\uparrow\uparrow</math></p> <p><b>Sidtv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 6 ut <math>\uparrow\uparrow\uparrow\uparrow</math></p> <p>in <math>\uparrow</math> sp 8 ut <math>\uparrow</math></p> <p>sp 1 a ut <math>\uparrow\uparrow\uparrow</math> över sp 3.</p> <p>sp 3 ut <math>\uparrow\uparrow\uparrow</math></p> <p>sp 4 ut <math>\uparrow\uparrow\uparrow</math></p> <p>sp 4, 5, 6, 6 a, 7, 9—13 ut <math>\uparrow</math></p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>A-signal från sp 4, 7—13.</p> <p>Tåg får intagas på sp 5 eller 6 samtidigt som tåg från Skultuna intages på sp 4, om båda tågen ha fast uppehåll.</p>
<p>97.270</p> <p>97.228 Mycklinge (Mylg) hpr</p>		<p>Vägborsning Mycklinge. Ljud- och ljussignaler.</p>

1	2	3
<p>95.007 Tortuna (Ttu)</p> <p>94.785</p>	5.7	<p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 1.</p> <p>Sidtv: in <math>\#</math> sp 2.</p> <p>Väggorsning Tortuna. Fällbommar.</p>
<p>88.430 Orresta (Ora)</p> <p>88.198</p>	6.6	<p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 1.</p> <p>Sidtv: in <math>\#</math> sp 2.</p> <p>Väggorsning Orresta. Fällbommar.</p>
<p>86.411 Skarsvad (Skvd) hp</p> <p>86.400</p>		<p>Påstigningsmärke.</p> <p>Väggorsning Hällby. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>82.207 Lundby (Lub)</p> <p>82.075</p>	6.2	<p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 1.</p> <p>Sidtv: in <math>\#</math> sp 2.</p> <p>Väggorsning Lundby. Fällbommar.</p>
<p>81.019</p> <p>75.678</p>		<p>Väggorsning Järstena. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Väggorsning Enöglå. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>73.400 Enköping (Ep)</p>	8.8	<p><i>Sth</i> 60 genom infartsväxlarna.</p> <p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 2 ut <math>\left\{ \begin{array}{l} \uparrow \\ \uparrow \end{array} \right\} \ominus</math></p> <p>Sidtv: in <math>\#</math> sp 1, 3, 4, 5 ut <math>\left\{ \begin{array}{l} \uparrow \\ \uparrow \end{array} \right\} \ominus</math></p> <p>in <math>\#</math> sp 3a/4b, 4a/3b ut <math>\left\{ \begin{array}{l} \uparrow \\ \uparrow \end{array} \right\} \ominus</math></p> <p>sp 6—7 ut <math>\left\{ \begin{array}{l} \uparrow \\ \uparrow \end{array} \right\} \ominus</math></p> <p>Avkortad tv: in <math>\#</math> sp 3 a ut <math>\left\{ \begin{array}{l} \uparrow \\ \uparrow \end{array} \right\} \ominus</math></p> <p>Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» dessförinnan givits, under förutsättning att spårledningarna fungera samt att order om spårändringen ej kan givas tps på en föregående station. Föraren skall nedbringa tågets hastighet till högst 30 km så snart spårändringen uppmärksammas och vara beredd att stanna tåget, om stoppsignal gives eller hinder iakttages. — Detta undantag gäller ej, om spårändringen avser ändring från oavkortad till avkortad tågväg.</p>

1	2	3
<p>63.876</p> <p>63.639 Grillby (Gib)</p> <p>63.460</p>	<p>9.8</p>	<p>Vägforsning Grillby västra. Ljussignaler (ej automatiska).</p> <p>Htv: in  sp 2.</p> <p>Sidtv: in  sp 1.</p> <p>in  sp 3.</p> <p>Vägforsning Grillby östra. Fällbommar.</p>
<p>57.333 (990 m)</p> <p>56.804</p>		<p><i>Sth</i> L 65, S 75. 350 m kurvradie.</p> <p>Vägforsning Kolartorp. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>56.343 (308 m)</p> <p>56.340</p> <p>56.238 Ekolsund (Eko)</p>	<p>7.4</p>	<p><i>Sth</i> 40 över rörliga bron och genom kurvorna på ömse sidor om densamma. Vid tågs ankomst till bron skola bromsarna vara lossade. På bron får bromsning ske endast i händelse av tvingande behov.</p> <p>Vägforsning Ekolsund. Fällbommar. Signaleringsanordning mot banan saknas.</p> <p></p>
<p>56.035 (235 m)</p> <p>54.779 (511 m)</p>		<p><i>Sth</i> L 80, S 90. 500 m kurvradie.</p> <p><i>Sth</i> L 65, S 75. 370 m kurvradie.</p>
<p>53.600</p> <p>53.275 Krägga (Krg)</p>	<p>3.0</p>	<p>Vägforsning Krägga. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p>Htv: in  sp 2.</p> <p>Sidtv: in  sp 1.</p> <p>in  sp 3.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p>
<p>51.499 Nyckelby (Nkby) hlp</p>		<p>Påstigningsmärke.</p> <p>Växelns tunganordning är t v borttagen.</p>
<p>47.030</p> <p>46.818 Bålsta (Bål)</p> <p>46.400</p>	<p>6.5</p>	<p>Vägforsning Bålsta västra. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p>Htv: in  sp 3 ut </p> <p>Sidtv: in  sp 2 ut </p> <p>in  sp 1 ut </p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Utfartsförsignal.</p> <p>Utfartssignalen förreglar växlarna vid Kalmarsand lp.</p> <p>Vägforsning Bålsta östra. Fällbommar. Vid obehövad körning är infartssignalen beroende av bommarna.</p>








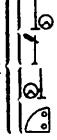



1	2	3
<p>44.295 (829 m)  44.129 Kalmarsand grusgrop (KMrs) lp  44.021 Kalmarsand (KMrs) hp  43.466 (892 m)  42.574 (506 m)  41.580 Toresta (Tot) hp  41.380</p>		<p><i>Sth</i> L 80, S 90. 450 m kurvradie.</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p><i>Sth</i> L 65, S 75. 350 m kurvradie.</p> <p><i>Sth</i> L 75, S 85. 400 m kurvradie.</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning Toresta. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>36.180  35.842 Bro (Bro)</p>	11.0	<p>Väggkorsning Bro. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p><i>Htv</i>: in <math>\uparrow</math> sp 2 ut <math>\uparrow</math>  <i>Sidtv</i>: in <math>\#</math> sp 1 ut <math>\uparrow</math>  in <math>\#</math> sp 3 ut <math>\uparrow</math></p> <p>Sidotågvägslykta.  Utfartsförsignal.</p>
<p>29.980  28.755 (989 m)</p>		<p>Väggkorsning Tibble. Ljud- och ljussignaler.</p> <p><i>Sth</i> L 80, S 90. 450 m kurvradie.</p>
<p>28.285  27.950 Kungsängen (Kän)</p>	7.9	<p>Väggkorsning Kungsängen. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p><i>Sth</i> L 80, S 90 till km 27.766. 450 m kurvradie.</p> <p><i>Htv</i>: in <math>\uparrow</math> sp 3 ut <math>\uparrow</math>  <i>Sidtv</i>: in <math>\#</math> sp 2 ut <math>\uparrow</math>  in <math>\#</math> sp 1 ut <math>\uparrow</math></p> <p>Sidotågvägslykta.  Utfartsförsignal.  A-signal från sp 2-3.</p>
<p>27.766 (3.984 m)</p>		<p><i>Sth</i> L 75, S 85. 400 m kurvradie.</p>
<p>23.464 Stäket (Stt)</p>	4.5	<p><i>Sth</i> 40 över rörliga bron (förreglas genom infartssignalen) samt över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. Vid tågs ankomst till bron skola bromsarna vara lossade. På bron får bromsning ske endast i händelse av tvingande behov.</p> <p><i>Htv</i>: in <math>\uparrow</math> sp 2.  <i>Sidtv</i>: in <math>\#</math> sp 1.  Sidotågvägslykta.  A-signal.</p>

1	2	3
<p>23.113 (2820 m) 21.500</p> <p>21.276 Kallhäll (Khä) blp 20.293 (358 m)</p>		<p><i>Sth</i> L 65, S 75. 350 m kurvradie.</p> <p>Väggkorsning Kallhäll. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p>⌋</p> <p><i>Sth</i> L 80, S 90. 450 m kurvradie.</p>
<p>17.740</p> <p>17.448 Jakobsberg (Jkb)</p>	6.0	<p>Väggkorsning Jakobsberg. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p>Htv: in ⌋ sp 1.</p> <p>Sidtv: in ⌋ sp 2.</p> <p>in ⌋ sp 3.</p> <p>Sidotågvägslykta. A-signal.</p>
<p>16.936 (605 m) 14.192 Barkarby (Bkb) blp</p>		<p><i>Sth</i> L 80, S 90. 450 m kurvradie.</p> <p>⌋</p> <p>A-signal.</p>

## Spånga—Stockholm C.

(Spånga—Sundbyberg dubbelspår med manuell linjeblockering,  
Sundbyberg—Stockholm C dubbelspår med automatisk linjeblockering.)

## Spånga—(Sundbyberg).

1	2	3
<p>11.696</p> <p>11.295 Spånga (Spå)</p>	<p>6.2</p>	<p>Väggkorsning Tensta hage. Fällbommar. Om körsignal ej kan visas med infartssignalen utan signalering sker endast med dvärgsignal, kan signalbild enligt såo fig. 11 c visas, även om bommarna icke äro fällda.</p> <p>Htv: in  sp 4 ut  } till vänsterspår.   } till högerspår.</p> <p>Sidtv: in  sp 1—3 ut  } till vänsterspår.   } till högerspår.</p> <p> sp 5 ut  } till vänsterspår.   } till högerspår.</p> <p>Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal.</p>
<p>9.497</p> <p>9.401 Bromsten (Brst) blp</p> <p>8.924 Solvalla (Solv) hp</p> <p>8.784</p> <p>7.568 (449 m)</p>		<p>Väggkorsning Bromsten. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p>in  — ut  A-signal.</p> <p>Väggkorsning Solvalla. Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p><i>Sth</i> L 75, S 85. 450 m kurvradie.</p>

## Sundbybergs ställverksområde.

## Särskilda bestämmelser för tomvagnståg och ens. lok Sub—Cst:

*Extratåg.* Order får delges tps muntligt. Föraren skall personligen uppringa ställverket vid Sundbyberg för att erhålla gångordern och skall härvid lämnas uppgift om tågets benämning, avgångstid samt tågspår vid Stockholms C. Någon av följande telefonapparater kan lämpligen användas:

- apparaten i lokps reservrum,
- » vid växel 28,
- » » signal 19 hII.

*Tbfh.* Tomvagnståg, som drages av enbemannat elektrolok, får oavsett tågstorleken framföras utan särskild tbfh, under förutsättning, att tåget är enbart genomgångsbromsat och att sista vagnen är ansluten till tryckluftledningen. Uppgift enl. säo § 66:4 b behöver ej lämnas till föraren.

*Sth.* Samtliga tomvagnståg sth 60.






1	2	3
7.294 Sundbyberg N (Subn) hp		
6.809		Väggorsning Esplanaden. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.
6.599		Väggorsning Stationsgatan. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.
6.431 Sundbyberg (Sub)	4.9	<p><i>Sth</i> 30 vid signalering med enbart dvärgsignal (ens. lok dock sth 40).</p> <p><i>Sth</i> 60 över hela huvudtågvägen.</p> <p><i>Htv:</i> in <math>\lceil</math> sp 3 ut <math>\left\{ \begin{array}{l} \lceil \lceil \lceil \text{till vänsterspår} \\ \text{till Tmn, se sid. 126.} \end{array} \right.</math></p> <p><i>Sidtv:</i> in <math>\lceil</math> sp 2 ut <math>\left\{ \begin{array}{l} \lceil \lceil \text{till vänsterspår} \\ \text{till Tmn, se sid. 126.} \end{array} \right.</math></p> <p>in <math>\lceil</math> sp 1 ut <math>\left\{ \begin{array}{l} \lceil \lceil \text{till vänsterspår} \\ \text{till Tmn, se sid. 126.} \end{array} \right.</math></p> <p>in <math>\lceil</math> sp 7 ut <math>\left\{ \begin{array}{l} \lceil \text{till vänsterspår} \\ \text{till Tmn, se sid. 126.} \end{array} \right.</math></p> <p>Utfartsförsignal.</p> <p>A-signal från sp 3—6 a samt 1, 7—10.</p> <p>Visar infartssignal ej körsignal skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall från signaltelefon omedelbart ringa tkl.</p> <p>Avgångssignal ges av tkl till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll.</p> <p>Tåg till Tomteboda N får framföras på uppspåret Sub—Huv samtidigt som tåg till Tomteboda Ö framföres på nedspåret, se sid. 126.</p>

1	2	3
Sundbyberg, forts.		Vid <i>högerspårsdrift</i> visar dvärgsignal 17 h <sup>II</sup> (km 5.605) körsignal enl. såo fig. 11 c. Spårsträckan är då klar till dvärgsignal 17 h <sup>I</sup> .
<p>5.605 19 h<sup>II</sup> blp</p> <p>5.320 Huvudsta C (Huc) hp</p> <p>5.302</p> <p>4.668 Huvudsta (Huv) hlp</p> <p>4.580 (927 m)</p> <p>4.559 19 h<sup>I</sup> blp</p> <p>4.544</p>		<p>⌋</p> <p>Väggkorsning Huvudsta C. Fällbommar. 19 h<sup>II</sup>blp (högerspår dvärgsignal 17 h<sup>II</sup>) är beroende av bommarna.</p> <p><i>Sth</i> L 60, S 70. 300 m kurvradie.</p> <p>⌋</p> <p>Vid <i>högerspårsdrift</i> visar dvärgsignal 17 h<sup>I</sup> körsignal enl. såo fig. 11 c. Spårsträckan är då klar till dvärgsignal B 9, som visar körsignal.</p> <p>Väggkorsning Huvudsta. Fällbommar. 19 h<sup>I</sup> blp (högerspår dvärgsignal 17 h<sup>I</sup>) är beroende av bommarna.</p>

## Stockholm C ställverksområde.

Dvärgsignalerna äro placerade till vänster om spåret och vid marken utom 57 h vid spår 2, 109 h vid spår 10, 111 h vid spår 11, 118 h vid spår 12, 121 h vid spår 12 och 117 h vid spår 14, vilka placerats på ledningsbrygga, stolpe eller i plattformstaket cirka 4 m över marken. (Ombyggnad pågår f. n. vid sp 10—18.)

Vid *högerspårsdrift* sker — därest icke annat anges här nedan — signalering med i tagvägen befintliga dvärgsignalen enl. såo fig. 11 b eller c.

1	2	3
<p>4.344 B 7 blp 3.653 (818 m) 3.400 C 7 blp 2.877 Tomtebodas Ö (Tmö) blp [203 hb] 2.835 (110 m) 2.725 (1197 m) 2.018 Karlberg (Ke) hp  2.000 Å blp 1.600 3 h blp 1.528 (428 m) 1.180 Försignal till infarts- signal 47 h.</p>		<p><i>Sth</i> L 60, S 70 till km 3.653. 300 m kurvradie.    <i>Sth</i> 75. Korta blocksträckor.     <i>Sth</i> 30 vid signalering med enbart dvärgsignal (ensamt lok dock sth 40).  <i>Sth</i> 40 genom skydds- och skiljeväxlarna vid Tmö.  <i>Sth</i> 75. Korta blocksträckor.  A-signal.  En plattformssignal visar grönt sken, då A blp visar »kör». Avgångssignal resp. »klart för avgång» enligt såo § 67:4, sista stycket, får ej givas av tbfh med mindre plattformssignalen visar grönt sken.  Då den automatiska linjeblockeringen är i bruk, behöver plv vistas på plattform eller i dess närhet endast vid för allmän trafik upplåtna tag med behovsuppehåll (× eller p).      <i>Sth</i> 60. Kurvor och låg rälsförhöjning.</p>
<p>1.100 (1100 m) 0.000 Stockholm C (Cst)</p>	6.4	<p><i>Sth</i> 40 (hela bangården).  <i>Sth</i> 30 vid signalering med enbart dvärgsignal (ensamt lok dock sth 40).    Sidtv: in <math>\left\{ \begin{array}{c} \text{I} \\ \text{Q} \end{array} \right\}</math> sp 1, 2, 4, 5, 7 och 8. } från vänster-    in <math>\left\{ \begin{array}{c} \text{H} \\ \text{O} \end{array} \right\}</math> sp 10—18*. } spår    Avkortade tv: in <math>\left\{ \begin{array}{c} \text{I} \\ \text{O} \end{array} \right\}</math> sp 10—18*.</p>

\*) Ombyggnad pågår f. n. vid sp 10—18.

1	2	3
<p><b>Stockholm C, forts.</b></p>		<p><b>Sidtv:</b> in <math>\text{♩}</math> sp 1, 2, 4, 5, 7 och 8. } från  in <math>\text{♩}</math> sp 10—18*. } höger-  <b>Avkortade tv:</b> in <math>\text{♩}</math> sp 10—18*. } spår</p> <p>Vid avkortad tågväg kan huvudsignalen ej visa körsignal.</p> <p>Körsignal kan även visas med infartsdvärgsignalen enl säo fig 11 b om så bestämts i tågets tdt eller meddelande härom erhållits från ställverket i signaltelefon. Varken oavkortad eller avkortad tågväg är då klar, varför signalen gäller endast för en signalsträcka i sänder såsom vid växling.</p> <p>Visar infartssignalen ej körsignal, skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall från signaltelefon ringa ställverksvakten.</p> <p>Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» dessförinnan givits, under förutsättning att spårledningarna fungera samt att order om spårändringen ej kan givas tps på en föregående station. Föraren skall nedbringa tågets hastighet till högst 30 km, så snart spårändringen uppmärksammas, och vara beredd att stanna tåget, om stoppsignal gives eller hinder iakttages. — Detta undantag gäller ej, om spårändringen avser ändring från oavkortad till avkortad tågväg.</p> <p>Alla tåg på sp 2 medförande högst 48 ax samt alla tåg på sp 7 medförande högst 44 ax skola stanna hinderklart med den efter tågloket gående främsta vagnen i förhållande till rundgångsspåret. Övriga tåg framgå till infartstågvägens slutpunkt.</p>

\*) Ombyggnad pågår f. n. vid sp 10—18.

## Bansträckan Stockholm C—Köping.

Tåg med jämna nummer.

## Stockholm C—Spånga.

(Stockholm C—Sundbyberg dubbelspår med automatisk linjeblockering,  
Sundbyberg—Spånga dubbelspår med manuell linjeblockering.)

## Stockholm C ställverksområde.

*Dvärgsignalerna* äro placerade till vänster om spåret och vid marken med undantag av 60 t och 74 t (i södra änden av plattformsspåren 4 och 7 på Cst), vilka uppställts till höger om spåret, samt 52 t vid spår 1, 79 v vid spår 7, 109 v vid spår 10, 111 v vid spår 11, 115 v vid spår 13 s, vilka placerats på stolpe eller i plattformstaket cirka 4 m över marken. (Ombyggnad pågår f. n. vid sp 10—18.)

Vid *högerspårdrift* sker — därest icke annat anges här nedan — signalering med i tågvägen befintliga dvärgsignaler enl. såo fig. 11 b eller c.

## Särskilda bestämmelser för tomvagnståg och ens. lok Cst—Sub:

*Extratåg.* Order får delges tps muntligt. Föraren skall personligen uppringa ställverket vid Stockholm C för att erhålla gångordern och skall härvid lämnas uppgift om tågets benämning, avgångstid samt tågspår vid Sundbyberg.

*Tbfh.* Tomvagnståg, som drages av enbemannat elektrolok, får oavsett tågstorleken framföras utan särskild tbfh, under förutsättning, att tåget är enbart genomgångsbromsat och att sista vagnen är ansluten till tryckluftsledningen. Uppgift enl. såo § 66: 4 b behöver ej lämnas till föraren.

*Sth.* Samtliga tomvagnståg sth 60.









*Avgångssignal* skall — om den automatiska linjeblockeringen och säkerhetsanläggningen är i bruk — ej ges till tomvagnståg eller lok, vilka få avgå, när gällande utfartsdvärgsignal visar körsignal.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st. km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (övriga tåg i såo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B pga kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges.
1	2	3
0.000 Stockholm C (Cst)		<p><i>Sth</i> 30 vid signalering med enbart dvärgsignal (ensamt lok dock sth 40).</p> <p><i>Sth</i> 40 hela bangården.</p> <p>Sp 1, 2, 4, 5, 7, 8, } ut { <math>\begin{cases} \text{L} &amp; \text{till vänsterspår} \\ \text{S} &amp; \text{till högerspår} \end{cases}</math> 10—18*</p> <p>A-signal från sp 1, 2, 4, 5, 7, 8 och 15—18.</p>

\*) Ombyggnad pågår f. n. vid sp 10—18.

1	2	3
<p><b>Stockholm C, forts.</b></p> <p>0.900 29 v blp</p>		<p>Ljusanordning »klart för avgång» finnes vid sp 1, 2, 4, 5, 7, 8, 10—12 och 15—18.</p> <p>Ringsignaler för provning av tryckluftbroms (— • — = »bromsa», — • = »lossa») gives vid sp 1—2, 4—5, 7—8 och 15—18.</p> <p>†</p>
<p>1.100 (428 m)</p> <p>1.400 5 v blp</p> <p>1.528 (2125 m)</p> <p>2.000 B blp</p> <p>2.013 Karlberg (Ke) hp</p> <p>2.540 Tomtebodavägen Ö (Tmöv) blp [205 v]</p> <p>3.400 C 10 blp</p> <p>3.653 (927 m)</p>		<p><b>Sth 60.</b> Kurvor och låg rälsförhöjning.</p> <p>†</p> <p><b>Sth 75.</b> Korta blocksträckor.</p> <p>†</p> <p>A-signal.</p> <p>Då den automatiska linjeblockeringen är i bruk, behöver plv vistas på plattform eller i dess närhet endast vid för allmän trafik upplåtna tåg med behovsuppehåll (× eller p).</p> <p>† <b>Sth 30</b> vid signalering med enbart dvärgsignal (ensamt lok dock sth 40).</p> <p>På infartssignalen finnes försignal till blp C 10.</p> <p>†</p> <p><b>Sth L 60, S 70.</b> 300 m kurvradi.</p>














## Sundbybergs ställverksområde.

1	2	3
4.320 17 vb blp		<p><i>Sth</i> L 60, S 70 tillkm 4.580. 300 m kurvradie.   (högerspår )</p>
Tomteboda N (Tmn)		Se sid. 127.
<p>4.544</p> <p>4.668 Huvudsta (Huv) hlp</p> <p>5.248 (1602 m)</p>		<p>Väggkorsning Huvudsta. Fällbommar. 17 vb blp (högerspår dvärgsignal 19 v) är beroende av bommarna.</p> <p><i>Sth</i> 60.</p>
5.288 Huvudsignal F		Infartssignal till Sub, se denna dpl. (Högerspår  )
<p>5.302</p> <p>5.320 Huvudsta C (Huc) hp</p> <p>6.431 Sundbyberg (Sub)</p> <p>6.599</p>	6.4	<p>Väggkorsning Huvudsta C. Fällbommar. Infartssignalen (högerspår dvärgsignal H) är beroende av bommarna.</p> <p><i>Sth</i> 30 vid signalering med enbart dvärgsignal (ens. lok dock sth 40).</p> <p><i>Sth</i> 60 över hela huvudtågvägen.</p> <p>Htv: in  sp 2 ut </p> <p>Sidtv: in  sp 1 ut </p> <p>in  sp 7</p> <p>Utfartsförsignal.</p> <p>Visar infartssignal ej körsignal skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall från signaltelefon omedelbart ringa tkl.</p> <p>Vid infart från <i>högerspår</i> signaleras med dvärgsignal.</p> <p>Väggkorsning Stationsgatan. Fällbommar. Om körsignal ej kan visas med utfartssignalen utan signalering sker endast med dvärgsignal, kan signalbild enligt säo fig. 11 c visas, även om bommarna icke äro fällda.</p>

1	2	3
<b>Sundbyberg, forts.</b> <b>6.809</b>		Väggorsning Esplanaden. Fällbommar. Om körsignal ej kan visas med utfartssignalen utan signalering sker endast med dvärgsignal, kan signalbild enligt säo fig. 11 c visas, även om bommarna icke äro fällda.
<b>7.294 Sundbyberg N (Subn)</b> <b>hp</b> <b>7.477 Huvudsignal A</b>		1



## Barkarby—Köping.

1	2	3
14.192 Barkarby (Bkb) blp 16.331 (605 m)		 <i>Sth</i> L 80, S 90. 450 m kurvradie.
17.448 Jakobsberg (Jkb)  17.740	6.2	<i>Htv:</i> in  sp 1. <i>Sidtv:</i> in  sp 2. in  sp 3. Sidotågvägslykta. A-signal. Vägkorsning Jakobsberg. Fällbommar. Vid obehövad körning är infartssignalen beroende av bommarna.
19.935 (358 m) 20.293 (2820 m) 21.276 Kallhäll (Khä) blp 21.500		<i>Sth</i> L 80, S 90. 450 m kurvradie. <i>Sth</i> L 65, S 75. 350 m kurvradie.  Vägkorsning Kallhäll. Fällbommar. Vid obehövad körning är infartssignalen beroende av bommarna.
23.464 Stäket (Stt)	6.0	<i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna samt över rörliga bron (förreglas genom utfartssignalen). Vid tågs ankomst till bron skola bromsarna vara lossade. På bron får bromsning ske endast i händelse av tvingande behov. <i>Htv:</i> in  sp 2 ut  <i>Sidtv:</i> in  sp 1 ut  Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. A-signal.
23.782 (3984 m)		<i>Sth</i> L 75, S 85. 400 m kurvradie.
27.766 (989 m) 27.950 Kungsängen (Kän)  28.285	4.5	<i>Sth</i> L 80, S 90. 450 m kurvradie. <i>Sth</i> L 80, S 90 till km 28.755. 450 m kurvradie. <i>Htv:</i> in  sp 3 ut  <i>Sidtv:</i> in  sp 2. in  sp 1. Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. A-signal från sp 2—3. Vägkorsning Kungsängen. Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.

1	2	3
29.980		Väggkorsning Tibble. Ljud- och ljussignaler.
35.842 Bro (Bro)	7.9	<p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 2 ut <math>\uparrow</math>  Sidtv: in <math>\#</math> sp 1 ut <math>\uparrow</math>  in <math>\#</math> sp 3 ut <math>\uparrow</math></p> <p>Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal.  Utfartssignalen förreglar växlarna vid Kalmarsand lp.</p> <p>36.130 Väggkorsning Bro. Fällbommar. Vid oövakad körning är infartssignalen beroende av bommarna.</p>
41.380 41.580 Toresta (Tot) hp 42.068 (506 m) 42.574 (892 m) 43.466 (829 m) 44.021 Kalmarsand (KMrs) hp 44.129 Kalmarsand grusgrop (KMrs) lp		Väggkorsning Toresta. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke. <i>St</i> h L 75, S 85. 400 m kurvradie. <i>St</i> h L 65, S 75. 350 m kurvradie. <i>St</i> h L 80, S 90. 450 m kurvradie. Påstigningsmärke.
46.400 46.818 Bålsta (Bål)	11.0	Väggkorsning Bålsta östra. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna. Htv: in $\uparrow$ sp 3 ut $\uparrow$ Sidtv: in $\#$ sp 2 ut $\uparrow$ in $\#$ sp 1 ut $\uparrow$ <p>Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal.</p> <p>47.030 Väggkorsning Bålsta västra. Fällbommar. Vid oövakad körning är infartssignalen beroende av bommarna.</p>
51.499 Nyckelby (Nkby) hlp		Påstigningsmärke. Växels tunganordning är t v borttagen.
53.275 Krägga (Krg) 53.600	6.5	Htv: in $\uparrow$ sp 2. Sidtv: in $\#$ sp 1. in $\#$ sp 3. Sidotågvägslykta. Väggkorsning Krägga. Fällbommar. Vid oövakad körning är infartssignalen beroende av bommarna.

1	2	3
54.268 (511 m) 55.800 (285 m)		<i>Sth</i> L 65, S 75. 370 m kurvradie. <i>Sth</i> L 80, S 90. 500 kurvradie.
56.035 (308 m)  56.238 Ekolsund (Eko)  56.340	3.0	<i>Sth</i> 40 över rörliga bron och genom kurvorna på ömse sidor om densamma. Vid tågs ankomst till bron skola bromsarna vara lossade. På bron får bromsning ske endast i händelse av tvingande behov.  ↓ A-signal. Väggorsning Ekolsund. Fällbommar. Signaleringsanordning mot banan saknas.
56.343 (990 m) 56.804		<i>Sth</i> L 65, S 75. 350 m kurvradie. Väggorsning Kolartorp. Ljud- och ljussignaler.
63.460 63.639 Grillby (Gib)  63.876	7.4	Väggorsning Grillby östra. Fällbommar. <i>Htv</i> : in ↓ sp 2. <i>Sidtv</i> : in ↓ sp 1. in ↓ sp 3. Väggorsning Grillby västra. Ljussignaler (ej automatiska).
73.400 Enköping (Ep)	9.8	<i>Sth</i> 60 genom utfartsväxlarna. <i>Htv</i> : in ↓ sp 2 ut ↓ <i>Sidtv</i> : in ↓ sp 1, 3, 4, 5 ut ↓ in ↓ sp 3b/4a, 4b/3a ut ↓ sp 6—7 ut ↓  <i>Avkortad tv</i> : in ↓ sp 3 b ut ↓  Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» dessförinnan givits, under förutsättning att spårledningarna fungera samt att order om spårändringen ej kan givas tps på en föregående station. Föraren skall nedbringa tågets hastighet till högst 30 km så snart spårändringen uppmärksammas och vara beredd att stanna tåget, om stoppsignal gives eller hinder iakttages. — Detta undantag gäller ej, om spårändringen avser ändring från oavkortad till avkortad tågväg.

1	2	3
75.678 81.019		Vägborsning Enöglå. Ljud- och ljussignaler. Vägborsning Järstena. Ljud- och ljussignaler.
82.075 82.207 Lundby (Lub)	8.8	Vägborsning Lundby. Fällbommar. <b>Htv:</b> in $\uparrow$ sp 1. <b>Sidtv:</b> in $\uparrow$ sp 2.
86.400 86.411 Skarsvad (Skvd) hp		Vägborsning Hällby. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke.
88.198 88.430 Orresta (Ora)	6.2	Vägborsning Orresta. Fällbommar. <b>Htv:</b> in $\uparrow$ sp 1. <b>Sidtv:</b> in $\uparrow$ sp 2.
94.785 95.007 Tortuna (Ttu)	6.6	Vägborsning Tortuna. Fällbommar. <b>Htv:</b> in $\uparrow$ sp 1. <b>Sidtv:</b> in $\uparrow$ sp 2.
97.228 Mycklinge (Mylg) hpr 97.270		Vägborsning Mycklinge. Ljud- och ljussignaler.
100.739 Tillberga (Tb)           100.948 (512 m) 101.065	5.7	<p><b>Sth</b> 40 över huvudtågvägen fr o m växlarna för personbangården t o m yttersta växeln.</p> <p><b>Htv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 3 ut <math>\uparrow\uparrow\uparrow</math> över sp 2 a.</p> <p><b>Sidtv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 5 ut <math>\uparrow\uparrow</math> sp 2 ut <math>\uparrow\uparrow\uparrow</math> över sp 2 a. sp 4 ut <math>\uparrow\uparrow</math> sp 6 ut <math>\uparrow\uparrow</math> sp 7, 8, 10—13 ut <math>\uparrow\uparrow\uparrow</math> in <math>\uparrow</math> sp 9 ut <math>\uparrow\uparrow\uparrow</math></p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Utfartssignalen förreglar växlarna vid Hökåsen lp.</p> <p>Vid tågs avg från sp 2, 3 eller 4 skall för unr till ps i stlv I föraren ge signalen »giv akt».</p> <p>Tåg bestående av mer än två lok men i övrigt inga andra fordon få framföras på bstr Tb—Vå. I sådant tåg får endast främsta loket vara verksamt.</p> <p><b>Sth</b> L 65, S 75. 350 m kurvradie.</p> <p>Vägborsning Tillberga. Fällbommar.</p>






1	2	3
<p>102.694</p> <p>103.497 Hökåsen grusgrop (Höks) lp</p>		<p>Väggkorsning Hubbo. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.</p>
<p>105.766 Västerås N (Vån)</p> <p>105.822</p>	<p>5.0</p>	<p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 2. Sidtv: in <math>\#</math> sp 1. Sidotågvägslykta.</p> <p>Väggkorsning Västerås N. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p>
<p>110.113</p> <p>110.162 (220 m)</p> <p>111.010 Västerås C (Vå)</p> <p>111.240</p>	<p>5.2</p>	<p>Väggkorsning Pilgatan. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p><i>Sth</i> L 75, S 85, B 75. 450 m kurvradie och låg rälsförhöjning.</p> <p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 1 ut <math>\uparrow</math> Sidtv: in <math>\#</math> sp 2, 20 ut <math>\uparrow</math> in <math>\#</math> sp 3 ut <math>\uparrow</math></p> <p>Sidotågvägslykta. Utfartssignal.</p> <p>Visar infartssignal ej körsignal skall föraren från signaltelefon omedelbart ringa tkl.</p> <p>Vid hinder enligt säo § 74 tillämpas bestämmelserna i mom 3 a.</p> <p>Vid tågs avg skall för unr till vägvakten vid Hamngatan föraren ge signalen »giv akt».</p> <p>Väggkorsning Hamngatan. Fällbommar. Visar väggkorsningssignalen »stopp», må tåg fortsätta, sedan föraren förvissat sig om att bommarna äro fällda. I annat fall får väggkorsningen icke passeras, förrän tillstånd härtill erhållits av vägvakten.</p>
<p>111.912</p> <p>112.256</p> <p>112.824 Västerås västra Våv) lokstation</p> <p>113.416</p> <p>116.820</p>		<p>Väggkorsning Fridnäsvägen. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Väggkorsning Hyttvägen. Ljud- och ljussignaler.</p> <p><math>\uparrow</math></p> <p>Väggkorsning Hammarby. Fällbommar.</p> <p>Väggkorsning Skälby. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.</p>

1	2	3
<p>120.560</p> <p>120.848 Dingtuna (Dt)</p>	<p>9.8</p>	<p>Vägborsning Dingtuna. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.</p> <p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 1.</p> <p>Sidtv: in <math>\uparrow</math> sp 2.</p>
<p>125.555</p> <p>125.658 Åskebro (Åbr) hp</p> <p>128.247</p>		<p>Vägborsning Åskebro. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke.</p> <p>Vägborsning Borgby. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>129.852</p> <p>130.192 Kolbäck (Kbä)</p> <p>130.662</p>	<p>9.3</p>	<p>Vägborsning Kolbäck (reservvägen). Fällbommar som normalt äro fällda och låsta (vägen användes endast då vägporten är avstängd). Signaleringsanordning mot banan saknas.</p> <p><i>Sth</i> 40 genom utfartsväxlarna samt över rörliga bron. Vid tågs ankomst till bron skola bromsarna vara lossade. På bron får bromsning ske endast i händelse av tvingande behov.</p> <p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 2 ut <math>\uparrow</math></p> <p>Sidtv: in <math>\uparrow</math> sp 3 ut <math>\uparrow</math></p> <p>in <math>\uparrow</math> sp 4 ut <math>\uparrow</math></p> <p>Tåg får intagas på sp 2, 3 eller 4 samtidigt som tåg från Hallstahammar intages på sp 1, om båda tågen ha fast uppehåll.</p> <p>Utfartssignalen förreglar rörliga bron.</p> <p>Vägborsning Kolbäck västra. Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.</p>
<p>136.284</p> <p>136.463 Munktorp (Morp)</p>	<p>6.3</p>	<p>Vägborsning Munktorp. Fällbommar.</p> <p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 1.</p> <p>Sidtv: in <math>\uparrow</math> sp 2.</p>
<p>145.721 Köping (Kp)</p> <p>145.889</p> <p>145.948</p>	<p>9.3</p>	<p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen fr o m yttersta växeln.</p> <p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 1.</p> <p>Sidtv: in <math>\uparrow</math> sp 2, 3.</p> <p>Vägborsning Köping (Mariakajen). Fällbommar.</p> <p>Vägborsning Köping (Hamnplan). Fällbommar.</p>

**Bansträckan Hässelby villastad—Spånga.  
Tåg med udda nummer.**

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (•övriga tåg• i säo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p g a kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat angives.
1	2	3
<p>5.744</p> <p>5.558 Hässelby villastad (Häv)</p> <p>5.200</p>		<p>Väggkorsning Hässelby villastad västra. Fällbommar.</p> <p><i>Sth</i> 40 hela huvudtågvägen.</p> <p><b>Htv:</b> sp 2 ut <math>\uparrow</math></p> <p><b>Sidtv:</b> sp 1 ut <math>\uparrow</math></p> <p>Väggkorsning Hässelby villastad (Berghamnsvägen). Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.</p>
<p>4.369</p> <p>3.204 Skälby (Slby) hp</p>		<p>Väggkorsning Smedshagen. Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.</p>
<p>0.400</p> <p>0.000 Spånga (Spå)</p>	5.6	<p>Väggkorsning Tensta hage. Fällbommar. Om körsignal ej kan visas med infartssignalen utan signalering sker endast med dvärgsignal, kan signalbild enligt säo fig. 11 c visas, även om bommarna icke äro fällda.</p> <p><i>Sth</i> 40 hela huvudtågvägen.</p> <p><b>Htv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 1.</p> <p><b>Sidtv:</b> in <math>\#</math> sp 2—4. in <math>\#\#</math> sp 5.</p>

Bansträckan Spånga—Hässelby villastad.  
Tåg med jämna nummer.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (•övriga tåg• i såo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p.g.a kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat angives.
1	2	3
<p>0.000 Spånga (Spå)</p> <p>0.400</p>		<p><i>Sth</i> 40 hela huvudtågvägen.</p> <p>Htv: sp 1 ut </p> <p>Sidtv: sp 2, 4, 5 ut </p> <p>sp 3 ut </p> <p>A-signal från sp 1 och 2.</p> <p>Väggorsning Tensta hage. Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.</p>
<p>3.204 Skälby (Slby) hp</p> <p>4.369</p>		<p>Väggorsning Smedshagen. Fällbommar. Försignalen, som kan visa rött sken, är beroende av bommarna.</p>
<p>5.200</p> <p>5.558 Hässelby villastad (Häv)</p> <p>5.744</p>	5.6	<p>Väggorsning Hässelby villastad (Berghamnsvägen). Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p>Htv: in  sp 2.</p> <p>Sidtv: in  sp 1.</p> <p>Väggorsning Hässelby villastad västra. Fällbommar.</p>

## Bansträckan Ludvika—Tillberga.

Tåg med udda nummer.
















Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (övriga tåg i såo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p ga kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges.
1	2	3
212.670 Ludvika (La)		<i>Sth</i> 30 genom utfartsväxlarna. <i>Htv:</i> sp 2 ut <i>Sidtv:</i> sp 1, 3—7 ut
212.272 (763 m) 211.509 (714 m) 211.324 210.352 209.750 Hillänge (Hläg) lp 209.515 207.525 207.423 Norsbro (Nobr) hlp 204.144 (785 m)		<i>Sth</i> L 60. 300 m kurvradie. <i>Sth</i> L 80. 460 m kurvradie. Väggkorsning Högbergsgatan. Fällbommar. Väggkorsning Gammelgården. Ljudsignaler. † Väggkorsning Hillänge. Ljud- och ljussignaler. Väggkorsning Norsbro. Fällbommar. † Påstigningsmärke. <i>Sth</i> L 80. 450 m kurvradie.
203.429 203.042 Hagge (Hge)	9.6	Väggkorsning Hagge. Fällbommar. <i>Htv:</i> in † sp 3. <i>Sidtv:</i> in † sp 2.
200.883 198.810 198.739 Morgårdshammar (Mgh) hlp 198.555 (1240 m)		Väggkorsning Lernbo. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta. Väggkorsning Morgårdshammar. Fällbommar. † <i>Sth</i> L 80. 450 m kurvradie.
196.811 196.432 Smedjebacken (Smj)	6.6	Väggkorsning Smedjebacken norra. Fällbommar. <i>Htv:</i> in † sp 3. <i>Sidtv:</i> in † sp 2.
195.269 (854 m) 191.868 Vanhäll (Vahä) hp 191.844		<i>Sth</i> L 80. 450 m kurvradie. Påstigningsmärke. Väggkorsning Vanhäll. Ljud- och ljussignaler.













1	2	3
185.274 Söderbärke (Sre)	11.2	<p>Htv: in ¶ sp 2. Sidtv: in ¶ sp 3.</p>
<p>183.100</p> <p>181.907 Västerbyhytta (Vbhy) hlp</p> <p>180.023</p> <p>179.810 (207 m)</p> <p>179.603 Hugnora sipl (rörlig bro)</p> <p>178.493 (611 m)</p>		<p>Väggorsning Halldammen. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>¶ Påstigningsmärke.</p> <p>Väggorsning Hugnora. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.</p> <p><i>Sth</i> L 75. 400 m kurvradie.</p> <p>¶* <i>Sth</i> 30 för lok litt G, G2—G7, <i>Sth</i> 40 för övriga lok.</p> <p>Vid tågs ankomst till bron skola bromsarna vara lossade. På bron får bromsning ske endast i händelse av tvingande behov.</p> <p>* Signalering sker endast under seglationstiden (anges i vko).</p> <p><i>Sth</i> L 75. 400 m kurvradie.</p>
176.727 Vad (Vad)	8.5	<p>Htv: in ¶ sp 2. Sidtv: in ¶ sp 1.</p>
<p>174.995 Finnhällen (Fnh) lp</p> <p>171.144 (814 m)</p> <p>170.330 (1162 m)</p> <p>169.168 (1211 m)</p> <p>168.050</p> <p>167.177 Sembla (Smbl) lp</p>		<p>¶ <i>Sth</i> 80 genom växeln.</p> <p><i>Sth</i> L 65. 360 m kurvradie.</p> <p><i>Sth</i> L 75. 400 m kurvradie.</p> <p><i>Sth</i> L 80. 450 m kurvradie.</p> <p>Väggorsning Sembla. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>¶</p>
<p>166.574 (168 m)</p> <p>165.944 Fagersta bruk (Fgb)</p>	10.8	<p><i>Sth</i> L 75. 400 m kurvradie.</p> <p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p>Htv: in ¶ sp 3. Sidtv: in ¶ sp 4.</p>
<p>165.282</p> <p>164.980 (558 m)</p> <p>164.422 (1017 m)</p>		<p>Väggorsning Uddnäs. Fällbommar.</p> <p><i>Sth</i> L 80. 500 m kurvradie.</p> <p><i>Sth</i> L 50. 300 m kurvradie.</p>

1	2	3
<p>163.722 Fagersta C (Fgc)</p> <p>163.320 (407 m)</p>	2.2	<p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 3 ut <math>\uparrow\uparrow</math></p> <p>Sidtv: in <math>\uparrow\uparrow</math> sp 4 ut <math>\uparrow\uparrow</math></p> <p>Vid hinder enl. säo § 74 tillämpas best. i mom 3 a.</p> <p><i>Sth</i> L 80. 450 m kurvradie.</p>
<p>162.135 (489 m)</p> <p>161.646 (668 m)</p> <p>158.130 Sundbo (Sdbo) hp</p> <p>158.089</p> <p>156.116 (2737 m)</p> <p>152.188 Ängelsbergs såg (Äbgs) lp</p> <p>151.857 (356 m)</p>		<p><i>Sth</i> L 60. 300 m kurvradie.</p> <p><i>Sth</i> L 80. 450 m kurvradie.</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning Sundbo. Ljud- och ljussignaler.</p> <p><i>Sth</i> L 80. 450 m kurvradie.</p> <p><math>\uparrow</math></p> <p><i>Sth</i> L 60. 300 m kurvradie.</p>
<p>150.925 Ängelsberg (Äbg)</p>	12.8	<p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 2.</p> <p>Sidtv: in <math>\uparrow\uparrow</math> sp 3.</p> <p>Tåg får intagas på sp 2 eller 3 samtidigt som tåg från Snyten intages på sp 1, om båda tågen ha fast uppehåll.</p>
<p>148.362 Västervåla (Våla) hpr</p> <p>145.734 Mursjön (Muö) hpr</p> <p>143.940 Finnbo (Fio) hpr</p>		
<p>140.876</p> <p>140.454 Virsbo (Vso)</p>	10.5	<p>Väggkorsning Nordanö. Fällbommar.</p> <p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 2.</p> <p>Sidtv: in <math>\uparrow\uparrow</math> sp 1.</p>
<p>133.860 Seglingsberg (Sgl)</p> <p>133.643</p>	6.6	<p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 2.</p> <p>Sidtv: in <math>\uparrow\uparrow</math> sp 3.</p> <p>Väggkorsning Seglingsberg. Fällbommar.</p>
<p>129.222 Ramnäs (Rm)</p>	4.6	<p><i>Sth</i> 70 genom utfartsväxlarna.</p> <p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 2.</p> <p>Sidtv: in <math>\uparrow\uparrow</math> sp 1.</p> <p>in <math>\uparrow\uparrow</math> sp 3, 3/4.</p>
<p>120.330</p>		<p>Väggkorsning Harakersvägen. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.</p>

1	2	3
119.299 Svanå (Svan)	9.9	<b>Htv:</b> in ¶ sp 2. <b>Sidtv:</b> in ¶ sp 3. Påstigningsmärke.
114.707		Väggkorsning Skarvsta. Ljud- och ljussignaler.
112.702 112.458 Skultuna (Suu)	6.8	Väggkorsning Skultuna. Fällbommar. <b>Htv:</b> in ¶ sp 2. <b>Sidtv:</b> in ¶ sp 1.
106.710 103.591 Ansta (Ans) hlp		Väggkorsning Böle. Ljud- och ljussignaler. ¶ Påstigningsmärke.
101.075 100.739 Tillberga (Tb)	11.8	Väggkorsning Tillberga. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna. <b>Sth</b> 40 på huvudtågvägen fr o m yttersta växeln. <b>Htv:</b> in ¶ sp 1 a. <b>Sidtv:</b> in ¶ sp 4. in ¶ sp 7. Sidotågvägslykta. Tåg får intagas på sp 4 samtidigt som tåg från Västerås N intages på sp 5 eller 6, om båda tågen ha fast uppehåll.

Bansträckan Tillberga—Ludvika.  
Tåg med jämna nummer.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (»övriga tåg» i såo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B pga kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges.
1	2	3
100.739 Tillberga (Tb)		<p><b>Sth</b> 40 på huvudtågvägen t o m yttersta växeln.</p> <p><b>Htv:</b> sp 1 a ut </p> <p><b>Sidtv:</b> sp 2—3 ut  över sp 2 a.</p> <p>sp 4 ut </p> <p>sp 5 ut </p> <p>sp 6 ut </p> <p>sp 7—13 ut </p> <p>A-signal från sp 1 a.</p> <p>Vid tågs avg från sp 2, 3 eller 4 skall för unr till ps i stlv I föraren ge signalen »giv akt».</p> <p>Väggorsning Tillberga. Fällbommar.</p>
101.075		
103.591 Ansta (Ans) hlp		<p></p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Väggorsning Böle. Ljud- och ljussignaler.</p>
106.710		
112.458 Skultuna (Suu)	11.8	<p><b>Htv:</b> in  sp 2.</p> <p><b>Sidtv:</b> in  sp 1.</p> <p>Väggorsning Skultuna. Fällbommar.</p>
112.702		
114.707		Väggorsning Skarvsta. Ljud- och ljussignaler.
119.299 Svanå (Svan)	6.8	<p><b>Htv:</b> in  sp 2 ut </p> <p><b>Sidtv:</b> in  sp 3 ut </p> <p>Påstigningsmärke.</p>
120.330		Väggorsning Harakersvägen. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.
129.222 Ramnäs (Rm)	9.9	<p><b>Sth</b> 70 genom utfartsväxlarna.</p> <p><b>Htv:</b> in  sp 2.</p> <p><b>Sidtv:</b> in  sp 1.</p>

1	2	3
<p>133.648 133.860 Seglingsberg (Sgl)</p>	4.6	<p>Väggkorsning Seglingsberg. Fällbommar. Htv: in  sp 2. Sidtv: in  sp 3.</p>
<p>140.454 Virsbo (Vso)  140.876</p>	6.6	<p>Htv: in  sp 2. Sidtv: in  sp 1. Väggkorsning Nordanö. Fällbommar.</p>
<p>143.940 Finnbo (Fio) hpr 145.734 Mursjön (Muö) hpr 148.362 Västervåla (Våla) hpr</p>		
<p>150.925 Ängelsberg (Äbg)</p>	10.5	<p><b>Sth</b> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. Htv: in  sp 2. Sidtv: in  sp 1.  sp 3. A-signal från sp 2 och 3.</p>
<p>151.501 (356 m) 152.188 Ängelsbergs såg (Äbgs) lp 153.379 (2737 m) 158.089 158.130 Sundbo (Sdbo) hp 160.978 (668 m) 161.646 (489 m)</p>		<p><b>Sth</b> L 60. 300 m kurvradie.  <b>Sth</b> L 80. 450 m kurvradie. Väggkorsning Sundbo. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke. <b>Sth</b> L 80. 450 m kurvradie. <b>Sth</b> L 60. 300 m kurvradie.</p>
<p>162.913 (407 m) 163.405 (1017 m) 163.722 Fagersta C (Fgc)</p>	12.8	<p><b>Sth</b> L 80. 450 m kurvradie. <b>Sth</b> L 50. 300 m kurvradie. Htv: in  sp 3 ut  Sidtv: in  sp 4 ut </p>
<p>164.422 (558 m) 165.282</p>		<p><b>Sth</b> L 80. 500 m kurvradie. Väggkorsning Uddnäs. Fällbommar. Försigna- len, som kan visa rött sken, är beroende av bommarna.</p>

1	2	3
165.944 Fagersta bruk (Fgb)	2.2	<p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 3.</p> <p>Sidtv: in <math>\uparrow</math> sp 4.</p>
<p>166.406 (168 m)</p> <p>167.177 Sembla (Smb) lp</p> <p>167.957 (1211 m)</p> <p>168.050</p> <p>169.168 (1162 m)</p> <p>170.330 (814 m)</p> <p>174.995 Finnhällen (Fnh) lp</p>		<p><i>Sth</i> L 75. 400 m kurvradie.</p> <p><math>\uparrow</math></p> <p><i>Sth</i> L 80. 450 m kurvradie.</p> <p>Väggkorsning Sembla. Ljud- och ljussignaler.</p> <p><i>Sth</i> L 75. 400 m kurvradie.</p> <p><i>Sth</i> L 65. 360 m kurvradie.</p> <p><math>\uparrow</math> <i>Sth</i> 80 genom växeln.</p>
176.727 Vad (Vad)	10.8	<p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 2.</p> <p>Sidtv: in <math>\uparrow</math> sp 1.</p>
<p>177.882 (611 m)</p> <p>179.603 Hugnora sipl (rörlig bro)</p> <p>179.603 (207 m)</p> <p>180.023</p> <p>181.907 Västerbyhytta (Vbhy) hlp</p> <p>183.100</p>		<p><i>Sth</i> L 75. 400 m kurvradie.</p> <p><math>\uparrow</math>* <i>Sth</i> 30 för lok litt G, G2—G7, <i>Sth</i> 40 för övriga lok.</p> <p>Vid tågs ankomst till bron skola bromsarna vara lossade. På bron får bromsning ske endast i händelse av tvingande behov.</p> <p>* Signalering sker endast under seglationstiden (anges i vko).</p> <p><i>Sth</i> L 75. 400 m kurvradie.</p> <p>Väggkorsning Hugnora. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.</p> <p><math>\uparrow</math></p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning Halldammen. Ljud- och ljussignaler.</p>
185.274 Söderbärke (Sre)	8.5	<p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 2.</p> <p>Sidtv: in <math>\uparrow</math> sp 3.</p>
<p>191.844</p> <p>191.868 Vanhäll (Vahä) hp</p> <p>194.415 (854 m)</p>		<p>Väggkorsning Vanhäll. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p><i>Sth</i> L 80. 450 m kurvradie.</p>

1	2	3
<p>196.432 Smedjebacken (Smj)</p> <p>196.811</p>	11.2	<p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 3. Sidtv: in <math>\#</math> sp 2.</p> <p>Väggkorsning Smedjebacken norra. Fällbommar.</p>
<p>197.315 (1240 m)</p> <p>198.739 Morgårdshammar (Mgh) hlp</p> <p>198.810</p> <p>200.883</p>		<p><i>Sth</i> L 80. 450 m kurvradie.</p> <p><math>\uparrow</math></p> <p>Väggkorsning Morgårdshammar. Fällbommar.</p> <p>Väggkorsning Lernbo. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.</p>
<p>203.042 Hagge (Hge)</p> <p>203.359 (785 m)</p> <p>203.429</p>	6.6	<p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 3. Sidtv: in <math>\#</math> sp 2.</p> <p><i>Sth</i> L 80. 450 m kurvradie.</p> <p>Väggkorsning Hagge. Fällbommar.</p>
<p>207.423 Norsbro (Nobr) hlp</p> <p>207.525</p> <p>209.515</p> <p>209.750 Hillänge (Hläg) lp</p> <p>210.352</p> <p>210.795 (714 m)</p> <p>211.324</p> <p>211.509 (763 m)</p>		<p><math>\uparrow</math></p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning Norsbro. Fällbommar.</p> <p>Väggkorsning Hillänge. Ljud- och ljussignaler.</p> <p><math>\uparrow</math></p> <p>Väggkorsning Gammelgården. Ljussignaler.</p> <p><i>Sth</i> L 80. 460 m kurvradie.</p> <p>Väggkorsning Högbergsgatan. Fällbommar.</p> <p><i>Sth</i> L 60. 300 m kurvradie.</p>
<p>212.670 Ludvika (La)</p>	9.6	<p><i>Sth</i> 30 genom infartsväxlarna.</p> <p><i>Sth</i> 40 på bangården i övrigt.</p> <p>Htv: in <math>\uparrow</math> sp 5.</p> <p>Sidtv: in körsignal enligt såo fig 11 c från dvärgsignal sp 1—4, 6, 7.</p>

## Bansträckan Kärrgruvan—Ängelsberg.

Tåg med udda nummer.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (»övriga tåg» i säo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B pga kurvor. se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat angives.
1	2	3
17.909 Kärrgruvan (Kär)  17.570		<b>Htv:</b> sp 4 ut <b>Sidtv:</b> sp 2, 3 ut  Väggkorsning Kärrgruvan. Fällbommar. Signaleringsanordning mot banan saknas.
16.997  16.908 Mössgruvan (Mogr) lp  16.270  16.262 Hackspettsbacken (Hasp) hpr		Väggkorsning Mössgruvan. Ljud- och ljus- signaler med kontrollsignallykta.  Väggkorsning Hackspettsbacken. Fällbommar.
14.733  14.482 Norberg (Nbg)         14.290	3.4	Väggkorsning Tingshusvägen. Fällbommar. <b>Sth</b> 40 över huvudtågvägen t o m yttersta växeln. <b>Htv:</b> in 1 sp 1. <b>Sidtv:</b> in sp 2, säo § 52:3 tillämpas.  Väggkorsning Norberg. Fällbommar.
12.321 Rosendal (Rsdl) hpr  10.886 Livsdal (Livd) hpr  10.427 Mauritsbacke (Maba) hpr		
8.177 Högfors (Hgf)	6.3	<b>Sth</b> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. <b>Htv:</b> in 1 sp 2. <b>Sidtv:</b> in 2 sp 3.

1	2	3
<p>7.255</p> <p>7.218 Fallbron (Flbr) hpr</p> <p>6.307 Blomdalstäkt (Bltä) hpr</p> <p>5.270 Snytsbo (Snyb) hpr</p>		<p>Vätkorsning Fallet. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.</p>
<p>4.085 Snyten (Snt)</p>	<p>4.1</p>	<p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p><i>Htv:</i> in <math>\begin{array}{ l} \text{I} \\ \text{I} \end{array}</math> sp 4.</p> <p><i>Sidtv:</i> in <math>\begin{array}{ l} \text{II} \\ \text{I} \end{array}</math> sp 5.</p>
<p>1.372 Ängelsbergs bruk (Äbgb) lp</p> <p>1.037 Ängelsbergs bruk (Äbgb) hpr</p> <p>0.984</p> <p>0.782 (248 m)</p>		<p>Y</p> <p>Vätkorsning Ängelsbergs bruk. Fällbommar.</p> <p><i>Sth</i> 65. 300 m kurvradie och låg rälsförhöjning.</p>
<p>0.000 Ängelsberg (Äbg)</p>	<p>4.1</p>	<p><i>Htv:</i> in <math>\begin{array}{ l} \text{I} \\ \text{I} \end{array}</math> sp 1.</p> <p><i>Sidtv:</i> in <math>\begin{array}{ l} \text{II} \\ \text{I} \end{array}</math> sp 3.</p> <p>Tåg får intagas på sp 1 samtidigt som tåg från Fagersta C intages på sp 2 eller 3, om båda tågen ha fast uppehåll.</p>

## Bansträckan Ängelsberg—Kärrgruvan

Tåg med jämna nummer.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (övriga tåg i säo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p ga kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat angives.
1	2	3
0.000 Ängelsberg (Äbg)		<p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen t o m yttersta växel.</p> <p><i>Htv</i>: sp 1 ut.</p> <p><i>Sidtv</i>: sp 3 ut.</p> <p>A-signal från sp 1.</p>
0.584 (248 m)  0.984  1.037 Ängelsbergs bruk (Ägb) hpr  1.372 Ängelsbergs bruk (Ägb) lp		<p><i>Sth</i> 65. 300 m kurvradie och låg rälsförhöjning.</p> <p>Väggkorsning Ängelsbergs bruk. Fällbommar.</p> <p style="text-align: center;">†</p>
4.085 Snyten (Snt)	4.1	<p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p><i>Htv</i>: in  † sp 4 ut  †</p> <p><i>Sidtv</i>: in  † sp 5 ut  †</p> <p>Rälsbusståg får intagas på sp 4 samtidigt som tåg från Fagersta C intages på sp 3 under förutsättning att båda tågen ha fast uppehåll och att de skola stanna senast vid uppehållsmärket.</p>
5.270 Snytsbo (Snyb) hpr 6.307 Blomdalstäkt (Bltä) hpr 7.218 Fallbron (Flbr) hpr 7.255		<p>Väggkorsning Fallet. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.</p>

1	2	3
8.177 Högfors (Hgf)	4.1	<p><b>Sth</b> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p><b>Htv:</b> in ¶ sp 2.</p> <p><b>Sidtv:</b> in ¶ sp 3.</p>
<p>10.427 Mauritsbacke (Maba) hpr</p> <p>10.886 Livsdal (Livd) hpr</p> <p>12.321 Rosendal (Rsdl) hpr</p>		
<p>14.290</p> <p>14.482 Norberg (Nbg)</p> <p>14.733</p>	6.3	<p>Vätkorsning Norberg. Fällbommar.</p> <p><b>Sth</b> 40 över huvudtågvägen fr o m yttersta växeln.</p> <p><b>Htv:</b> in ¶ sp 1.</p> <p><b>Sidtv:</b> in ¶ sp 2.</p> <p>Vätkorsning Tingshusvägen. Fällbommar.</p>
<p>16.262 Hackspettsbacken (Hasp) hpr</p> <p>16.270</p> <p>16.908 Mossgruvan (Mogr) lp</p> <p>16.997</p>		<p>Vätkorsning Hackspettsvägen. Fällbommar.</p> <p>¶</p> <p>Vätkorsning Mossgruvan. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.</p>
<p>17.570</p> <p>17.909 Kärrgruvan (Kär)</p>	3.4	<p>Vätkorsning Kärrgruvan. Fällbommar. Signaleringsanordning mot banan saknas.</p> <p><b>Htv:</b> in ¶ sp 4.</p> <p><b>Sidtv:</b> in sp 2—3, säo § 52:3 tillämpas.</p>

## Bansträckan Ramnäs—Kolbäck.

## Tåg med udda nummer.





Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (»övriga tåg» i säo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B pga kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges.
1	2	3
26.777 Ramnäs (Rm)		<b>Sth</b> 40 genom växel 18 på sp 3 (vid stationshuset). <b>Htv:</b> sp 3 ut. <b>Sidtv:</b> sp 4 ut.
23.965 Ramnäs kyrkby (Rmky) hp 23.756 17.988		Väggorsning Ramnäs kyrkby. Fällbommar. Väggorsning Surahammar vaktstuga. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.
17.381 17.066 Surahammar (Shr) 16.645	9.7	Väggorsning Surahammar norra. Fällbommar. <b>Sth</b> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. <b>Htv:</b> in $\frac{1}{2}$ sp 2. <b>Sidtv:</b> in $\frac{1}{2}$ sp 1. Väggorsning Surahammar södra. Fällbommar.
15.165 15.142 Haga (Haga) hpr 13.279 Klingbo (Kgb) hpr 11.479 11.458 Riset (Rset) hpr 7.393 Hallstahammars bruk (Hhbr) lp		Väggorsning Klemetsbo. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta. Påstigningsmärke. Påstigningsmärke. Väggorsning Riset. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta. Påstigningsmärke. $\frac{1}{2}$ Signalen visar körsignal med fast grönt sken, då nästföljande huvudsignal visar »kör», och med blinkande grönt sken, då nästföljande huvudsignal visar »stopp».

1	2	3
<p>6.462</p> <p>6.252 Hallstahammar (Hh)</p>	<p>10.8</p>	<p>Väggorsning Hallstahammar. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p><b>Stk</b> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p><b>Htv:</b> in <math>\frac{1}{2}</math> sp 2.</p> <p><b>Sidtv:</b> in <math>\frac{1}{2}</math> sp 1.</p>
<p>4.816 Rallstavägen (Rlv) hpr</p>		
<p>0.350</p> <p>0.000 Kolbäck (Kbä)</p>	<p>6.3</p>	<p>Väggorsning Kolbäck (reservvägen). Fällbommar som normalt äro fällda och låsta (vägen användes endast då vägporten är avstängd). Signaleringsanordning mot banan saknas.</p> <p><b>Htv:</b> in <math>\frac{1}{2}</math> sp 1.</p> <p><b>Sidtv:</b> in <math>\frac{1}{2}</math> sp 1 a.</p> <p>Tåg får intagas på sp 1 samtidigt som tåg från Dingtuna intages på sp 2, 3 eller 4, om båda tågen ha fast uppehåll.</p>

## Bansträckan Kolbäck—Ramnäs.

Tåg med jämna nummer.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (•övriga tåg• i såo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p ga kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat angives.
1	2	3
0.000 Kolbäck (Kbä)  0.350		Htv: sp 1 ut Sidtv: sp 1 a ut  Väggorsning Kolbäck (reservvägen). Fällbommar som normalt äro fällda och låsta (vägen användes endast då väggporten är avstängd). Signaleringsanordning mot banan saknas.
4.816 Rallstavägen (Rlv) hpr		
6.252 Hallstahammar (Hh)  6.462	6.3	Sth 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. Htv: in ¶ sp 2 ut ¶ Sidtv: in ¶ sp 1 ut ¶ Utfartssignalen förreglar växlarna vid Hallstahammars bruk och Bultfabriken. Väggorsning Hallstahammar. Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.
7.393 Hallstahammars bruk (Hhbr) lp 11.458 Riset (Rset) hpr 11.479 13.279 Klingbo (Kgb) hpr 15.142 Haga (Haga) hpr 15.165		Påstigningsmärke. Väggorsning Riset. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta. Påstigningsmärke. Påstigningsmärke. Väggorsning Klemetsbo. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.

1	2	3
<p>16.645</p> <p>17.066 Surahammar (Shr)</p> <p>17.381</p>	<p>10.8</p>	<p>Väggorsning Surahammar södra. Fällbommar.</p> <p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p><b>Htv:</b> in  sp 2.</p> <p><b>Sidtv:</b> in  sp 1.</p> <p>Väggorsning Surahammar norra. Fällbommar.</p>
<p>17.988</p> <p>23.756</p> <p>23.965 Ramnäs kyrkby (Rmky) hp</p>		<p>Väggorsning Surahammar vaktstuga. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.</p> <p>Väggorsning Ramnäs kyrkby. Fällbommar.</p>
<p>26.777 Ramnäs (Rm)</p>	<p>9.7</p>	<p><i>Sth</i> 40 genom växel 18 på sp 3 (vid stationshuset).</p> <p><b>Htv:</b> in  sp 3.</p> <p><b>Sidtv:</b> in  sp 4/3.</p>

## Bansträckan Sala—Tillberga.
















Tåg med udda nummer.




Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedläggningar m m L = lokdraget tåg (övriga tåg i säs § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedläggning för rälsbusståg av klass A och B pga kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges.
1	2	3
28.175 Sala (Sl)		Htv: sp 1 ut   1 Sidtv: sp 2—11 ut   1 Väggorsning Sala. Fällbommar.
27.930  27.231  26.906 Silvervallen (Sivl) lp 26.630  23.366 Hättskär (Hskä) hpr 21.987 Fredbrunn (Fbru) hpr 20.403 Norrhusta (Nrhu) hpr 19.970		Väggorsning Långgatan. Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna. Sth 40 över växeln.  Väggorsning Norrby. Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.      Väggorsning Norrhusta. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.
19.205  18.958 Tärna (Täa)	9.2	Väggorsning Tärna. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.  Htv: in 1 sp 2. Sidtv: in 2 sp 1.
15.170  14.925 Ransta (Rt)  14.447	4.0	Väggorsning Ransta norra. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.  Htv: in 1 sp 2. Sidtv: in 2 sp 1.  Väggorsning Ransta södra. Fällbommar. Vid oövakad körning är infartssignalen beroende av bommarna.
11.203 11.164 Labacken (Labk) hlp 8.383 Vrian (Vrian) hp		Väggorsning Labacken. Fällbommar. 1 Påstigningsmärke.

1	2	3
<p>4.642 Hedensberg (Hsb)</p> <p>4.414</p>	10.3	<p>Htv: in ¶ sp 2.)*</p> <p>Sidtv: in ¶ sp 1.</p> <p>*) vid obevakad körning ¶</p> <p>Väggorsning Hedensberg. Fällbommar.</p>
2.485		Väggorsning Lövestavägen. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.
0.000 Tillberga (Tb)	4.6	<p>Sth 40 över huvudtågvägen fr o m yttersta växeln.</p> <p>Htv: in ¶ sp 2.</p> <p>Sidtv: in ¶ sp 4.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p>

## Bansträckan Tillberga—Sala.

Tåg med jämna nummer.








Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (•övriga tåg i såo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p g a kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges.
1	2	3
0.000 Tillberga (Tb)		<p><b>Sth</b> 40 över huvudtågvägen t o m yttersta växeln.</p> <p><b>Htv:</b> sp 2 ut </p> <p><b>Sidtv:</b> sp 3 ut </p> <p>sp 4 ut </p> <p>sp 5 ut </p> <p>sp 6 ut </p> <p>A-signal från sp 4.</p>
2.435		Väggkorsning Lövestavägen. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.
4.414 4.642 Hedensberg (Hsb)	4.6	<p>Väggkorsning Hedensberg. Fällbommar.</p> <p><b>Htv:</b> in  sp 2.*)</p> <p><b>Sidtv:</b> in  sp 1.</p> <p>*) vid obehakad körning .</p>
8.388 Vrian (Vrian) hp 11.164 Labacken (Labk) lp 11.203		<p>Påstigningsmärke.</p> <p></p> <p>Väggkorsning Labacken. Fällbommar.</p>
14.447 14.925 Ransta (Rt) 15.170	10.3	<p>Väggkorsning Ransta södra. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p><b>Htv:</b> in  sp 2.</p> <p><b>Sidtv:</b> in  sp 1.</p> <p>Väggkorsning Ransta norra. Fällbommar. Vid obehakad körning är infartssignalen beroende av bommarna.</p>
18.958 Tärna (Täa) 19.205	4.0	<p><b>Htv:</b> in  sp 2 ut </p> <p><b>Sidtv:</b> in  sp 1 ut </p> <p>Väggkorsning Tärna. Fällbommar.</p>

1	2	3
<p>19.970</p> <p>20.403 Norrhusta (Nrhu) hpr</p> <p>21.987 Fredbrunn (Fbru) hpr</p> <p>23.366 Hättskär (Hskä) hpr</p> <p>26.630</p> <p>26.906 Silvervallen (Sivl) lp</p> <p>27.231</p>		<p>Väggkorsning Norrhusta. Ljud- och ljussig- naler med kontrollsignallykta.</p> <p>Väggkorsning Norrby. Fällbommar. Försigna- len, som kan visa rött sken, är beroende av bommarna.</p> <p><i>Sth</i> 40 över växeln.</p> <p>Väggkorsning Långgatan. Fällbommar. För- signalen, som kan visa rött sken, är be- roende av bommarna.</p>
<p>27.930</p> <p>28.175 Sala (Sl)</p>	9.2	<p>Väggkorsning Sala. Fällbommar.</p> <p><b>Htv:</b> in  sp 1.</p> <p><b>Sidtv:</b> in  sp 4.</p> <p>in  sp 5.</p>

## Bansträckan Enköping—Uppsala C.

Tåg med udda nummer.

## Enköping—Ekebybruk.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (»övriga tåg» i såo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B pga kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges.
1	2	3
<b>44.309 Enköping (Ep)</b>  <b>43.780 (320 m)</b>  <b>43.430</b>		<b>Sth 40</b> över huvudtågvägen t o m km 43.780.  <b>Htv:</b> sp 3 ut   <b>Sidtv:</b> sp 2 ut   sp 1, 4—7 ut   <b>Sth 75.</b> 460 m kurvradie och låg rälsförhöjning.  Väggorsning Åkerbyvägen. Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.
<b>42.547</b>  <b>37.828 Malmavägen (Mlmv) hpr</b>  <b>36.476 Härkeberga (Här) hlp</b>  <b>36.207</b>  <b>35.507</b>  <b>33.554 Viggeby (Vgby) hpr</b>  <b>31.193 Biskopskulla (Bk) hlp</b>  <b>30.699</b>  <b>29.178 Toroslunda (Trld) hpr</b>		Väggorsning Kasernvägen. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.   <b>Sth 40</b> mellan yttersta växlarna.  Väggorsning Långtoravägen. Fällbommar.  Väggorsning Värstavägen. Fällbommar.   <b>Sth 40</b> mellan yttersta växlarna.  Väggorsning Biskopskullavägen. Fällbommar.
<b>27.293</b>  <b>27.023 Örsundsbro (Öbr)</b>	17.3	Väggorsning Girestavägen. Fällbommar.  <b>Sth 40</b> över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.  <b>Htv:</b> in  sp 3.  <b>Sidtv:</b> in  sp 2.



1	2	3
<p>26.455 Sipl (rörlig bro)</p> <p>26.400 (260 m)</p> <p>25.247</p> <p>23.681 Lillsjön (Lil) hp</p> <p>21.373</p>		<p>† <i>Sth</i> L 30, S, B 50.</p> <p>Vid tågs ankomst till bron skola bromsarna vara lossade. På bron får bromsning ske endast i händelse av tvingande behov.</p> <p><i>Sth</i> 75. 515 m kurvradie och låg rälsförhöjning.</p> <p>Vägmorsning Grytavägen. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Pästigningsmärke.</p> <p>Vägmorsning Ranstavägen. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>20.695</p> <p>20.525 Balingsta (Bal)</p>	6.5	<p>Vägmorsning Balingsta. Fällbommar.</p> <p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p>Htv: in † sp 2.</p> <p>Sidtv: in ‡ sp 1.</p>
<p>18.562</p> <p>17.378 Bragby (Brby) hpr</p>		<p>Vägmorsning Mästavägen. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>16.248</p> <p>15.888 Navestabro (Nab)</p>	4.6	<p>Vägmorsning Navestabro. Fällbommar.</p> <p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p>Htv: in † sp 2.</p> <p>Sidtv: in ‡ sp 1.</p>
<p>12.567</p> <p>12.308 Skärfelten (Säf) hlp</p> <p>7.399 Läbyvad (Läd) hp</p>		<p>Vägmorsning Skärfelten. Fällbommar.</p> <p>† <i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna.</p> <p>Pästigningsmärke.</p>
<p>5.010</p> <p>4.804 Ekebybruk (Eke)</p>	11.1	<p>Vägmorsning Ekebybruk södra. Fällbommar.</p> <p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p>Htv: in † sp 1.</p> <p>Sidtv: in ‡ sp 2.</p>

1	2	3
4.624		Väggkorsning Ekebybruk norra. Fällbommar.
4.600 (530 m)		<i>Sth</i> 75. 500 m kurvradie och låg rälsförhöjning.
4.112		Väggkorsning Rickombergavägen. Fällbommar.
3.920 (160 m)		<i>Sth</i> 75. 500 m kurvradie och låg rälsförhöjning.
3.807		Väggkorsning Stamgatan. Fällbommar.
3.379 (151 m)		<i>Sth</i> 20. Dålig sikt vid obevakade väggövergångarna Stabby allé (endast gångtrafik) och Prästgårdsgatans förlängning.
3.228 (711 m)		<i>Sth</i> 60. 300 m kurvradie och låg rälsförhöjning.

## (Ekebybruk)—Uppsala C.

[Uppsala C ställverksområde].

1	2	3
<p>2.484 67.841 Uppsala N (Una)</p>	<p>2.8</p>	<p>Väggkorsning Fjärdingstull. Fällbommar.</p> <p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p><i>Htv</i>: in <math>\int</math> sp 3 ut <math>\int</math></p> <p><i>Tkl tjänstgör ej</i> i Uppsala N, när såväl säkerhetsanläggningen vid Uppsala C som den automatiska linjeblockeringen Brunna—Uppsala N är i funktion. Uppsala N skall dock anses vara bevakad station. Följande föreskrifter gälla:</p> <p>a) Visar infartssignal ej körsignal skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall från signaltelefon omedelbart ringa tkl vid Uppsala C.</p> <p>b) Avgångssignal till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll ges av tbfh (tåg med behovsuppehåll klareras enligt såo § 72:9).</p> <p>c) Möteskontroll av tps verkställs ej.</p> <p>d) Vid mötesändring ges ej order till tps.</p> <p>För <i>avgående</i> tåg visas <i>körsignal</i> från utfartssignal 83 vb med ett fast grönt sken. Körsignal innebär, att utfartstågvägen samt spårsträckan till infartssignalen 65 v är klar vad beträffar växlarnas lägen och hinderfriheten samt att bommarna vid Dalgatan äro fällda. Om körsignal icke kan visas med utfartssignalen kan körsignal enl. såo fig. 11 b eller c visas med dvärgsignal, varvid signalbild enl. såo fig. 11 c visas, även om bommarna vid Dalgatan icke äro fällda.</p>
<p>67.755</p>		<p>Väggkorsning Dalgatan. Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.</p>
<p>67.175 81 v sipl</p> <p>67.134</p> <p>66.850</p>		<p>Körsignal visas med ett grönt sken, när bommarna vid Svartbäcksgatan, Fabriksgatan och Skolgatan äro fällda. Se även sid. 154.</p> <p>Väggkorsning Svartbäcksgatan. Fällbommar.</p> <p>Väggkorsning Fabriksgatan. Fällbommar. Då tåget utgöres av rälsbusståg eller ensamt lok, skall föraren vara beredd att stanna tåget framför väggkorsningen, emedan risk finnes för att bommarna automatiskt höjas, innan tåget passerat.</p>

1	2	3
<p>66.692</p> <p>66.471</p> <p>66.265</p>		<p>Väggkorsning Skolgatan. Fällbommar. Då tåget utgöres av rälsbusståg eller ensamt lok, skall föraren vara beredd att stanna tåget framför väggkorsningen, emedan risk finnes för att bommarna automatiskt höjas, innan tåget passerat.</p> <p>Väggkorsning Järnbrogatan. Fällbommar. Försignalen (77 v), som kan visa rött sken, är beroende av bommarna.</p> <p>Väggkorsning St Persgatan. Fällbommar. Försignalen (77 v), som kan visa rött sken, är beroende av bommarna.</p>
<p>66.134</p> <p>65.880    Uppsala C (U)</p>	<p>2.0</p>	<p>Väggkorsning Vaksalagatan. Fällbommar. Infartssignalen (65 v) är beroende av bommarna. Om körsignal ej kan visas med infartssignalen utan signalering sker endast med dvärgsignal 61 v, kan signalbild enl. såo fig. 11 b eller c visas, även om bommarna icke äro fällda.</p> <p><b>Sth 30</b> vid signalering med enbart dvärgsignal (ensamt lok dock sth 40).</p> <p><b>Sth 40</b> över hela huvudtågvägen.</p> <p><b>Htv:</b> in   ] sp 4 ut { till Ugb  till Br, se sid. 40</p> <p><b>Sidtv:</b> in   ] sp 5—9 ut { till Ugb  till Br, se sid. 40</p> <p>Utfartsförsignal till utfartsdvärgsignal.</p> <p>Visar infartssignal ej körsignal skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall från signaltelefon omedelbart ringa tkl.</p> <p>Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» dessförinnan givits, under förutsättning att spårledningarna fungera samt att order om spårändringen ej kan givas tps på en föregående station. Föraren skall nedbringa tågets hastighet till högst 30 km, så snart spårändringen uppmärksammas och vara beredd att stanna tåget, om stoppsignal gives eller hinder iakttages.</p>

## Bansträckan Uppsala C—Enköping.

Tåg med jämna nummer.

## Uppsala C—(Ekebybruk).

[Uppsala C ställverksområde].

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (övriga tåg i såo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p g a kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges.
1	2	3
Uppsala godsbangård (Ugb)		Sp 11—13 Spårgrupp O } ut $\frac{1}{2}$ till personstationen. Avgångssignal ges ej. Tåg får avgå till personstationen, när gällande utfartsdvärgsignal visar körsignal.
65.880 Uppsala C (U)		Sth 30 vid signalering med enbart dvärgsignal (ensamt lok dock sth 40). Htv: sp 4 ut $\frac{1}{2}$ Sidtv: sp 5—9 ut $\frac{1}{2}$ Grönt sken i utfartsdvärgsignal innebär att utfartstågvägen samt spårsträckan till infartssignalen vid Uppsala N är klar vad beträffar växlarnas lägen och hinderfriheten men innebär icke att vägkorsningarnas bommar äro fällda. Avgångssignal ges till genomfartståg även när den automatiska linjeblockeringen är i bruk. Ljusanordning »klart för avgång» finnes vid sp 4, 7, 8.
66.134		Väggkorsning Vaksalagatan. Fällbommar. Dvärgsignalen framför väggkorsningen är beroende av bommarna.
66.265		Väggkorsning St Persgatan. Fällbommar. Dvärgsignal 77 h är beroende av bommarna.

1	2	3
<p>66.471</p> <p>66.640 81 h sipl</p> <p>66.692</p> <p>66.850</p> <p>67.134</p>		<p>Väggorsning Järnbrogatan. Fällbommar. Dvärgsignal 77 h är beroende av bommarna.</p> <p>¶</p> <p>Körsignal kan givas endast om bommarna vid Skolgatan, Fabriksgatan och Svartbäcksgatan äro fällda. Se även sid. 154.</p> <p>Väggorsning Skolgatan. Fällbommar.</p> <p>Väggorsning Fabriksgatan. Fällbommar. Då tåget utgöres av rälsbusståg eller ensamt lok skall föraren vara beredd att stanna tåget framför väggorsningen, emedan risk finnes för att bommarna automatiskt höjas, innan tåget passerat.</p> <p>Väggorsning Svartbäcksgatan. Fällbommar. Då tåget utgöres av rälsbusståg eller ensamt lok, skall föraren vara beredd att stanna tåget framför väggorsningen, emedan risk finnes för att bommarna automatiskt höjas, innan tåget passerat.</p>
<p>67.755</p> <p>67.841 Uppsala N (Una)</p>	<p>2.0</p>	<p>Väggorsning Dalgatan. Fällbommar. Om körsignal ej kan visas med infartssignalen utan signalering sker endast med dvärgsignal, kan signalbild enligt säo fig. 11 c visas, även om bommarna icke äro fällda.</p> <p><i>Sth</i> 40 t o m yttersta växeln.</p> <p>Sidtv: in ¶ sp 3 ut ¶</p> <p><i>Tkl tjänstgör ej</i> i Uppsala N, när såväl säkerhetsanläggningen vid Uppsala C som den automatiska linjblockeringen Uppsala N—Brunna är i funktion. Uppsala N skall dock anses vara bevakad station. Följande föreskrifter gälla:</p> <p>a) Visar infartssignal ej körsignal skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall från signaltelefon omedelbart ringa tkl vid Uppsala C.</p> <p>b) Avgångssignal till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll ges av tbfh (tåg med behovsuppehåll klareras enligt säo § 72:9).</p> <p>c) Om tps ej med visshet kan iakttaga att möteståg inkommit, skall tbfh inhämta</p>

1	2	3
<p><b>Uppsala N, forts.</b></p> <p><b>2.484</b></p>		<p>besked härom från tkl vid Uppsala C medelst signaltelefon.</p> <p>d) Visar utfartssignal ej körsignal, och signal ges från den tjutare som är uppsatt på bryggstolpe nr 11 c:a 100 m söder om utfartssignal 85 h, skall tbfh från signaltelefon omedelbart ringa tkl vid Uppsala C för förhållningsorder.</p> <p>Väggkorsning Fjärdingstull. Fällbommar. Om körsignal ej kan visas med utfartssignalen utan signalering sker endast med dvärgsignal, kan signalbild enl. såo fig. 11 c visas, även om bommarna icke äro fällda.</p>

## Ekebybruk—Enköping.

1	2	3
<p>2.517 (711 m)</p> <p>3.228 (151 m)</p> <p>3.760 (160 m)</p> <p>3.807</p> <p>4.070 (530 m)</p> <p>4.112</p> <p>4.624</p>		<p><i>Sth</i> 60. 300 m kurvradie och låg rälsförhöjning.</p> <p><i>Sth</i> 20. Dålig sikt vid obevakade vägövergångarna Prästgårdsgatans förlängning och Stabby allé (endast gångtrafik).</p> <p><i>Sth</i> 75. 500 m kurvradie och låg rälsförhöjning.</p> <p>Väggorsning Stamgatan. Fällbommar.</p> <p><i>Sth</i> 75. 500 m kurvradie och låg rälsförhöjning.</p> <p>Väggorsning Rickombergavägen. Fällbommar.</p> <p>Väggorsning Ekebybruk norra. Fällbommar.</p>
<p>4.804 Ekebybruk (Eke)</p> <p>5.010</p>	2.8	<p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p><b>Htv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 1.</p> <p><b>Sidtv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 2.</p> <p>Väggorsning Ekebybruk södra. Fällbommar.</p>
<p>7.399 Läbyvad (Läd) hp</p> <p>12.308 Skärfelten (Säf) hlp</p> <p>12.567</p>		<p>Påstigningsmärke.</p> <p><math>\uparrow</math> <i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna.</p> <p>Väggorsning Skärfelten. Fällbommar.</p>
<p>15.888 Navestabro (Nab)</p> <p>16.248</p>	11.1	<p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p><b>Htv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 2.</p> <p><b>Sidtv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 1.</p> <p>Väggorsning Navestabro. Fällbommar.</p>
<p>17.378 Bragby (Brby) hpr</p> <p>18.562</p>		<p>Väggorsning Måstavägen. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>20.525 Balingsta (Bal)</p> <p>20.695</p>	4.6	<p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p><b>Htv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 2.</p> <p><b>Sidtv:</b> in <math>\uparrow</math> sp 1.</p> <p>Väggorsning Balingsta. Fällbommar.</p>

1	2	3
<p>21.373</p> <p>23.681 Lillsjön (Lil) hp</p> <p>25.247</p> <p>26.140 (260 m)</p> <p>26.355 Sipl (rörlig bro)</p>		<p>Vägmorsning Ranstavägen. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Vägmorsning Grytavägen. Ljud- och ljussignaler.</p> <p><i>Sth</i> 75. 515 m kurvradie och låg rälsförhöjning.</p> <p>† <i>Sth</i> L 30, S, B 50.</p> <p>Vid tågs ankomst till bron skola bromsarna vara lossade. På bron får bromsning ske endast i händelse av tvingande behov.</p>
<p>27.023 Örsundsbro (Öbr)</p> <p>27.293</p>	6.5	<p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p>Htv: in † sp 3.</p> <p>Sidtv: in ‡ sp 2.</p> <p>Vägmorsning Girestavägen. Fällbommar.</p>
<p>29.178 Toroslunda (Trld) hpr</p> <p>30.699</p> <p>31.193 Biskopskulla (Bk) hlp</p> <p>33.554 Viggeby (Vgby) hpr</p> <p>35.507</p> <p>36.207</p> <p>36.476 Härkeberga (Här) hlp</p> <p>37.828 Malmavägen (Mlmv) hpr</p> <p>42.547</p>		<p>Vägmorsning Biskopskullavägen. Fällbommar.</p> <p>† <i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna.</p> <p>Vägmorsning Värstavägen. Fällbommar.</p> <p>Vägmorsning Långtoravägen. Fällbommar.</p> <p>† <i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna.</p> <p>Vägmorsning Kasernvägen. Ljud- och ljussignaler med kontrollsignallykta.</p>
<p>43.430</p> <p>43.460 (320 m)</p> <p>43.780 (529 m)</p> <p>44.309 Enköping (Ep)</p>	17.3	<p>Vägmorsning Åkerbyvägen. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p><i>Sth</i> 75. 460 m kurvradie och låg rälsförhöjning.</p> <p><i>Sth</i> 40 (hela bangården).</p> <p>Htv: in † sp 3.</p> <p>Sidtv: in ‡ sp 1, 2, 4, 5.</p> <p>in ‡ sp 3b/4a,4b/3a.</p> <p>Avkortad tv: in ‡ sp 3b.</p>

1	2	3
<b>Enköping, forts.</b>		Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» dessförinnan givits, under förutsättning att spårledningarna fungera samt att order om spårändringen ej kan givas tps på en föregående station. Föraren skall nedbringa tågets hastighet till högst 30 km, så snart spårändringen uppmärksammas och vara beredd att stanna tåget, om stoppsignal gives eller hinder iakttages. — Detta undantag gäller ej, om spårändringen avser ändring från oavkortad till avkortad tågväg.

## Bansträckan Heby—Enköping.

Tåg med udda nummer.

Säo § 100 tillämpas.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (»övriga tåg» i säo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B pga kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges.
1	2	3
36.715 Heby (Hy)  36.530 (355 m)  36.480 36.360		Sth 40 över huvudtågvägen t o m yttersta växeln. Htv: sp 1 ut Sidtv: sp 2 ut Sth 60. 250 m kurvradie och låg rälsförhöjning. Vägkorsning Heby (Storgatan). Fällbommar. Vägkorsning Heby (Kyrkogatan). Fällbommar.
35.210 Hårsta (Hårs) hpr 34.160 Röcklinge (Rökg) hpr 33.135 Åål (Åål) hpr 31.825 Hällstigen (Hän) hp 30.915 Sörby (Srby) hpr 29.373 Hårsbäck (Håbk) hlp 28.770 Sör Hårsbäck (Shbk) hpr 26.500 Vilstena (Vsta) hpr		Sth 40 mellan yttersta växlarna. Påstigningsmärke.
25.140 24.941 Altuna (Atu)	11.8	Vägkorsning Altuna. Fällbommar. Sth 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. Htv: in $\nabla$ sp 2. Sidtv: in $\nabla$ sp 1, 3. Påstigningsmärke. (»T-semafor» enl. sty medgivande, säo § 7: I anm. 1)
22.660 Fröslunda (Fröa) hpr 22.070 Revelsta (Rvst) hp 21.093 Mälby (Mlby) hpr 19.484 Eklunda (Eklu) hpr 18.347 Vånga (Vnga) hpr		Påstigningsmärke.




1	2	3
<p>17.718 Fjärdhundra (Fjh)</p> <p>17.540</p>	<p>7.2</p>	<p><b>Sth</b> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p><b>Htv:</b> in <math>\nabla</math> sp 1.</p> <p><b>Sidtv:</b> in <math>\nabla</math> sp 2.</p> <p>(»T-semafor» enl. sty medgivande, säo § 7: I anm. 1)</p> <p>Väggorsning Fjärdhundra. Fällbommar.</p>
<p>17.305 Fjärdhundra vaktstuga (Fjhv) hpr</p> <p>16.695 Mellersta (Msta) hpr</p> <p>15.479 Blåsbo (Blbo) hpr</p> <p>14.580</p> <p>14.288 Frösthult (Frth) hlp</p> <p>12.870 Kusgården (Ksgå) hpr</p> <p>12.220</p> <p>12.125 Skensta (Sksa) hp</p> <p>10.754 Knapptibble (Knti) hpr</p> <p>8.340</p> <p>8.207 Sparrsätra (Spsä) hlp</p> <p>7.720</p> <p>7.700 Lådö (Lådö) hpr</p> <p>5.838 Kävra (Kvra) hpr</p> <p>5.217 Vårfru (Våfr) hlp</p> <p>4.990</p> <p>3.968 Lundbyvägen (Lubv) hpr</p> <p>3.504 Jädra (Jdra) hpr</p>		<p>Väggorsning Frösthult. Fällbommar.</p> <p><b>Sth</b> 40 mellan yttersta växlarna.</p> <p>Väggorsning Skensta. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Väggorsning Sparrsätra. Fällbommar.</p> <p><b>Sth</b> 40 mellan yttersta växlarna.</p> <p>Väggorsning Lådö. Fällbommar.</p> <p><b>Sth</b> 40 mellan yttersta växlarna.</p> <p>Väggorsning Valla. Fällbommar.</p>
<p>0.876 Rom (Rom) hpr</p> <p>0.000 Enköping (Ep)</p>	<p>17.7</p>	<p><b>Sth</b> 40 över huvudtågvägen fr o m yttersta växeln.</p> <p><b>Htv:</b> in <math>\nabla</math> sp 3.</p> <p><b>Sidtv:</b> in <math>\nabla</math> sp 1, 2, 4, 5.</p> <p>in <math>\nabla</math> sp 3a/4b, 4a/3b.</p> <p><b>Avkortad tv:</b> in <math>\nabla</math> sp 3a.</p>







1	2	3
<b>Enköping, forts.</b>		Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» dessförinnan givits, under förutsättning att spårledningarna fungera samt att order om spårändringen ej kan givas tps på en föregående station. Föraren skall nedbringa tågets hastighet till högst 30 km så snart spårändringen uppmärksammas och vara beredd att stanna tåget, om stoppsignal gives eller hinder iakttages. — Detta undantag gäller ej, om spårändringen avser ändring från oavkortad till avkortad tågväg.

## Bansträckan Enköping—Heby.

Såo § 100 tillämpas.

Tåg med jämna nummer.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (»övriga tåg» i såo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p ga kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är sth 40, om ej annat angives.
1	2	3
<p>0.000 Enköping (Ep)</p> <p>0.876 Rom (Rom) hpr</p>		<p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen t o m yttersta växeln.</p> <p><b>Htv:</b> sp 3 ut </p> <p><b>Sidtv:</b> sp 2 ut </p> <p>sp 1, 4—7 ut </p>
<p>3.504 Jädra (Jdra) hpr</p> <p>3.968 Lundbyvägen (Lubv) hpr</p> <p>4.990</p> <p>5.217 Vårfru (Vfr) hlp</p> <p>5.838 Kävra (Kvra) hpr</p> <p>7.700 Lådö (Lådö) hpr</p> <p>7.720</p> <p>8.207 Sparrsätra (Spsä) hlp</p> <p>8.340</p> <p>10.754 Knapptibble (Knti) hpr</p> <p>12.125 Skensta (Sksa) hp</p> <p>12.220</p> <p>12.870 Kusgården (Ksgå) hpr</p> <p>14.288 Frösthult (Frth) hlp</p> <p>14.580</p> <p>15.479 Blåsbo (Blbo) hpr</p> <p>16.695 Mellersta (Msta) hpr</p> <p>17.305 Fjärdhundra vaktstuga (Fjhv) hpr</p>		<p>Vätkorsning Valla. Fällbommar.</p> <p><i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna.</p> <p>Vätkorsning Lådö. Fällbommar.</p> <p><i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna.</p> <p>Vätkorsning Sparrsätra. Fällbommar.</p> <p>Vätkorsning Skensta. Ljud- och ljussignaler.</p> <p><i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna.</p> <p>Vätkorsning Frösthult. Fällbommar.</p>

1	2	3
<p>17.540 17.718 Fjärdhundra (Fjh)</p>	<p>17.7</p>	<p>Väggkorsning Fjärdhundra. Fällbommar. <i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. <b>Htv:</b> in  sp 1. <b>Sidtv:</b> in  sp 2. (•T-semafor• enl. sty medgivande, säo § 7: I anm. 1)</p>
<p>18.347 Vånga (Vnga) hpr 19.484 Eklunda (Eklu) hpr 21.093 Mälby (Mlby) hpr 22.070 Revelsta (Rvst) hp 22.660 Fröslunda (Fröa) hpr.</p>		<p>Påstigningsmärke.</p>
<p>24.941 Altuna (Atu)</p> <p>25.140</p>		<p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. <b>Htv:</b> in  sp 2. <b>Sidtv:</b> in  sp 3. Påstigningsmärke. (•T-semafor• enl. sty medgivande, säo § 7: I anm. 1) Väggkorsning Altuna. Fällbommar.</p>
<p>26.500 Vilstena (Vsta) hpr 28.770 Sör Hårsbäck (Shbk) hpr 29.373 Hårsbäck (Håbk) hlp 30.915 Sörby (Srby) hpr 31.825 Hällstigen (Hän) hp 33.135 Åål (Åål) hpr 34.160 Röcklinge (Rökg) hpr 35.210 Hårsta (Hårs) hpr 36.175 (355 m)</p>		<p><i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna. Påstigningsmärke.</p> <p><i>Sth</i> 60. 250 m kurvradie och låg rälsförhöjning.</p>
<p>36.360 36.480 36.715 Heby (Hy)</p>	<p>11.8</p>	<p>Väggkorsning Heby (Kyrkogatan). Fällbommar. Väggkorsning Heby (Storgatan). Fällbommar. <i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen fr o m yttersta växeln. <b>Htv:</b> in  sp 1. <b>Sidtv:</b> in  sp 2.</p>

## Bansträckan Sundbyberg—Tomtebodan N.

## Tåg med udda nummer.

*Sth 30* (ens. lok, lokomotor, rälsbuss dock sth 40).

Tågen framförs på uppspåret Sundbyberg—Huvudsta (Tmn).

Uppspåret Sundbyberg—Huvudsta samt förbindelsespåret Huvudsta—Tomtebodan N trafikeras såsom bispår enligt bestämmelserna i säo § 97. På bstr Sundbyberg—Huvudsta får tåg från Sundbyberg till Tomtebodan N framföras på uppspåret samtidigt som tåg från Sundbyberg till Tomtebodan Ö framföres på nedspåret, oaktat rörelser ske samtidigt i samma riktning på vardera spåret.

Tågledningen handhas av tkf vid Sundbyberg.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (»övriga tåg» i säo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p ga kurvor, se sid 65. På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges.
1	2	3
6.431 Sundbyberg (Sub)		För <i>avgående</i> tåg visas körsignal enligt säo fig. 11 b från dvärgsignaler som äro placerade vid marken omedelbart till vänster om det eller de spår de avse. Avgångssignal ges av tkf till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll. A-signal från sp 1, 7—10.
5.605 Dvärgsignal 17 h <sup>II</sup>  5.320 Huvudsta C (Huc) hp 5.302  4.668 Huvudsta (Huv) hlp 4.559 Dvärgsignal 17 h <sup>I</sup>  4.544		Signalen är placerad till höger om spåret och cirka 1,5 m över marken. Körsignal enligt säo fig. 11 b visas, vilket innebär att spårsträckan är klar till dvärgsignal 17 h <sup>I</sup> .  Väggkorsning Huvudsta C. Fällbommar. Dvärgsignal 17 h <sup>II</sup> är beroende av bommarna.  Signalen är placerad till höger om spåret och cirka 1,5 m över marken. Körsignal enligt säo fig. 11 b visas, vilket innebär att spårsträckan är klar till Tomtebodan N infartssignal.  Väggkorsning Huvudsta. Fällbommar. Dvärgsignal 17 h <sup>I</sup> är beroende av bommarna.
2.877 Tomtebodan N (Tmn)	3.6.	<i>Sth 15</i> genom infartsväxlarna. Sidtv: in $\frac{1}{2}$ sp 31—32. Samtliga tåg skola ingå med försiktighet. Växling äger rum strax bortom infartstågvägens slutpunkt.

## Bansträckan Tomteboda N—Sundbyberg.

## Tåg med jämna nummer.

*Sth* 30 (ens. lok, lokomotor, rälsbuss dock *sth* 40) Tomteboda N—Huvudsignal F. Förbindelsespåret Tomteboda N—Huvudsta samt uppspåret Huvudsta—Sundbyberg trafikeras såsom bispår enligt bestämmelserna i säo § 97.

Tågledningen handhas av tkl vid Sundbyberg.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = lokdraget tåg (»övriga tåg» i säo § 69:2b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B pga kurvor, se sid. 128. På sidotågväg är <i>sth</i> 40, om ej annat anges.
1	2	3
2.877 Tomteboda N (Tmn)		<p>Sidtv: sp 31—32 ut.</p> <p>A-signal från sp 31—32. Repetersignal gällande sp 32 vid växel 117 (i jämnhöjd med personvagnsverkstaden).</p> <p>Ljusanordning enligt säo § 8 mom. 1 d för provning av tryckluftbroms är uppsatt i kontaktledningsbrygga 32 (repetersignal i brygga 36) för tåg på sp 32—40.</p>
<p>2.979 Försignal (17 va<sup>II</sup>) till blp 17 va<sup>I</sup></p> <p>3.457 17 va<sup>I</sup> blp</p> <p>4.544</p> <p>4.668 Huvudsta (Huv) hlp</p>		<p>Försignalen visar rött sken vid tågrörelse i motsatt riktning.</p> <p>†</p> <p>Väggkorsning Huvudsta. Fällbommar. 17 va<sup>I</sup> blp är beroende av bommarna.</p>
<p>5.283 Huvudsignal F</p> <p>5.302</p> <p>5.320 Huvudsta C (Huc) hp</p> <p>6.481 Sundbyberg (Sub)</p>	3.6	<p><i>Sth</i> 60 t o m Sundbyberg.</p> <p>Infartssignal till Sub, se denna dpl.</p> <p>Väggkorsning Huvudsta C. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p><i>Sth</i> 30 vid signalering med enbart dvärgsignal (ens. lok dock <i>sth</i> 40).</p> <p>Htv: in † sp 2 ut, se sid. 79.</p> <p>Sidtv: in † sp 1 ut, se sid. 79.</p> <p>in † sp 7.</p> <p>Utfartsförsignal.</p> <p>Visar infartssignal ej körsignal, skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall från signaltelefon omedelbart ringa tkl.</p>

**Hastighetstabell för rälsbusståg av klass A och B  
vid gång i kurvor (såo § 69: 2 b).**

Vid sådan kurva, där hastighetsnedsättning endast behöver iakttagas av tåg, som bestå av rälsbussar av klasserna A och B, har uppsatts kurvtafla (rund med vit botten), på vilken kurvans radie är angiven.

Kurvradie	Största hastighet	
	Klass A	Klass B
600—699	100	80
450—599	90	80
400—449	85	80
350—399	75	75
300—349	70	70

## Hastighetsuppgifter.

Största tillåtna hastigheten för olika loktyper på de särskilda bandelarna.

Med iakttagande av såo hastighetsbestämmelser och event. givna särskilda order få tågen framföras på linjen och på stationernas huvudtåg-vägar med den i nedanstående tabell för varje loktyp och bandel angivna sth.

Därest kurvor, förreglingsanordningar eller andra bantekniska förhållanden föranleda annan hastighet, är detta angivet i linjebeskrivningen.

Bandel	Ånglok litt													Elektrolok litt																				
	A	A <sub>2</sub> , B	A <sub>6</sub>	E	E <sub>2</sub> , E <sub>6</sub>	G <sub>2</sub> , G <sub>5</sub>	G <sub>4</sub> , G <sub>6</sub>	G <sub>7</sub>	K <sub>4</sub>	J	L	L <sub>25</sub>	N	S	S <sub>2</sub>	S <sub>10</sub>	Bt (TGOJ)	Da		D <sub>g</sub> , D <sub>g2</sub>	D <sub>f</sub> , D <sub>k</sub> , D <sub>s</sub> , D <sub>u</sub>	F	H <sub>a</sub>	H <sub>b</sub> , H <sub>c</sub> , H <sub>d</sub> , H <sub>g</sub>	H <sub>g2</sub>	M	M <sub>a</sub>	R <sub>a</sub>	O <sub>f</sub>	U <sub>a</sub> , U <sub>b</sub> , U <sub>c</sub>	Ö <sub>a</sub>	Ö <sub>b</sub>	Ö <sub>c</sub>	Ö <sub>d</sub>
																		axeltryck																
																		15 t	17 t															
Cst—U ....	90	90	90	65	70	55	60	60	75	60	80	70	45	80	90	75	100	100	100	75	100	100	70	80	90	80	100	100	60	45	55	75	75	80
U—Ky ....	90	90	90	65	70	55	60	60	75	60	80	70	45	80	90	75	90	90	90	75	90	90	70	80	90	80	90	90	60	45	55	75	75	80
Cst—Kp ...	90	90	90	65	70	55	60	60	75	60	80	70	45	80	90	75	90	90	90	75	90	90	70	80	90	80	90	60	45	55	75	75	80	
Spå—Häv .	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	45	50	50	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	50	50	50
Tb—La ...	90	90	90	65	70	55	60	60	75	60	80	70	45	80	90	75	90 <sup>1)</sup>	90 <sup>1)</sup>	90 <sup>1)</sup>	75 <sup>1)</sup>	90 <sup>1)</sup>	90 <sup>1)</sup>	70 <sup>1)</sup>	80 <sup>1)</sup>	90 <sup>1)</sup>	80 <sup>1)</sup>	90 <sup>1)</sup>	60 <sup>1)</sup>	45 <sup>1)</sup>	55	75	75	80	
Äbg—Nbg .	50	35	50	50	50	—	—	50	50	50	50	50	45	50	50	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	—	50	35	
Nbg—Kär .	30	30	30	30	30	—	—	30	30	30	30	30	30	30	30	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	30	30	
Kbä—Rm ..	60	60	60	60	60	55	60	60	60	60	60	60	45	60	60	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55	60	60	60	
Sl—Tb ....	50	35	65	65	65	—	—	50	65	60 <sup>2)</sup>	65	65	45	60 <sup>3)</sup>	55	60	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	60	45	55	—	65	35	
U—Ep ....	—	—	—	40	50	50	—	—	—	60	20	50	45	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	—	
Hy—Ep ...	—	—	25	35	35	—	—	—	50	—	40	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	—	

1) Fgb—Fgc.

2) K<sub>4</sub> nr 914 dock sth 55.

3) S nr 1055 dock sth 55.

## Hastighetsuppgifter.

Största tillåtna hastigheten för motorvagnar, diesellok och rälsbussar på de särskilda bandelarna.

Med iakttagande av sju hastighetsbestämmelser och event. givna särskilda order få tågen framföras på linjen och på stationernas huvudtågvägar med den i nedanstående tabell för varje loktyp (motorvagn, rälsbuss) och bandel angivna sth.

Därest kurvor, förreglingsanordningar eller andra bantekniska förhållanden föranleda annan hastighet, är detta angivet i linjebeskrivningen och i hastighetstabell för rälsbusståg av klass A och B vid gång i kurvor.

Bandel	Motorvagnar					Diesellok					Rälsbussar							
	Xoa5					V3					Y	Yo, Yol, Yols	YCo6	YCoxl	YCoa6		TGOJ	
																	Yo	YCos
Cst—U .....	100					50					80	80	100	100	100		80	90
U—Ky .....	90					50					80	80	90	90	90		80	90
Cst—Kp .....	100					50					80	80	100	100	100		80	90
Spå—Häv .....	—					25					50	50	50	—	—		50	50
Tb—La .....	—					50					80	80	90	—	—		80	90
Äbg—Nbg .....	—					50					70	70	70	—	—		70	70
Nbg—Kär .....	—					30					50	50	50	—	—		50	50
Kbä—Rm .....	—					50					70	70	70	—	—		70	70
Sl—Tb .....	70					50					70	70	70	—	—		70	70
U—Ep .....	—					—					80	80	80	—	—		80	80
Hy—Ep .....	—					—					70	70	70	—	—		70	70

## Särbestämmelser för ångloks framförande på vissa driftplatsers sidospår.

### Köping.

Förbindelsespåret från anslutningsväxeln i TGOJ huvudlinje till »Cementas» uppställningsspår: lok litt B, G 7, L, S 2 och T få *icke* ingå.

### Västerås Västra.

Spåren till rbg vid djuphamnen: *endast* lok litt C, K 20, KA 8, N, L 24, L 25 och S 10 få ingå. Övriga lok få ingå genom växlarna 6, 6 a, 8 och 12 på de tre spår av rbg som ligga längst till vänster i färriktningen mot hamnen för att avställa eller avhämta vagnar på dessa spår. Loken få ej passera rbg nedre växelsystem.

Spåret till ASEA Örjansverkstäder: *endast* lok litt K 20 får ingå, *sth* 10.

Spåret till Arosbygdens magasin vid hamnen: *endast* lok litt K 20 och N få ingå.

### Västerås C.

Spåren till gamla och östra hamnen, ASEA och Metallverkens spår: *endast* lok litt C, K 20, KA 8, N, L 24, L 25 och S 10 få ingå.

Spåren till industrier eller magasin vid Viksängsområdet: lok litt B får *icke* ingå.

### Enköping.

Stickspåret till Nordströms linbanors verkstad: *endast* lok litt C, K 20, KA 8, N, L 24, L 25 och S 10 få ingå.

### Smedjebacken.

Valsverkets spår: lok litt B, G 7, L, S 2 och T få *icke* ingå.

### Fagersta bruk.

Spåren söder om växeln till plåtslageriet på nedre bruksområdet samt på spåren vid Uddnäs och götgården: *endast* lok litt C, K 20, KA 8, N, L 24, L 25 och S 10 få ingå.

### Fagersta C.

Gruvspåret samt spåret till lokomotorstallet: *endast* lok litt K 20, KA 8, L 24 och L 25 få ingå.

### Morgårdshammar—Morgårdshammars verkstad.

Lok litt B, G 2, G 4, G 5 och G 6 få *icke* framföras.

### Norberg—Klackberg.

Lok litt G 2, G 4, G 5 och G 6 få *icke* framföras.

## Lutnings- och stigningsförhållanden,

som i vardera riktningen äro utslagsgivande för tågens (vut) utrustning  
med bromsvikt.

Bansträcka	Lutningsförhållanden		Stigningsförhållanden	
	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer
<b>Krylbo—Stockholm C.</b>				
Krylbo—Rosshyttan .....	8 ‰	10 ‰	10 ‰	
Rosshyttan—Broddbo .....	10 ‰	4 ‰		10 ‰
Broddbo—Sala .....	10 ‰	3 ‰		10 ‰
Sala—Isätra .....	3 ‰	5 ‰		
Isätra—Heby .....	10 ‰	8 ‰		10 ‰
Heby—Morgongåva .....	0 ‰	7 ‰	7 ‰	
Morgongåva—Vittinge .....	7 ‰	5 ‰		7 ‰
Vittinge—Järlåsa .....	10 ‰	9 ‰		
Järlåsa—Ålandsdal .....	10 ‰	0 ‰		10 ‰
Ålandsdal—Brunna .....	7 ‰	8 ‰		
Brunna—Uppsala Norra .....	7 ‰	3 ‰		7 ‰
Uppsala Norra—Uppsala C .....	4 ‰	0 ‰		
Uppsala C—Bergsbrunna .....	3 ‰	10 ‰	10 ‰	
Bergsbrunna—Knivsta .....	10 ‰	10 ‰		
Knivsta—Märsta .....	10 ‰	10 ‰		
Märsta—Rosersberg .....	5 ‰	10 ‰	10 ‰	
Rosersberg—Upplands Väsby .....	10 ‰	10 ‰		
Upplands Väsby—Rotebro .....	10 ‰	10 ‰		
Rotebro—Tureberg .....	3 ‰	10 ‰	10 ‰	
Tureberg—Ulriksdal .....	10 ‰	10 ‰		
Ulriksdal—Solna .....	5 ‰	1 ‰		
Solna—Tomtebodas Ö .....	0 ‰	6 ‰	6 ‰	
Tomtebodas Ö—Stockholm C .....	10 ‰	1 ‰		10 ‰
<b>Köping—Stockholm C.</b>				
Köping—Munktorp .....	4 ‰	10 ‰		
Munktorp—Kolbäck .....	7 ‰	10 ‰		
Kolbäck—Dingtuna .....	5 ‰	2 ‰		
Dingtuna—Västerås C .....	4 ‰	2 ‰		
Västerås C—Västerås N .....	0 ‰	10 ‰	10 ‰	
Västerås N—Tillberga .....	10 ‰	8 ‰	8 ‰	10 ‰
Tillberga—Tortuna .....	10 ‰	4 ‰		
Tortuna—Orresta .....	7 ‰	6 ‰		
Orresta—Lundby .....	8 ‰	8 ‰		
Lundby—Enköping .....	10 ‰	8 ‰		
Enköping—Grillby .....	10 ‰	8 ‰		
Grillby—Ekolsund .....	10 ‰	10 ‰		
Ekolsund—Krägga .....	0 ‰	10 ‰	10 ‰	
Krägga—Bålsta .....	10 ‰	7 ‰		
Bålsta—Bro .....	10 ‰	8 ‰		

Bansträcka	Lutningsförhållanden		Stigningsförhållanden	
	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer
Bro—Kungsängen .....	10 ‰	10 ‰		
Kungsängen—Stäket .....	10 ‰	10 ‰		
Stäket—Kallhäll .....	0 ‰	10 ‰	10 ‰	
Kallhäll—Jakobsberg .....	10 ‰	7 ‰		
Jakobsberg—Barkarby .....	5 ‰	1 ‰		
Barkarby—Spånga .....	3 ‰	0 ‰		
Spånga—Bromsten .....	2 ‰	0 ‰		
Bromsten—Sundbyberg .....	3 ‰	7 ‰	7 ‰	
Sundbyberg—Tomtebodas Ö .....	3 ‰	7 ‰	7 ‰	
Tomtebodas Ö—Stockholm C .....	10 ‰	10 ‰		10 ‰
<b>Hässelby villastad—Spånga.</b>				
	10 ‰	5 ‰		
<b>Ludvika—Tillberga.</b>				
Ludvika—Hagge .....	10 ‰	5 ‰		
Hagge—Smedjebacken .....	10 ‰	0 ‰		10 ‰
Smedjebacken—Söderbärke .....	5 ‰	6 ‰		
Söderbärke—Vad .....	6 ‰	5 ‰		
Vad—Fagersta bruk .....	10 ‰	5 ‰		
Fagersta bruk—Fagersta C .....	6 ‰	0 ‰		
Fagersta C—Ängelsberg .....	10 ‰	6 ‰		
Ängelsberg—Virso .....	10 ‰	10 ‰		
Virso—Seglingsberg .....	6 ‰	7 ‰		
Seglingsberg—Ramnäs .....	4 ‰	6 ‰		
Ramnäs—Svanå .....	10 ‰	7 ‰		
Svanå—Skultuna .....	8 ‰	0 ‰		8 ‰
Skultuna—Tillberga .....	10 ‰	6 ‰		
<b>Kärrgruvan—Ängelsberg.</b>				
Kärrgruvan—Norberg .....	20 ‰	0 ‰		20 ‰
Norberg—Högfors .....	10 ‰	2 ‰		10 ‰
Högfors—Snyten .....	10 ‰	3 ‰		10 ‰
Snyten—Ängelsberg .....	10 ‰	1 ‰		10 ‰
<b>Ramnäs—Kolbäck.</b>				
Ramnäs—Surahammar .....	10 ‰	6 ‰		
Surahammar—Hallstahammar .....	10 ‰	7 ‰		
Hallstahammar—Kolbäck .....	8 ‰	2 ‰		8 ‰

Bansträcka	Lutningsförhållanden		Stigningsförhållanden	
	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer
<b>Sala—Tillberga.</b>				
Sala—Tärna .....	4 ‰	3 ‰		
Tärna—Ransta .....	3 ‰	1 ‰		
Ransta—Hedensberg .....	6 ‰	1 ‰		
Hedensberg—Tillberga .....	8 ‰	8 ‰		
<b>Enköping—Uppsala C.</b>				
Enköping—Örsundsbro .....	15 ‰	16 ‰		
Örsundsbro—Balingsta .....	11 ‰	16 ‰	16 ‰	
Balingsta—Navestabro .....	3 ‰	4 ‰		
Navestabro—Ekebybruk .....	12 ‰	6 ‰		12 ‰
Ekebybruk—Uppsala Norra .....	10 ‰	1 ‰		10 ‰
Uppsala Norra—Uppsala C .....	4 ‰	0 ‰		
<b>Heby—Enköping.</b>				
Heby—Altuna .....	10 ‰	7 ‰		
Altuna—Fjärdhundra .....	6 ‰	10 ‰		
Fjärdhundra—Enköping .....	12 ‰	12 ‰		12 ‰
<b>Sundbyberg—Tomtebodan.</b>				
Sundbyberg—Huvudsta .....	0 ‰	7 ‰	7 ‰	
Huvudsta—Tomtebodan N .....	7 ‰	0 ‰		7 ‰

Ovan angivna lutnings- resp. stigningsförhållanden utvisa den största höjdskillnad, som på resp. bansträckor finnes 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, överensstämna icke alltid lutningsvisarnas siffror med ovanstående uppgifter; de sistnämnda skola gälla vid bestämmandet av den för tåg erforderliga bromsvikten.

## Vagnviktstabell för elektrolok.

- a) De nedan angivna vagnvikterna beteckna maximum för vad loken få framdraga och tillämpas för de tåg, i vilkas tidtabell vagnvikt icke finnes angiven.
- b) Då tåg framföres av två verksamma, icke multipelkopplade elektrolok eller av ett elektrolok och ett ånglok, får den totala vagnvikten uppgå till högst 4/5 av sammanlagda vagnvikterna för båda loken. För två multipelkopplade lok kunna vagnvikterna fördubblas.

De elektriska loken kunna framföra:

Lok litt	Da				Df	Dg	Dg 2	Dk	Ds	Du		F	Ha Hb	Hc Hd	Hg		Hg 2		M	Ma		Ra	Of	Ub	Öd		
	axeltryck									pt	gt				pt	gt	pt	gt		pt	gt					pt	gt
	15 t		17 t																								
	pt	gt	pt	gt																							
Ton . . .	600	800	650	900	650	900 <sup>1)</sup>	1250	600	550 <sup>2)</sup>	600	900	650 <sup>3)</sup>	500	700	600	850	600	750	1400	1000	1500	350	1400	600 <sup>4)</sup>	250		

1) På bstr Vå-Kbå får i båda riktningarna framföras 1100 ton och på bstr Kbå-Kp i båda riktningarna 1000 ton. På bstr Fgc-Fgb får tåg med jämna nummer framföra 1100 ton och tåg med udda nummer 1200 ton.

2) Undantagsvis må, för undvikande av lokkoppling 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.

3) För tåg med jämna nummer på bstr U-Ky högst 600 ton.

4) På bstr Vå-Kbå får i båda riktningarna framföras 800 ton.

Anm. När svåra snöhinder eller särskilt låg yttertemperatur ökar tågmotståndet, böra de angivna vagnvikterna i motsvarande grad reduceras. Den bör då för lok litt Dg å linjer med långa stigningar ej överstiga 750 ton vid stigningsförhållandet 10:1000. Order om begränsning av vagnvikten utfärdas av ti i samråd med miö.

## Vagnviktstabell för ånglok.

- a) Nedan angivna vagnvikter äro att betrakta såsom minimum för vad loken skola kunna framdraga (jämför även punkt 3 i »Förklaringar till tjänstetidtabellerna») och tillämpas för alla gods- och blandade tåg, för vilka vagnvikt icke finnes angiven i tidtabellens överskrift.
- b) Då i vagnviktstabellen två siffertal äro angivna, det första *utan* och det andra *inom* parentes, avser talet *utan* parentes den minsta vagnvikt, som normalt skall kunna framföras under månaderna april—september och talet *inom* parentes den minsta vagnvikt, som normalt skall kunna framföras under månaderna januari—mars, oktober—december.
- c) Då tåg framföres av två ånglok eller av ett elektrolok och ett ånglok, får den totala vagnvikten uppgå till högst  $\frac{4}{5}$  av sammanlagda vagnvikterna för båda loken.

Köping—Tillberga.					Tillberga—Köping.				
Ton vagnvikt					Ton vagnvikt				
vid avgången från	med lok litt				vid avgången från	med lok litt			
	B	E	L	S		B	E	L	S
Köping .....	650	600	325	325	Tillberga .....	650	600	325	325
Munktorp .....	650	600	325	325	Västerås N .....	1000	1000	550	550
Kolbäck .....	1000	1000	550	550	Västerås C .....	1000	1000	550	550
Dingtuna .....	1000	1000	550	550	Dingtuna .....	950	900	500	500
Västerås C .....	600	550	300	300	Kolbäck .....	750	700	375	375
Västerås N .....	650	600	350	350	Munktorp .....	1000	1000	550	550

Hässelby villastad—Tomtebodan N.					Tomtebodan N—Hässelby villastad.				
Ton vagnvikt					Ton vagnvikt				
vid avgången från	med lok litt				vid avgången från	med lok litt			
	E	S				E	S		
Hässelby v:astad	800	450			Tomtebodan N ..	700	375		
Spånga .....	650	350			Sundbyberg ....	1000	550		
Sundbyberg ....	650	350			Spånga .....	750	350		

Ludvika—Tillberga.					Tillberga—Ludvika.				
Ton vagnvikt					Ton vagnvikt				
vid avgången från	med lok litt				vid avgången från	med lok litt			
	B	E	L			B	E	L	
Ludvika .....	850	800	450		Tillberga .....	750	700	375	
Hagge .....	1000	1000	550		Skultuna .....	750	700	375	
Smedjebacken ..	950	900	500		Svanå .....	650	600	325	
Söderbärke .....	1000	1000	550		Ramnäs .....	1000	1000	550	
Vad .....	1000	1000	550		Seglingsberg .....	950	900	500	
Fagersta bruk ..	1000	1000	550		Virso .....	650	600	325	
Fagersta C .....	950	900	500		Ängelsberg .....	600	550	300	
Ängelsberg .....	600	550	300		Fagersta C .....	700	650	350	
Virso .....	750	700	375		Fagersta bruk ..	600	550	300	
Seglingsberg .....	850	800	450		Vad .....	750	700	375	
Ramnäs .....	750	700	375		Söderbärke .....	950	900	500	
Svanå .....	1000	1000	550		Smedjebacken ..	650	600	325	
Skultuna .....	950	900	500		Hagge .....	600	550	300	

Kärngruvan—Ängelsberg.					Ängelsberg—Kärngruvan.				
Ton vagnvikt					Ton vagnvikt				
vid avgången från	med lok litt				vid avgången från	med lok litt			
	B	E	L			B	E	L	
Kärngruvan ....	1050	1000	550		Ängelsberg .....	640	600	325	
Norberg .....	1050	1000	550		Snyten .....	640	600	325	
Högfors .....	1050	1000	550		Högfors .....	640	600	325	
Snyten .....	1050	1000	550		Norberg .....	350	330	225	

Ramnäs—Kolbäck.					Kolbäck—Ramnäs.				
Ton vagnvikt					Ton vagnvikt				
vid avgången från	med lok litt				vid avgången från	med lok litt			
	B	E	L			B	E	L	
Ramnäs .....	1050	950	500		Kolbäck .....	850	750	400	
Surahammar ...	950	850	450		Hallstahammar .	700	600	325	
Hallstahammar .	1100	1000	550		Surahammar ...	700	600	325	

Sala—Tillberga.					Tillberga—Sala.				
Ton vagnvikt					Ton vagnvikt				
vid avgången från	med lok litt				vid avgången från	med lok litt			
	B	E	L			B	E	L	
Sala .....	1100	1000	550		Tillberga .....	750	700	400	
Tärna .....	1100	1000	550		Hedensberg ....	950	900	450	
Ransta .....	1100	950	500		Ransta .....	1100	1000	550	
Hedensberg ....	750	700	400		Tärna .....	1100	1000	550	

Enköping—Uppsala C.					Uppsala C—Enköping.				
Ton vagnvikt					Ton vagnvikt				
vid avgången från	med lok litt				vid avgången från	med lok litt			
	E	J	L			E	J	L	
Enköping .....	350	250	200		Uppsala C .....	1100	650	550	
Örsundsbro .....	350	250	200		Uppsala N .....	600	400	350	
Balingsta .....	1100	650	550		Ekebybruk .....	450	300	250	
Navestabro .....	900	550	500		Navestabro .....	1100	650	550	
Ekebybruk .....	1100	650	550		Balingsta .....	600	400	350	
Uppsala N .....	1100	650	550		Örsundsbro .....	450	300	250	

Heby—Enköping.					Enköping—Heby.				
Ton vagnvikt					Ton vagnvikt				
vid avgången från	med lok litt				vid avgången från	med lok litt			
	L					L			
Heby .....	400				Enköping .....	300			
Altuna .....	350				Fjärdhundra ...	500			
Fjärdhundra ...	300				Altuna .....	350			

## Bränsle- och vattentagning för olika tåg.

### 1. Kolgivningsstationer.

Krylbo, Sala, Uppsala C, Hagalund, Västerås C, Tillberga, Enköping, Spånga, Sundbyberg, Ludvika och Ängelsberg.

### 2. Vattengivningsstationer.

Station	Anm
Krylbo .....	
Sala .....	
Morgongåva .....	Avstängd
Uppsala C .....	
Upplands Väsby .....	Avstängd. Vattenkranlyktan släckt (såo § 58:4, anm)
Hagalund .....	
Tomtebodan N .....	
Stockholm C .....	
Köping .....	
Västerås C .....	
Tillberga .....	
Enköping .....	
Krägga .....	Avstängd. Vattenkranlyktan släckt (såo § 58:4, anm)
Spånga .....	
Sundbyberg .....	
Hässelby villastad .....	
Ludvika .....	
Fagersta bruk .....	
Ängelsberg .....	
Ramnäs .....	Avstängd
Skultuna .....	Avstängd
Kärrgruvan .....	KNJ
Altuna .....	Avstängd

### 3. Bränsle- och vattentagning för olika tåg.

Tåg nr	Fagersta bruk	Ängelsberg	Anm
1004	V*)	—	
7862	V*)	V	V = vattentagning
Samtliga gt	—	V	*) Vid behov

## Bromsprov

skall på vederbörliga stationer utföras i enlighet med bestämmelserna i str 254 avd Bt, art 32, 33, 34, 39 och 40.

Dock skola följande undantag (art 40) gälla:

Vid station	Förenklat utgångsprov enligt art 33 får utföras beräffande följande tågsätt
Uppsala C, Stockholm C, Tillberga, Enköping .....	{ Tågsätt, som sammansätts av ej isärväxlade och i bromshänseende oförändrade tågdelar från flera tåg omedelbart efter dessas ankomst.
Märsta, Rosersberg, Uppl. Väsby, Rotebro, Stockholm C, Bålsta, Bro, Kungsängen, Jakobsberg, Spånga, Sundbyberg .....	{ Lokaltågsätt, som vänder oförändrat efter rundgång med loket.

## Vagnsyning och varmgångsinspektion.

(Str 123, säo § 9:2g och 3g samt § 66:4).

Vagnpersonal finnes tillstädes vid samtliga tåg på följande stationer: Krylbo, Uppsala C, Hagalund, Tomteboda, Stockholm C, Köping (ej vid tågen 1035 och 1038), Västerås C, Tillberga och Ludvika.

Vagnsyning och varmgångsinspektion får icke under några förhållanden eftersättas.

### a) Vagnsyning:

Vagnsyning skall utföras vid Krylbo, Uppsala C, Hagalund, Tomteboda, Stockholm C, Köping, Västerås C, Tillberga, Sundbyberg och Ludvika beträffande alla tåg, som där ha utgångs- eller slutstation. Härifrån göres dock följande undantag:

#### *Stockholm C:*

Vagnar i tåg, som uppställas vid Hagalund och Sundbyberg, undergå föreskriven undersökning därstädes.

#### *Lokalpersontågen:*

Vagnar i lokalpersontågen från Stockholm C till Sundbyberg, Spånga, Jakobsberg, Kungsängen, Bro, Bålsta, Rotebro, Uppl Väsby, Rosersberg och Märsta underkastas en grundlig avsyning en gång varje dag på tid, som maskiningenjören bestämmer. I övrigt avsynas nämnda tåg vid Stockholm C efter varje tur till ovannämnda stationer för upptäckande av större bristfälligheter å vagnarna.

I genomgående tåg skall vagnsyning utföras på samtliga vagnar som till- eller avkopplas. Härutöver skall vagnsyning ske i genomgående tåg i den utsträckning som framgår av efterföljande tabeller.

**Snäll- och persontåg.**

Station	Åtgärd
Krylbo .....	Vagnsyning av samtliga tåg.
Tillberga .....	Vagnsyning på vagnar med glidlager och på övriga vagnar endast i den utsträckning uppehållstiden medgiver.
Ludvika .....	Vagnsyning av samtliga tåg.

**Godståg.**

Station	Åtgärd
Krylbo .....	Vagnsyning av samtliga tåg.
Uppsala C .....	Vagnsyning av samtliga tåg med minst 10 min. tdtentligt uppehåll. Övriga godståg skola allmänsynas vid dess ingång för upptäckande av bromsplattor, förskjutning av last o. d. samt varmgångsinspekteras med början från aktern och så långt fram som tiden intill tågets avgång medgiver. »Klart»-signalen till tkl gäller i dessa fall den del, som hunnit synas. Undantag i Uppsala C: Tågen 4201, 4202, 4205, 4206, 4210, 4211, 4219, 4224, 4228 och 4247 ha enbart varmgångsinspektion. Se efterföljande tabell, sid. 142.
Köping .....	
Västerås C .....	
Tillberga .....	
Sundbyberg .....	
Ludvika .....	Vagnsyning av samtliga tåg.

**b) Enbart varmgångsinspektion:**

Enbart varmgångsinspektion skall äga rum i den utsträckning, som framgår av efterföljande tabell. Denna varmgångsinspektion får icke indragas men kan efter order av tågledaren i varje särskilt fall flyttas till annan station, belägen inom av styrelsen fastställd rayon.

Tåg nr	Varmgångsinspektion		Tåg nr	Varmgångsinspektion	
	vid st.	utföres av		vid st.	utföres av
<b>Tåg med udda nummer.</b>			<b>Tåg med jämna nummer.</b>		
4201	{ Sl U	Lokbtr Lokbtr <sup>2)</sup> och vagnps	4202	U	Lokbtr och vagnps
4203	{ Hy U <sup>1)</sup>	Lokbtr Vagnps	4204	Vi	Lokbtr
4205	{ Sl U	Lokbtr och stps Lokbtr <sup>2)</sup> och vagnps	4206	U	Lokbtr <sup>2)</sup> och vagnps
4211 e	{ Må U	Lokbtr och stps [Lokbtr <sup>4)</sup> ], vagnps	4210	{ U Sl	Lokbtr <sup>2)</sup> och vagnps Lokbtr
4219	{ Sl U	Lokbtr [Lokbtr <sup>4)</sup> ], vagnps	4224 e	U	Lokbtr och vagnps
4225 e	Sl	Lokbtr och stps	4228	U	Lokbtr och vagnps
4227	Sl	Lokbtr och stps	4264	Sl	Lokbtr
4229 e	Vi	Lokbtr	5452	Ep	Lokbtr och stps
4247	U	Lokbtr <sup>2)</sup> och vagnps	5462 e	Ep	Lokbtr och stps
4261	Sl	Lokbtr	5464	Ep	Lokbtr och stps
4273	Sl	Lokbtr	5466 e	Kän	Lokbtr och stps <sup>3)</sup>
5451	Ep	Lokbtr och stps	5468 e	Kän	Lokbtr och stps <sup>3)</sup>
5465 e	Ep	Lokbtr och stps	5470	Ep	Lokbtr och stps
5467 e	Krg	Lokbtr och stps	5472	Ep	Lokbtr och stps
5469	Ep	Lokbtr och stps			

1) Rullande kontroll; *sth* 10 över stationsområdet.

2) Efter slutad varmgångsinspektion skall lokbiträdet se till att bromsen går till och lossar på i tågets främre del nytillsatta vagnar.

3) Soh endast lokbiträdet.

4) Lokbtr deltagar endast i bromsprovet och tillser härvid att bromsen går till och lossar på i tågets främre del nytillsatta vagnar.

Då lokbiträdet och stationspersonalen utföra inspektionen gemensamt, skall lokbiträdet avsyna främre delen av tåget med början vid loket på biträdessidan. Sedan biträdet avsynat vagnarna på denna sida och mött stationstjänstemannen, som börjat avsyna på samma sida i aktern av tåget, gå de över till tågets andra sida och avsyna denna från mötespunkten fram till loket resp. till tågets akter. Om så är lämpligare, börjar stationspersonalen avsyningen på en vagn mitt i tåget på biträdets sida. Denna vagn utmärkes med en gulmålad klots på främre lagerboxen. Biträdet går här över till tågets andra sida och flyttar över klotsen till lagerboxen på denna sida. Då stationspersonalen återkommer till vagnen, borttages klotsen och »klart»-anmälan utväxlas med lokpersonalen. Påträffar lokbiträdet eller tågexpeditören (eller annan ej **vagnkunnig** stationstjänsteman) lagerbox, som är onormalt varm, och kan någon av dessa tjänstemän ej med visshet själv avgöra, huruvida vagnen måste avkopplas eller ej, skall lokföraren tillkallas (jfr dock säo § 64: 2). Föraren äger därefter föreskriva, hur det skall förfaras med vagnen. Under den tid inspektionen pågår, bör föraren då och då ha sin uppmärksamhet riktad bakåt, så att han på tillrop eller tecken kan så skyndsamt som möjligt bege sig till den vagn, som skall undersökas.

## Obevakade driftplatser

med huvudsignal samt uppgift på tågspår, som skall komma till användning på station, då denna är obevakad.

Samtliga i nedanstående förteckning upptagna stationer få passeras obevakade endast på **huvudtågväg**.

Tågen få framföras över de obevakade driftplatserna med samma hastighet som om platserna vore bevakade.

Order till ett tåg om att viss station skall vara obevakad innebär alltid även order om spårändring på stationen ifråga, därest tidtabellen anger annan tågväg än den som skall användas när stationen är obevakad.

Vid dubbelspår belägen driftplats skall vara bevakad, då enkelspårdrift äger rum över endera eller de båda angränsande stationssträckorna.

Beträffande driftplatser, vid vilka manövrering av fällbommar till vägkorsning sker, skall gälla, att platserna få lämnas obevakade för tåg blott under förutsättning, att respektive vägkorsningar bevakas, så vitt ej annat särskilt föreskrives.

Vid vissa driftplatser är huvudsignalen beroende av vägbommar (säo § 89:2). Jfr linjebeskrivningen.

Ang huvudsignals ställande till stopp i nödfall, se de särskilda föreskrifterna sid 149.

Ständigt obevakade	Obevakade för vissa tåg	Ständigt obevakade	Obevakade för vissa tåg
	<b>Krylbo—Stockholm C.</b>		
	Rosshyttan		Lundby
	Broddbo		Grillby
	Isätra		Krägga
	Heby		Bålsta
	Morgongåva		Bro
	Vittinge		Kungsängen
	Järlåsa		Kallhäll
	Ålandsdal		Jakobsberg
	Brunna		Barkarby
	Uppsala N		
81 v/h sipl			
	Bergsbrunna		
	Knivsta	Hillänge	
	Märsta	Norsbro	
	Rosersberg		Hagge
	Upplands Väsby		Morgårdshammar
	Rotebro		Söderbärke
	Tureberg	Västerbyhytta	
	•Ulriksdal	Hugnora sipl*)	
			Vad
		Finnhällen	
		Sembla	
		Ängelsbergs såg	
			Virso
			Seglingsberg
			Svanå
			Skultuna
Västerås V	Munktorp		
	Dingtuna		
	Västerås N		
	Tortuna		
	Orresta	Ansta	

\*) Signalering endast under seglationstiden.



## Underrättelsestationer och underrättelsesträckor.

(Se cirkulär A 31/55)

Underrättelsestation	Underrättelsesträcka
Sala .....	Krylbo—Sala
Heby .....	(Sala)—(Ålandsdal)
Uppsala C .....	Ålandsdal—(Märsta)
Rotebro .....	Märsta—(Ulriksdal)
Stockholm C .....	Ulriksdal—Stockholm C
Västerås C .....	Köping—Tillberga
Enköping .....	(Tillberga)—(Bålsta)
Kungsängen .....	Bålsta—(Spånga)
Sundbyberg .....	Spånga—Huvudsta
Stockholm C .....	(Huvudsta)—Stockholm C
Hässelby villastad .....	Hässelby villastad—Spånga
Ludvika .....	Ludvika—Smedjebacken
Fagersta C .....	(Smedjebacken)—(Ängelsberg)
Ängelsberg .....	Ängelsberg—(Ramnäs)
Ramnäs .....	Ramnäs—Tillberga
Ängelsberg .....	Kärngruvan—Ängelsberg
Kolbäck .....	Ramnäs—Kolbäck
Tillberga .....	Sala—Tillberga
Uppsala C .....	Enköping—Uppsala N
Enköping .....	Heby—Enköping
Sundbyberg .....	Sundbyberg—Tomtebodan N

## Underrättelsetider.

(Se cirkulär A 31/55)

## Baupersonalens arbetstider

inberäknat personalens färd till och från arbetsplatsen.

(Se cirkulär A 31/55)

Vardagar	Februari—Oktober	November—Januari
Måndag—Fredag .....	6.30—17.00	6.30—16.30
Lördag .....	6.30—13.30	6.30—13.30

## Reservlok.

Reservlok finnas på följande stationer:

Station	Tid	Veckodag	Loktyp
Krylbo .....	Hela dygnet	Dgl	Dg och Dk
Uppsala C .....	» »	»	Dk*)
» .....	» »	»	J
Hagalund .....	» »	»	D
Stockholm C .....	» »	»	Dk
Västerås C .....	» »	»	B
» .....	0.00—20.30; 22.30—24.00	Vard	D
» .....	Hela dygnet	Soh	D
Ludvika .....	» »	Dgl	B

\*) Reservloket framför v f soh tågen 472—473 U—Syt—U.

## Hjälpvagnars placeringsorter:

	Antal
Krylbo redskapsvagn typ II .....	1
Uppsala C redskapsvagn typ II .....	1
Stockholm C redskapsvagn typ IA .....	1
» » » IB .....	1
Västerås C redskapsvagn .....	1
Ludvika redskapsvagn .....	1

## Postning för vissa tåg (såo § 46:6; se även § 99:2 i).

I tabellen utmärker × på vilken sida om banan som tågklareraren vid vederbörande station skall posta.

Tågklarerarens plats	Banan	Tågklarerarens plats	A n m
	Station		
<b>Krylbo—Stockholm C.</b>			
	Rosshyttan .....	×	
×	Broddbo .....		
×	Sala .....		
×	Isätra .....		
	Heby .....	×	
×	Morgongåva .....		
	Vittinge .....	×	
	Järlåsa .....	×	
×	Ålandsdal .....		
×	Brunna .....		
×	Uppsala C .....		
×	Bergsbrunna .....		
×	Knivsta .....		
×	Märsta .....		
×	Rosersberg .....		
	Uppl. Väsby .....	×	
×	Rotebro .....		
	Tureberg .....	×	
×	Ulriksdal .....		
			Se även sid. 42 resp. 53 i linjebeskrivningen betr. undantag från skyldighet för tkl att vistas på plattform eller i dess närhet.
<b>Köping—Stockholm C.</b>			
×	Munktorp .....		
	Kolbäck .....	×	
	Dingtuna .....	×	
	Västerås C .....	×	
×	Västerås N .....		
× <sup>1)</sup>	Tillberga .....	× <sup>2)</sup>	{ <sup>1)</sup> Tåg med jämna nummer <sup>2)</sup> Tåg med udda nummer
	Tortuna .....	×	
×	Orresta .....		
	Lundby .....	×	
×	Enköping .....		
×	Grillby .....		
×	Ekolsund .....		
	Krägga .....	×	
×	Bålsta .....		
	Bro .....	×	
	Kungsängen .....	×	
	Stäket .....	×	
	Jakobsberg .....	×	
×	Spånga .....		
×	Sundbyberg .....		

Tågklarerarens plats	Banan	Tågklarerarens plats	A n m
	Station		
<b>Ludvika—Tillberga.</b>			
×	Hagge .....	×	
	Smedjebacken .....		
×	Söderbärke .....	×	
	Vad .....		
×	Fagersta bruk .....	×	
	Fagersta C .....		
×	Ängelsberg .....	×	
	Virso .....		
×	Seglingsberg .....	×	
	Ramnäs .....	×	
×	Svanå .....		
	Skultuna .....	×	
<b>Kärrgruvan—Ängelsberg.</b>			
×	Norberg .....		
	Högfors .....	×	
×	Snyten .....		
<b>Ramnäs—Kolbäck.</b>			
×	Surahammar .....		
	Hallstahammar .....	×	
<b>Sala—Tillberga.</b>			
×	Tärna .....	×	
	Ransta .....		
	Hedensberg .....	×	
<b>Enköping—Uppsala C.</b>			
×	Örsundsbro .....	×	
	Balingsta .....		
×	Navestabro .....		
	Ekebybruk .....	×	
<b>Heby—Enköping.</b>			
×	Åltuna .....	×	
	Fjärdhundra .....		

*Anm.* Läses uppifrån och nedåt för tåg med udda nr, nedifrån och uppåt för tåg med jämna nr. Därest någon eller några av stationerna äro obeckade, skall detta ej medföra någon ändring av tågklarerarens plats på de andra stationerna.

## Huvudsignals ställande till stopp i nödfall.

Vid följande driftplatser, som få lämnas obebakade för tåg, kunna huvudsignalerna ställas till stopp genom nedan angivna åtgärder.

Plats	Åtgärder
<b>Krylbo—Stockholm C.</b>	
Rosshyttan ..... Broddbo .....	Omvidning av de strömbrytare, som äro anbringade under kontrolllamporna på det på vevapparaten sittande kontrollampskåpet.
Isätra .....	
Heby .....	Omvidning av de strömbrytare, som äro anbringade under kontrolllamporna på det på vevapparaten sittande kontrollampskåpet.
Morgongåva .....	Omvidning av de strömbrytare, som äro anbringade under kontrolllamporna på det på vevapparaten sittande kontrollampskåpet.
Vittinge .....	Omvidning av de strömbrytare, som äro anbringade under kontrolllamporna på det på vevapparaten sittande kontrollampskåpet.
Järlåsa .....	
Ålandsdal .....	Omvidning av de strömbrytare, som äro anbringade under kontrolllamporna på det på vevapparaten sittande kontrollampskåpet.
Brunna .....	Omvidning av de strömbrytare, som äro anbringade under kontrolllamporna på det på vevapparaten sittande kontrollampskåpet.
Uppsala N .....	Signalerna ställas till stopp av ställverket vid Uppsala C.
81 v/h sipl .....	
Bergsbrunna*) .....	Intryckning av de tryckknappar, som äro anbringade under spårplanen på tågexpeditionen eller i ställverket.
Knivsta .....	Omvidning av de strömbrytare, som äro anbringade under kontrolllamporna på det på vevapparaten sittande kontrollampskåpet.
Märsta .....	
Rosersberg .....	Omvidning av strömbrytare i glasskåp på ytterväggen, till höger om expeditionsdörren.
Uppl. Väsby .....	
Rotebro .....	Omvidning av de strömbrytare, som äro anbringade under kontrolllamporna på det på vevapparaten sittande kontrollampskåpet.
Tureberg .....	Intryckning av de tryckknappar, som äro anbringade under spårplanen på tågexpeditionen.
Ulriksdal*) .....	Intryckning av de tryckknappar, som äro anbringade under spårplanen på tågexpeditionen eller i ställverket.

\*) Nyckeln till ställverkshuset förvaras i en låda invid dörren och är åtkomlig, sedan glaset krossats.

Plats	Åtgärder
<b>Köping—Stockholm C.</b>	
Munktorp ..... } Dingtuna ..... }	Omläggning av de röda signalvevarna.
Västerås V .....	Omvridning av de strömbrytare, som äro anbringade på centrallåset.
Västerås N .....	Omvridning av de strömbrytare, som äro anbringade under kontrollamporna på det på vevapparaten sittande kontrollampskåpet.
Tortuna ..... } Orresta ..... } Lundby ..... } Grillby ..... }	Omläggning av de röda signalvevarna.
Krägga ..... } Bålsta ..... } Bro ..... } Kungsängen ..... } Kallhäll ..... } Jakobsberg ..... } Barkarby .....	Omvridning av de strömbrytare, som äro anbringade under kontrollamporna på det på vevapparaten sittande kontrollampskåpet.
<b>Ludvika—Tillberga.</b>	
Hillänge .....	Omläggning av den röda signalveven.
Norsbro ..... } Hagge ..... } Morgårdshammar ..... } Söderbärke ..... } Västerbyhytta ..... } Hugnora sipl ..... } Vad .....	Omläggning av de röda signalvevarna.
Finnhällen .....	Omläggning av den röda signalveven.
Sembla .....	Omläggning av de röda signalvevarna.
Ängelsbergs såg .....	Omläggning av den röda signalveven.
Virso ..... } Seglingsberg ..... } Svanå ..... } Skultuna ..... } Ansta .....	Omläggning av de röda signalvevarna.
<b>Kärrgruvan—Ängelsberg.</b>	
Kärrgruvan .....	Omläggning av den röda signalveven.
Mossgruvan ..... } Högfors .....	Omläggning av de röda signalvevarna.
Ängelsbergs bruk .....	Omläggning av den röda signalveven.

Plats	Åtgärder
	<b>Sala—Tillberga.</b>
Tärna .....	Omvridning av de strömbrytare, som äro anbringade under kontrollamporna på det på vevapparaten sittande kontrollampskåpet.
Ransta .....	
Labacken .....	Omläggning av de röda signalvevarna.
Hedensberg .....	Omvridning av de strömbrytare, som äro anbringade på centrallåset.
	<b>Enköping—Uppsala C.</b>
Härkeberga .....	Omläggning av de röda signalvevarna.
Biskopskulla .....	
Örsundsbro .....	
Sipl vid Öbr rörliga bro .....	
Balingsta .....	
Navestabro .....	
Skärfelten .....	
Ekebybruk .....	Signalerna ställas till stopp av ställverket vid Uppsala C.
Uppsala N .....	
81 v/h sipl .....	
	<b>Heby—Enköping.</b>
Altuna .....	Omläggning av signalvevarna.
Fjärdhundra .....	

### Veckoorder.

I trafiksektionens stencilerade veckoorder är uppdelad i en Krylbo-del (del I) och en Köping-del (del II).

Del I omfattar bandelarna: Krylbo—Stockholm C  
Enköping—Uppsala C  
Heby—Enköping

Del II omfattar bandelarna: Frövi—Köping  
Köping—Stockholm C  
Ludvika—Tillberga  
Ramnäs—Kolbäck  
Sala—Tillberga  
Solna—Tomtebodö

Överst på Vko angives dels »del I» resp »del II» dels de bandelar, för vilka Vko gäller. På första sidan angives även det antal sidor som Vko omfattar. **Personalen skall noggrant kontrollera, att angivet antal tydligt läsbara sidor verkligen erhålles.**

Vko upprättas ej för följande bandelar på I trafiksektionen:

Ängelsberg—Kärrgruvan  
Spånga—Hässelby villastad.

*Anvisningar till veckoorder* finnas intagna på sid. 4—5 i denna tidtabellsbok.

Utdelnings- och transportplan för veckoorden finnes i sektionsorder B 3 (del I) och B 4 (del II).

Uppgifter till Vko skola vara tågledaren tillhanda senast *onsdagar kl. 12.00.*

## Undantag från säkerhetsordningen samt särbestämmelser för vissa bandelar eller driftplatser.

### Linjeblockering eller blockpost i olag.

Fastställd den 4 sept. 1948 (dnr DbrS 46/48)

Ang signaler m m, se linjebeskrivningen.

**Särskilda bestämmelser när enstaka blockpost är i olag eller linjeblockeringen är ur bruk.**

#### A. Lokps har ej underrättats om att blockpost är i olag.

När tåg stannat vid blp framför huvud- eller dvärgsignal, som visar »stopp», otydlig, oriktig eller ofullständig körsignal eller är släckt, skall föraren efter högst 2 min. ringa upp tkl personligen på närmaste bevakade station i tågets väg. (Betr. tåg, som stannat vid blp A 1, B 7, C 1 eller D 4, vid dvärgsignalerna A 3, B 9, C 2 eller D 3 eller vid fast signalinrättning, som tillhör ställverksområdet vid Stockholm C, skall föraren dock ringa upp centralställverket.) Föraren skall därvid uppge blp namn, tågnummer och spår, varå tåget stannat, tkl (resp. tjänstemannen i ställverket vid Stockholm C) skall uppge stationens namn, varjämte båda uppge titel och namn. Sedan tkl (resp. tjänstemannen i ställverket vid Stockholm C) förvissat sig om att föregående tåg på samma spår inkommit, att växling ej pågår vid lastplats på blocksträckan, att rörliga broar medge järnvägstrafik, och om han ej heller vet om annan orsak att kvarhålla tåget, får han lämna föraren tillstånd att fortsätta över blocksträckan till nästa huvud- eller dvärgsignal.

Kan förbindelse ej erhållas med signaltelefon, får föraren efter 10 min. framföra tåget till nästa huvud- eller dvärgsignal.

Tågets hastighet får i dessa båda fall ej överstiga 30 km/tim och skärpt uppmärksamhet skall iakttagas, så att tåget skyndsamt kan stanna om hinder för tågets framförande upptäckes, t. ex. fordon i spåret, rälsbrott, fellagd växel, öppen bro eller utebliven stoppsignalering mot vägen vid vägkorsning med ljud- och ljussignaler.

#### B. Lokps har underrättats om att linjeblockering på viss stationssträcka är ur bruk.

##### 1. Tåganmälan.

Tåganmälan skall utväxlas enligt säo § 59:7, avd. III. »Klart O till N» får ej lämnas för det första tåget på spår, vars linjeblockering är ur bruk, förrän visshet vunnits, att växlarna vid mellanliggande dpl ligga i rätta lägen för huvudspåret samt äro låsta eller bevakade och ej komma att omläggas. Tåganmälan skall kompletteras med orden: »Växlarna vid ..... (dpl namn) ligga i rätta lägen.»

Vid tillämpning av dessa bestämmelser kan tåganmälan utväxlas vid följande driftplatser, nämligen Stockholm C, Solna, Ulriksdal, Tureberg, Rotebro, Upplands Väsby, Rosersberg, Märsta, Knivsta, Bergsbrunna, Uppsala C, Brunna och Sundbyberg.

I fråga om växlar vid driftplatser på linjen, skall, då dessa bestämmelser tillämpas på vederbörande stationssträcka, gälla följande: Växlarna vid Norrviken skola av stf därstädes och växlarna vid Odensala av platsvakten inspekteras för tillsyn, att dessa måna intaga lägen för tågens gång.

Anmälan skall därefter med uppgivande av fullständigt namn avlätas till närmaste på ömse sidor belägna stationer, där tåganmälan utväxlas. Denna anmälan införes i tågtidjournalen, där sådan föres, eljest i bantelefonboken. Ovannämnda tjänstemän skola ansvara för att efter gjord anmälan växlarnas lägen ej ändras, samt för att väx-larna bevakas, då tåg skall framgå, när växlarna ej äro förreglade.

Beträffande växlar på blocksträcka inom ställverksområde tillkommer det resp. tpx att föranstalta erforderlig inspektion och bevakning. Ställverksområdet vid Stockholm C beräknas räckta t. o. m. växlarna 202 a, 202 b och 204, d. v. s. till signalerna 203 ha/hb och 205 ha/hb. Ställverksområdet vid Sundbyberg beräknas räckta t. o. m. växlarna 70. b, 72 a/b och 18, d. v. s. till signalerna B 7, 17 vb och 17 va<sup>1</sup>. I fråga om växlarna vid Tomtebodas övre och signalering där enl. säo § 52:3 gälla särskilda bestämmelser enl. bil. 3 till 24 ti sektionorder E 1.

## 2. Ordergivning.

Alla berörda tåg skola ges order på S 11 om avgångssignal av tkl och att linjeblockeringen är ur bruk, varjämte under »Annat besked» anges: »Nedsatt sth enl. S 10». I förekommande fall ges även order på S 11 om att vakt postar vid vägkorsning, där säkerhetsanordningen ej fungerar.<sup>1)</sup>

På S 10 ges order antingen

a) om nedsatt sth till 30 km/tim, därest linjeblockeringen är ur bruk av orsak, som är obekant för tkl, varvid under »Annat besked» anges: »På bstr — — — sth 30 km/tim. Linjeblockeringen är ur bruk av obekant orsak», eller

b) om nedsatt sth enligt säo över lastplats, där växlar och spårspärrar normalt äro förreglade genom huvud- eller dvärgsignal vid blp (Norrviken, Odensala), därest linjeblockeringen är ur bruk av orsak, som är känd för tkl och som ej kräver hastighetsnedsättning på andra delar av stationssträckan. Under »Annat besked» anges härvid: »Vid — — — sth 40 km/tim. Oförreglad motväxel.» »Vid — — — sth 70 km/tim. Oförreglad medväxel, som är låst.»

I förekommande fall ges även order på S 10 om att vakt ej postar vid vägkorsning, där säkerhetsanordningen ej fungerar.

## 3. Tågs framförande.

När tps erhållit order enligt 2 ovan, får tåg framföras förbi huvud- eller dvärgsignal vid blockpost, oavsett den signalbild, som visas. Skärpt uppmärksamhet skall iakttas, så att tåget skyndsamt kan stanna, om hinder för tågets framförande upptäckes. Har order enligt 2 a) om nedsatt sth till 30 km/tim erhållits, gäller hastighetsnedsättningen över hela den blocksträcka, till vilken riktig, tydlig och fullständig kör-signal ej visas vid blockpost.

När infartssignal vid bevakad dpl visar »stopp», gäller säo § 72:10 och vid obekad station säo § 92:3.

<sup>1)</sup> Bevakningen skall beträffande vägkorsning inom stationsområde anordnas genom tpx försorg och beträffande vägkorsning på linjen genom vederbörande bm försorg.

## Instruktion för tågrörelse förbi signalplats, som utgöres av vägkorsning med huvudsignaler, när säkerhetsanläggningen är i olag.

(Undantag från säo §§ 26: 2, 68: 3 och 92: 3 samt sär §§ 26: 2, 68: 3 och 72: 5).

När säkerhetsanläggning är i olag vid signalplats, vars huvudsignaler ha till uppgift att skydda enbart vägkorsning, skola följande föreskrifter gälla.

### I. Ordergivning.

Får tkl kännedom om att säkerhetsanläggningen är i olag, skall han snarast ombesörja order till tågen och, om erforderligt, bevakning vid vägkorsningen. Order ges på bl S 10 (annat besked) sålunda:

1. I det fall att vakt postar vid korsningen:

vid sipl ..... skall tåget stanna framför huvudsignalen. Säkerhetsanläggningen är i olag vid vägkorsningen (-arna) ..... Vakt postar.

2. I det fall att bommarna kunna fällas:

Vid sipl ..... skall tåget stanna framför huvudsignalen. Säkerhetsanläggningen är i olag vid vägkorsningen (-arna) ..... Bommarna kunna fällas.

3. I övriga fall:

Vid sipl ..... skall tåget stanna framför huvudsignalen. Säkerhetsanläggningen är i olag vid vägkorsningen (-arna) ..... Bommarna kunna icke fällas och vakt postar ej.

### II. Tågs framförande.

A. Om huvudsignalen visar »kör», trots att bommarna ej äro fälda, skall tåget om möjligt stanna framför korsningen, och »tåg kommer» skall ges upprepade gånger, tills tåget i sin helhet passerat korsningen. Har tåget ej kunnat stanna framför korsningen, får det fortsätta, om intet inträffat, som kräver att det stannar.

B. Om huvudsignalen visar »stopp» eller oriktig, otydlig eller ofullständig signalbild, skall tåget alltid stanna framför huvudsignalen. Därefter får tåget föras förbi huvudsignalen utan särskilt medgivande.

Beträffande vägkorsningen gäller följande (oavsett om lokps fått order eller ej).

1. Iakttager lokps med säkerhet, att *vakt postar* vid korsningen, får tåget föras över denna utan vidare.

2. Iakttager lokps med säkerhet, att *bommarna avstänga* korsningen, får tåget föras vidare. dock med sådan försiktighet, att det kan stanna framför korsningen, om bommarna skulle lyftas.

3. Är korsningen *icke bevakad eller avstängd med bommar*, får tåget föras över denna, sedan bevakning ordnats genom tågpersonalens försorg. Kan bevakning icke ordnas, får tåget föras över korsningen, sedan lokps förvissat sig om, att hinder därför ej finns. »Tåg kommer» skall därvid ges upprepade gånger, tills tåget i sin helhet passerat korsningen.

### III. Anmälan om anläggning, som är i olag.

Uptäcker lokps, att säkerhetsanläggning är i olag, och postar ej vakt vid korsningen, skall föraren, om han ej fått order enligt I ovan, anmäla felet till tkl på nästa station. Genomfartståg skall stanna för sådan anmälan.

## Framförande av småfordon inom vissa ställverksområden.

Innan A- och B-fordon få framföras på nedan angivna stationers områden, skall tillstånd härtill ha erhållits. Vid färd inom So, Cst, Sub och Spå ställverksområden erfordras tillstånd även för C-fordon.

**Krylbo, Enköping och Spånga:** tågspären; tillstånd inhämtas hos tkl eller ställverksvakten.

**Uppsala C:** spårområdet från norra infartssignalerna vid Uppsala N (hsi 87 v från Bna resp. 85 v från Eke) till Uppsala C södra stationsgräns (hsi 1 h resp. dvärgsignal 3 h); tillstånd inhämtas hos ställverksvakten.

**Solna:** spårområdet från Solna norra stationsgräns till Solna södra stationsgräns samt vid färd från Tomteboda N till Solna spårområdet från tågvägsinspektörens vid Tomteboda N postställe (»norra bocken»); tillstånd inhämtas hos tkl eller ställverksvakten.

**Stockholm C:** spårområdet från Solna södra stationsgräns och från hsi B 7 resp. 17 vb på Sundbybergslinjen (se även bestämmelser vid 4 och 24 ts tdtbok), inberäknat östra och västra bispären; tillstånd inhämtas hos ställverksvakten.

**Sundbyberg:** spårområdet från Sundbybergs norra stationsgräns (hsi B resp. dvärgsignal 7 h) till hsi B 7 resp. 17 vb samt bispåret till Tomteboda N; tillstånd inhämtas hos tkl eller ställverksvakten.

Ovanstående gäller ej sidospår, som vid driftplatserna ligga utanför resp. ställverksområden.

För småfordonsförare gäller förutom vad i sista stycket på sid. 156 sägs:

*att* han vid begäran om tillstånd skall uppge titel och namn, fordonets beteckning, mellan vilka fasta signaler eller driftplatser färden skall ske och tiden för färden.

*att* han efter erhållet tillstånd och sedan signalen »växling tillåten» enl. säo fig. 11 b eller c visats för den spårsträcka, som får befaras, skall fortast möjligt anträda och fullborda färden (endast dvärgsignalerna 17 h<sup>I</sup>, 17 h<sup>II</sup>, H och 19 v inom Sundbybergs samt 77 h inom Uppsala C ställverksområde få passeras i stoppställning).

*att* han icke utan giltig anledning (motorstopp e. d.) får kvarhålla fordonet på den upplåtna spårsträckan längre tid än som medgivits.

*att* han då bomfällning begärts omedelbart skall underrätta vederb. ställverk, då vägkorsningen ifråga passerats.

*att* han omedelbart skall underrätta vederb. ställverk dels när fordon icke i tid kunnat undanföras från upplåtet spår, dels när fordon undanförs från upplåtet spår (färden avbruten eller avslutad). Underrättelse skall sålunda bl. a. lämnas, då fordon, som från linjen eller från annat ställverksområde medgivits ingå på något av ovan nämnda områden, avlyftats från spår eller avställt på överenskommen plats samt dessutom

till ställverket vid Krylbo, Enköping resp. Spånga: när fordon lämnar stationsområdet,

till ställverket vid Uppsala C: vid färd mot Brunna resp. Ekebybruk, när fordonet passerat växel 82 a resp. 82 b; vid färd mot Bergsbrunna, när fordonet passerat Kungsängsvägen,

till ställverket vid Solna: vid färd mot Stockholm C på nedspåret eller västra bispåret, när fordonet passerat växel 30 a resp. 32 b; vid färd från Stockholm C på uppspåret eller västra bispåret, när fordonet ankommit till dvärgsignal 31 vb resp. 31 va, såvitt ej denna signal visar »växling tillåten» och överenskommelse redan träffats med ställverket, att underrättelsen ej skall behöva lämnas,

till ställverket vid Stockholm C: vid färd från Stockholm C på uppspåret, när fordonet passerat växel 204 vid Tomteboda Ö; vid färd mot Stockholm C på ned-

spåret, dels när fordonet passerat växel 202 c, dels ock när fordonet ankommit till dvärgsignal 27 h, såvitt ej denna visar »växling tillåten» och överenskommelse träffats med ställverket, att underrättelsen ej skall behöva lämnas.

*till ställverket vid Sundbyberg:* vid färd mot Stockholm C, när fordonet passerat växel 32 b; vid färd mot Tomtebodan N, när fordonet passerat växel 18; vid färd söderifrån mot Sundbyberg, när fordonet ankommit till dvärgsignal 29 v, såvitt ej denna visar »växling tillåten» och överenskommelse träffats med ställverket, att underrättelsen ej skall behöva lämnas.

*För ställverkspersonal och tkl gäller:*

att då tillstånd enl. ovanstående lämnats småfordonsförare anslag enligt form. 381 J (»Hinder å sträckan») med påskrift »Isolerat fordon» skall uppsättas på ställverksapparaten,

att vid färd mellan Solna, Sundbyberg och Stockholm C ställverksområden det ställverk, från vars område färden sker, skall göra anmälan om denna till nästa ställverk, som sedan meddelar, när fordonet inkommit (vid färd mot Stockholm C på nedspåret, när fordonet passerat växel 202 c); detta meddelande får lämnas först sedan vederbörande signal återställts till »stopp»,

att anmäld färd på linjen inom ställverksområde skall av tkl på underrättelsestation (U, Cst och Sub) i vanlig ordning antecknas i telefonbok för underrättelsestation.

*Ställverket i Solna* skall innan tillstånd lämnas till färd med småfordon från Solna till Tomtebodan N efterhöra med tkl vid Tomtebodan N att hinder ej möter för färden. Ställverket i Solna övervakar, att meddelande inkommer från tkl vid Tomtebodan N om att fordonet införts på Tomtebodan N.

Förestående bestämmelser upphäva icke till någon del föreskrifterna i säo, bl. a. angående stoppsignalering vid uttagning av A-fordon på linjen, och fritager icke heller småfordonsföraren från iakttagande av största uppmärksamhet. Enär småfordon icke påverka fasta signaler och spårledning, kan nämligen färden icke kontrolleras från ställverk i annan mån än genom här föreskrivna anmälningar.

## Framförande av lok, lokomotor och rälsbuss utan lots.

### Krylbo.

1. Lok, lokomotor och rälsbuss får framföras över bangården utan att vara åtföljda av växlingspersonal under nedan angivna villkor. Dessa föreskrifter få tillämpas, även om lok eller lokomotor framför ett overksam lok eller högst 2 vagnar eller om rälsbuss drager släpvagn eller overksam rälsbuss. Rälsbuss må skjuta släpvagn eller overksam rälsbuss, om medföljande växlingskunnig personal inom hörhåll för föraren håller utkik i rörelseriktningen å båda sidor. Vad i följande punkter sägs om lok gäller även lokomotor och rälsbuss och även om andra fordon medföres enligt förestående.

2. Föraren (och ev. biträde) skall vara placerad i främsta förarhytten i rörelseriktningen.

3. Erhålles i något av här nedan nämnda fall signal från dvärgsignal enl. säo fig. 11 d, måste därjämte växlingssignal från signalgivare avvaktas, innan dvärgsignalen passerar.

4. Före utgång från lokstallsområdet skall föraren från telefonen vid den uppkörbara skiljeväxeln mellan ut- och ingående stallspåren till ställverksvakten anmäla fordonet. Fordonet får föras vidare först då signal »växling tillåten» erhållits från dvärgsignal 134 v.

5. Efter erhållen signal »växling tillåten» får lok framföras till sitt tåg resp. till norra bangårdsänden. I det senare fallet skall loket gå längst till spårsträckan omedelbart norr om endera av dvärgsignalerna 110 h, 113 h eller 115 h för att därifrån avvakta ny signal »växling tillåten». För spårsträckan fram till dvärgsignalerna 110 h, 113 h eller 115 h gällande dvärgsignaler får därvid endast passeras efter erhållen signal »växling tillåten». Lok, som går till sitt tåg, skall stanna omkring 1 meter från tåget, tills kopplare kommer tillstädes.

6. Erhålles under gång över bangården *stoppsignal*, förfaller ovan nämnt tillstånd, och loket får icke föras vidare, förrän ny signal erhållits.

7. *Vid färd å spåren 1—4* skall lok framföras med största *försiktighet* över spårövergången mellan plattformarna framför stationshuset. Före färd över denna övergång skall klartsignal avvaktas från därstädes tjänstgörande vakt (ordningsman eller tkl). Saknas dylik vakt (vid tidpunkt då resandetrafik icke äger rum) får loket ändå föras över övergången, men först sedan föraren förvissat sig om, att så utan uppkommande fara kan ske. Om erforderligt skall loket härför stoppas.

8. Beträffande loks gång-från ankommande tåg till tåg i samma eller motsatt riktning eller till stallet gäller följande:

#### A. Norrifrån ankommande tåg.

Sedan föraren förvissat sig om att loket avkopplats, äger han efter signal »växling tillåten» från för spåret gällande dvärgsignaler framföra loket endera direkt till stallet eller till spårsträckan omedelbart söder om någon av dvärgsignalerna 133 v, 134 v eller 135 v för att därifrån avvakta signal för gång norrut enligt punkterna 5—7 härövan.

#### B. Söderifrån ankommande tåg.

Sedan föraren förvissat sig om att loket avkopplats, äger han efter signal »växling tillåten» från för spåret gällande dvärgsignaler framföra loket till spårsträckan omedelbart norr om endera av dvärgsignalerna 110 h, 113 h eller 115 h för att därifrån avvakta signal »växling tillåten» för lokets gång antingen direkt till stallet eller till spårsträckan omedelbart söder om endera av dvärgsignalerna 133 v, 134 v eller 135 v för att därifrån avvakta signal »växling tillåten» för lokets gång norrut till sitt tåg. I intet fall får därvid för resp. spår gällande dvärgsignal passeras förrän efter erhållen signal »växling tillåten».

9. Vid varje tidtabellsskifte upprättar stationsföreståndaren en plan å de spår, som skola användas för tåglokens framförande till resp. från lokstallet. Denna plan skall finnas anslagen å tågexpeditionen och i norra och södra manskapskurarna samt hos ordningsmannen. Spårändring får endast vidtagas efter tkl medgivande.

### Uppsala C.

Lok eller lokomotor, då fordonet är ensamt eller medför högst 2 vagnar, ävensom rälsbuss med eller utan släpvagn, får framföras över bangården (exempelvis tågloks framförande till och från tågsätt, inbegripet rundgång), utan att växlingspersonal behöver vara tillstädes.

Vid rörelser av ifrågavarande slag gäller signalen »växling tillåten» — enligt säo fig. 11 b eller c — från dvärgsignal som signal till rörelse, varvid loket skall framföras till nästa dvärgsignal i farriktningen eller till det eller de fordon, som eventuellt äro uppställda på den av dvärgsignalen skyddade signalsträckan.

Om flera lok eller lokomotorer eller rälsbussar stå efter varandra på samma spår utan att vara sinsemellan sammankopplade, gäller »växling tillåten» från närmaste dvärgsignal endast för det främsta loket, lokomotorn eller rälsbussen. Först då dvärgsignalen återgått till »stopp» och därefter ånyo visar »växling tillåten», får ett efterföljande lok eller en efterföljande lokomotor eller rälsbuss framgå.

Förare på här ifrågavarande fordon åligger

att icke igångsätta fordonet vid avgång från tågsätt, förrän besked erhållits, att avkoppling skett,

att aktgiva på signaler, växlars lägen och att fordon på angränsande spår stå hinderfritt i förhållande till det eller de spår, på vilka fordonet skall framgå,

att vid övergången mellan plattformarna samt till godsmagasinet och Roslagsbanan iakttaga särskild försiktighet till skydd för gående,

att när dvärgsignal visar stopp, omedelbart aktgiva på dvärgsignal för gång i motsatt riktning, för den händelse avsikten med stoppsignalen är att rörelseriktningen skall ändras, samt

att därest hinder av något slag skulle anses föreligga, inhämta tillstånd för fortsatt färd från ställverket.

Vid växlingsrörelse från godsbangården till magasins- och kajspåren skall dock växlingspersonal alltid medfölja.

*Andra än här ovan nämnda växlingsrörelser skola utföras på signal från växlingspersonal. Härvid gäller dock följande:*

Då lok drager fordon och rörelsen stoppats med dvärgsignal, skall rörelsen framåt fortsätta, när dvärgsignalen åter visar »växling tillåten» enligt säo fig. 11 b eller c, utan att framåtsignal visas av signalgivare.

### Stockholm C.

*Ensamma tåglok få framföras över bangården till och från tågsätt (inbegripet rundgång) utan att växlingspersonal behöver vara tillstädes.*

Vid rörelse av ifrågavarande slag gäller signalen »växling tillåten» — enligt säo fig. 11 b eller c — från dvärgsignal som signal till rörelse, varvid loket skall framföras till nästa dvärgsignal i farriktningen eller till det eller de fordon, som eventuellt äro uppställda på den av dvärgsignalen skyddade signalsträckan.

Om flera icke sammankopplade lok stå efter varandra på samma spår, gäller »växling tillåten» från närmaste dvärgsignal endast för det främsta loket. Först då dvärgsignalen återgått till »stopp» och därefter ånyo visar »växling tillåten», får ett efterföljande lok framgå.

Lokpersonalen åligger

att icke igångsätta loket vid avgång från tågsätt förrän besked erhållits att avkoppling skett,

att aktgiva på signaler, växlars lägen och att fordon på angränsande spår stå hinderfritt i förhållande till det eller de spår, på vilka loket skall framgå,

att vid övergången till ilgods- och bangårdspostmagasinen iakttaga särskild försiktighet till skydd för gående, samt

att därest hinder av något slag skulle anses föreligga, inhämta tillstånd för fortsatt färd från ställverket.

Förestående bestämmelser gälla även ensam motorvagn.

*Vid vagnväxling skola rörelserna utföras på signal från växlingspersonal. Härvid gäller dock följande:*

Då lok drager fordon och rörelsen stoppats med dvärgsignal, skall rörelsen framåt fortsätta, när dvärgsignalen åter visar »växling tillåten» enligt säo fig. 11 b eller c, utan att framåtsignal visas av signalgivare.

## Tillberga.

1. Lok, lokomotor och rälsbuss får framföras över bangården utan att vara åtföljda av växlingspersonal under nedan angivna villkor. Dessa föreskrifter få tillämpas, även om lok eller lokomotor drager ett overksam lok eller högst 2 vagnar eller om rälsbuss drager släpvagn eller overksam rälsbuss. Rälsbuss må skjuta släpvagn eller overksam rälsbuss, om medföljande växlingskunnig personal inom hörhåll för föraren håller utkik i rörelseriktningen på båda sidor. Vad i följande punkter sägs om lok gäller även lokomotor och rälsbuss och även om andra fordon medföras enligt förestående.

2. Föraren (och ev. biträde) skall vara placerad i främsta förarhytten i rörelseriktningen.

3. Före utgången från kolgårdsområdet skall växlingssignal därtill givas av ställverksvakten i ställverk II. Tills dylik signal erhållits, skall lok stanna vid spårspärr VI.

4. Efter erhållen signal till växlingsrörelse får lok framföras till eller från sitt tåg resp. till motsatta bangårdsändan, dock ej med någon del förbi den punkt, vilken gäller som infartstågvägens slutpunkt för på samma spår och i samma riktning inkommande tåg, förrän ny växlingssignal erhållits från signalgivare i den bangårdsändan. Enbart signalen »växling tillåten» från spårspärrsignal gäller icke som signal för vidare färd. Lok får längst framgå till stationsgränsen. Lok som går till sitt tåg, skall stanna omkring 1 meter från tåget, tills kopplare kommer tillstädes.

5. Erhålles under gång över bangården stoppsignal, förfaller ovannämnt tillstånd och loket får icke föras vidare, förrän ny signal erhållits.

6. Vid färd å spår 2—5 skall lok framföras med största försiktighet över övergången framför stationshuset. Före färd över spårövergången skall klarsignal avvaktas från därstädes tjänstgörande vakt (bomvakt eller tkl). Saknas dylik vakt (vid tidpunkt då resandetraffic icke äger rum) får loket ändå föras över övergången, men först sedan föraren förvissat sig om, att så utan uppkommande fara kan ske. Om erforderligt skall loket stoppas.

7. Sedan föraren på ank. tåglok erhållit besked om att loket avkopplats, skall han utan att särskild växlingssignal erhållits, framföra loket till den plats som gäller som infartstågvägens slutpunkt för det tåg med vilket han ankommit. Från denna plats avvaktas växlingssignal för fortsatt färd. Lokrörelserna ledes av ställverksvakterna. Innan lok tillåtes framgå mellan bangårdsändarna skola ställverksvakterna därom per telefon ha överenskommit sinsemellan för varje gång. Är under rörelsen något särskilt att iakttaga, som ej nämnts i dessa bestämmelser, skall föraren därom underrättas. Sjö § 56, mom 3 första stycket skall iakttagas. Anm. till samma stycke är icke tillämplig på befintliga spårspärrsignaler.

8. Vid varje tidtabellsskifte upprättar stationsföreståndaren en plan på de spår som skola användas för tåglokens framförande från resp. till kolgården. Denna plan skall finnas anslagen å tågexpeditionen och i ställverk I och II.

9. Måste spårändring vidtagas, vilket ej får ske utan tvingande orsak, eller skall spår för extratågs loks gång bestämmas, skola tågvägsinspektörerna i resp. ändrar härom överenskomma. Om därvid något av spåren 2—6 måste användas, skall tkl tillstånd först inhämtas. Vid behov skall tkl underrätta bomvakt.

## Enköping.

Lok eller lokomotor, då fordonet är ensamt eller medför högst 2 vagnar, ävensom rälsbuss med eller utan släpvagn, får framföras över bangården (exempelvis tågloks framförande till och från tågsätt, inbegripet rundgång), utan att växlingspersonal behöva vara tillstädes.

Vid rörelser av ifrågavarande slag gäller signalen »växling tillåten» — enligt sjo fig. 11 b eller 11 c — från dvärgsignal som signal till rörelse, varvid loket skall fram-

föras till nästa dvärgsignal i farriktningen eller till det eller de fordon, som eventuellt äro uppställda på den av dvärgsignalen skyddade signalsträckan.

Om flera lok eller lokomotorer eller rälsbussar stå efter varandra på samma spår utan att vara sinsemellan sammankopplade, gäller »växling tillåten» från närmaste dvärgsignal endast för det främsta loket, lokomotorn eller rälsbussen. Först då dvärgsignalen återgått till stopp och därefter ånyo visar »växling tillåten», får ett efterföljande lok eller en efterföljande lokomotor eller rälsbuss framgå.

Förare på här ifrågavarande fordon åligger

att före utgång från stallområdet från telefon vid brygga 2 till ställverket anmäla fordonet, varvid färdväg bestämmes. Fordonet får föras vidare först då signal »växling tillåten» erhållits från dvärgsignal 29 v,

att icke igångsätta fordonet vid avgång från tågsätt, förrän besked erhållits, att avkoppling skett,

att aktgiva på signaler, växlars lägen och att fordon på angränsande spår stå hinderfritt i förhållande till det eller de spår, på vilka fordonet skall framgå,

att vid övergången mellan plattformarna iakttaga särskild försiktighet till skydd för gående,

att när dvärgsignal visar stopp, omedelbart aktgiva på dvärgsignal för gång i motsatt riktning, för den händelse avsikten med stoppsignalen är att rörelseriktningen skall ändras, samt

att därest hinder av något slag skulle anses föreligga, inhämta tillstånd för fortsatt färd från ställverket.

Vid växlingsrörelse från och till magasins- och kajspårerna skall dock växlingspersonal alltid medfölja.

### Sundbyberg.

**Ensamma tåglok** få framföras över bangården från tågsätt till lokstallet eller omvänt utan att växlingspersonal behöver vara tillstädes.

Detta gäller även ensamma lok enligt utfärdad tidtabell vid gång från ankomstspår till lokstallet resp. från lokstallet till avgångsspår.

Vid rörelse av ifrågavarande slag gäller signalen »växling tillåten» — enligt s. 10 fig. 11 b eller c — från dvärgsignal som signal till rörelse, varvid loket skall framföras till nästa dvärgsignal i farriktningen eller till det eller de fordon, som eventuellt äro uppställda på den av dvärgsignalen skyddade signalsträckan.

Om flera icke sammankopplade lok stå efter varandra på samma spår, gäller signalen »växling tillåten» från närmaste dvärgsignal endast för det främsta loket. Först då dvärgsignalen återgått till stopp och därefter ånyo visar »växling tillåten» får ett efterföljande lok framgå.

Lokpersonalen åligger

att icke igångsätta loket vid avgång från tågsätt förrän besked erhållits att avkoppling skett,

att aktgiva på signaler, växlars lägen och att fordon på angränsande spår stå hinderfritt i förhållande till det eller de spår, på vilka loket skall framgå,

att vid gång förbi personplattformarna iakttaga särskild försiktighet till skydd för gående, samt

att därest hinder av något slag skulle anses föreligga, inhämta tillstånd för fortsatt färd från ställverket.

*Vid vagnväxling skola rörelserna utföras på signal från växlingspersonal.*

## Jakobsberg, Kungsängen, Bro och Bålsta.

Ensamma tåglok samt rälsbuss med eller utan släpvagn får vid rundgång framföras över bangårdarna i Jakobsberg, Kungsängen, Bro och Bålsta utan att växlingspersonal behöver vara tillstädes.

Härvid skall iakttagas

*att* tkl i varje särskilt fall lämnar medgivande att rundgång får verkställas,

*att* erforderlig växlingssignal gives av den tjänsteman, som verkställer av- eller tillkoppling av loket (rälsbussen),

*att* föraren vid erforderlig växelomläggning giver signalen »lägg om växeln» och äger han, sedan växeln omlagts, utan särskild växlingssignal, föra loket (rälsbussen) åt motsatt håll, samt

*att* föraren iakttager särskild försiktighet till skydd för gående vid passerandet av övergången mellan plattformarna (bevakning åligger tkl).

**Anm.** Vid rundgång i Kungsängen från sp 1 eller 2 i riktning mot Bro gäller — sedan föraren erhållit besked att avkoppling skett — signalen »växling tillåten» enligt såo fig. 11 b eller c från dvärgsignal som signal till rörelse. Signalen »lägg om växeln» behöver ej givas.

## Växlingsrörelser.

### A. Gemensamma föreskrifter betr. signalering vid vissa vägkorsningar.

I de fall så angivits i avd. B skall följande föreskrifter gälla vid växlingsrörelse som berör vägkorsning.

Växlingsledaren skall ombesörja, att någon i växlingslaget eller särskild vakt bevakar korsningen, innan denna passeras, och vid dagsljus med utvecklade röda flaggor samt under mörker med rött sken från handsignallykta varskor de vägfärdande. Flaggan (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ e.d., och ej heller får den, som utsetts att bevaka korsningen, utföra bevakningen genom att ge signal under det han färdas på något av de fordon, som äro på väg mot korsningen. Skjutsning får ske endast under förutsättning att vägfärdande från båda hållen i tid kunna varskos.

### B. Särskilda bestämmelser för vissa bandelar eller driftplatser.

#### Tomteboda—Solna.

Rörelser med fordon mellan Tomteboda och Solna få — under förutsättning att säkerhetsanläggningen vid Solna är i bruk — äga rum under form av växlingsrörelse utan att växlingspersonal medföljer.

Växlingsrörelserna skola äga rum på för tågrörelse i riktningen använt spår; vid enkelspårdrift på dubbelspår alltså på det spår, som därvid användes för tågrörelse.

»Växling tillåten» enl. såo fig. 11 b eller 11 c från dvärgsignal gäller härvid som signal till rörelse:

i riktning Tomteboda—Solna från spår 42—45 vid Tomteboda N (fr.o.m. dvärgsignalerna 33 vd, 33 vc, 33 vb och 33 va) till Hagalund (t.o.m. dvärgsignalerna 9 v och 11 v) samt

i riktning Solna—Tomteboda från spårgrupp B samt från spår 3 och 4 vid Solna (fr.o.m. dvärgsignalerna 23 hb och 23 hc) till spår 42—45 vid Tomteboda N fram till dvärgsignalerna D 42, D 43, D 44 och D 45, vilka sistnämnda signaler ej få passeras utan växlingssignal från växlingspersonal vid Tomteboda.

(Sty skr <sup>o</sup>/<sub>10</sub> 47.)

#### Västerås C.

Samtliga spår mellan stationen å ena sidan samt gamla och östra hamnen, ävensom industrier, kraftverk, magasin m. m. inom hamnområdena och industriområdena vid Viksäng å andra sidan.

##### a) Allmänna föreskrifter:

Någon i växlingslaget skall antingen gående framför växlingssättet eller åkande på det främst gående fordonet (se även mom. b nedan) förvissa sig om att hinder ej möter för växlingssättets framförande eller utförande av växlingsrörelse<sup>1)</sup>. Därvid skall noga iakttagas

att fordon av andra slag än järnvägsfordon icke äro uppställda i eller för nära spåret, att invid spåret befintliga upplag ligga på tillräckligt avstånd från detta,

att rörelsen invid hamnkajer, magasin o. d. ej lägger hinder i vägen för växlingens utförande.

<sup>1)</sup> Enligt av Magistraten i Västerås utfärdade ordningsföreskrifter för trafiken inom äldre hamnens och djuphamnens områden skall envar genast åtyda av hamn-, järnvägs- eller polispersonal meddelad tillsägelse att lämna spår fria för tåg eller vagnar.

#### Västerås Västra.

Samtliga spår mellan djuphamnsspåret å ena sidan samt hamnen och industriområdena å andra sidan.

Växlingssättets hastighet får ej vara större än att besiktningen av spåret säkert låter sig utföra och föraren skall vara beredd att så gott som omedelbart stanna för eventuella hinder (se även säo § 14:5 c).

*b) Samtliga vägkorsningar:*

Signalering skall ske enligt föreskrifterna i avd. A. Detta förfaringsätt skall tillämpas även vid sådana platser, där fordon av andra slag än järnvägsfordon obehindrat kunna framföras över järnvägsspåret, alltså där kringliggande mark är belägen i jämnhöjd med spårets överkant. Signalen »tåg kommer» skall i Västerås Västra givas vid Hammarkvists plåtslageri, Järnmalmsgatan, Saltängsvägen, vägen till soptippen, Slakterigatans förlängning, gatan vid Bränslebolagets kolgård samt gatan vid Kolimpportens kolgård.

### **Västerås C—Västerås Västra (djuphamnsspåret).**

*a) Allmänna föreskrifter:*

Växlingssättet skall tryckluftbromsas och ha bromstal 8. Jämför Vxi § 8:2. Föreskrifterna i säo § 32 gälla i tillämpliga delar.

*b) Vägkorsning Hamngatan (km 111.240) och Hammarby (km 113.416):*

Om bommarna icke äro fälda skall signalen »tåg kommer» givas.

*c) Vägkorsning Fridnäs vägen (km 111.912):*

Signalering skall ske enligt föreskrifterna i avd. A. Vägsignalanläggningen (ljud- och ljussignaler) fungerar endast vid gång på huvudspåret.

*d) Vägkorsning Hyttvägen (km 112.256):*

Sth 20 c:a 200 meter för växlingssätt till Västerås Västra (spårledning till vägsignalanläggningen). På de isolerade spårsträckorna — utmärkta med anslagstavlor vid ändpunkterna — få fordon icke uppställas.

### **Enköping—Enköpings hamn.**

*a) Allmänna föreskrifter:*

Till förhindrande av att vagnar komma i drift mot hamnen är c:a 90 meter nedan för växeln till Nordströms linbanor en skyddsväxel inlagd jämte ett kort skyddsspår. Växeln är försedd med spårspärrskärm, som visar vederbörliga signalbilder endast mot Enköpings station.

Vid gång i riktning Enköpings hamn—Enköpings station uppköres växeln. Backning får därför icke ske förrän samtliga fordon passerat växeln.

*b) Vägkorsning Bergsgatan, Tullgatan och Galgvreten:*

Om bommarna icke äro fälda skall signalen »tåg kommer» givas.

*c) Övriga vägkorsningar:*

Signalering skall ske enligt föreskrifterna i avd. A. Signalen »tåg kommer» skall givas vid Kungsgatan.

### **Enköpings hamn.**

*a) Allmänna föreskrifter:*

Någon i växlingslaget skall antingen gående framför växlingssättet eller åkande på det främst gående fordonet (se även mom. b nedan) förvissa sig om att hinder ej möter för växlingssättets framförande eller utförande av växlingsrörelse. Därvid skall noga iakttagas

att fordon av andra slag än järnvägsfordon icke äro uppställda i eller för nära spåret, att invid spåret befintliga upplag ligga på tillräckligt avstånd från detta, att rörelsen invid hamnkajer, magasin o. d. ej lägger hinder i vägen för växlingens utförande.

Växlingsättets hastighet får ej vara större än att besiktningen av spåret säkert låter sig utföra och föraren skall vara beredd att så gott som omedelbart stanna för eventuella hinder (se även säo § 14:5 c).

*b) Samtliga vägkorsningar:*

Signalering skall ske enligt föreskrifterna i avd. A. Detta förfaringsätt skall tillämpas även vid sådana platser, där fordon av andra slag än järnvägsfordon obehindrat kunna framföras över järnvägsspåret, alltså där kringliggande mark är belägen i jämnhöjd med spårets överkant.

### Spånga.

*Vägkorsning Tensta hage:*

Om bommarna icke äro fällda skall signalen »tåg kommer» givas.

### Sundbyberg—Sundbyberg Norra.

På dubbelspåret Sundbyberg—Spånga få rörelser med fordon mellan Sundbyberg och växel 2 b vid Sundbyberg N äga rum på uppspåret under form av växlingsrörelse, när dubbelspårsdriften äger rum och säkerhetsanläggningen vid Sundbyberg är i bruk. Tågrörelse får samtidigt äga rum på nedspåret.

Växlingsrörelserna skola ske enligt uppgjord plan eller på order av tkl vid Sundbyberg. »Växling tillåten» från dvärgsignal får innebära medgivande till växlingsledaren att utföra en enligt ovan bestämd växlingsrörelse.

Banpersonalen skall underrättas om alla på förhand kända växlingsrörelser. Föraren på lok (lokomotor), som utför extra växlingsrörelse, skall iakttaga, att rörelsen sker med skärpt uppmärksamhet. Hastigheten får ej överstiga 30 km/tim.

När säkerhetsanläggningen icke är i bruk eller när enkelspårsdrift äger rum på uppspåret Sundbyberg—Spånga, skola rörelserna i fråga ske under form av bandisposition. (Dbr S 179/49.)

### Sundbyberg—Huvudsta.

På dubbelspåret Sundbyberg—Tomtebodaväxel Ö få rörelser med fordon mellan Sundbyberg och Huvudsta äga rum på nedspåret under form av växlingsrörelse, när den automatiska linjeblockeringen är i bruk. På sträckan befintliga huvudsignaler gälla även för växlingsrörelser. Tågrörelse får samtidigt äga rum på uppspåret.

Växlingsrörelserna skola ske enligt uppgjord plan eller på order av tkl vid Sundbyberg.

Innan växlingsrörelse får utföras på huvudspåret från Sundbyberg eller Huvudsta, skall växlingsledaren ha erhållit medgivande härtill av tkl vid Sundbyberg.

Banpersonalen skall underrättas om alla på förhand kända växlingsrörelser. Föraren på lok (lokomotor), som utför extra växlingsrörelse skall iakttaga, att rörelsen sker med skärpt uppmärksamhet. Hastigheten får ej överstiga 30 km/tim.

När den automatiska linjeblockeringen ej är i bruk, skola rörelserna i fråga ske under form av bandisposition. (Dbr S 179/49.)

### Hillänge.

*Vägkorsningen:*

Vägsignalanläggningen (ljud- och ljussignaler) fungerar icke, då kontrollåset till växel- och signalsäkerhetsanläggningen är öppnat (växling äger rum).

Om växling behöver företagas över vägkorsningen, skall växlingsledaren minst 30 sekunder innan tåget får passera korsningen omställa den på ställbocken befintliga strömbrytaren till stopp för vägtrafiken.

Efter avslutad växling skall minst 30 sekunder förflyta efter det kontrollåset blivit låst, innan avgångssignal får givas till tåg, som skall passera vägkorsningen.

Kontrollåset bör emellertid icke läsas i så god tid att vägfärande onödigt hindras. Då detta läses, och tåg finnes på huvudspåret, börja nämligen ljussignalerna vid vägkorsningen att visa rött sken och ringklockorna att ringa.

### Hagge.

*Vägkorsningarna på sågspåret:*

Signalering skall ske enligt föreskrifterna i avd. A.

### Morgårdshammar—Morgårdshammars verkstad.

a) *Sth:*

Sth 20 hela sidospåret.

b) *Vägkorsningen vid Munkbo:*

Växlingssättet skall stoppas framför vägkorsningen, en man av växlingspersonalen skall stänga grindarna, och först därefter får växlingssättet passera vägkorsningen, sedan signal till växlingsrörelse givits av den som stängt grindarna.

c) *Vägkorsningen vid Morgårdshammars verkstad:*

Signalering skall ske enligt föreskrifterna i avd. A.

### Finnhällen.

*Sth:*

Sth 20 på sidospåret till Barkens sågverk.

### Kärrgruvan.

*Vägkorsningen på spåret till Nygruvan:*

Signalering skall ske enligt föreskrifterna i avd. A.

### Mossgruvan.

a) *Vägkorsningen på huvudspåret:*

Vägsignalanläggningen (ljud- och ljussignaler) fungerar icke vid växling på sidospåren. På grund härav skall växlingsledaren för alla växlingssätt vid gång från sidospåren till Kärrgruvan eller vid utdragning över vägkorsningen minst 30 sekunder innan växlingssättet får passera korsningen, omställa den i telefonkuren befintliga strömbrytaren till stopp för vägtrafiken.

Så snart någon del av växlingssättet genom anslutningsväxeln utkommit på huvudspåret återställes strömbrytaren.

b) *Vägkorsningen på spåret till Spännarhyttan:*

Under tiden maj—september skall vid växling på spåret växlingssättet stoppas framför korsningen. En man av växlingspersonalen skall stänga grindarna och under mörker tända signallyktorna mot vägen. Först därefter får växlingssättet passera vägkorsningen, sedan signal till växlingsrörelse givits av växlingsledaren.

Under tiden oktober—april ombesörjes ifrågavarande grindbevakning av Spännarhytte bruk.

**Norberg—Klackberg.***a) Sth:*

Sth 15 genom växeln vid Östanmossen och Storgruvan.

Sth 30 i övrigt (ens. lok dock sth 35).

*b) Vägkorsningarna vid Gruvvägen, Nytgatan, Kornettgatan, Eskilsbacken och vägen till Klackbergs gruvförvaltning:*

Signalering skall ske enligt föreskrifterna i avd. A. Signalen »tåg kommer» skall givas vid Gruvvägen och Nytgatan.

*c) Växlingssätt till Klackberg:*

Innan lok och vagnar få ingå på bangården vid Klackberg skall medgivande härtill inhämtas av tkl vid Norberg. Växlingsledare för växlingssätt, som ankommer till Klackberg från Kärrgruvan Övre, skall före avgången därifrån per telefon inhämta nämnda medgivande. Växlingsledare för växlingssätt, som från Norberg utgår till Klackberg, skall före avgången från Norberg inhämta tkl muntliga medgivande. Som regel bör växlingssätt från såväl Norberg som Kärrgruvan Övre ej tillåtas samtidigt ingå på Klackbergs bangård. Skulle emellertid i undantagsfall detta vara nödvändigt, skall tkl i Norberg i varje särskilt fall meddela resp. växlingsledare erforderliga föreskrifter för de båda växlingssättens införande vid Klackberg.

*d) Växlingssätt från Klackberg:*

Innan från Klackberg till Norberg ankommande växlingssätt föres förbi växel 25 vid Norberg skall växlingsledaren inhämta tillstånd härtill av tkl, antingen muntligen eller per telefon. Telefon finnes uppsatt i vågkuren.

## Reservsida.

(Texten fortsätter på sid. 171.)

Reservsida.

(Texten fortsätter på sid. 171.)



## Reservsida.

(Texten fortsätter på sid. 171.)

Reservsida.

(Texten fortsätter på sid. 171.)



## Framförande av vissa lokalgodståg utan särskild tbfh (såo § 99:1).

Lokalgodståg, som drages av enbemannat ellok eller diesellok litt V 3, får framföras kortare sträcka (högst 10 km) utan särskild tbfh, även om tågets axelantal överstiger 14. Största tågvikten beräknas härvid av den starkaste stigning, i vilken tåget kan behöva startas (= h 0/00), och lokets adhesionsvikt (= A ton) enligt följande formel:

$$\text{tillåten tågvt} = \frac{400 A}{h + 30}$$

Efter prövning i varje särskilt fall kan styrelsen lämna enahanda medgivanden även för sträcker mellan 10 och 20 km längd.

De i nedanstående tabell angivna maximala tågvikterna skola tillämpas. I del B har tågvikten beräknats efter den loktyp, som där angivits. Framföres tåget av annat lok skall tabellen sålunda tillämpas.

Max stigning 0/00	Elektrolok litt						Diesellok litt			
	Dg Dk Du	Ds	Ha Hb	Hg Hg 2	Ub		V 3			
	T o n									
0 .....	600	550	500	750	580		620			
1 .....	580	550	500	750	560		600			
2 .....	560	550	500	730	550		580			
3 .....	540	540	500	700	530		560			
4 .....	520	520	500	680	510		540			
5 .....	500	500	500	660	500		520			
6 .....	490	490	500	640	480		500			
7 .....	470	470	500	620	470		490			
8 .....	450	450	490	600	450		480			
9 .....	440	440	470	590	440		460			
10 .....	430	430	460	570	430		450			

## Återkallande av hinderanmälan, innan K 16-nyckel återlämnats (såo § 93:2).

Vid vut till Finnhällen, Sembla, Labacken, Härkeberga eller Biskopskulla får hinderanmälan återkallas innan K 16-nyckel, som utlämnats för vut, återlämnats till endera av gränstationerna. Följande bestämmelser skola härvid gälla:

Samtliga fordon i vut skola vara införda innanför skyddsväxel eller spärrspärr på sidospår. Sedan allt gjorts klart för tågs framförande förbi platsen, skall tillsyningsmannen anmäla detta till en av gränstationerna. Denna anmälan skall kompletteras med förklaringen »Jag har K 16». Hinderanmälan får därefter återkallas. Tillsyningsmannen är ansvarig för att K 16-nyckeln ej användes, utan att ny bdisp anordnats och medgivande från en av gränstationerna erhållits.

Efter användningen skall K 16-nyckeln snarast återlämnas till den station, som utlämnat densamma.

## Tvättning av vagnar i ank tomtågen vid Solna station.

Vagnarna i tomtågen från Stockholm C tvättas under den varmare årstiden\*) genom att tågen strax efter Solna station passera mellan spolrör för tvättning.

Tvättanordningen är belägen vid spår 3 ca 60 m före dvärgsignal 11 v.

Vid passerandet av tvättanordningen får tågets hastighet *under inga förhållanden överstiga 8 km/tim* intill dess sista vagnen passerat. Detta är ytterst angeläget, emedan tvättningens effektivitet är helt beroende på hur lång tid tvättmedel och spolvatten får tillfälle att verka.

Enär anordningens spolrör äro utfällda under tvättningen blir avståndet mellan fordonens sidor och spolrören endast 30 cm. Lokpersonalen varnas därom genom särskilda förvarningsstolpar.

För stängning av vagnarnas dörrar och fönster före T-tågens avgång från Stockholm C svarar respektive tågbefälhavare utom på Xoa5-tågsätten, där föraren svarar för detta. På dessa tågsätt skall föraren därjämte före avgången från Stockholm C uppsätta en skyddsplåt för intaget till ventilatorn i apparatrummet i mellanvagnen samt tillse att denna ventilator är fränslagen, varigenom insugning av vatten förhindras. Skyddsplåten förvaras på skåpet i resgodsrummet i A-vagnen.

TR personal tillser att ventilationsluckorna ovanför fönstren på Ro3-vagnarna äro stängda.

Personal som färdas med tomtåg i riktning mot Hagalund får icke öppna fönster eller dörrar i tåget, sedan detta lämnat tunneln då i annat fall skador kunna uppkomma på vagnarnas inredning.

På loken skola dörrar och fönster vara stängda, då loken passerar Solna station i riktning mot Hagalund. Däremot lämnas jalousierna öppna.

\*) Berörd ps unr genom spm och anslag, då tvättanordningen tages i bruk resp. avstänges.

## Tåghandlingars överlämnande, då föraren även är tågbefälhavare.

På samtliga godståg, där föraren även är tågbefälhavare, skall föraren mottaga väska med tåghandlingar på tågets utgångsstation, avlämna dylik väska på tågets slutstation samt avlämna och mottaga väskan på de mellanstationer, där tåget gör uppehåll för av- eller tillkoppling av vagnar.

I övrigt gälla följande föreskrifter.

Vid Tomtebodas: *ankommande tåg*: väskan avlämnas till tågklararen vid tågexpeditionen;

*avgående tåg*: väskan överlämnas till föraren genom vagnupptagaren.

Vid Uppsala C: väskan överlämnas på godsbangården (vid vissa tåg på personbangården) genom vagnupptagaren eller växlingsledaren.

Om väska icke finnes att tillgå, användes i stället särskilt konvolut för handlingarna.

## Ang. spakar för lokal omläggning av växlar (sao § 54: 1).

Vid Ramnäs, Tillberga, Västerås C och Kolbäck behöver spaken för lokal omläggning av även centralt omläggbar växel ej vara låst, när den ej användes. Spaken skall dock vara fränkopplad.

## Ändring av ordningsföljden mellan tåg på vissa bansträckor.

### 1. Uppsala N—Uppsala C.

På bansträckan Uppsala N—Uppsala C får tkl vid Uppsala C vid behov ändra ordningsföljden mellan tåg såväl i samma som i motsatt riktning, om ändring erfordras endast på nämnda sträcka och säkerhetsanläggningen är i bruk. Låt- resp. förläggorder utfärdas icke. Tps på tåg i riktning mot Uppsala N ges då vid mötesändring kvarhållningsorder på S 9 resp. vso, vilken utfärdas av tkl vid Uppsala C. Inga order ges till tps på tåg i riktning mot Uppsala C.

Vid flyttning av möte från eller till Uppsala N skall — när tkl ej tjänstgör vid Uppsala N — denna stations skyldigheter enligt såo § 77 i stället åligga tkl vid Uppsala C, till vilken förlägg- resp. vso skall adresseras.

(Sty skr <sup>9</sup>/<sub>10</sub> 47.)

### 2. Spånga—Stockholm C och Solna—Stockholm C.

Tkl vid nedannämnda stationer få vid behov ändra ordningsföljden mellan tåg i här nedan angiven utsträckning och under förutsättning, att ändring av ordningsföljden erfordras endast på angivna sträckor.

a) Ändring av ordningsföljden mellan tåg som gå i samma riktning:

Tkl vid begynnelsestationen för den bansträcka, där tågen skola gå i ändrad ordningsföljd, utfärdar vso (S 8) efter samråd med tkl vid sträckans slutstation. Har av tkl vidtagen tågföljdsändring betydelse för andra tåg, skall tl genast underrättas. I övrigt skola bestämmelserna i såo § 78: 1—3 tillämpas.

Tkl vid	Får ändra ordningsföljden på bstr
Stockholm C .....	Stockholm C—Solna
Solna .....	
Stockholm C .....	Stockholm C—Spånga
Sundbyberg .....	
Spånga .....	

b) Ändring av ordningsföljden mellan tåg som gå i motsatt riktning:

Tkl vid	Får ändra ordningsföljden mellan tåg vid enkelspårdrift på bstr
Stockholm C .....	Tomtebodå Ö—Solna
Solna .....	
Stockholm C .....	Tomtebodå Ö—Sundbyberg
Sundbyberg .....	
Stockholm C .....	Stockholm C— Tomtebodå Ö

Innan ordningsföljden ändras, skall samråd ha skett mellan berörda tkl.

Förläggorder utfärdas icke och när den automatiska linjeblockeringen är i bruk, ej heller vso.

### 3. Hässelby villastad—Spånga.

Tågledningen på bandelen Hässelby villastad—Spånga skall handhas av tkl vid Spånga. Vid ändring av ordningsföljden mellan tåg skola bestämmelserna i säo §§ 77 och 78 tillämpas, varvid förlägg- och låtorder ej utfärdas, när vso skall utfärdas av tkl vid Spånga.

### 4. Kärrgruvan—Ängelsberg, Ramnäs—Kolbäck och Enköping— Uppsala C.

Decentraliserad tågledning enligt tillägg A<sup>1</sup> till säo tillämpas.

### Semaforer med grönt blinkande sken (säo § 7: I).

Vid vissa dpl på bstr Ludvika—Tillberga och Kärrgruvan—Ängelsberg visas t. v. från semafor »kör» med grönt *blinkande* sken i stället för grönt fast sken.

### Manövrering av rälsbuss från bakre förarhytten i rörelse- riktningen vid växlingsrörelser på vissa bangårdar (str 33 § 8: 1 e, sista stycket).

Stf vid Sala, Heby, Uppsala C, Kolbäck, Västerås C, Ludvika, Fagersta C, Ängelsberg, Ramnäs och Kärrgruvan ha medgivit, att rälsbuss, som under växling framföres ensam eller drager andra fordon, får manövreras från bakre förarhytten under förutsättning, att en tjänsteman (ev. signalgivaren själv) tager plats i samma förarhytt som föraren och på den sida, som föraren ej kan överblicka, för att hålla utkik framåt i rörelseriktningen.

Vid passerandet av plattformsovergångar (i Kolbäck även vid passerandet av vägkorsningen mitt för tingshuset i bg östra del) skall *särskild försiktighet* iakttagas.

## Besked i högtalare på förares fråga om mötande tåg inkommit (sao § 67: 8 d).

Vid nedanstående stationer får besked lämnas i högtalare på förares fråga om mötande tåg inkommit.

**Krylbo:** för tåg med udda nummer från sp 2, 3 och 4.

**Sala:** för tåg med jämna nummer från sp 6—11.

### Fjärrmanövrerade fällbommar.

Väggkorsning	Km	Fjärrmanövreras då dpl är obemannad från
Västerås N	105.822	Västerås C
Krägga	53.600	Bålsta
Kallhäll	21.500	Stäket



AVSTÅNDSSTABELL

Cst-Krylbo-Bollnäs

(avstånd i km)

	STOCKHOLM C	Tomtebodå	UPPSALA C	Uppsala N	Brunna	Ålindedal	Järlåsa	Vittinge	Morgongåva	Heby	SALA	Broddbo	Rosshyttan	KRYLBO	Jularbo	Fors	Morshyttan	Horndal	Byvalla	Dalgrånen	Håstbo	Torsåker	Storvik	Åshammar	Jårbo	Ockelbo	Lingbo	Holmsveden	Kilafors	Granbo	Bollnäs
STOCKHOLM C		3	66	68	79	86	92	100	106	113	128	138	150	161	165	171	179	185	190	194	202	209	218	226	235	257	274	284	300	307	317
Tomtebodå	3		63	65	76	83	89	97	103	110	125	135	147	158	162	168	176	182	187	191	199	206	215	223	232	254	271	281	297	304	314
UPPSALA C	66	63		2	13	20	26	34	40	47	62	72	84	95	99	105	113	119	124	128	136	143	152	160	169	191	208	218	234	241	251
Uppsala N	68	65	2		11	18	24	32	38	45	60	70	82	93	97	103	111	117	122	126	134	141	150	158	167	189	206	216	232	239	249
Brunna	79	76	13	11		7	13	21	27	34	49	59	71	82	86	92	100	106	111	115	123	130	139	147	156	178	195	205	221	228	238
Ålindedal	86	83	20	18	7		6	14	20	27	42	52	64	75	79	85	93	99	104	108	116	123	132	140	149	171	188	198	214	221	231
Järlåsa	92	89	26	24	13	6		8	14	21	36	46	58	69	73	79	87	93	98	102	110	117	126	134	143	165	182	192	208	215	225
Vittinge	100	97	34	32	21	14	8		6	13	28	38	50	61	65	71	79	85	90	94	102	109	118	126	135	157	174	184	200	207	217
Morgongåva	106	103	40	38	27	20	14	6		7	22	32	44	55	59	65	73	79	84	88	96	103	112	120	129	151	168	178	194	201	211
Heby	113	110	47	45	34	27	21	13	7		15	25	37	48	52	58	66	72	77	81	89	96	105	113	122	144	161	171	187	194	204
SALA	128	125	62	60	49	42	36	28	22	15		10	22	33	37	43	51	57	62	66	74	81	90	98	107	129	146	156	172	179	189
Broddbo	138	135	72	70	59	52	46	38	32	25	10		12	23	27	33	41	47	52	56	64	71	80	88	97	119	136	146	162	169	179
Rosshyttan	150	147	84	82	71	64	58	50	44	37	22	12		11	15	21	29	35	40	44	52	59	68	76	85	107	124	134	150	157	167
KRYLBO	161	158	95	93	82	75	69	61	55	48	33	23	11		4	10	18	24	29	33	41	48	57	65	74	96	113	123	139	146	156
Jularbo	165	162	99	97	86	79	73	65	59	52	37	27	15	4		6	14	20	25	29	37	44	53	61	70	92	109	119	135	142	152
Fors	171	168	105	103	92	85	79	71	65	58	43	33	21	10	6		8	14	19	23	31	38	47	55	64	86	103	113	129	136	146
Morshyttan	179	176	113	111	100	93	87	79	73	66	51	41	29	18	14	8		6	11	15	23	30	39	47	56	78	95	105	121	128	138
Horndal	185	182	119	117	106	99	93	85	79	72	57	47	35	24	20	14	6		5	9	17	24	33	41	50	72	89	99	115	122	132
Byvalla	190	187	124	122	111	104	98	90	84	77	62	52	40	29	25	19	11	5		4	12	19	28	36	45	67	84	94	110	117	127
Dalgrånen	194	191	128	126	115	108	102	94	88	81	66	56	44	33	29	23	15	9	4		8	15	24	32	41	63	80	90	106	113	123
Håstbo	202	199	136	134	123	116	110	102	96	89	74	64	52	41	37	31	23	17	12	8		7	16	24	33	55	72	82	98	105	115
Torsåker	209	206	143	141	130	123	117	109	103	96	81	71	59	48	44	38	30	24	19	15	7		9	17	26	48	65	75	91	98	108
Storvik	218	215	152	150	139	132	126	118	112	105	90	80	68	57	53	47	39	33	28	24	16	9		8	17	39	56	66	82	99	99
Åshammar	226	223	160	158	147	140	134	126	120	113	98	88	76	65	61	55	47	41	36	32	24	17	8		9	31	48	58	74	81	91
Jårbo	235	232	169	167	156	149	143	135	129	122	107	97	85	74	70	64	56	50	45	41	33	26	17	9		22	39	49	65	72	82
Ockelbo	257	254	191	189	178	171	165	157	151	144	129	119	107	96	92	86	78	72	67	63	55	48	39	31	22		17	27	43	50	60
Lingbo	274	271	208	206	195	188	182	174	168	161	146	136	124	113	109	103	95	89	84	80	72	65	56	48	39	17		10	26	33	43
Holmsveden	284	281	218	216	205	198	192	184	178	171	156	146	134	123	119	113	105	99	94	90	82	75	66	58	49	27	10		16	23	33
Kilafors	300	297	234	232	221	214	208	200	194	187	172	162	150	139	135	129	121	115	110	106	98	91	82	74	65	43	26	16		7	17
Granbo	307	304	241	239	228	221	215	207	201	194	179	169	157	146	142	136	128	122	117	113	105	98	89	81	72	50	33	23	7		10
Bollnäs	317	314	251	249	238	231	225	217	211	204	189	179	167	156	151	146	138	132	127	123	115	108	99	91	82	60	43	33	17	10	

1 Trafiksektionen

SEKTIONSMEDDELANDEN

M. M.

## 1 maskinsektionen

Sektionspromemoria nr 29/52

### Tillägg till säo gällande 1 trafiksektionen

Följande tilläggsbestämmelser skola tillämpas fr.o.m. juli 1952.

#### § 8:1 c

Manövrerbar ljusanordning med betydelsen "Mått för avgång" finnes i Stockholm C gällande för spåren 1, 2 4, 7 och 8 och i Uppsala C gällande för spåren 4, 7 och 8.

#### § 29:5

Bdisp skall avslutas senast 10 min före genomfartstågs avgångstid från endera gränsstationen.

#### § 43:1 (§ 85:4)

Vagn, varå buffert saknas, bör om möjligt repareras, innan den insättes i tåg. Kan så ej lämpligen ske på platsen eller finnes annat tvingande skäl att framföra dylik vagn i tåg på viss sträcka, skola stationerna på sträckan underrättas.

#### § 50:2, anm. 2

Tågbefälhavaren på personförande tåg skall delges order om spårändring, då ordern lämnas tåget på en föregående station.

#### § 53:4, anm.

Under de i anmärkningens sista stycke angivna förutsättningarna behöver lyktan på vattenkrönen vid Upplands Väsby och Krägga icke hållas tänd.

#### § 54:1

Då personal icke finnes på station och bestämmelserna i säo §§ 86 - 96 icke skola iakttagas, skola dörr till ställverkshus och vevarna till vevapparat hållas låsta och nycklarna förvaras i exp.lokal på plats, som är för vederhörande personal bekantgjord.

#### § 56:5

Vid uppställning av fordon på spår, som är försett med spårledning, får givetvis icke något föremål av t.ex. papper, trä m.m. dyl. anbringas mellan vagnshjulen och rälerarna, så att hjulen isoleras från rälerarna, då härigenom den automatiska kontrollen över tågvägarnas hinderfrihet sättes ur funktion.

Tilldelas all ps, som erhållit 1 ts tdt.bok del A.

Hagalunds övre 31 juli 1952

*H. Orm*

1 Trafiksektionen

VECKOORDER

Statens Järnvägar  
I Distriktet  
Distriktschefen

Förvaras i tidtabells-  
boken närmast efter  
mellanläggsbladet för  
veckoordern

I och VIII distriktens veckoorder skola fr.o.m. veckan 23-29 juni 1952 utföras sektionsvis och i stencil. Bortsett från uppdelningen i-sektioner kommer uppställningen att nära ansluta sig till den nuvarande.

Av praktiska skäl har dock i sektionens veckoorder delats i en Krylbodel (del I) och en Köpingsdel (del II) och vidare ha i vissa fall delar av en sektion även medtagits i en angränsande sektionens veckoorder, varigenom användningen underlättas och utläggorna begränsas. Avvikelserna komma att angivas överst på första sidan av veckoordern. På första sidan av veckoordern angives även det antal blad som veckoordern omfattar, och personalen skall noggrant kontrollera att angivet antal blad verkligen erhålles. Uppgiften om de bandelar där veckoordern ej upprättas, samt anvisningarna på första sidan i nuvarande veckoorder komma icke att medtagas. Dessa uppgifter återfinnas här nedan och komma dessutom att inarbetas i ett kommande tillägg till sektionernas tdt-bok del A under rubriken "Veckoorder".

Vko upprättas ej för följande bandelar:

1 ts.	4 ts.
Enköping - Uppsala C	Södertälje S - Södertälje C
Ängelsberg - Kärrgruvan	Läggesta - Mariefred
Enköping - Heby	Åkers styckebruk - Strängnäs
Spånge - Hasselby villa- stad	Stålboga - Skebokvarn

37 drs.

Hela sektionen.

Obs. Anvisningarna till vko äro intagna i tidtabellsboken del A. Vko skall sönderrivas, när hela giltighetstiden utgått, dock ej av den som tjänstgör natt mot måndag, förrän det som gäller honom och på grund av tågförsening måste tillämpas efter dygngränsen, blivit beaktat.

DISTRIKTSCHEFEN

Sektionsorder nr 488

av den 10.7.54

för 15 ms

Lokpersonalen BOLLNÄS LJUSDAL STORVIK  
Vagnpersonalen BOLLNÄS

Varmgångsinspektion av tåg Ljusdal-Ockelbo

Fr o m den 1.8.54 skall i stället för vagnsyning i Bollnäs utföras varmgångsinspektion. Denna skall där endast omfatta de tåg som ej lämpligen kunna inspekteras av lokbiträden på andra stationer Ljusdal-Ockelbo. Normalt skall varmgångsinspektion ske enligt särskild sektionsorder.

Om inspektionen ej kan ske på angiven station på grund av tågförsening, omlagt tågmöte m m, skall om möjligt inspektionen ske på en senare station. (I Bollnäs om inspektionen skolat ske före Bollnäs).

Egt skall inspekteras för ank till Bollnäs på någon station Ljusdal-Bollnäs resp Ockelbo-Bollnäs där tillräckligt uppehåll finnes, i annat fall i Bollnäs.

När varmgångsinspektion skall ske i Bollnäs, skall ankommande biträde alltid börja på biträdessidan och inspektera främre hälften av tåget, när ej annat är angivet. Om kontakt ej erhålles med vagnpersonalen skall markering ske på den sist synade vagnaxeln med sten eller dylikt föremål på båda lagerboxarna. Skall vagnar avkopplas från tågets framända, skall trafikavdelningens personal, om de medhinner inspektera förresidan av de vagnar som skola avkopplas. Innan växling företages skall växl.ledaren förvissa sig om att varmgångsinspektion utförts på de vagnar, som skola frinväxlas. Vagnpersonalen skall om möjligt befinna sig i närheten av infartsväxeln då tåget införes på stationen, för att han skall kunna iakttaga om det finnes slag i hjulen, varmgång eller oregelmässig gång av annan orsak. Han skall i förekommande fall alltid börja inspektionen på samma sida som biträdet och får ej anmäla klart till tågklarareraren förrän han erhållit klartsignal från lokbiträdet, eller denne muntligt underrättat härom. I de fall lokbiträdet ej omedelbart efter avsyningen kan erhålla kontakt med vagnpersonalen får i stället denna klartanmälan lämnas till avgående lokbiträde, som sedan skall visa klart till vagnpersonalen. Uraktlåtenhet att visa klart kan medföra allvarliga risker, och betraktas som svårare tjänstefel.

Under varmgångsinspektionen är lokbiträdet skyldig att åtlöda av vagnpersonalen givna order. För att undvika tågförse- ning äger vagnpersonalen ålägga lokbiträdet att inspektera större del av tåget än vad som förut bestämts eller utföra andra erforderliga arbeten på tåget. Lokbiträdet får för dessa arbeten ej kvarhållas längre tid än 20 minuter utöver förut

anslagen tid. I de fall lokbiträdet känner sig osäker beträffande lämpligaste åtgärder mot en upptäckt felaktighet skall han rådgöra med vagnpersonalen som bestämmer vad som skall åtgöras.

Upptäckes felaktigheter, som måste avhjälpas, men där tiden för reparation beräknas uppgå till 10 min. eller mer, skall tågklareren underrättas härom och besked erhållas huruvida vagnen skall bortväxlas eller repareras. Innan reparation under vagn får utföras skall tåget först nedbromsas (str 254 Bt art 38).

För att undvika tågförseningar p g a varmgångsinspektion, skall även när loket har sin hemstation i Bollnäs och då lokbyte äger rum, ankommande lokbiträdet deltaga i inspektionen och lokförare utan lokbiträde inköra loket i stall. Tillsättes vagnar med verksam broms i främre delen av tåget, skall avgående lokbiträdet utföra utgångsprov på dessa vagnar sedan erforderlig lokskötsel utförts. Vagnpersonalen svarar för genomslagsprovet samt utför utgångsprovet på de vagnar med verksam broms som tillsätts i slutet på tåget samt i tåget. För vissa tåg utfärdas dock särskilda bestämmelser.

Snäll- och genomgående persontåg erfordrar ej vagnsyn eller varmgångsinspektion, men om vagnpersonalen är disponibel bör den uppehålla sig på plattformen för att vid behov utföra vattenpåfyllning, byte av säkringar, varmgångsinspektion av vagnar med glidlager m m i den utsträckning tiden medgiver,

När trafikavdelningens personal hopkopplar vagnar till tågsätt skall mellan de vagnar kopplingen sker även tryckluftslangarna hopkopplas. Vid isärkoppling, såväl då det utföres av trafikavdelningens som maskinavdelningens personal, skall slangarna omedelbart upphängas i sina hållare. Sektionsorder nr 425, 432, 443 och 473 upphäves härmed.

#### MASKININGENJÖREN

#### Fördelningsplan:

Lokstf	Bn	240	ex.	(all lokps)
"	Sv	30	"	( " " )
"	Ls	20	"	( " " )
"	U	40	"	( " " )
Vm	Bn	30	"	( " vagnps)
Miöx	Bn	2	"	

STATENS JÄRNVÄGAR  
15 maskinsektionen  
BOLLNÄS