

STATENS JÄRNVÄGAR  
24 trafiksektionen

---

---

# TIDTABELLSBOKEN

## DEL A

### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

gällande fr. o. m. den 10 juni 1955  
på följande bandelar:

Stockholms central—Tomtebodavägen—Solna  
Stockholms central—Stockholms norra  
Tomtebodavägen—Värtan  
Albano—Stockholms östra  
Tomtebodavägen—Sundbyberg

---





# Instruktion

## för bispårtrafiken mellan stationerna i Stockholm.

### § 1.

Följande spårförbindelser skola trafikeras såsom bispår enligt bestämmelserna i Säkerhetsordningens § 97:

*Västra bispåret* mellan Stockholm C och Tomtebodan N.

*Östra bispåret* mellan Stockholm C och Tomtebodan N resp. Stockholm N.

*Värtabanan* mellan Tomtebodan N och Värtan resp. Stockholm Ö.

*Förbindelsespåret* mellan Tomtebodan N och Huvudsta.

På huvudspåren mellan Tomtebodan N och Solna framgå därjämte bispårståg med utgångs- resp. slutstation i Solna.

På uppgående huvudspåret mellan Huvudsta och Sundbyberg framgå därjämte bispårståg med utgångs- resp. slutstation i Tomtebodan N; på bansträckan Sundbyberg—Huvudsta får tåg från Sundbyberg till Tomtebodan nedre framföras på uppspåret samtidigt som tåg från Sundbyberg till Tomtebodan övre framföras på nedspåret, oaktat rörelserna ske samtidigt i samma riktning på vardera spåret.

### § 2.

För bispårstågen skola tillämpas de för tåg i allmänhet gällande föreskrifterna med i efterföljande paragrafer nämnda undantag.

### § 3.

Tågledningen på västra bispåret, östra bispåret och värtabanan skall handhas av tågklararen vid Tomtebodan och på förbindelsespåret mellan Tomtebodan N och Huvudsta (Sundbyberg) av tågklararen vid Sundbyberg.

### § 4.

De tåg, som på förhand kunna bestämmas, skola uppföras i tidsföljd på en förteckning — en för varje i § 1 upptagen spårförbindelse —, vilken uppgöres för varje tidtabellsperiod och fastställs av trafikinspektören vid 24 trafiksektionen.

Utdelning och kvittering av nämnda förteckning skall ske på sätt är stadgat om tidtabellsboken.

### § 5.

Uppgift om tågmöte skall icke angivas i förteckningarna. Form. S 3 skall icke upprättas.

### § 6.

Tillfällig tjänstetidtabell för bispårståg skall innehålla endast uppgift om dag och bansträcka för tågets gång samt avgångs- och ankomsttiden vid resp. stationer.

För tåg till och från 4 trafiksektionen angivas uppgifterna för tågets gång på bispåret Stockholm C—Tomtebodan N resp. Stockholm N eller omvänt efter överenskommelse med tågledaren på 4 trafiksektionen i denna trafiksektionens tidtabell för tåget.

För tåg till och från Spånga och bortom angivas uppgifterna för tågets gång Tomtebodan N—Sundbyberg eller omvänt i 1 trafiksektionens tidtabell för tåget.

### § 7.

Särskilt erkännande på mottagandet av tillfällig tjänstetidtabell eller order om extra bispårstågs gång eller tågs inställande erfordras endast, då ordern delgivits stationerna skriftligen eller mottagits pr telefon av annan tjänsteman än den, som enligt bestämmelserna i § 13 här nedan skall kontrollera rörelserna på bispåret.

## § 8.

All ordergivning till bispårståg och vid vagnuttagning skall ske muntligen. I fråga om tillfällig tjänstetidtabell, som avser tågs gång uteslutande på i § 1 nämnda bispår, meddelas tbfh och lokps endast till vilken station tåget skall gå, avgångstiden från utgångsstationen samt, i förekommande fall, om uppehåll skall göras vid mellanstation.

Vko upprättas ej för bispåren.

## § 9.

Vid Tomteboda N må påskjutningslok tillsättas i gång varande tåg, då så är nödvändigt.

## § 10.

Vid uttagning av A-fordon skall följande iakttagas:

Småfordonsförare får icke uttaga A-fordon utan att dessförinnan hava erhållit tillstånd av tjänsteman, som enligt § 13 har att kontrollera rörelsen på den stationssträcka, varå uttagningen skall ske.

Dylikt tillstånd får icke lämnas, om tåg befinner sig på sträckan i fråga, och först efter överenskommelse med den andra gränsstationen för den stationssträcka, på vilken fordonet skall framföras.

Då fordonet utföres, anmäler den tjänsteman, som lämnat medgivandet, »hinder för tåg» enligt bestämmelserna i säo § 61.

Omedelbart efter det fordonet införts till närmaste station eller avlyftats från spåret på linjen, skall småfordonsföraren anmäla till endera stationen, att linjen är klar var- efter hinderanmälan återkallas.

**Signalering enligt säo § 33, mom. 5 a), erfordras ej.**

Instruktion för småfordons framförande finnes intagen i 24 ts tidtabellsbok del A.

## § 11.

Vagnvikt och bromsvikt skall — med undantag för i § 19, fjärde stycket i denna instruktion nämnt undantag — beräknas enligt vanliga grunder.

Vagnvikten hos ett tåg, skall vid bromsviktberäkning för tåget, om detta framföres av lok litt D, ökas med 40 ton för varje använt lok.

Tåg med en vagnvikt av högst 90 ton må framföras utan annan bromsvikt än lokets.

## § 12.

Loket må hava sin plats sist i tåget och således skjuta detsamma under förutsättning, att loket är bemannat med såväl förare som biträde, därvid föreskrifterna i säo § 41, mom. 1 rörande signalering skola iakttagas.

## § 13.

Rörelserna på bispåren skola kontrolleras av vederb tagklarare utom vid Stockholm C, där *befälhavaren i ställverket* skall utöva denna kontroll med tagklararens befogenhet och ansvar i enlighet med föreskrifterna i säkerhetsordningen och denna instruktion.

Då Albano är obevakad skola signalerna därstädes visa körsignal antingen för tåg i riktning Stockholm N—Värtan—Stockholm N eller i riktning Stockholm N—Stockholm Ö—Stockholm N. Under den tid stationen är obevakad får ändring av signalernas ställning endast vidtagas på order av tagklararen vid Stockholm N, varvid skall iakttagas, att dylik order icke får givas, förrän närmast föregående tåg inkommit till slutstationen på sträckan Stockholm N—Värtan eller Stockholm N—Stockholm Ö.

## § 14.

Inspektion enligt säo § 45 må vid Stockholm N, Albano och Värtan utföras sålunda:  
 Vid *Stockholm N* må inspektion enligt säo § 45, mom. 1, uppdragas åt förste bangårdsmästaren på bangården och enligt mom. 2 åt tågklareren och nyssnämnde förste bangårdsmästare enligt stationsföreståndarens närmare direktiv.

Vid *Albano* må inspektion enligt säo § 45, mom. 1 och 2, uppdragas åt på platsen stationerad personal enligt stationsföreståndarens vid Stockholm N närmare direktiv.

Vid *Värtan* må tillsynen enligt säo § 45, mom. 2, utföras av tjänstgörande växlingsförman.

## § 15.

Beträffande tågvägsinspektionen föreskrives för Tomteboda, Stockholm N och Värtan följande:

*Tomteboda N.* Inom södra inspektionsområdet, omfattande sträckan från stationens södra gräns till en linje, dragen tvärs över bangården från spetsarna av växel 117 till belysningsmast nr 4 vid spår 1, utföres tågvägsinspektionen av tågklareren. När så anses erforderligt till förebyggande av tågförseening, må nämnde tjänsteman jämväl biträda med tågvägsklargöringen inom området.

Inom norra inspektionsområdet, omfattande sträckan från södra inspektionsområdets norra gräns till stationens norra gräns, må tågvägsinspektören även utföra tågvägsklargöringen på tider, vilka av stationsföreståndaren bestämmas.

*Stockholm N.* Tågklareren må såväl klargöra som inspektera tågvägen i stationens östra ände inom ett område, som västerut begränsas av en linje dragen tvärs över bangården genom växel nr 89 och österut av stationsgränsen, på tider, vilka av stationsföreståndaren bestämmas.

Ställverksvakten må användas som tågvägsinspektör i avseende på kontrollen av samtliga i säo § 55, mom. 3 b) och c) samt i mom. 6, första stycket, nämnda delar av tågvägsinspektionen. Anmälan till tågklareren om utförd inspektion erfordras icke, utan utgör sålunda utförd tågvägsinspektion villkor för att ställverksvakten får visa körsignal.

*Värtan.* Signalvakten, vilken skall vara godkänd såsom tågvägsinspektör, må såväl klargöra som inspektera tågvägen.

Under de tider på dygnet, då växling pågår på bangården, skall, sedan signalvakten anmält, att tågvägsinspektion verkstälts, uppdrag att giva körsignal meddelas av tågklareren. Vid tågs ankomst skall tågklareren uppehålla sig vid slutet av infartstågvägen.

Under övriga tider på dygnet må signalvakten (tågexpeditören), sedan tågvägsinspektion verkstälts, giva körsignal. Efter att hava återställt infartssignalen till stopp må signalvakten medfölja tåget in på bangården och stoppa detsamma på lämplig plats.

## § 16.

Växlingsrörelse utanför stationsgränsen på västra och östra bispåren får icke äga rum utan medgivande från centralställverket vid Stockholm C.

Växlingsrörelse utanför stationsgränsen på Värtabanan får icke äga rum utan medgivande av vederbörande tågklarere.

Växlingsrörelse utanför stationsgränsen vid Sundbyberg på uppspåret och vid Tomteboda N på bispåret Tomteboda N—Huvudsta får icke äga rum utan medgivande av tågklareren i Sundbyberg.

## § 17.

Tåganmälan skall icke utväxlas för tågen på västra och östra bispåren. För tågen på Värtabanan skall utförlig tåganmälan utväxlas.

Då Albano är obevakad, får tågklareraren vid Stockholm N icke begära »klart 0 till Stockholm Ö resp Värtan» av Stockholm Ö eller Värtan och ej heller anmäla »klart 0 till Stockholm N» till någon av nämnda stationer med mindre »0 in i Stockholm N resp Stockholm Ö resp Värtan» anmälts för närmast föregående tåg, som framgått till eller från Stockholm Ö eller Värtan. Då Albano är obevakad, skall tågklareraren vid Stockholm N således ansvara för att tåg icke samtidigt framföras på sträckorna Stockholm N—Värtan och Stockholm N—Stockholm Ö.

Då linjeblockeringen mellan Tomteboda och Sundbyberg är i bruk, skall endast »0 ut» anmälas; dock skall för tåg, som påskjutes, *utförlig tåganmälan* utväxlas. Anmälan »klart 0 till Sundbyberg» får i sistnämnda fall lämnas av tågklareraren i Sundbyberg endast då hinder på grund av övriga tåg eller andra omständigheter icke möter att omedelbart intaga tåget förbi signalen 17 va I.

#### § 18.

Om linjeblockeringen av någon anledning måste sättas ur bruk, varom order skall utfärdas av tågledaren, skall tåganmälan utväxlas i enlighet med bestämmelserna i såo § 59, mom. 7 III, varjämte de övriga åtgärder skola vidtagas, som med hänsyn till förhållandena i varje särskilt fall kunna anses erforderliga.

#### § 19.

Bispårståg må framföras av lok, bemannat med enbart förare, och utan särskild tågbefälhavare.

Är loket bemannat med enbart förare, skall tåget vara enbart tryckluftsbromsat, om vagnvikten överstiger 90 ton.

Tåg, som framföras enbart på stationssträckan Stockholm N—Tomteboda, må dock, om särskild tbfh medföljer, i sin helhet skruvbromsas. Som bromsvagnar skola härvid så vitt möjligt lastade vagnar användas.

Vid uträknanDET av vagnvikten i tåg, som framföres enbart på stationssträckan Stockholm N—Tomteboda, må, oavsett lastens vikt, axel under styckeGodsvagn beräknas till 7 ton, axel under annan lastad vagn till 10 ton och axel under tom vagn till 5 ton.

På sträckan Stockholm C—Solna får framföras tåg, som består av mer än två lok men i övrigt inga andra fordon. I sådant tåg får endast främsta loket vara verksamt. (Sty. skriv. den 7/10 47.)

#### § 20.

Till förare på bispårståg *med* särskild tågbefälhavare skall på tågets utgångsstation uppgift angående vagnvikt, bromsgrupp och bromsvikt lämnas av tågbefälhavaren på bl. 359 D.

Till förare på bispårståg *utan* särskild tågbefälhavare skall ovannämnda uppgift lämnas antingen genom anteckning på vagnslistan eller på bl. 359 D.

Vid ändring av tågets sammansättning under vägen skall muntlig uppgift lämnas föraren av den som verkställt ändringen eller ansvarar för densammans utförande.

För tåg, som enbart framgå mellan Tomteboda N och Stockholm N, Tomteboda N och Stockholm C, Stockholm N och Stockholm C samt Stockholm N och Albano må meddelande om vagnvikt och bromsvikt till föraren helt bortfalla. Ansvaret beträffande tågens utrustning med tillräcklig bromsvikt påvilar i detta fall tågbefälhavaren eller, om särskild tågbefälhavare icke medföljer, vederbörande tågklarerare.

#### § 21.

Avgångssignal till bispårståg — då sådan signal enligt såo § 67:3 skall förekomma — gives av tågklareraren utom vid Stockholm C, Solna och Stockholm Ö.

Från *Stockholm C* skall bispårståg avgå, då vederbörande utfartsdvärgsignal visar

körsignal med två ofärgade sken i 90° samt därunder snett till vänster ett grönt sken. (Såo fig 11 f.) Befinner sig loket norr om utfartsvärgsignal, skall dock avgångssignal givas i vanlig ordning av befälhavaren i ställverket eller på dennes order av växlingspersonal. Avgångssignal, som gives av växlingspersonal, visas vid dagsljus med signalgivarens ena arm förd i cirkel.

Från *Solna* skall bispårståg avgå, då med huvudsignal för utfart visas körsignal i vederbörlig ordning eller då med vederbörande utfartsvärgsignal visas körsignal medelst två ofärgade sken i 90° och mitt under dessa ett grönt sken. (Såo fig 11 e.)

Vid *Stockholm Ö* skall avgångssignal resp stoppsignal till bispårståg givas av tågvägsinspektören vid lokalställverket.

Tomvagnståg och lok få vid gång *Stockholm C—Solna* på västra bispåret avgå högst 10 min före tidtabellstiden, när tågföljden så medger.

#### § 22.

Enär tågmöten icke angivas i den för bispåret uppgjorda förteckningen eller i extra bispårstågs tidtabell, bortfaller ordergivningen till möteståg och därmed även tågpersonalens kontroll av förekommande tågmöten.

#### § 23.

Största tillåtna hastigheten får på samtliga bispår (jfr § 1) ej överstiga: för tåg 30 km och för ensamt lok 40 km per timma.

#### § 24.

Slutsignaler erfordras ej och tågattiralj skall icke medföras på tåg, som framgå enbart på bispåren.

Från denna regel undantagas dock tåg till och från *Stockholm Ö* och *Värtan*, vilka alltid skola vara utrustade med slutsignaler på bansträckan *Stockholm N—Stockholm Ö* resp *Värtan*. På tåg, som icke medför slutsignaler, är tågbefälhavaren, när särskild sådan medföljer, eljest tågklareraren ansvarig för att fordon ej lämnas på bispåret. Om linjeblockering är ur bruk, skall i sistnämnda fall särskilda åtgärder vidtagas för utövande av nämnda kontroll genom överenskommelse mellan resp tågklarerare.

#### § 25.

Vagnslista för bispårstågen till *Tomteboda* må upprättas i förenklad form med uppgift på antalet lastade och tomma axlar samt summa vagnvikt och bromsvikt mellan resp stationer. På särskild plats nederst på vagnslistan skall vagnantalet antecknas med angivande av antalet person- och godsvagnar var för sig.

Vagnslista för bispårståg från *Tomteboda* skall icke upprättas.

#### § 26.

Tågrapport skall icke upprättas för bispårståg.

#### § 27.

Ändring av den ordningsföljd, i vilken bispårståg enligt upprättad förteckning skall trafikera en och samma sträcka, ävensom bispårstågs expedierande i ett tidigare läge än vad förteckningen anger, må av den tjänsteman, som skall kontrollera rörelsen på vederb stationssträcka (här benämnd tågklarerare), vidtagas efter överenskommelse med närmaste station. Härvid skall förfaras sålunda:

Tågklareraren på den station, varifrån tåget skall utgå, avläter följande fråga till tågklareraren på den andra stationen.

a) Vid ändrad ordningsföljd: »Kan 0 framgå före 00?».

b) Vid tidigareläggning: »Kan 0 avgå redan kl. ... ?».

Finnes intet hinder härför, svarar tågklareraren vid den sistnämnda stationen sålunda:

i fallet a) »Klart 0 till N före 00»;

i fallet b) »Klart 0 till N kl. ... ».

Den ändrade ordningsföljden mellan tågen resp. tidigareläggningen är härmed fastställd, varom vederb. stationspersonal underrättas.

Underrättelse till tågpersonalen angående ändrad ordningsföljd eller tidigareläggning erfordras icke.

Möter hinder för den ifrågasatta tågföljdsändringen resp. tidigareläggningen svarar tågklareren vid sistnämnda station:

»0 kan icke mottagas före 00» resp.

»0 kan icke mottagas, om det avgår redan kl. . . . ».

Tågets avsändande i ändrad ordningsföljd resp. vid den ifrågasatta tidpunkten har därmed förfallit.

Vid ändring av ordningsföljden eller tidigareläggning av tågen mellan Stockholm N och Värtan resp. Stockholm Ö skall iakttagas, att frågan »Kan 0 framgå (avgå)» eller anmälan »Klart 0 till N» icke får lämnas med mindre närmast föregående tåg inkommit till Stockholm N, Värtan resp. Stockholm Ö.

#### § 28.

Underrättelsestationer: Stockholm C för västra och östra bispåren

Stockholm N för Värtabanan,

Sundbyberg för bansträckan Tomteboda N—Sundbyberg.

I säkerhetsordningen § 82 föreskrivna regelbundna påringningar skola icke ske, utan skola sträckvakterna själva begära upplysning om tågläget på sätt i samma paragraf omnämnes.

Underrättelse till tågpersonalen skall icke lämnas, då extra anordningar vidtagas, utan gäller som allmän regel, att lokföraren på extratåg, på tåg, som avgår tidigare än förteckningen anger, samt vid vagnuttagningar, skall framföra tåget resp. vagnuttagningen med skärpt uppmärksamhet samt signalera, när sikten är skymd.

#### § 29.

Vagnuttagning Stockholm N—Albano—Stockholm N skall, då Albano är obebakad, ske under bandisposition med iakttagande av följande föreskrifter:

Regelbundna bandispositioner härför skola upptagas på resp. stationers tågordning i tidsföljd.

Medgivande till tillfällig bandisposition inhämtas hos tågledaren, Tomteboda.

Vagnuttagning får icke företagas, då tåg eller A-fordon befinna sig på sträckan Stockholm N—Värtan resp. Stockholm Ö.

Innan bandisposition vidtager, skall hinderanmälan enligt säo § 61, utväxlas mellan Stockholm N på ena sidan samt Värtan och Stockholm Ö på den andra, varefter tillsyningsmannen av tågklareren vid Stockholm N erhåller muntligt medgivande att företaga vagnuttagningen.

Stopp signaler på gränsstationerna enligt säo § 29, mom. 3, behöva ej utsättas.

Då fordonen inkommit till Albano, skola samtliga huvudsignaler därstädes ställas till stopp.

Efter avslutad växling vid Albano skall tillsyningsmannen tillse, att avställda vagnar stå hinderfritt i förhållande till huvudspåren, varefter huvudsignalerna återställas till kör.

Efter fordonens återkomst till Stockholm N skall tillsyningsmannen muntligen till tågklareren därstädes anmäla, att bansträckan är klar, varefter hinderanmälan återkallas.

Under den tid, bandispositionen äger rum, får växling icke företagas från Stockholm N utanför stationens spårområde mot Albano.

#### § 30.

Vägbommarna vid Albano lp skola hållas fälda (vägen avstängd), då hållplatsen är obemannad.

Därest vägfordon under nyss nämnd tid måste framföras över vägkorsningen, skall förfaras på följande sätt.

1. Markarrendator vid Albano som har behov av att passera här ifrågavarande vägkorsning med fordon på tid, då hållplatsen är obemannad, skall på förhand ha erhållit stf Nst särskilda tillstånd härtill. Sådant tillstånd må endast lämnas till arrendator, som uppenbarligen har ett ofrånkomligt behov därav. Innan tillståndet lämnas, skall arrendatorn avlämna ansvarsförbindelse, att han förutom gällande ansvar enligt lag och förordning, jämväl åtager sig ansvar för varje skada, som till följd av det lämnade tillståndet uppkommer för så vitt skadan vållats genom oförsiktighet eller försummelse av arrendatorns personal.

2. Stf Stockholm N skall genom anslag på tåg eller införande i orderpärm hålla tkl Nst underrättad om de arrendatorer vid Abn, som enligt punkt 1 härovan erhållit här ifrågavarande tillstånd.

3. Då en markarrendator behöver begagna sig av i punkt 1 härovan nämnt tillstånd, skall han hos tkl Nst (tfn 22 60 00—2315) inhämta medgivande för sitt ombud (bilförare) att öppna vägbommarna på viss angiven tid.

4. Medgivande lämnas av tkl Nst, som därefter skall

- på telefonapp för tam till Vn uppsätta en skylt med påskrift »Bommarna vid Albano öppna»,
- anteckna förhållandet i överlämningsboken,
- underrätta tkl Vn om förhållandet samt
- ombesörja order, form S 10, till ev förekommande tåg under tiden för bommarnas öppethållande, varvid föraren underrättas om anledningen.

Anm. Därest tkl Värtan ej kan anträffas per telefon, må tillstånd till bommarnas uppevande ändå lämnas, om i övrigt intet hinder härför föreligger. Tkl Värtan underrättas då snarast möjligt.

5. Arrendatorns ombud (bilföraren) anmäler från Albano omedelbart innan han kör därifrån med sista lasset.

6. Tkl utverkar därefter hos Tkl Tm bandisp Nst-Vn/Öst och beordrar en lämplig tjm i växlingslaget att med nattloket åka till Abn och åter för kontroll, att bommarna äro nedfälda. Intill dess kontrollen utförts, skall vägövergången anses öppen för gatufordon.

### Bromstal för bispårståg och växlingsätt.

Vid gång	Brtal	Vid gång	Brtal
Udl— {Lilla Ursvik Bagartorp . . . . .	26	Bagartorp }—Udl . . . . .	26
So—Tm . . . . .	5	Tm—So . . . . .	6
Sub—Tm . . . . .	6	Tm—Sub . . . . .	7
Sub—Ulv . . . . .	6	Ulv—Sub . . . . .	6
Häv—Lövssta . . . . .	8	Lövssta—Häv . . . . .	8
Vn—Nst . . . . .	5	Nst—Vn . . . . .	5
Öst—Nst . . . . .	12	Nst—Öst . . . . .	10
Nst—Tm . . . . .	5	Tm—Nst . . . . .	5
Nst—Cst . . . . .	10	Cst—Nst . . . . .	6
Sst—Skansbangården . . . . .	16 (26)	Skansbangården—Sst . . . . .	16 (26)
Sst  —  Enskede . . . . .	20	Enskede }—Sst . . . . .	20
Nba  —  Mjölcentralen . . . . .	(31)	Mjölcentralen }—Nba . . . . .	(31)
Äs—Lm . . . . .	16 (26)	Lm—Äs . . . . .	16 (26)
Nba—Vbg industriomr . . . . .	21 (32)	Vbg industriomr.—Nba . . . . .	21 (32)
Äs—LME . . . . .	14 (24)	LME—Äs . . . . .	14 (24)

Bromstal inom parentes gäller för växlingsätt framfört av lokomotor.

# BISPÅREN.

## Linjebeskrivning.

### Driftplatser, signalbilder, hastighetsnedsättningar m m



VÄSTRA BISPÅRET.

Bansträckan Solna—Tomtebodas—Stockholm C.

(Automatisk linjeblockering.)

Sth hela bansträckan: för tåg 30, för ens lok 40.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m
1	2	3
<p>5.151 Solna (So)</p> <p>4.619 dvärgsignal 29 h</p>		<p>Htv: Sp 1 ut ¶ (samma signalbild erhålles vid växlingsrörelse till Tm)</p> <p>Sidtv: sp 2—4 ut dvärgsignal enl säo fig 11 b</p> <p>Tåg skall avgå när gällande utfartssignal visar kör. Om tåg avgår från spår, som saknar utfarts(dvärg)signal, skall tkl ge avgångssignal.</p> <p>Sirénsignaler för provning av tryckluftbroms på driftbangården Hagalund, se sid 75.</p>
<p>4.116 dvärgsignal A5</p> <p>3.397 dvärgsignal D5</p>		<p>Automatisk signal. Körsignal visas normalt enl säo fig 11 b. Dock kan även körsignal enl säo fig 11 c visas till tåg, som skola intagas i norra änden av Tm bangård.</p> <p>Automatisk signal.</p>
<p>2.847 dvärgsignal 211 ha</p> <p>2.575</p>		<p>Tåg, som skall intagas i södra änden av Tm bangård över växel 212 skall, sedan nämnda växel passerats, ingå på signal från dvärgsignal 211 v och Tm infartsdvärgsignal. För sådant tåg är i tidtabellen (förteckningen) angivet »Intages vid Tm över växel 212».</p> <p>Sth genom infartsväxlarna 15 km.</p> <p>Samtliga tåg skola ingå med försiktighet. Växling äger rum strax bortom infartstågsvägens slutpunkt.</p>
<p>2.877 Tomtebodas (Tm)</p>	2.3	<p>Samtliga sp ut: dvärgsignal enl säo fig 11 b. Ljusanordning för provning av tryckluftbroms, se sid 75.</p>
<p>2.585 dvärgsignal 211 hb</p>		


1	2	3
<p>1.573 dvärgsignal 7 h</p> <p>1.015 dvärgsignal 19 h</p>		
<p>0.000 Stockholm C (Cst)</p>	<p>2.9</p>	<p>Sidtv: in  sp 12—18.</p> <p>Avkortade tv: in  sp 12—18.</p> <p>Körsignal kan även visas med infartsvärgsignal enl såo fig 11 b. 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 omedelbart ringa ställverket.</p>

## VÄSTRA BISPÅRET

Bansträckan Stockholm C—Tomtebodav—Solna.

(Automatisk linjblockering.)

Sth hela bansträckan: för tåg 30, för ens lok 40.





Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m
1	2	3
0.000 Stockholm C (Cst)		<p>Sp 12—18 ut </p> <p>Tåg skall avgå då gällande utfartsdvärgsignal visar kör. Befinner sig loket norr om utfartsdvärgsignal, skall avgångssignal givas av befälhavaren i ställverket eller på dennes order av växlingspersonal. Avgångssignal, som givas av växlingspersonal, visas vid dagsljus med signalgivarens ena arm förd i cirkel. Ringsignaler för provning av tryckluftsbroms se sid 75.</p>
0.612 dvärgsignal 21 v		
0.932 dvärgsignal 19 vb		
0.932 dvärgsignal 19 va		
1.378 dvärgsignal 7 v		
2.380 dvärgsignal 211 v		
2.575	2.9	<p><b>Sth</b> 15 km genom infartsväxlarna.</p> <p>in: dvärgsignal enl säo fig 11 b samtliga spår.</p> <p>Samtliga tåg skola ingå med försiktighet. Växling äger rum strax bortom infartsvägens slutpunkt.</p>
2.877 Tomtebodav (Tm)		
3.397 dvärgsignal D 6		<p>Automatisk signal. Körsignal visas normalt enl säo fig 11 b. Dock kan även körsignal enl säo fig 11 c visas till tåg, som skola intagas i norra änden av Tm bangård.</p>
4.116 dvärgsignal A 6		<p>Automatisk signal.</p>

1	2	3
5.151 Solna (So)	2.3	<p>in: ○   eller Ⓢ   sp 1</p> <p>in:   ○ eller   ⊗ sp 2</p> <p>in: dvärgsignal enl säo fig 11 b sp 3 och 4.</p> <p>Visar infartsdvärgsignalen ej körsignal skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall från signaltelefon omedelbart ringa tkl.</p> <p>Samtliga tåg på spår 3 och 4 skola ingå med försiktighet. Växling äger rum strax bortom infartstågvägens slutpunkt.</p> <p>Vagnvättning se sid 76.</p>

## ÖSTRA BISPÅRET.

Bansträckan Tomteboda—(Stockholm N)—Stockholm C.  
(Automatisk linjblockering.)

Sth hela bansträckan: för tåg 30, för ens lok 40.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedläggningar m m
1	2	3
2.895 Tomteboda (Tm) 2.545		Samtliga sp ut: dvärgsignal enl säo fig 11 b. Väggkorsning »Nordiska Rör». Ljudsignaler under arbetstid. Ljusordning för provning av tryckluftbroms se sid 75.
2.514 dvärgsignal 209 hb		
1.361 Stockholm N (Nst) 0.723		Sp 1—4 ut  A-signal från sp 1—4. Väggkorsning Eugeniavägen. Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.
0.549 dvärgsignal 209 ha		
1.573 dvärgsignal 1 h 1.236 dvärgsignal 15 hb		Signalbild enl säo fig 11 b erhålles även vid övergång till västra bispåret.
0.000 Stockholm C (Cst)	2.9	Sidtv: in  sp 1, 2, 4, 5, 7 och 8 in  sp 10—18. Avkortade tv: in  sp 10—18. Körsignal kan även visas med infartsdvärgsignal enl säo fig 11 b. Varken oavkortad eller avkortad tågväg är då klar, varför signalen gäller endast för en signalsträcka i sänder såsom vid växling. Visar infartssignalen ej körsignal, skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall från signaltelefon omedelbart ringa ställverket. Alla tåg på sp 2, medförande högst 48 ax och alla tåg på sp 7, medförande högst 44 ax skola stanna hinderklart med den efter loket gående främsta vagnen i förhållande till rundgångsspåret. Övriga tåg framgå till infartstågvägens slutpunkt.

## ÖSTRA BISPÅRET.

## Bansträckan Stockholm C—Tomtebodav—(Stockholm N)

(Automatisk linjblockering.)

Sth hela bansträckan: för tåg 30, för ens lok 40.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsned-sättningar m m
1	2	3
0.000 Stockholm C (Cst)		Sp 1, 2, 4, 5, 7, 8, } ut $\varnothing$ 10—18. Tåg skall avgå då gällande utfartsdvärgs- signal visar kör. Befinner sig loket norr om utfartsdvärgsignal, skall avgångssignal gi- vas av befälhavaren i ställverket eller på dennes order av växlingspersonal. Avgångssignal, som gives av växlingsperso- nal visas vid dagsljus med signalgivarens ena arm förd i cirkel. Ringsignaler för provning av tryckluft- broms se sid 75.
0.908 dvärgsignal 25 v		
1.100 dvärgsignal 15 va		
1.042 dvärgsignal 15 vb		
1.471 dvärgsignal 1 v		
2.270 dvärgsignal 209 v		
2.545 2.600 2.895 Tomtebodav (Tm)	2.9	Vägkorsning »Nordiska Rör». Ljudsignaler under arbetstid. Sth 15 km genom infartsväxlarna. in: dvärgsignal enl säo fig 11 b samtliga spår. Samtliga tåg skola ingå med försiktighet. Växling äger rum strax bortom infartståg- vägens slutpunkt.
0.418 repetersignal		Signalen visar grönt sken, då Stockholm N infartssignal visar »kör».

1	2	3
<b>0.723</b>  <b>1.361 Stockholm N (Nst)</b>	1.4	Vägforsning Eugeniavägen. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna. in 1 sp 1—4. Samtliga tåg på sp 2 skola ingå med försiktighet. Växling äger rum strax bortom infartstågvägens slutpunkt (slutmärke).

## VÄRTABANAN.

Bansträckan Tomteboda—(Albano)—Värtan.  
Sth hela bansträckan: för tåg 30, för ens lok 40.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m
1	2	3
0.000 Tomteboda (Tm)		Samtliga sp ut: dvärgsignal enl säo fig 11 b. Ljusanordning för provning av tryckluftsbroms se sid 75.
0.348 repetersignal		T Signalen visar grönt sken, då Stockholm N infartssignal visar »kör».
0.572 1.211 Stockholm N (Nst)	1.2	Väggkorsning Eugeniavägen. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna. in T sp 1—4. Samtliga tåg på sp 2 skola ingå med försiktighet. Växling äger rum strax bortom infartstågvägens slutpunkt (slutmärke).
0.000 Albano (Abn)		in T sp 5. (till Öst)
1.486 Stockholm Ö (Öst)	1.5	in T sp 1—3. Stoppsignal gives av tågvägsinspektören vid lokalställverket.
2.468 Albano (Abn) 2.515	1.3	in T sp 1—3. Väggkorsning. Fällbommar.
3.350 (386 m)		Sth 20. Mosse.
5.537 Värtan (Vn)	3.1	in T sp 1—8: Samtliga tåg skola ingå med försiktighet. Växling äger rum strax bortom infartstågvägens slutpunkt (slutmärken).

## VÄRTABANAN.

Bansträckan Värtan—(Albano)—Tomteboda.  
Sth hela bansträckan: för tåg 30, för ens lok 40.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m
1	2	3
5.537 Värtan (Vn)		Ljusanordning för provning av tryckluftsbroms se sid 75.
3.736 (386 m)		<i>Sth</i> 20. Mosse.
2.515 2.468 Albano (Abn)	3.1	Vätkorsning. Fällbommar. in ¶ sp 1—3.
1.486 Stockholm Ö (Öst)		Sp 1—3 ut: dvärgsignal enl säo fig 11 b. Avgångssignal gives av tågvägsinspektören vid lokalställverket.
0.000 Albano (Abn)	1.5	in ¶ sp 5.
1.211 Stockholm N (Nst) 0.572	1.3	in ¶ sp 1—4 ut ¶ A-signal från sp 1—4. Vätkorsning Eugeniavägen. Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.
0.299 0.000 Tomteboda (Tm)	1.2	<i>Sth</i> 15 km genom infartsväxlarra. in: dvärgsignal enl säo fig 11 b samtliga spår. Sämtliga tåg skola ingå med försiktighet. Växling äger rum strax bortom infartstågvägens slutpunkt.

## HUVUDSPÅREN.

## Linjebeskrivning.

## Driftplatser, signalbilder, hastighetsnedsättningar m m

Bansträckan Solna—Stockholm C.  
(Dubbspår med automatisk linjeblockering.)  
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 Stockholm 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 säo § 66:4 b behöver ej lämnas till föraren.

*Sth.* Samtliga personaltåg och tomvagnståg 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 tåget avgår från spår, som saknar utfarts(dvärg)signal, skall tkl ge avgångssignal.

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


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 65. På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges.
1	2	3
5.151 Solna (So)		<p>Htv: sp 1 ut <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{till vänsterspår } \uparrow^* \\ \text{till sp 42—45 vid Tmn } \uparrow \end{array} \right.</math></p> <p>* På utfartssignalen finnes försignal till blp A 1.</p> <p>Sidtv: sp 2—4 ut till vänsterspår <math>\downarrow</math></p> <p>A-signal från sp 1.</p>

1	2	3
<p>Solna, forts.</p> <p>5.037 (2202 m)</p>		<p>Då den automatiska linjblockeringen är i bruk, behöver tkl vistas på plattform eller i dess närhet endast vid för allmän trafik upplättna tåg med behovsuppehåll (X eller p).</p> <p>Vid högerspårsdrift sker signalering med i tågvägen befintliga dvärgsignaler enl. såo fig. 11 b eller c.</p> <p><i>Sth</i> 75. Korta blocksträckor.</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 högerspårdrift sker — därest icke annat angives 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></p> <p><b>Sth 30</b> vid signalering med enbart dvärgsignal (ensamt lok dock sth 40).</p> <p><b>Sth 40</b> genom skydds- och skiljeväxlarna vid Tmö.</p> <p><b>Sth 75.</b> Korta blocksträckor.</p> <p>A-signal.</p> <p>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 plattformssignalen visar grönt sken.</p> <p>Då den automatiska linjblockeringen 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 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).</p> <p><b>Sth 30</b> vid signalering med enbart dvärgsignal (ensamt lok dock sth 40).</p> <p>Sidtv: in <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{I} \\ \text{O} \end{array} \right\}</math> sp 1, 2, 4, 5, 7 och 8. från vänster-spår</p> <p>in <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{I} \\ \text{O} \end{array} \right\}</math> sp 10—18*.</p> <p>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  sp 1, 2, 4, 5, 7 och 8. } från  in  sp 10—18*. } höger-  Avkortade tv: in  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—Solna.**  
(Dubbelspår med automatisk 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), 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 *högerspårdrift* 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.

*Tbfh.* Tomvagnståg och personaltåg, 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 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.

*Vagntvättning.* Se sid 76.

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedläggningar 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. Hastighetsnedläggning för rälsbusståg av klass A och B p g a kurvor, se sid 65. 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, } ut { <math>\begin{matrix} \text{⊗} \\ \text{⊙} \end{matrix}</math> till vänsterspår 10—18* } <math>\begin{matrix} \text{⊗} \\ \text{⊙} \end{matrix}</math> till högerspår</p>

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

1	2	3
<p><b>Stockholm C, forts.</b></p> <p><b>0.900 29 v blp</b></p>		<p>A-signal från sp 1, 2, 4, 5, 7, 8 och 15—18.</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><b>1.100 (428 m)</b></p> <p><b>1.400 5 v blp</b></p> <p><b>1.528 (3509 m)</b></p> <p><b>2.000 B blp</b></p> <p><b>2.013 Karlberg (Ke) hp</b></p> <p><b>2.540 Tomtebodå Ö (Tmö) blp [205 v]</b></p> <p><b>3.400 D4 blp</b></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 linjblockeringen 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 D 4.</p> <p>†</p>

## Solna ställverksområde.

1	2	3
4.100 A 4 blp		<p style="text-align: center;">T</p>
Tomteboda N (Tmn)		<p><b>Sth</b> 40 hela tågvägen.</p> <p>Sp 42—45 ut <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{O} \\ \text{Q} \end{array} \right.</math> till vänsterspår  <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{O} \\ \text{Q} \end{array} \right.</math> till högerspår</p> <p>Avgångssignal skall — om den automatiska linjeblockeringen och säkerhetsanläggningen är i bruk — ej ges till utgångståg, vilka få avgå, när gällande utfartsdvärgsignal visar körsignal.</p> <p>Ljusnordning enl säo § 8 mom. 1 d för provning av tryckluftbroms är uppsatt i kontaktledningsbrygga 21 för tåg på spår 4—6, i brygga 27 för tåg på spår 29—30 och i brygga 32 (repetersignal i brygga 36) för tåg på spår 32—40.</p>
5.151 Solna (So)	5.2	<p><b>Sth</b> 30 då körsignal visas enbart med dvärgsignal enl säo fig 11 b (ensamt lok dock sth 40).</p> <p><b>Sth</b> 40 då körsignal visas med grönt sken å dvärgsignal.</p> <p><b>Htv:</b> in T sp 2</p> <p><b>Sidtv:</b> in T sp 3—4.</p> <p>Utfartsförsignal.</p> <p>Visar infartssignalen ej körsignal skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall från signaltelefon omedelbart ringa tkl.</p> <p>Samtliga tåg på spår 3 och 4 skola ingå med försiktighet. Växling äger rum strax bortom infartstågvägens slutpunkt.</p> <p>Då den automatiska linjeblockeringen är i bruk, behöver tkl vistas på plattform eller i dess närhet endast vid för allmän trafik upplättna tåg med behovsuppehåll (× eller p).</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>

**Bansträckan Sundbyberg—Stockholm C.**  
(Dubbelspår med automatisk linjeblockering.)

**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 gångorder och skall härvid lämnas uppgift om tågets benämning, avgångstid samt tågspår vid Stockholm C. Någon av följande telefonapparater kan lämpligen användas:

- apparaten i lokps reservrum,
- » vid växel 28,
- » » signal 19 h<sup>II</sup>.

*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.






Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	
1	2	3
6.431 Sundbyberg (Sub)		<p>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 65. På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges.</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><b>Htv:</b> sp 3 ut <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{  } \text{ till vänsterspår} \\ \text{till Tmn, se sid 63.} \end{array} \right.</math></p> <p><b>Sidtv:</b> sp 2 ut <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{  } \text{ till vänsterspår} \\ \text{till Tmn, se sid 63.} \end{array} \right.</math></p> <p style="padding-left: 4em;">sp 1 ut <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{  } \text{ till vänsterspår} \\ \text{till Tmn, se sid 63.} \end{array} \right.</math></p> <p style="padding-left: 4em;">sp 7 ut <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{ } \text{ till vänsterspår} \\ \text{till Tmn, se sid 63.} \end{array} \right.</math></p> <p>A-signal från sp 3—6 a samt 1, 7—10. 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.</p>

1	2	3
Sundbyberg, forts.		Vid <i>högerspårsdrift</i> visar dvärgsignal 17 h <sup>II</sup> (km 5.605) körsignal enl. säo 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>↑</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. säo 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; 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 *högerspårdrift* sker — därest icke annat angives här nedan — signalering med i tågvägen befintliga dvärgsignaler enl. säo 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 Tomteboda Ö (Tmö) blp [203 hb] 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 infarts- signal 47 h.</p>		<p><b>Sth</b> L 60, S 70 till km 3.653. 300 m kurvradie.</p> <p></p> <p><b>Sth</b> 75. Korta blocksträckor.</p> <p></p> <p> <b>Sth</b> 30 vid signalering med enbart dvärgsignal (ensamt lok dock sth 40).</p> <p><b>Sth</b> 40 genom skydds- och skiljeväxlarna vid Tmö.</p> <p><b>Sth</b> 75. Korta blocksträckor. A-signal.</p> <p>En plattformssignal visar grönt sken, då A blp visar »kör». Avgångssignal resp. »klart för avgång» enligt säo § 67:4, sista stycket, får ej givas av tbfh med mindre plattformssignalen visar grönt sken.</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></p> <p></p> <p><b>Sth</b> 60. Kurvor och låg rälsförhöjning.</p>
<p>1.100 (1100 m) 0.000 Stockholm C (Cst)</p>	6.4	<p><b>Sth</b> 40 (hela bangården).</p> <p><b>Sth</b> 30 vid signalering med enbart dvärgsignal (ensamt lok dock sth 40).</p> <p>Sidtv: in <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{---} \\ \text{---} \\ \text{---} \\ \text{---} \\ \text{---} \\ \text{---} \\ \text{---} \\ \text{---} \end{array} \right\}</math> sp 1, 2, 4, 5, 7 och 8.</p> <p>in <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{---} \\ \text{---} \\ \text{---} \\ \text{---} \\ \text{---} \\ \text{---} \\ \text{---} \\ \text{---} \end{array} \right\}</math> sp 10—18*.</p> <p>Avkortade tv: in <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{---} \\ \text{---} \\ \text{---} \\ \text{---} \\ \text{---} \\ \text{---} \\ \text{---} \\ \text{---} \end{array} \right\}</math> sp 10—18*.</p> <p style="text-align: right;">från vänster- spår</p>

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

1	2	3
<p>Stockholm C, forts.</p>		<p>Sidtv: in  sp 1, 2, 4, 5, 7 och 8. } från  in  sp 10—18*. } höger-  Avkortade tv: in  sp 10—18*. } spår</p> <p>Vid avkortad tågväg kan huvudsignalen ej visa körsignal.</p> <p>Körsignal kan även visas med infartsvärgsignalen enl såo 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—Sundbyberg.**  
(Dubbspår med automatisk 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 *högerspårsdrift* 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 gångorder 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 tryckluftledningen. 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 p g a kurvor, se sid 65. 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>\left\{ \begin{array}{l} \text{till vänsterspår} \\ \text{10—18*} \end{array} \right.</math> } <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{till högerspår} \\ \text{A-signal från sp 1, 2, 4, 5, 7, 8 och 15—18.} \end{array} \right.</math></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 tryckluftsbroms (— • — = »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 Tomteboda Ö (Tmö) 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 upplåttna 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 kurvradie.</p>

## Sundbybergs ställverksområde.

1	2	3
4.320 17 vb blp		<p><i>Sth</i> L 60, S 70 till km 4,580 300 m kurvradie.   (högerspår dvärgsignal 19 v)</p>
Tomteboda N (Tmn)		Se sid 64.
<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>
5.283 Huvudsignal F		Infartssignal till Sub, se denna dpl. (Högerspår dvärgsignal H)
<p>5.302</p> <p>5.320 Huvudsta C (Huc) hp</p> <p>6.431 Sundbyberg (Sub)</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).  <i>Sth</i> 60 över hela huvudtågvägen.</p> <p><b>Htv:</b> in  sp 2  <b>Sidtv:</b> in  sp 1  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 högerspår signaleras med dvärgsignal.</p>

## Bansträckan Sundbyberg—Tomteboda N.

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

Tågen framföras på uppspåret Sundbyberg—Huvudsta (Tmn).

Uppspåret Sundbyberg—Huvudsta samt förbindelsespåret Huvudsta—Tomteboda N trafikeras såsom bispår enligt bestämmelserna i säo § 97. På bstr Sundbyberg—Huvudsta får tåg från Sundbyberg till Tomteboda N framföras på uppspåret samtidigt som tåg från Sundbyberg till Tomteboda 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 rälsbussståg av klass A. B = rälsbussståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbussståg av klass A och B p g a 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 Tomteboda N infartssignal. Väggkorsning Huvudsta. Fällbommar. Dvärgsignal 17 h <sup>I</sup> är beroende av bommarna.
2.877 Tomteboda N (Tmn)	3.6	<i>Sth</i> 15 genom infartsväxlarna. <i>Sidtv</i> : in $\frac{1}{2}$ sp 31—32. Samtliga tåg skola ingå med försiktighet. Växling äger rum strax bortom infartstågvägens slutpunkt.

## Bansträckan Tomteboda N—Sundbyberg.

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

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	
1	2	3
2.877 Tomteboda N (Tmn)		<p>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 65.            På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges.</p> <p><b>Sidtv:</b> sp 31—32 ut.            A-signal från sp 31—32. Repetersignal gällande sp 32 vid växel 117 (i jämnhöjd med personvagnsverkstaden).            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>
2.979 Försignal (17 va <sup>II</sup> ) till blp 17 va <sup>I</sup> 3.457 17 va <sup>I</sup> blp 4.544 4.668 Huvudsta (Huv) hlp		<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>
5.283 Huvudsignal F 5.302 5.320 Huvudsta C (Huc) hp 6.431 Sundbyberg (Sub)	3.6	<p>Infartssignal till Sub, se denna dpl.</p> <p>Väggkorsning Huvudsta C. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p><b>Sth 30</b> vid signalering med enbart dvärgsignal (ens. lok dock sth 40).</p> <p><b>Htv:</b> in † sp 2  <b>Sidtv:</b> in † sp 1                      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 (säm § 69: 2 b).**

Vid sådan kurva, där hastighetsnedsättning endast behöver iakttagas av tåg, som består av rälsbussar av klasserna A och B, har uppsatts kurvradietavla (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 huvudtågvägar 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.

Nedanstående tabell avser ej tåg på huvudspåren.

Bandel	Lok litt									
	A 2 B	D	E E 2 E 6	F	G 2,G 4 G 5,G 6	G 7	H	J	KA K 2	K 4
Udl—L:a Ursvik och Bagartorp .....	20	20	20	—	—	20	20	20	20	20
Tmn—Sub .....	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Sub—Ulvsunda .....	—	—	40	—	—	40	—	40	40	40
Häv—Lövsta .....	—	—	15	—	—	—	—	—	15	—
So—Cst .....	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Nst—Cst .....	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Tmn—Nst .....	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Nst—Vn .....	40	40	40	—	—	40	40	40	40	40
Abn—Öst .....	40	40	40	—	—	40	40	40	40	40
Stg—Skeppsbron .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
Sst—Hammarbyhamnen ...	—	20	20	20	—	20	20	20	20	20
Sst/Nba—Enskede .....	30	30	30	—	30	30	30	30	30	30
Ås—Vbg—Lm .....	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Vbg industriområde .....	—	—	15	—	—	15	—	15	15	15
Årstadalshamnen .....	—	—	15	—	—	15	—	15	15	15

Bandel	Lok litt										
	L	M Of	N	Ra	S S 2 S 10	J 2	U	V 3	Öb	Öc	Öd
Udl—L:a Ursvik och Bagartorp .....	20	—	20	20	20	20	20	20	—	20	20
Tmn—Sub .....	40	—	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Sub—Ulvsunda .....	40	—	40	—	40	40	—	40	—	—	—
Häv—Lövsta .....	15	—	—	—	15	15	—	10	—	—	—
So—Cst .....	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Nst—Cst .....	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Tmn—Nst .....	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Nst—Vn .....	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Abn—Öst .....	40	—	40	40	40	40	40	40	—	40	40
Stg—Skeppsbron .....	—	—	20	—	—	20	—	20	—	20	—
Sst—Hammarbyhamnen ...	20	—	20	—	20	20	20	20	—	20	20
Sst/Nba—Enskede .....	30	—	30	40	30	30	30	30	—	30	30
Ås—Vbg—Lm .....	30	—	30	40	30	30	30	30	30	30	30
Vbg industriområde .....	15	—	15	—	15	15	—	—	—	15	—
Årstadalshamnen .....	15	—	15	—	15	15	—	15	—	15	—

## 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>Solna—Stockholm C, huvudspåren:</b>				
Solna—Tomtebodå Ö .....	0 ‰	6 ‰	6 ‰	
Tomtebodå Ö—Stockholm C .....	10 ‰	1 ‰		10 ‰
<b>Sundbyberg—Stockholm C, huvudspåren:</b>				
Sundbyberg—Huvudsta .....	0 ‰	7 ‰	7 ‰	
Huvudsta—Tomtebodå Ö .....	3 ‰	1 ‰		
Tomtebodå Ö—Stockholm C .....	10 ‰	1 ‰		10 ‰
<b>Sundbyberg—Tomtebodå N:</b>				
Sundbyberg—Huvudsta .....		7 ‰	7 ‰	
Huvudsta—Tomtebodå N .....	6 ‰			6 ‰
<b>Västra bispåret:</b>				
Tomtebodå N—Stockholm C .....	10 ‰			10 ‰
<b>Östra bispåret:</b>				
Tomtebodå N—Stockholm C .....	10 ‰			10 ‰
Stockholm N—Stockholm C .....	10 ‰			10 ‰
<b>Värtabanan:</b>				
Värtan—Albano .....		7 ‰	7 ‰	
Stockholm Ö—Albano .....	17 ‰			17 ‰
Albano—Stockholm N .....		4 ‰	4 ‰	
Stockholm N—Tomtebodå N .....	7 ‰			7 ‰

Ovan angivna lutnings- resp stigningsförhållanden utvisa den största höjdskillnad, som på resp bansträckor finnes mellan två punkter på 1 000 m avstånd från varandra, oavsett om banan på någon del av sträckan mellan dessa punkter har starkare lutning resp stigning. Dels på grund av att dylikt förhållande kan råda, dels till följd av att lutningsvisarna angiva endast hela, uppåt avrundade tal, överensstämma icke alltid lutningsvisarnas siffror med ovanstående uppgifter; de sistnämnda skola gälla vid bestämmande av den för tåg erforderliga bromsvikten.

**Väggkorsningar, där säkerhetsanordningar (ljussignaler, ringverk, bevakade grindar eller fällbommar) skola finnas.**  
(ej upptagna i linjebeskrivningarna)

P l a t s	Belägen		Skyddsanordning
	vid km	på sträcka på station	
Johannesfredsvägen ....	3+426	Ulv	Fällbommar, bevakning <sup>1)</sup>
Timmermansgatan .....	—	Sst	» » <sup>2)</sup>
Huddingevägen .....	2+408	Nba—Enskede	» » <sup>1)</sup>
Herrgårdsvägen .....	2+673	» »	» » <sup>1)</sup>
Bägerstavägen .....	3+213	» »	» » <sup>1)</sup>
Palmfeltsvägen .....	3+246	» »	» » <sup>1)</sup>
Huddingevägen .....	—	Sidospåret till Mjölcentralen	» » <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Bevakas av vägvakt.

<sup>2)</sup> » » växlingspersonal.

**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 elektrolok, får den totala vagnvikten uppgå till högst 4/5 av sammanlagda vagnvikterna för båda loken.

c) Om tåg framföres av ett elektrolok och ett ång/motorlok, får den totala vagnvikten likaledes uppgå till högst 4/5 av sammanlagda vagnvikterna för båda loken.

Bansträcka	Ton vagnvikt													
	med lok litt													
	Da	Dg Du	Dk	Ds	F	Hab	Hcd	Hg	Hg 2	Ra	Ub Ud	Öb	Öc	Öd
So—Tm—Äs .	900 <sup>1)</sup>	1000	600	550	700 <sup>2)</sup>	500	700	850	700	500	600	100	150	200
Tm—Sub ....	900 <sup>1)</sup>	900	600	550	700 <sup>2)</sup>	500	700	850	750	500	600	100	150	200
Tm } —Vn ....	900 <sup>1)</sup>	1000	600	550	700 <sup>2)</sup>	500	700	850	750	500	700	125	200	300
Ke } —Vn ....	900 <sup>1)</sup>	1000	600	550	700 <sup>2)</sup>	500	700	850	750	500	700	125	200	300
Sst—Skansbg	800 <sup>1)</sup>	800	550	500	600	450	600	750	650	450	600	100	150	200

<sup>1)</sup> Da med 15 tons axeltryck 100 ton mindre vagnvikt.

<sup>2)</sup> Endast under förutsättning att ventilationen i maskinrummet icke hindras av mörkläggningskärmar.

Anm. 1. När svåra snöhinder eller särskilt låg temperatur ökar tågmotståndet böra ovan angivna vagnvikter i motsvarande grad reduceras. Vagnvikten bör då för lok litt Dg på linje med långa stigningar icke överstiga 750 ton vid stigningsförhållandet 10: 1 000 samt 500 ton vid stigningsförhållandet 16: 1 000. Då tåg framföres av två verksamma elektrolok, får den totala vagnvikten uppgå till högst 4/5 av de sammanlagda minskade vagnvikterna för båda loken.

Anm. 2. För undvikande av lокkoppling må undantagsvis på bandel, där stigning över 10: 1 000 ej förekommer, 600 tons vagnvikt framföras med Ds-lok, när temperaturen på 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.

## Vagnviktstabell för motorlok och ånglok.

a. Nedan angivna vagnvikter för ångloken äro att betrakta såsom ett minimum för vad loken skola kunna framdraga och tillämpas för alla gods- och blandade tåg, för vilka vagnvikt icke finnes angiven i tidtabellens överskrift.

b. Framföres tåg av två lok, erhålles vagnvikten genom att taga 4/5 av sammanlagda vagnvikterna för båda loken.

c. Om tåg framföres av ett elektrolok och ett ång/motorlok, får den totala vagnvikten likaledes uppgå till högst 4/5 av sammanlagda vagnvikterna för båda loken.

Ton vagnvikt												
med lok litt						vid avgång från	med lok litt					
T 2	V 3	B	E	L	S		T 2	V 3	B	E	L	S
900	750	700	650	350	350	↕ Sundbyberg ↗ ↘ Tomteboda ↙	900	750	750	700	375	375
T 2	V 3	N		K 4		↕ Tomteboda ↗ ↘ Värtan ↙	T 2	V 3	N		K 4	
900	800	800		400			900	800	800		400	
750	600	600		400		↕ Tomteboda ↗ ↘ Stockholm S ↙ ↘ Älvsjö ↙	750	600 <sup>1)</sup>	800		400	
750	600	600		400			750	600	800		400	

<sup>1)</sup> Skansenbangården—Stockholm S max. 550 ton.

## Bromsprov.

Bromsprov skall utföras jämlikt bestämmelserna i särtryck 254, avd. Bt, art 32, 33, 34, 39 och 40.

På utgångsstationen får »Förenklat utgångsprov» enl art 33 och 39 utföras på tåg, som sammansatts av en eller flera tågdelar, av vilka icke någon förändrats i bromshänsende eller blivit isärväxlad, sedan den ankom till stationen. Förenklat utgångsprov får av miö icke medgivas i större utsträckning än att varje tågsätt kommer att underkastas fullständigt utgångsprov minst en gång varje dygn.

Nedanstående undantag gälla:

Station	Undantag från särtryck 254, avd. Bt art 19
Stockholm C .. Hagalund ..... Tomteboda ...	Direkta godståg till Vn, Nst, Sst (Skansbg) och Äs (Lm) behöva endast ha så stor bromsvikt inkopplad att föreskrivet bromstal uppnås. Inkopplade bromsar skola kontrolleras som vid utgångsprov.
Stockholm N ..	Tågen till Tm behöva ej bromsprov.
Stockholm S ..	Direkta godståg till Tm behöva endast ha så stor bromsvikt inkopplad, att föreskrivet bromstal uppnås. Inkopplade bromsar skola kontrolleras som vid utgångsprov.

## Vagnsnyning och varmgångsinspektion.

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

Vagnsnyning och varmgångsinspektion får under inga förhållanden eftersättas.

### I. Snäll- och persontåg.

Vagnsnyning enl föreskrifterna i särtryck 123 §§ 5 och 8 — vid *utgångs-* resp *slutstation* — skall äga rum vid följande stationer:

*Stockholm C, Hagalund och Sundbyberg.*

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

Härifrån göres dock följande undantag:

*Stockholm C.*

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

Vagnar i lokaltågen på sträckorna Stockholm C—Märsta, Stockholm C—Södertälje C och Stockholm C—Bålsta underkastas en grundlig avsnyning en gång varje dag på tid som av maskiningenjören bestämmes. I övrigt avsynas nämnda tåg vid Stockholm C efter varje tur för upptäckande av större bristfälligheter på vagnarna.

### II. Godståg.

A. Vagnsnyning enl föreskrifterna i särtryck 123 § 5 — vid utgångsstation — skall äga rum vid *Tomtebodas, Stockholm N, Värtans, Stockholms S och Liljeholmens.*

B. Vagnsnyning enl föreskrifterna i särtryck 123 § 6 — enbart varmgångsinspektion — skall under tåguppehållen äga rum vid *Sundbyberg.*

C. Periodsmörjning av vagnar samt fullständig vagnsnyning enl särtryck 123 § 8 — vid slutstation — för alla vagnar, för vilka vederbörande station är slutstation, skall äga rum på följande stationer, *Tomtebodas, Stockholm N, Värtans, Stockholms S, Liljeholmens.*

Beträffande vagnar, som ej hava slutstation på ovan angivna stationer, skola dessa även synas och periodsmörjas på samma stationer i den utsträckning tiden medgiver, varvid beaktas, att vagnsnyning för upptäckande av varmgång ej får försummas utan alltid företages omedelbart sedan tågen stannat och innan isärväxlingen av desamma påbörjas.

### Obevakade driftplatser

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

*Ulriksdal, Albano och Älvsjö* få tillvidare lämnas obevakade för vissa tåg.

Samtliga driftplatser 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.

Ang huvudsignals ställande till stopp i nödfall, se de särskilda föreskrifterna sid 72.

## Ordergivningsstationer äro

### tågs utgångsstation.

*Tomteboda* betraktas som utgångsstation för alla tåg till 1 och 4 ts, som utgå från Tomteboda.

*Stockholm C* betraktas som utgångsstation för övriga till 4 ts från Stockholm C utgående tåg.

Ordergivningsstationerna skola ansvara för all dem pålagd ordergivning för bansträckan *till och med* närmast i tågriktningen belägen ordergivningsstation, där *tåget har fast uppehåll*.

Tomteboda och Stockholm C äro dock ordergivningsstationer även för vissa till 4 ts från Tomteboda resp Stockholm C utgående tåg, som ha fast uppehåll vid Södertälje södra. Se 4 ts tdtbok, del A.

## Underrättelsestationer och underrättelsesträckor.

Underrättelsestation	Underrättelsesträcka
Hässelby villastad .....	Hässelby villastad—Spånga
Sundbyberg .....	Spånga—Huvudsta
Stockholm C .....	Huvudsta } Ulriksdal }—Stockholm S
Stockholm N .....	Västra och östra bispåren Tomteboda—Värtan
Stockholm S .....	Stockholm S—Västberga
Älvsjö .....	Årsta växel—Enskede Västberga—Liljeholmen Nyboda—Östberga växel Västberga—Tumba

### Underrättelsetider.

Se cirk A 31/55

### Banpersonalens arbetstid på 24 bs inberäknat personalens färd till och från arbetsplatsen.

Dagar	1 febr—31 okt	1 nov—31 jan
Måndag—fredag .....	kl. 7.00—16.30	kl. 7.00—16.00
Lördag .....	» 7.00—13.00	» 7.00—13.00

## Postning för vissa tåg.

(Säo § 46: 6; se även § 99: 2 i)

Vid Stockholm C skall tågklarerare för genomfartståg posta på stationshussidan.

### Huvudsignals ställande till stopp i nödfall.

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

Plats	Åtgärder
Ulriksdal	I ställverket under spårplan placerade tryckknappar för resp signaler nedtryckas. (Dörrnyckeln till ställverket uttages ur ett vid dörren befintligt nyckelskåp, sedan glaset sönderslagits.)
Albano	Strömbrytaren på ytterväggen invid expeditionsdörren ställs till »stopp».
Älvsjö	Signalställaren återföres uppåt, så långt det går. (Dörrnyckeln till ställverket förvaras på stinsexp.)

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

#### Intagande av tåg på godsbangården vid Stockholm S.

Tåg från Stockholm C till godsbangården skola på signal enligt säo fig 11 b med dvärgsignalerna 11 ve och 9 v framföras först från spår III till utdragsspåret och där- efter på samma signalbild, visad med dvärgsignalerna j<sup>I</sup>, j<sup>II</sup> och 11 ha samt på sig- nalbild enligt säo fig 11 g med dvärgsignalerna 9 h och 11 h, från utdragsspåret till slut- märket i norra änden av spår IV. Härifrån införes tåget på godsbangården efter av växlingspersonalen given signal med signalredskap.

#### Avgångssignal vid Solna.

Avgångssignal till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll skall givas av tbflh även när enkelspårsdrift äger rum och den automatiska linjeblockeringen är i bruk.

#### Meddelande från Tomtebodas till Solna att tåg är klart för avgång.

För tåg, som utgår från Tomtebodas nedre, skall meddelande att tåget är klart för avgång ha lämnats av tkl vid Tomtebodas nedre till tkl vid Solna, innan körsignal får visas.

#### Linjeblockering eller blockpost i olag.

(Sty skr den 4 sept. 1948, dnr DbrS 46/48.)

#### Särskilda bestämmelser när enstaka blockpost är i olag eller linje- blockeringen är ur bruk.

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

När tåget stannat vid blp framför huvud- eller dvärgsignal, som visar »stopp», otyd- lig, 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 föra-

ren 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 .....

Vid tillämpning av dessa bestämmelser kan tåganmälan utväxlas vid Stockholm C och Solna .....

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

### 2. Ordregivning.

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 banstr ..... sth 30 km/tim. Linjeblockeringen är ur bruk av obekant orsak eller

b) .....

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 iakttagas, 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 obevakad 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<sup>1)</sup>, som utgöres av vägkorsning<sup>1)</sup> 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 fällda, 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.**

Upptäcker 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.

<sup>1)</sup> Finnes f. n. icke på 24 ts.

### Rangersignaler för växlingsvallen och »puckeln» vid Tomteboda.

I norra delen av Tomteboda bangård äro uppsatta:

en rangersignal i kontaktledningsbrygga 8 (320 m norr om viadukten),

en dvärgsignal i kontaktledningsbrygga 11 (140 m norr om viadukten),

en rangersignal på viadukten,

en dvärgsignal i kontaktledningsbrygga 14 (40 m söder om viadukten) och

en dvärgsignal i kontaktledningsbrygga 17 (150 m söder om viadukten).

Signalerna manövreras från ställare placerade dels på växlingsvallen, dels vid Norra bocken, varjämte en strömbrytare finnes på vallen och tvenne strömbrytare vid spår-förgreningen nedanför vallen, medelst vilka signalerna kunna ställas till stopp.


Signalerna ersätta signalering medelst signalredskap: *stopp*, *back*, *sakta* och *framåt*.


Med signalerna givas följande signalbilder med nedan angiven betydelse:


Rangersignalerna



Dvärgsignalerna

 *stopp*, vid blinkande sken *framåt*

 *back*

 *sakta back* (normal tryckningshastighet).

Då signalerna ställts på stopp från någon av ovannämnda 3 strömbrytare, skall växlingsledaren vid manöverställarna omedelbart underrättas om anledningen härtill, och får signal till rörelse därefter ej givas, förrän växlingsledaren förvissat sig om, att intet hinder föreligger härför.

Då rangering över vallen eller »puckeln» ej äger rum, skola signalerna vara släckta.

### Ljusnordning för signalering vid bromsprov.

Vid följande stationer finnes ljusanordning för signalering vid bromsprov enl säo § 8 mom 1 d:

Station	Uppsatt i	Gäller för avgående tåg
Värtan	kontaktledningsstolpe 30 A och ledningsbrygga 24	från spåren 1—5 på Östra bangården
Tomteboda		
SI .....	ledningsbrygga 43 östra delen; repetersignal i brygga 40	söderut från spåren 9—11
SII .....	ledningsbrygga 42; repetersignal i brygga 40	söderut från spåren 16—21
NI .....	ledningsbrygga 32, västra delen; repetersignal i brygga 36	norrut och västerut från spåren 32—40
NII .....	ledningsbrygga 27	norrut från spåren 29—30
NIII .....	ledningsbrygga 21	norrut från spåren 4—6
Stockholm S	ledningsbrygga vid Södra stationsgatan	från spåren 2—3
Hagalund	<i>Sirénsignaler:</i>	från spåren 1—27 på övre bangården
Endast sirén	»Bromsa» — • —	
	»Lossa» — •	
Stockholm C	<i>Ringsignaler:</i>	norrut från spåren 1—2
Endast ringklockor	»Bromsa» — • —	» » » 4—5
	»Lossa» — •	» » » 7—8
		» » » 15—18
		söderut » » 10—12
		» » » 15—18

Anläggningarna vid Värtan, Tomtebodan och Stockholm S bestå av:  
ljusanordning, visande T (= tillsätt) eller L (= lossa) i gult mot svart bakgrund,  
tryckknappar i järndosor,  
fotkontakter med pedaler och  
ringklockor, vilka ljuda så länge en tryckknapp hålles intryckt eller en fotkontakt hålles nedtryckt.

Normalt skall ljusanordningen hållas släckt.

Vid första intryckningen av en knapp eller nedtryckningen av en fotkontakt visar lyktan T, vilket betyder att föraren skall tillsätta bromsen.

Vid andra intryckningen eller nedtryckningen visar lyktan L, angivande att föraren skall lossa bromsen.

Vid tredje intryckningen eller nedtryckningen slocknar ljuset.

Bilderna framträda således alltid i samma ordning: T, L, mörkt, T, L mörkt o. s. v.

Knappen eller fotkontakten skall intryckas resp nedtryckas väl och hållas intryckt resp nedtryckt 2 à 3 sekunder.

Ringklockorna, vilka ljuda så länge vederb knapp eller fotkontakt hålles intryckt resp nedtryckt, tjäna till att fästa förarens uppmärksamhet på ljusanordningen.

Då bromsprovet är avslutat, skall detta enligt gällande bestämmelser muntligen anmälas till föraren och tågklararen. Anmälan till föraren får förmedlas av tågklararen.

Manövreringen av ljusanordningen skall i regel utföras av den, som kontrollerar bromsarna i tågets bakre del.

### **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.

På växlingsätten mottager föraren eller medföljande växlingspersonal handlingarna på utgångsstationen och avlämnar dessa på slutstationen.

För Tomteboda gälla följande föreskrifter:

ankommande tåg: väskan avlämnas till tågklararen,

avgående tåg: väskan överlämnas till föraren genom vagnupptagaren.

### **Tvättning av vagnar i ank tomtågen vid Hagalund.**

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

Berörd personal underrättas genom spm och anslag, då tvättanordningen tages i bruk resp avstänges.

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 frånslagen, 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 Solnatunneln, 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 jalsuerna öppna.

### Framförande av småfordon inom vissa ställverksområden.

I anslutning till säo § 33, har trafikinspektören utfärdat följande tillägsbestäm- melser att gälla för framförande av småfordon:

*inom Sundbybergs ställverksområde:* infartssignal B och dvärgsignal 7 h—signalerna B 7 och 17 vb, bispåret Tomteboda—Sundbyberg samt Sundbybergs bangård;

*inom Solna ställverksområde:* Solna norra stationsgräns—Solna södra stationsgräns;

*inom Stockholm C ställverksområde:* signalerna B 7 och 17 vb på stationssträckan Sundbyberg—Stockholm C resp Solna södra stationsgräns—Munkbrohamnen blp (signalerna 3 och 6), östra och västra bispåren samt Stockholm C bangård;

*inom Stockholm S ställverksområde:* från Munkbrohamnen blp (signalerna 3 och 6) — dvärgsignalerna 1 ha och 15 ha/C 2 vid Västberga samt

*inom Älvsjö ställverksområde:* signalerna 1 ha/hb och C 1 vid Västberga—Älvsjö södra stationsgräns mot Huddinge och Södertörns villastad samt Älvsjö bangård.

1. Småfordon få icke framföras inom ovan angivna områden med mindre tillstånd härtill erhållits av ställverket vid Sundbyberg, Solna, Stockholm C, Stockholm S resp Älvsjö. Småfordonsföraren skall därvid uppgiva titel och namn, mellan vilka fasta signaler eller driftplatser färden skall ske och tidpunkten härför samt fordonets be- teckning. Berör färden linjen (inbegripet bispåren), skall

#### *vederb ställverk*

a) anmäla den till nästa ställverk, som sedan meddelar, när fordonet inkommit (vid färd mot Stockholm C norrifrån på nedspåret, när fordonet passerat växel 202 c). Detta meddelande får lämnas först sedan vederb signal återställts till »stopp»;

b) på ställverksapparaten uppsätta anslag bl 381 J (»Hinder å sträckan»), på vilket angivits »Isolerat fordon»;

*tågklareraren på underrättelsestation* (Sundbyberg, Stockholm C, Stockholm S och Älvsjö) anteckna dem i telefonbok för underrättelsestation.

2. Ställverket Solna skall innan tillstånd lämnas till färd med småfordon från Solna till Tomteboda N efterhöra med tågklareraren Tomteboda N att hinder ej möter för färden. Ställverket Solna övervakar, att meddelande inkommer från tågklareraren Tomteboda N att fordonet införts Tomteboda N.

3. Efter erhållet tillstånd visas signalen »växling tillåten» enligt säo fig 11 b eller 11 c från dvärgsignalen för den spårsträcka, som får befaras. Färden skall därefter anträdas och utföras fortast möjligt. Endast dvärgsignalerna 135 h vid Stockholm C och 17 hI, 17 hII, H och 19 v inom Sundbybergs ställverksområde få passeras i stoppställning.

4. Småfordon får vid färd från Tomteboda N till Solna icke föras förbi tågvägsin- spektörens vid Tomteboda N (»norra bocken») postställe förrän föreskrivet tillstånd till färd in på Solna ställverksområde erhållits från ställverket Solna.

5. När Stationsgatan eller Esplanaden i Sundbyberg skall passeras, begäres bom- marnas fällande per telefon vid färd norrifrån och muntligt vid färd söderifrån.

När Jakobsgatan skall passeras, begäres bommarnas fällande per telefon vid färd söderifrån och muntligt vid färd norrifrån (i senare fallet framföres fordonet till bomvaktskuren vid Jakobsgatan).

6. Småfordon får icke utan giltig anledning (motorstopp eller dylikt) kvarhållas på spårsträckan längre tid än som medgivits.

7. Småfordonsföraren skall omedelbart underrätta

*vederb ställverk*

a) när fordon icke i tid kunnat undanföras från spår (se punkt 5);

b) när fordon undanförs från spår (färden avbruten eller avslutad);

*ställverket vid Sundbyberg*

a) vid färd från Sundbyberg mot Stockholm C, då fordonet passerat växel 32 b;

b) vid färd från Sundbyberg mot Tomtebodan N, då fordonet passerat växel 18;

c) vid färd söderifrån mot Sundbyberg, när fordonet ankommit till dvärgsignal 29 v, såvida ej denna signal vid fordonets ankomst redan visar signalen »växling tillåten» och överenskommelse träffats mellan ställverket och småfordonsföraren, att underrättelsen ifråga ej behöver lämnas;

*ställverket vid Solna*

a) vid färd från Stockholm C norrut på uppspåret eller västra bispåret, då fordonet ankommit till dvärgsignal 31 vb resp 31 va, såvida ej denna signal vid fordonets ankomst redan visar »växling tillåten» och överenskommelse träffats mellan ställverket och småfordonsföraren, att underrättelsen ifråga ej behöver lämnas;

b) vid färd mot Stockholm C norrifrån på nedspåret eller västra bispåret, då fordonet passerat växel 30 a resp 32 b;

*ställverket vid Stockholm C*

a) vid färd från Stockholm C norrut på uppspåret, då fordonet passerat växel 204 vid Tomtebodan Ö;

b) vid färd mot Stockholm C norrifrån på nedspåret, dels då fordonet passerat växel 202 c, dels ock när fordonet ankommit till dvärgsignal 27 h, såvida ej denna signal vid fordonets ankomst redan visar signalen »växling tillåten» och överenskommelse träffats mellan ställverket och småfordonsföraren att underrättelse ifråga ej behöver lämnas.

---

När så är lämpligt, användas vid telefonering de för ställverksanläggningarna särskilt uppsatta signaltelefonerna.

Förestående bestämmelser upphäva icke till någon del föreskrifterna i säo, bl. a. angående skyddsignalering vid uttagning av A-fordon på linjen, och fritager icke heller småfordonsföraren från iakttagande av största uppmärksamhet. Enär småfordon icke påverka fasta signaler och spårledningar, kan nämligen färden icke kontrolleras av ställverken i annan mån än vad som angivits i denna instruktion.

## Växlingsrörelser på vissa driftplatser och bandelar.

### Framförande av tåg- och växlingslok vid Stockholm C.

*Ensamma tåglok* må framföras till och från tågsätt (*inbegr. rundgång*) på Stockholm C bangård utan att växlingspersonal är tillstädes.

Vid rörelse av ifrågavarande slag gäller således signalen »växling tillåten» enl såo fig 11 b eller 11 c från dvärgsignal som signal till rörelse, varvid loket skall framföras till nästa dvärgsignal i farrikningen resp 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» enl såo fig 11 b eller 11 c, 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 huruvida 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 från ställverket för fortsatt färd.

Förestående bestämmelser gälla även ensam motorvagn.

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

Med stöd av Säkerhetsordningen § 7, anm. 6 bestämmes dock,

att om växlingsrörelse, då lok *drager* fordon, stoppats med dvärgsignal, skall framåt-rörelsen fortsättas, då dvärgsignalen åter visar »växling tillåten» enl såo fig 11 b eller 11 c, således utan på nytt erhållen framåtsignal från signalkarl.

### Inskränkningar i användningen av Ö-lok vid Stockholm C.

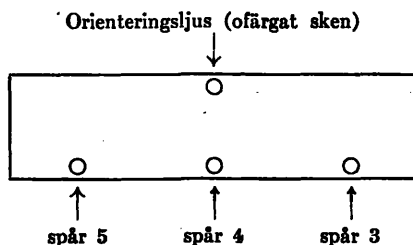
På *saluhallsspåret*, spåret intill saluhallens kaj, får loket ej framföras under Kungsbron, enär strömvagnaren ej klarar brobalkarna. Erfordras växling på detta spår söder om Kungsbron, skola skyddsvagnar i tillräckligt antal medföras.

På intilliggande spår, *fishhallsspåret*, får loket framföras även under Kungsbron, dock endast med största försiktighet samt med iakttagande av att loket under inga förhållanden får ändra rörelseriktning under bron. Loket skall sålunda i vardera riktningen passera under bron i sin helhet, så att strömvagnarens toppbygglar, som vid gång under bron pressas ned i vågrätt läge, kunna intaga vertikal ställning, innan loket åter föres under bron.

### Signal för växlingsrörelse till E-gruppen vid Stockholm C.

På västra bropelaren under Kungsbron på Stockholm C bangård är uppsatt en ljussignal, som lämnar växlingspersonalen möjlighet att i god tid iakttaga, till vilket spår på E-gruppen växlarerna äro lagda.

Ljussignalen består av en lyktanordning med fyra ljuspunkter (se figuren).



Då växlingsväg är lagd från något av tågspåren 10—18 till E-gruppen, visar dvärgsignal 87 v »växling tillåten» enl såo fig 11 c samt ljussignalen på Kungsbropejlaren vid gång till spår 3: ett brandgult sken snett till höger om orienteringsljuset  
 » » » 4: » » » rakt under orienteringsljuset  
 » » » 5: » » » snett till vänster om orienteringsljuset.

Följande bestämmelser skola gälla.

Vid växlingsrörelsen från tågspåren 10—18 till uppställningsgruppen D skall som regel spår 4 på E-gruppen användas, vilket spår därför skall hållas fritt från fordon och hinderfritt i förhållande till närliggande spår. Ovannämnda ljussignal, som är förbunden med dvärgsignal 87 v, visar då ett brandgult sken rakt under det ofärgade orienteringsljuset.

Föraren på växlingsloket skall vid växling mot E-gruppen uppmärksamma — förutom dvärgsignal 87 v — även nämnda signalanordning på bropejlaren och, om denna skulle visa annan signalbild än ovan angivits, nedbringa hastigheten så, att växlingsrörelsen omedelbart kan stoppas, om hinder skulle förefinnas. Detta försiktighetsmått förfaller, om växlingsledaren meddelat föraren, att annat spår än spår 4 tillfälligtvis skall användas och signal till detta spår visas.

### Framförande av tåglok vid Älvsjö.

Ensamma tåglok må framföras till och från tågsätt (inbegr. rundgång) på Älvsjö bangård utan att växlingspersonal är tillstädes.

Vid rörelse av ifrågavarande slag gäller således signalen »växling tillåten» enl såo fig 11 b eller 11 c från dvärgsignal som signal till rörelse, varvid loket skall framföras till nästa dvärgsignal i farriktningen resp 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» enl såo fig 11 b eller 11 c, får ett efterföljande lok framgå.

Lokpersonalen åligger, att icke igångsätta loket vid gång från tågsätt, förrän besked erhållits, att avkoppling skett,

att aktgiva på signaler, växlars lägen och huruvida fordon på angränsande spår stå hinderfritt i förhållande till det eller de spår, på vilka loket skall framgå, samt att, därest hinder av något slag skulle anses föreligga, inhämta tillstånd från ställverket för fortsatt färd.

Vid vagnväxling skola rörelserna utföras på signal från växlingspersonal.

### Växling vid Kabelverket, Älvsjö.

Ifrågavarande spår, som förbinder Telefonaktiebolaget L. M. Ericssons Kabelverk med Älvsjö bangård och äges av L. M., benämnes här nedan »Kabelverkets spår».

På Kabelverkets spår får icke framföras lok (lokomotor) med större hjultryck än 12,4 ton eller vagnar med större hjultryck än 14,5 ton.

Kabelverkets spår får icke trafikeras med större hastighet än 20 km i timmen. Om vagn med hjultryck mellan 12,4 ton och 14,5 ton framföres, får hastigheten dock icke vara större än 10 km i timmen.

Vid varje växlingsrörelse på Kabelverkets spår skall jämte växlingsledaren minst en man av växlingspersonalen medfölja.

Vid växlingsrörelse på Kabelverkets spår skola vagnarna vara anslutna till tryckluftledningen och bromsprov utföras före avgången från resp platser. Bromsvikt: bromstal 14 för lok; bromstal 24 för lokomotor.

Då loket (lokomotorn) skjuter vagnarna, skall en man av växlingspersonalen hava sin plats på någon av de främsta vagnarna i farriktningen för att hålla utkik och giva nödiga signaler till medföljande personal ävensom för att vid behov medelst signalhorn giva signalen »tåg kommer».

Vid växlingsrörelse, som berör vägkorsningarna Armborstvägen och Sjätte Novembervägen skall växlingsledaren ombesörja, att någon i växlingslaget eller särskild vakt bevakar korsningen, innan denna passeras, och vid dagsljus med utvecklad röd flagga samt under mörker med rött sken från handsignallykta varskor de vägfarande. Flaggan (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ eller dyl, och ej heller får den, som utsetts att bevaka korsningen, utföra bevakningen genom att giva signal under det han färdas på något av de fordon, som äro på väg mot korsningen.

### Framförande av tåglok vid Sundbyberg.

*Ensamma tåglok må framföras på Sundbybergs bangård från tågsätt till lokstallet eller omvänt utan att växlingspersonal är 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 således signalen »växling tillåten» enl säo fig 11 b eller 11 c från dvärgsignal som signal till rörelse, varvid loket skall framföras till nästa dvärgsignal i farriktningen resp 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» enl säo fig 11 b eller 11 c, 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 huruvida 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 från ställverket för fortsatt färd.

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

### Växling vid Nordiska Röraktiebolaget, Tomtebodå.

Innan växlingssätt avgår till Nord Rörbolagets spår omvrides och urtagas kontrollnyckel K<sup>1</sup> i manöverskåpet framför expeditionsbyggnaden. Nyckel K<sup>1</sup> insättes därefter i kontrolllåset på tågexpeditionen och omvrides, varefter linjalen drages åt höger. När vid frigöres två nycklar K<sup>2</sup>. Nycklarna K<sup>3</sup> omvridas och urtagas, varvid nyckeln K<sup>1</sup> fastläses i kontrolllåset. Därefter öppnas tågväglåset Å, varvid dvärgsignalen Å visar signal enl säo fig 11 d (»växling tillåten»). De båda nycklarna K<sup>3</sup> medtagas av växlingsledaren.

Växlarna vid Nord Rörbolaget (nr 159 och nr 161) upplåses med nycklarna K<sup>3</sup>. Härvid frigöres vid växel 159 en nyckel K<sup>2</sup> och vid växel 161 en nyckel K<sup>6</sup>. Med nyckeln K<sup>2</sup> upplåses spårspärr VI och med nyckeln K<sup>6</sup> upplåses spårspärr VII.

Efter avslutad växling läses spårspärrarna VI och VII och nyckel K<sup>2</sup> insättes i låset vid växel 159 och omvrides samt nyckel K<sup>6</sup> insättes i låset vid växel 161 och omvridas. Båda växlarna läsas i normalläge med nycklarna K<sup>3</sup>, som urtagas och av växlingsledaren återföras till tågexpeditionen. Där insätts de i kontrolllåset och omvridas, lin-

jalen föres åt vänster och nyckeln K<sup>1</sup> omvrides och urtages. Därefter återinsättes nyckel K<sup>1</sup> i manöverskåpet.

Endast en nyckel K<sup>1</sup>, en nyckel K<sup>2</sup> och en nyckel K<sup>6</sup> samt två nycklar K<sup>3</sup> få finnas i bruk.

### Växling över gatukorsningar vid Värtan.

Vid växlingsrörelser över gatukorsningar inom Värtans bangårdsområde gäller:

- a) Rörelserna få utföras med en hastighet av högst 5 km/tim.
- b) Signal med lokets ringklocka skall givas, innan växlingssättet passerar korsningen.
- c) Såväl när loket drager som skjuter vagnarna, skall en man ur växlingslaget åka på främsta fordonet i farriktningen för att strax före gatukorsningen skynda före växlingssättet fram till korsningen för att bevaka denna och vid dagsljus med utvecklad röd flagga samt under mörker med rött sken från handsignallykta varsko de vägfärande. Flaggan (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ eller dyl, och ej heller får den, som utsetts att bevaka korsningen, utföra bevakningen genom att giva signal under det att han färdas på något av de fordon, som äro på väg mot korsningen. Skjutsning får ske endast under förutsättning att vägfärande från båda hållen i tid kunna varskos.  
(Se dessutom vxi § 10.)

### Växling vid malmkajen vid Värtan.

För in- och utfart vid malmkajen i Värtahamnen finnas tvenne dvärgsignaler, vilkas signalbilder regleras automatiskt medelst kontakthanordningar på portalkranarna nr 106 och 107.

Då någondera kranen icke står hinderfritt, visa dvärgsignalerna »stopp», i annat fall »växling tillåten» enl såo fig 11 d. Den senare signalbilden får icke betraktas som växlingssignal, utan måste signal från växlingspersonalen dessutom avvaktas.

Därest den helengelska växeln i kajspåret ligger till detta spår, visar dvärgsignalen vid kajen alltid »växling tillåten» enl såo fig 11 d.

### Växling över gatukorsningar vid Norra och Södra Hammarby, Stadsgården samt Årstadalshamnen.

Vid växlingsrörelser över gatukorsningar inom norra och södra Hammarbyhamnarnas, Stadsgårdens samt Årstadalshamnens bangårdsområden gäller:

- a) Rörelserna få utföras med en hastighet av högst 5 km/tim.
- b) Signal med lokets ringklocka skall givas, innan växlingssättet passerar korsningen.
- c) Såväl när loket drager som skjuter vagnarna, skall en man ur växlingslaget åka på främsta fordonet i farriktningen för att strax före gatukorsningen skynda före växlingssättet fram till korsningen för att bevaka denna och vid dagsljus med utvecklad röd flagga samt under mörker med rött sken från handsignallykta varsko de vägfärande. Flaggan (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ eller dyl, och ej heller får den, som utsetts att bevaka korsningen, utföra bevakningen genom att giva signal under det att han färdas på något av de fordon, som äro på väg mot korsningen. Skjutsning får ske endast under förutsättning att vägfärande från båda hållen i tid kunna varskos.  
(Se dessutom vxi § 10.)

### Växling genom tunneln vid Fåfången under luftskyddstillstånd.

Vid luftskyddstillstånd skall tunneln användas även som skyddsrum (bombskydd), varför vid varje tunnelmyning anordnats splitterskydd — timmerjalusi — upphängd i svängbar arm.

Jalusierna äro försedda med kontrollås samt signal, som visar stöpp mot växlingsättet, då jalousien spärrar spåret.

Vid flyglarm skall all växling genom tunneln upphöra.

Om lok eller växlingssätt befinner sig i tunneln vid flyglarm, skall loket eller växlingssättet med största försiktighet utväxlas ur tunneln.

Manövreringen av timmerjalusierna verkställas av växlingspersonalen, då denna uppehåller sig vid tunneln, eljest av den vid flyglarm fungerande ordningsmannen i tunneln.

Nyckeln till kontrollås förvaras i skåp med glas; ett skåp placerat i vardera tunnelmynningen. Nyckeln åtkommes genom att krossa glaset och handhaves enligt vid kontrollåsen uppsatta anvisningar.

Efter event flyglarm skall växlingspersonalen, innan växling genom tunneln företages, förvissa sig om att timmerjalusierna äro återförda i normalläge och att nycklarna till kontrollåsen äro förvarade på vederb. platser.

Lokpersonalen skall sköta eldningen så att minsta möjliga rökutveckling uppstår vid gång genom tunneln.

### Växling mellan Tomteboda och Solna.

a) 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 resp riktning 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 spåren 42—45 vid Tomteboda nedre (fr. o. m. dvärgsignalerna 33 vd, 33 vc, 33 vb och 33 va) till Solna (t. o. m. dvärgsignalerna 9 v och 11 v) samt

i riktning Solna—Tomteboda från spårgrupp B samt från spåren 3 och 4 vid Solna (fr. o. m. dvärgsignalerna 23 hb och 23 hc) till spåren 42—45 vid Tomteboda nedre 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 skriv Dbr S 133<sup>1</sup>/47.)

### Växling mellan Sundbyberg och Sundbybergs norra.

På dubbelspåret *Sundbyberg—Spånga* få rörelser med fordon mellan Sundbyberg och växel 2 b vid Sundbybergs norra äga rum på uppspåret under form av växlingsrörelse, när dubbelspårdrift 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 skarpt uppmärksamhet. Hastigheten får ej överstiga 30 km/tim.

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

### Växling mellan Sundbyberg och Huvudsta.

På dubbelspåret *Sundbyberg—Tomteboda övre* få rörelser med fordon mellan Sundbyberg och Huvudsta äga rum på nedspåret under form av växlingsrörelse, när

den automatiska linjblockeringen 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 växlingsrörelser få 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 skarpt uppmärksamhet. Hastigheten får ej överstiga 30 km/tim.

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

## **Trafikföreskrifter för bandelen Hässelby Villastad—Lövsta på Stockholms stads järnväg Spånga—Lövsta.**

### § 1.

Spåranordningarna till sopförbränningsanläggningen vid Lövsta jämte vagnstipparna få trafikeras med för järnvägen Spånga—Lövsta godkänd rullande materiel i och för godstransport.

### § 2.

Hastigheten på bansträckan Hässelby villastad—såväl övre som nedre bangårdarna vid Lövsta får icke överstiga 15 km/tim.

### § 3.

Till vänster om spåret Hässelby villastad—Lövsta, 120 m framför växel 1, finnes en huvudljussignal A<sup>1:2</sup> uppsatt, vilken gäller för växlingsrörelse till Lövsta. Körsignal visas med ett fast grönt sken för tåg till övre bangården och med två fasta gröna sken för tåg till nedre bangården.

### § 4.

På ömse sidor om de båda vagnstipparna på spåret till övre bangården finnas signal-lyktor uppsatta, vilka kunna visa fast rött eller grönt sken. Grönt sken visas, då båda vagnstipparna äro förreglade i läget för spåret.

### § 5.

Spåren på övre bangården vid Lövsta korsas av en väg, Kyrkhamnsvägen. Vid växlingsrörelse, som berör vägkorsningen skall växlingsledaren ombesörja, att någon i växlingslaget eller särskild vakt bevakar korsningen, innan denna passeras, och vid dagsljus med utvecklad röd flagga samt under mörker med rött sken från handsignal-lykta varskor de vägfärdande. Flaggan (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ eller dyl, och ej heller får den, som utsetts att bevaka korsningen, utföra bevakningen genom att giva signal under det han färdas på något av de fordon, som äro på väg mot korsningen. Signalen »tåg kommer» skall dessutom alltid givas från loket.

### § 6.

Lok får ej framföras förbi gamla latrinbyggnaden vid Lövsta. Vagnar framföras med handkraft mellan stopptavlorna för lok och latrinbyggnaden.

### § 7.

Vid växlingsrörelserna skola vagnarna vara anslutna till tryckluftledningen och bromsprov utföras före avgången från resp platser.

Bromsvikt: bromstal 8.

## § 8.

Växlingsledaren är ansvarig för att tillräcklig bromsvikt förefinnes och skall meddela föraren uppgift på vagnvikt och den bromsvikt, som finnes i växlingssättet.

## § 9.

Då vagnar skjutas av lok, får vagnantalet utgöra högst 30 st. Växlingsledaren skall härvid hava sin plats på den främst gående vagnen. Han skall därifrån hålla utkik framåt och giva erforderliga signaler till medföljande personal. Vid dagsljus skall stoppsignalering ske med röd signalflagga.

**Trafikföreskrifter för  
Stockholms stads järnväg  
Sundbyberg—Ulvsundasjön.**

## § 1.

Vid varje växlingsrörelse skall jämte växlingsledaren minst en man medfölja. För växlingsrörelserna mellan Sundbyberg och Sundbybergs norra gälla även vissa för denna sträcka fastställda, här ovan intagna föreskrifter.

## § 2.

Vid växlingsrörelse skola vagnarna vara anslutna till tryckluftledningen och bromsprov utföras såväl före avgången från resp platser som vid event ändring av sammansättningen under vägen. Bromsvikt: bromstal 6.

## § 3.

Anglok får icke ingå på Max Sieverts spår vid Ulvsunda.

## § 4.

Lok får icke framföras närmare hallportarna vid Flygtekniska Försöksanstalten än ca 15 meter.

## § 5.

Vid växlingsrörelsens framförande över vägkorsningarna skall följande iakttagas:

**Huvudspåret Sundbybergs norra—Ulvsunda.**

*a) Korsningen med Karlsbodavägen och Norrbyvägen.*

Vid växlingsrörelse, som berör vägkorsningen skall växlingsledaren ombesörja, att två man ur växlingslaget, en på vardera sidan, bevakar korsningen, innan denna passerar, och vid dagsljus med utvecklade röda flaggor samt under mörker med rött sken från handsignallykta varskor de vägfarande. Flaggan (lyktan) för ej sättas upp på bomstativ eller dyl, och ej heller får de, som utsetts att bevaka korsningen, utföra bevakningen genom att giva signal under det de färdas på något av de fordon, som äro på väg mot korsningen. Signalen »tåg kommer» skall dessutom alltid givas från loket.

*b) Korsningarna med Johannesfredsvägen.*

Vid växling skall växlingssättet stoppas framför vägkorsningen, en man av växlingspersonalen skall fälla bommarna och under mörker kontrollera att bomsignallykterna visa sken (kan iakttagas från manöverstället genom små hål i lykterna), och först därefter får växlingssättet passera vägkorsningen, sedan signal till växlingsrörelse givits av den som fällt bommarna. Då fällbomsanläggningen är i olag skall vägkorsningen bevakas av växlingspersonalen enligt bestämmelserna i säo § 26 mom. 2. Bom-anläggningen anses vara i olag bl. a. om under mörker någon av bomsignallykterna icke visar sken, då bommarna fällas.

**Bispåret och Västra bangården.**

*Korsningarna med Karlsbodavägen, Ranhammarsvägen och Lintavägen. Förfares enligt a) härövan.*

**Sidospåret till Svenska Traktor AB.**

*Korsningen med Gårdsfogdevägen. Förfäres enligt a) härovan.*

**Sidospåret till Tolls Byggnads AB.**

*Korsningen med Karlsbodavägen. Förfäres enligt a) härovan.*

Toll's Byggnads AB skall lämna en man till hjälp för bevakning vid vägkorsningen.

**Sidospåren till AB Karl Ekesiöö.**

*Korsningarna med Karlsbodavägen samt korsningen med den provisoriska vägen mellan Smältvägen och under planering varande hamnområde vid Bällstaviken. Förfäres enligt a) härovan.*

**Sidospåret till AB Gunnar Westholm.**

*Korsningen med Lintavägen. Förfäres enligt a) härovan.*

**Sidospåret till AB Alfort och Cronholm.**

*Korsningen med Johannesfredsvägen. Förfäres enligt a) härovan.*

**Trafikföreskrifter för sidospåret****Ulriksdal—Lilla Ursvik****samt för sidospåret till****Bagartorp.**

## § 1.

Anslutningsväxeln 10 jämte skyddsväxeln 11 vid Ulriksdal äro såväl centralt som lokalt omläggbara samt försedda med elektriska växelspärrear och kontrollföreglade i särskild förreglingsledning.

Anslutningsväxeln till sidospåret till Bagartorp är endast lokalt omläggbar.

*Anm.:* Normalläget för sistnämnda växel är läge för växlingsrörelse Ulriksdal—Lilla Ursvik.

## § 2.

För växlingsrörelse från sidospåret in på Ulriksdals station gäller, förutom vederbärgssignaler i tågväg på bangården, dvärgsignal I framför skyddsväxeln 11.

## § 3.

På sidospåren får tillsvidare endast framföras lok med högst 17 tons axeltryck.

## § 4.

Sidospåren få icke trafikeras med större hastighet än 20 km i timmen.

## § 5.

Vid varje växlingsrörelse på sidospåren skall jämte växlingsledaren minst en man medfölja. Växlingsledaren skall medföra nycklarna till spårspärrlåset vid Lilla Ursvik, växlarna vid Stenkrossen och grindarna vid Bagartorp samt signalhorn

Växlingsrörelse från Ulriksdal in på sidospåret får företagas först sedan tågklararen lämnat tillstånd därtill.

Vid gång mot Lilla Ursvik skall, därest grindarna vid infarten till bangårdsområdet äro stängda över banan, växlingsrörelsen stoppas, då loket befinner sig invid det 90 meter framför grindarna uppsatta uppehållsmärket.

Vid Lilla Ursvik få lok och vagnar icke framföras längre än till de utanför infarten till tunneln uppsatta rektangulära tavlorna, utmärkande »Stoppgräns för lok» resp »Stoppgräns för vagnar».

På stenkrosspåret få vagnar icke uppställas.

Vagnar, som uppställas vid Lilla Ursvik, skola avställas innanför där befintliga spårspärrar, som låsas, varjämte vagnarna skola förstängas medelst bromssläde.

Vid gång mot Bagartorp skall, därest grindarna vid infarten till bangårdsområdet äro stängda över banan, växlingsrörelsen stoppas, då loket befinner sig invid det 150 meter framför grindarna uppsatta uppehållsmärket.

Sedan växlingsrörelse utförts på sidospåret till Bagartorp skall växeln till sidospåret till Bagartorp återläggas i normalläge.

#### § 6.

Vid växlingsrörelse på sidospåren skola vagnarna vara anslutna till tryckluftledningen och bromsprov utföras före avgången från resp platser.

Bromsvikt: bromstal 26.

#### § 7.

Då loket skjuter vagnarna, skall en man av växlingspersonalen hava sin plats på någon av de främsta vagnarna i farriktningen för att hålla utkik och giva nödiga signaler till medföljande personal ävensom för att vid behov medelst signalhorn giva signalen »tåg kommer».

#### § 8.

Vid växlingsrörelse, som berör vägkorsningarna skall växlingsledaren ombesörja, att någon i växlingslaget eller särskild vakt bevakar korsningen, innan denna passeras, och vid dagsljus med utvecklade röd flagga samt under mörker med rött sken från handsignallykta varskor de vägfärande. Flaggan (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ eller dyl, och ej heller får den, som utsetts att bevaka korsningen, utföra bevakningen genom att giva signal under det han färdas på något av de fordon, som äro på väg mot korsningen. (24 Te S 2562/43, Jvsty beslut.)

#### § 9.

Efter slutförd växling skola nycklarna till spårspärrlåset vid Lilla Ursvik, växlarna vid Stenkrossen och grindarna vid Bagartorp medtagas till Ulriksdal, där nycklarna skola förvaras av tågklararen.

## Trafikföreskrifter för Stockholms stads spår Stockholm södra—Skansbangården samt föreskrifter för växling vid Skansbangården med anslutande industrispår.

#### § 1.

Spåret mellan Stockholm S och Skansbangården benämnes här nedan »Hammarbyspåret».

#### § 2.

Hammarbyspåret är upplåtet allenast för transporter av vagnslastgods, och utföras dessa transporter liksom förekommande tomvagnsdragningar under form av växlingsrörelser.

Normalt åtföljas icke dessa växlingsrörelser av växlingsledare.

#### § 3.

Växlingsrörelser på Hammarbyspåret skola normalt äga rum efter en av stations-

föreståndaren vid Stockholm S uppgjord och av trafikinspektören godkänd plan för växlingssättens gång.

Växlingsrörelse, såväl på förhand planlagd som extra, får äga rum endast efter tillstånd av tågklararen vid Stockholm S. Vederb växlingsledare inhämtar dylikt tillstånd hos tågklararen.

#### § 4.

Tåg från Stockholm C (Tomtebodan) till Stockholm S, vilket under form av växlingsrörelse skall fortsätta direkt till Skansbangården, skall på signal enl såo fig 11 b med dvärgsignalerna 11 v, A och B framföras från spår III till slutmärket i västra änden av Skansbangården. Dvärgsignal B visar förutom signalbild enl såo fig 11 b därjämte ett undre ofärgat sken till höger resp till vänster, beroende på vilket spår på Skansbangården, som växlingssättet skall använda. Signal från dvärgsignal 11 v enl ovan innebär alltså signal till rörelse.

Beträffande annan från Stockholm S utgående växlingsrörelse gäller: Så snart växlingsledaren — eller undantagsvis på dennes uppdrag annan tjänsteman i växlingslaget — erhållit tillstånd till växlingsrörelse från Stockholm S till Skansbangården, och på sätt för växlingsrörelse i allmänhet är föreskrivet förvissat sig om att utfartsvägen från det spår, varifrån växlingsrörelsen skall utgå på Hammarbyspåret är klar och betryggad, samt att dvärgsignalen A vid infarten till första tunneln visar körsignal, skall han giva signal till växlingsrörelse och samtidigt lämna lokpersonalen muntligt besked »klart Skansbangården». Då så befinnes lämpligare kan tågklararen i Stockholm S i stället för växlingsledaren giva ovan föreskrivna signal till växlingsrörelse och muntligt besked till lokpersonalen.

Så snart växlingsledaren vid Skansbangården — eller undantagsvis på dennes uppdrag annan tjänsteman i växlingslaget — erhållit tillstånd till växlingsrörelse från Skansbangården till Stockholm S och på sätt för växlingsrörelse i allmänhet är föreskrivet förvissat sig om att utfartsvägen från det spår, varifrån växlingsrörelsen skall utgå på Hammarbyspåret är klar och betryggad, skall han giva signal till växlingsrörelse och samtidigt lämna lokpersonalen muntligt besked »klart Stockholms södra».

#### § 5.

Förare, som i Stockholm S erhållit signal från dvärgsignal 11 v (jfr § 4) eller framåtsignal jämte muntligt besked »klart Skansbangården», skall framgå till Skansbangården.

Vid ankomsten till Skansbangården skall föraren, därest signal till växlingsrörelse icke erhålles, stanna med främsta fordonet (loket, lokomotorn) framför det i början av bangården uppsatta S-märket. Rörelse får därefter företagas först efter vederbörlig signal till växlingsrörelse.

Då växlingssättet kommit innanför S-märket, skall växlingsledaren på Skansbangården — eller undantagsvis på dennes uppdrag annan tjänsteman i växlingslaget — medelst telefon underrätta tågklararen i Stockholm S härom genom beskedet »Växlingssätt på Hammarbyspåret inkommet», åtföljt av den telefonerandes namn.

Förare, som på Skansbangården erhållit signal till växlingsrörelse jämte muntligt besked »klart Stockholms södra», skall framgå till Stockholm S.

Vid ankomsten till Stockholm S skall föraren stanna, om den strax utanför tunnelmynningen belägna dvärgsignalen 11 hb visar stoppsignal. Visas med dvärgsignal 11 hb signalbild enligt såo fig 11 b och med dvärgsignal 11 h/13 vo signalbild enligt fig 11 b eller 11 c skall växlingssättet framgå till dvärgsignal 17 hb.

#### § 6.

Hastigheten för växlingsrörelserna får tillsviðare på intet ställe vara större än 20 kilometer i timmen.

## § 7.

Vid växlingsrörelse på Hammarbyspåret skall loket (lokomotorn) alltid draga vagnarna, vilka skola vara anslutna till tryckluftledningen. Bromsprov skall utföras före avgången från resp platser. Bromsvikt: bromstal 16 för lok; bromstal 26 för lokomotor. Vid färd i riktning mot Stockholm S skall sista vagnen vara försedd med verksam broms (obs. 2 km lutning 10:1000).

## § 8.

För växling på Skansbangården med anslutande industrispår gäller följande.

Växlarna vid Elektricitetsverket äro låsta med kontrollås och nycklarna förvaras i Elektricitetsverket. Tavla är uppsatt inom Elektricitetsverkets område för markering av den gräns, till vilken SJ ombesörjer trafiken.

Spåret till Bröderna Edstrands tomt (60-meters kurva) får trafikeras endast med lok litt. V 3, K 4 och N. Då längre vagnar, exempelvis vagnar litt. Ob eller Sb, framföras, skall »förlängt» koppel användas mellan den långa vagnen och närmaste fordonet.

Spåret till Fredells Trävaru AB får trafikeras endast med lok litt. V 3, K 4 och N. Vagnar få inväxlas till och avhämtas vid kontors- och lagerbyggnaden. Då längre vagnar, exempelvis litt. Ob eller Sb, framföras, skall »förlängt» koppel användas mellan den långa vagnen och närmaste fordonet.

I infartskurvan i övergången mellan 150 m och 60 m kurvan skall en bromssläde vara utlagd, då växling icke pågår.

Till tryggande av växlingsrörelser över svängbron över Hammarbyleden finnes på ömse sidor om bron centralt omläggbara skyddsväxlar med invid desamma placerade dvärgsignaler, vilka normalt visa stopp. Då svängbron placerats i läge för överfart och växlarna lagts i brolläge visa nämnda dvärgsignaler signalen »växling tillåten» enl såo fig 11 c, då växlingsrörelse får verkställas.

Vid växling över gatukorsningar skola föreskrifterna på sid 82 iakttagas.

### Särskilda bestämmelser att tillämpas vid luftskyddstillstånd.

Högst 300 tons vagnvikt och högst 20 vagnar få framföras i varje växlingssätt.

Tunnlarna användas även som skyddsrum (bombskydd), varför vid varje tunnelmykning anordnats splitterskydd — timmerjalusi — upphängd i svängbar arm.

Jalusierna äro försedda med kontrollås samt signal, som visar stopp mot växlingssättet, då jalusien spärrar spåret.

Flyglarm signaleras i tunnlarne genom blinkning med tunnelbelysningen, vilket utgör signal till föraren att snarast möjligt bringa växlingsrörelsen till stopp.

Enär loket ej får kvarstanna i tunneln, då denna användes som skyddsrum, skola lok och vagnar med största försiktighet utväxlas ur tunneln.

Härvid skall iakttagas, att om växlingsrörelsen stoppats i den närmast Stockholms södra belägna tunneln, lok och vagnar växlas ut på spåret mellan de båda tunnlarne. Med hänsyn till att spåret ligger i lutning 10:1000 skall vid stopp mellan båda tunnlarne lokets handbroms åtskruvas och bromssläde utläggas. (En bromssläde är upphängd invid spåret ungefär mitt emellan de båda tunnlarne.) Har växlingsrörelsen stoppats i tunneln, som är belägen invid Skansbangården, växlas lok och vagnar till nämnda bangård.

Två man växlingspersonal skola medfölja för att vid behov verkställa ovannämnda växlingsrörelser.<sup>1</sup>

Lokpersonalen skall sköta eldningen så att minsta möjliga rökutveckling uppstår vid gång genom tunnlarne.

<sup>1</sup> Tillsvdare, tills särskild order utfärdas, behöver ej dessa två man medsändas.

**Trafikföreskrifter för Stockholms stads järnväg**  
**Nyboda—Enskede**  
**jämte sidospåret till Mjölkcatedralen samt nedgående huvudspåret**  
**Stockholm S—Årsta.**

§ 1.

Stockholms stads järnväg Nyboda—Enskede benämnes här nedan »Enskedespåret». Förbindelsespåret mellan Enskedespåret och Statens järnvägars nedgående huvudspår linjen Stockholm S—Älvsjö benämnes här nedan »Årstaspåret».

Växeln mellan Statens järnvägars nedgående huvudspår och Årstaspåret (cirka 600 meter söder om Årsta blockpost) benämnes här nedan »Årstaväxeln». Årstaväxeln jämte tillhörande skyddsväxel i Årstaspåret manövreras från ställverket i Stockholm S.

Växeln mellan Enskedespåret och Årstaspåret benämnes här nedan »Östbergaväxeln». Spåret mellan Statens järnvägars uppgående huvudspår linjen Älvsjö—Stockholm S och Liljeholmen benämnes här nedan »Liljeholmsspåret».

Växlarna vid Nyboda, den ena mellan Enskedespåret och Liljeholmsspåret och den andra mellan Enskedespåret och Nyboda sopstation, benämns här nedan »Nybodaväxlarna».

*Anm.:* Normalläget för den förstnämnda växeln är läge för växlingsrörelse Älvsjö—Liljeholmen och för den andra växeln läge för växlingsrörelse från Enskedespåret till Liljeholmsspåret.

Sidospåret från Enskedespåret till Mjölkcatedralens filialmejeri vid Enskede benämnes här nedan »sidospåret till Mjölkcatedralen».

Växeln i Enskedespåret till sidospåret till Mjölkcatedralen benämnes här nedan »växeln till sidospåret till Mjölkcatedralen».

*Anm.:* Normalläget för växeln till sidospåret till Mjölkcatedralen är läge för växlingsrörelse Enskede—Årstaspåret.

§ 2.

Östberga-växeln skall normalt vara låst i läge för växlingsrörelse Enskede—Årstaspåret.

Av Nybodaväxlarna skall den mellan Enskedespåret och Liljeholmsspåret normalt vara låst i läge för växlingsrörelse Älvsjö—Liljeholmen.

§ 3.

De i spåret mellan Liljeholmen och Enskede befintliga anslutningsväxlarna till Älvsjö och Västberga vid Nyboda, till Stockholm S vid Östberga samt till Mjölkcatedralens filialmejeri äro försedda med fjädrande dragstång mellan växelstället och växeltungorna, så att växlarna kunna uppköras och återgå efter uppkörning automatiskt till utgångsläget. Vid uppkörning får sth vara högst 20 km/tim. Växlarna kunna även omläggas för hand med växelställ, som normalt skall vara låst vid Nyboda i läge till Älvsjö, vid Östberga i läge till Stockholm S samt vid Mjölkcatedralens växel i läge till Enskede eller Mjölkcatedralens filialmejeri. Låsningen sker med huvudnyckeln K<sup>16</sup>, som skall medföras av växlingsledaren vid framförande av fordon på spåret mellan Liljeholmen och Enskede, resp Stockholm S och Enskede.

Den vid Nyboda belägna anslutningsväxeln till sopstationen skall normalt vara lagd i läge till Liljeholmen samt låst med kontrollåsnyckel K<sup>2</sup>, som förvaras inlåst i ett dubbelt kontrollås K<sup>1</sup>/K<sup>2</sup> vid den i soplastningsspåret inlagda spårspärren och frigöres genom upplåsning av kontrollåset K<sup>1</sup>. Nyckeln K<sup>1</sup> förvaras inlåst i ett dubbelt kontrollås K<sup>16</sup>/K<sup>1</sup> vid anslutningsväxeln till Älvsjö och blir fri vid upplåsning med huvudnyckeln K<sup>16</sup>.

Vid de uppkörbara anslutningsväxlarna visas vid gång mot växeln »växling tillåten» genom signabild enl såo fig 11 c med en vid växelspetsen uppsatt dvärgsignal. Under

signalbild fig 11 c visas dessutom ett ofärgat sken till vänster, då vederbörande växel är lagd för gång mot Enskede resp Liljeholmen, och till höger, då växeln är lagd för gång till Älvsjö, Stockholm S resp Mjölkcenralens filialmejeri.

Då växeltungorna icke sluta, visar dvärgsignalen stopp genom signalbild enligt fig 11 a.

Framför växeln till sopstationen vid Nyboda är uppsatt ett S-märke, vid vilket främsta fordonet vid gång från Enskede alltid skall stanna, till dess att växlingsledaren inhämtat tågklararens i Älvsjö medgivande att införa fordonen på spåret mellan Liljeholmen och Älvsjö.

Vid anordningarnas handhavande skall följande iakttagas:

- a) Endast en nyckel av vardera  $K^1$  och  $K^2$  får finnas i bruk. Huvudnyckeln  $K^{16}$  skall förvaras på fastställd plats dels i växelkuren i Liljeholmen, dels hos tågklararen i Älvsjö, dels hos tågklararen i Stockholm S; en reservnyckel av vardera  $K^1$ ,  $K^2$  och  $K^{16}$  skall förvaras i växelkuren i Liljeholmen under plombering.
- b) Vid rörelser till Enskede från Liljeholmen eller Älvsjö upplåses kontrollåset  $K^{16}$  vid anslutningsväxeln vid Nyboda och växeln omlägges för hand med växelstället. Om växling skall ske till sopstationen, upplåses även kontrollåset  $K^1$ , varpå kontrollåset  $K^1/K^2$  vid spårspärren och  $K^2$  vid växeln upplåses i nämnd ordning. Sedan fordonen införts på spåret till Enskede och växlingen till sopstationen avslutats, återställas växlarna i normalläge, kontrollåsen låsas och huvudnyckeln  $K^{16}$  omhändertages av växlingsledaren. Innan tåget uppnått dvärgsignalens signalbild. Om växeln icke intager rätt läge, skall tåget stoppas framför dvärgsignalen och kontrollåset  $K^{16}$  vid växeln upplåses, varpå växeln omlägges.
- c) Vid rörelser från Enskede slakthus eller Mjölkcenralens filialmejeri skall Mjölkcenralens växel läggas i det läge, som växeln skall intaga, då den trafikerar av nästkommande tåg i motsatt riktning.

Vid fortsatta röreser från Östberga till Nyboda omlägges växeln vid Östberga, sedan fordonen stoppats utanför växeln och kontrollåset upplåsts med huvudnyckeln  $K^{16}$ . När fordonen framförts genom växeln, skall denna alltid återställas till normalläge och låsas med huvudnyckeln, som sedan omhändertages av växlingsledaren.

- d) Då de uppkörbara anslutningsväxlarna vid Nyboda och Östberga eller Mjölkcenralens växel passeras som medväklar, behöva de icke omläggas med växelstället utan uppköras av fordonen. Vid uppkörning får sth vara högst 20 km/tim. Efter uppkörning får rörelse icke ske i motsatt riktning, förrän samtliga fordon passerat växeln och dvärgsignalen åter visar signalbilden »växling tillåten».

#### § 4.

Enskedespåret, Årstaspåret och sidospåret till Mjölkcenralen äro upplåtna allenast för transport av sändningar av vagnslastgoods och levande djur (även levande djur i emballage) och utföras dessa transporter liksom förekommande tomvagnsdragningar under form av växlingsrörelser.

Trafiken mellan Stockholm S och Årstaväxeln ombesörjes i båda riktningarna på nedspåret Stockholm S—Årstaväxeln under form av växlingsrörelser.

#### § 5.

Ifrågavarande växlingsrörelser skola normalt äga rum efter en av stationsföreståndarna vid Stockholm S och Älvsjö gemensamt uppgjord och av trafikinspektören godkänd plan för växlingsättens gång.

#### § 6.

För växlingsrörelserna på nedspåret Stockholm S—Årstaväxeln gälla följande spårspärrens signaler:

Riktning Årstaväxeln.

Dvärgsignal 7 v vid Stockholm S (från nedspåret)  
 » 9 v » » ( » sidospår)  
 » 15 v<sup>2</sup> » Årsta blp.

*Anm.:* Tanto blp visar därvid grön blink och Årsta blp rött sken.

Riktning Stockholm S.

Dvärgsignal 15 hb framför skyddsväxeln i Årstaspåret,  
 » B 2 vid Årsta blp.  
 » 3 h » Stockholm S (Tanto blp).

*Anm.:* Då Årstaväxeln med tillhörande skyddsväxel från Stockholm S lagts i läge för växlingsrörelse från Årstaspåret till Stockholm S och riktningställaren vid Stockholm S för nedspåret därefter omställts, visa nedspårets dvärgsignaler D 2 vid Älvsjö och 15 ha/C 2 vid Västberga blp stoppsignal.

#### § 7.

På dubbelspåret Stockholm S—Älvsjö får växlingsrörelse på nedspåret mellan Årstaväxeln och Stockholms södra äga rum samtidigt med att tågrörelse i samma riktning äger rum på det andra huvudspåret under villkor

att banpersonalen alltid hålles underrättad om alla på förhand kända växlingsrörelser samt

att personalen på lok (lokomotor), som utför extra växlingsrörelse, iakttager, att växlingsrörelsen skall äga rum under skärpt uppmärksamhet från förarens sida och att hastigheten ej får överstiga 30 km/tim.

#### § 8.

Hastigheten för växlingsrörelserna får icke vara större än 30 kilometer i timmen. Vid ankomsten till Östbergaväxeln, Nybodaväxlarna och växeln till sidospåret till Mjölcentralen får hastigheten ej vara större än att föraren tillräckligt tidigt kan stoppa rörelsen, om växel ej intager rätt läge.

#### § 9.

Korsningarna med Bägersta- och Palmfeltsvägarna vid Enskede bangård skyddas av fasta signaler (ljussignaler), vilka äro placerade sålunda:

Ljussignal A för växlingsrörelser till Enskede bangård, uppsatt 50 m från Bägerstavägen.

Ljussignal B för rörelse från Enskede bangård på 10 meters avstånd från Palmfeltsvägen.

Ljussignalerna visa normalt rött sken. Körsignal visas med ett fast grönt sken, då samtliga bommar äro fällda.

Båda vägarna äro försedda med kryssmärkeslyktor, som normalt visa vitt blinkande sken. Då bommarna äro fällda eller äro i rörelse visas rött blinkande sken.

Manövreringen av fällbommarna och ljussignalerna ombesörjes av Enskedevakten enligt särskild instruktion.

#### § 10.

Om ljussignalerna äro släckta eller på annat sätt ur bruk, skall följande iakttagas vid växlingsättens gång till och från Enskede:

1) Växlingsätten skola såväl vid ankomsten till som vid återgången från Enskede stanna strax framför den vägkorsning som växlingsättet först uppnår. Stoppsignal skall därför i behörig tid givas av växlingsledaren till lokpersonalen.

2) Växlingsledaren skall därefter gå fram till vägvakten och undersöka anledningen till den ofullständiga signaleringen. Äro vägbommarna eller signalerna mot gatan i

olag förfares enligt sio § 26, varvid vägvakten visar stoppsignal mot ena sidan om banan och växlingsledaren åt den andra sidan.

3) Sedan växlingsledaren därefter förvissat sig om, att hinder ej finnes för växlings-sättets framförande, skall han giva signal till lokpersonalen, att växlingsrörelsen får fortsätta över vägkorsningen.

#### § 11.

Vid växlingsrörelse, som berör vägkorsningarna Sockenvägen och Vallavägen skall växlingsledaren ombesörja, att någon i växlingslaget eller särskild vakt bevakar korsningen, innan denna passeras, och vid dagsljus med utvecklad röd flagga samt under mörker med rött sken från handsignallykta varskor de vägfarande. Flaggan (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ eller dyl, och ej heller får den, som utsetts att bevaka korsningen, utföra bevakningen genom att giva signal under det han färdas på något av de fordon, som äro på väg mot korsningen.

Korsningarna med Huddingevägen, Herrgårdsvägen, Bägerstavägen och Palmfeltsvägen äro bevakade av särskild vägvakt.

#### § 12.

Växlingsrörelse till Enskede och Mjölcentralen kan utgå från Stockholm S, Älvsjö eller Liljeholmen.

Vid återgången från Enskede och Mjölcentralen kan växlingsrörelsen ingå till Stockholm S, Älvsjö eller Liljeholmen. Tågklararen vid Stockholm S bestämmer, om återgången skall ske över Årsta eller över Nyboda.

#### § 13.

Vid varje växlingsrörelse på Enskedespåret, Årstaspåret eller sidospåret till Mjölcentralen skall en man av växlingspersonalen vid resp Stockholm S, Älvsjö eller Liljeholmen medfölja såsom växlingsledare. Denne skall medföra erforderliga nycklar till växelkontrollåsen och hänglås för växelskyddslock ävensom handvev för växel-drivanordning. Växlingsledaren är ansvarig för att Nybodaväxlarna, Östbergaväxeln och växeln till sidospåret till Mjölcentralen återläggas och låsas i normalläge efter varje växlingsrörelse genom växlarna.

#### § 14.

Växlingsrörelser på nedspåret Stockholm S—Årstaväxeln, på Årstaspåret och på den del av Enskedespåret, som ligger mellan Östbergaväxeln och Enskede, få äga rum endast efter medgivande av tågklararen vid Stockholm S.

Växlingsrörelser på uppspåret Älvsjö—Västbergaväxeln, på Liljeholmsspåret och på den del av Enskedespåret, som ligger mellan Nyboda och Östbergaväxeln få äga rum endast efter medgivande av tågklararen vid Älvsjö.

Innan växlingsrörelse får företagas, skall växlingsledaren inhämta vederbörande tågklararens medgivande.

Enär telefon ej finnes vid Östbergaväxeln, skall för växlingsrörelse från Älvsjö eller Liljeholmen till Enskede eller Mjölcentralen medgivandet från tågklararen vid Stockholm S för sträckan Östbergaväxeln—Enskede/Mjölcentralen hava erhållits innan växlingsrörelsen får avgå från Nyboda, och för växlingsrörelse från Mjölcentralen eller Enskede till Älvsjö eller Liljeholmen medgivandet från tågklararen vid Älvsjö för sträckan Östbergaväxeln—Nyboda hava erhållits, innan växlingsättet får avgå från Mjölcentralen resp Enskede.

Växlingsrörelse till eller från Enskede resp Mjölcentralen får icke företagas, förrän de i § 11 angivna vakterna per telefon underrättats om den förestående växlingsrörelsen. Denna underrättelse skall lämnas:

vid växlingsrörelse från Stockholm S till Enskede och Mjölcentralen av tågklararen vid Stockholm S och

vid växlingsrörelse från Älvsjö eller Liljeholmen till Enskede och Mjölkcenralen samt från Mjölkcenralen och Enskede till Stockholm S, Älvsjö eller Liljeholmen av växlingsledaren.

Sedan växlingsrörelse införts på Enskedespåret över Nyboda och Nybodaväxlarna blivit återlagda och låsta i normalläge, skall växlingsledaren härom underrätta tågklareraren vid Älvsjö medelst den vid Nyboda befintliga telefonen. Nybodaväxlarna få därefter icke ånyo manövreras förrän nytt tillstånd härtill erhållits av tågklareraren vid Älvsjö.

Då växlingsrörelse inkommit till Enskede resp Mjölkcenralen, skall växlingsledaren omedelbart härom underrätta tågklareraren vid Stockholm S.

Växlingsledare för rörelse, som ingått på Enskedespåret över Nyboda, skall jämväl anmäla att Östbergaväxeln blivit återlagd och låst i normalläge.

Växlingsrörelse från Mjölkcenralen eller Enskede till Stockholm S framföres till dvärgsignalen 15 hb framför skyddsväxeln i Årstaspåret. Tillstånd till växlingsrörelsens fortsättande till Stockholm S erhålles genom dvärgsignalerna 15 hb framför skyddsväxeln i Årstaspåret, B 2 vid Årsta blp och 3 h vid infartssignalen till Stockholm S.

Växlingsrörelse från Mjölkcenralen eller Enskede till Älvsjö eller Liljeholmen framföres till Nyboda och stoppas före ankomsten till S-märket framför Nybodaväxlarna. Sedan växlingsrörelsen framkommit till Nyboda, skall växlingsledaren medelst den vid Nyboda befintliga telefonen omedelbart härom underrätta tågklareraren vid Stockholm S ävensom att Östbergaväxeln blivit återlagd och låst i normalläge. Innan Nybodaväxlarna omläggas, skall växlingsledaren inhämta tågklarerarens vid Älvsjö tillstånd för fortsatt färd till Älvsjö resp Liljeholmen. Sedan växlingsrörelsen inkommit till Älvsjö resp Liljeholmen, skall växlingsledaren underrätta tågklareraren vid Älvsjö att Nybodaväxlarna blivit återlagda och låsta i normalläge.

#### § 15.

Växlingsrörelser på Enskedespåret och Årstaspåret må äga rum samtidigt med två lok under följande villkor.

Vid växlingsrörelse till Enskede eller Mjölkcenralen får tågklareraren vid Stockholm S icke lämna tillstånd för den andra växlingsrörelsens företagande, förrän den första växlingsrörelsen inkommit till Enskede eller Mjölkcenralen och anmälan härom mottagits.

Vid växlingsrörelse från Mjölkcenralen eller Enskede må växlingsrörelserna framföras samtidigt på betryggande avstånd från varandra, men får hastigheten för den växlingsrörelse som *sist* avgår från Mjölkcenralen eller Enskede icke vara större än att växlingsrörelsen omedelbart kan stanna, om oförmodat hinder skulle uppstå.

Om båda växlingsrörelserna skola framföras över Nyboda, skall det första växlings sättet utväxlas och avsändas till Älvsjö resp Liljeholmen, innan det andra får utväxlas.

*Anm.* Om båda växlingssätten från Mjölkcenralen resp Enskede skola ingå till samma plats (Stockholm S, Älvsjö eller Liljeholmen) skall lokkoppling äga rum.

#### § 16.

Då *extra* växlingsrörelse utöver den fastställda planen för växlingssättens gång måste anordnas till och från Enskede och bomvakten vid korsningarna med Huddingevägen och med Herrgårdsvägen icke kan underrättas på sätt i § 14 sagts, skall den växlingssättet åtföljande växlingsledaren medtaga den i resp Stockholm S, Älvsjö och Liljeholmen förvarade nyckeln till vaktkuren vid korsningarna ifråga och verkställa bommarnas nedfällande och uppdragning därstädes före resp efter växlingssättets passerande av korsningarna.

För det fall att bommarna äro ur bruk vid dylikt tillfälle, skall förutom växlingsledaren ytterligare en man medfölja växlingssättet för att biträda denne vid signalering

vid korsningarna ifråga. Växlingsledaren skall därvid visa stoppsignal åt det ena hållet av vägen och biträdet åt det andra hållet av vägen, under det växlingssättet passerar vägövergångarna.

#### § 17.

Vid växlingsrörelserna på Enskedespåret, Årstaspåret och sidospåret till Mjölkcen- tralen skola vagnarna vara anslutna till tryckluftledningen, och bromsprov utföras så- väl före avgången från resp platser som vid event ändring av sammansättningen under vägen. Bromsvikt: bromstal 20 för lok; bromstal 31 för lokomotor.

Loket. (lokomotorn) skall i regel draga vagnarna. Om loket (lokomotorn) måste skjuta vagnarna, skall en man av växlingspersonalen hava sin plats på någon av de främsta vagnarna i farriktningen för att hålla utkik och giva nödiga signaler till lokpersonalen.

#### § 18.

Efter slutförd växling skola handvev, nycklarna till växelkontrollås, växelskyddslock och i förekommande fall nyckeln till vaktkuren medtagas till Stockholm S, Älvsjö resp Liljeholmen.

Nycklarna skola förvaras vid Stockholm S och Älvsjö av tågklararen och vid Liljeholmen av växlingsledaren.

#### § 19.

Då spårledningen i nedspåret Stockholm S—Årstaväxeln eller förreglingen av Årstaväxeln och skyddsväxeln i Årstaspåret icke fungerar, och tågledaren i anledning härav utfärdar order om att linjeblockeringen sättes ur bruk, får växlingsrörelse icke äga rum mellan Stockholm S och Årstaväxeln, utan skola då växlingsrörelserna Stockholm S—Årstaväxeln—Stockholm S äga rum under form av tågrörelse, som anordnas av tågledaren på framställning av tågklararen vid Stockholm S.

Tågklarare skall då vara i tjänst vid Årstaväxeln. Utförlig tåganmälan skall utväxlas mellan Stockholm S och Årstaväxeln. Enär huvudsignal saknas vid Årsta- växeln, skall signalering där äga rum enligt säo § 52, mom. 4. Avgångssignal skall givas vid Stockholm S och Årstaväxeln.

Vid ankomsten till Årstaväxeln får hastigheten icke vara större än att föraren tillräckligt tidigt kan stoppa tåget, om växel ej intager rätt läge.

Då enkelspårsdrift samtidigt äger rum på nedspåret Stockholm S—Älvsjö, skola växlingsrörelserna ske under form av bandisposition.

Då tågklarare är i tjänst vid Årstaväxeln skall tågpersonalen på berörda tåg under- rättas genom tågklararens vid Stockholm S försorg.

#### § 20.

Skulle kontaktledningen på sträckan mellan Tanto blockpost (södra infartssignalen till Stockholms södra station) och Årsta blockpost finnas vara eller bli spännings- lös, får elektrolok (elektr motorvagn) icke framföras över Årstabrons rörliga del, förrän föraren efter telefonledes gjord hänvändelse till endera av Stockholms södra eller Älvsjö stationer erhållit medgivande härtill.

#### § 21.

Lastkajen och spåret intill denna vid Slakthuset i Enskede samt spårområdet vid Mjölkcen- tralen äro inhägnade med stängsel.

Innan växlingsrörelse på dessa spår företages, skall växlingsledaren förvissa sig om att grindarna till de inhägnade områdena genom slakthuset resp Mjölkcen- tralens personal blivit öppnade och låsta i öppet läge.

## Växling mellan Älvsjö och Liljeholmen.

### § 1.

Spåret mellan Statens järnvägars uppgående huvudspår linjen Älvsjö—Stockholm S och Liljeholmen benämnes här nedan »Liljeholmsspåret».

Växeln vid Västberga mellan uppgående huvudspåret och Liljeholmsspåret benämnes här nedan »Västbergaväxeln». Västbergaväxeln jämte tillhörande skyddsväxel i Liljeholmsspåret manövreras från ställverket i Älvsjö.

Växeln i Liljeholmsspåret mellan detta spår och Västberga industrispår benämnes här nedan »växeln till Västberga industrispår».

*Anm.:* Normalläget för växeln till Västberga industrispår är läge för växlingsrörelse Älvsjö—Liljeholmen.

Stockholm stads järnväg Nyboda—Enskede benämnes här nedan »Enskedespåret».

Växlarna vid Nyboda, den ena mellan Liljeholmsspåret och Enskedespåret och den andra mellan Enskedespåret och Nyboda stopstation benämnas här nedan »Nybodaväxlarna».

*Anm.:* Normalläget för den förstnämnda växeln är läge för växlingsrörelse Älvsjö—Liljeholmen och för den andra växeln läge för växlingsrörelse från Enskedespåret till Liljeholmsspåret.

### § 2.

Nybodaväxlarna och växeln till Västberga industrispår skola normalt vara låsta i läge för växlingsrörelse Älvsjö—Liljeholmen.

### § 3.

Trafiken mellan Älvsjö och Liljeholmen ombesörjes i båda riktningarna på uppspåret Älvsjö—Västbergaväxeln och på Liljeholmsspåret medelst växlingsrörelser.

Normalt åtföljas icke växlingsrörelserna Älvsjö—Liljeholmen—Älvsjö av växlingsledare.

### § 4.

Ifrågavarande växlingsrörelser skola normalt ske efter en av stationsföreståndaren vid Älvsjö uppgjord och av trafikinspektören godkänd plan för växlingsättens gång Älvsjö—Liljeholmen—Älvsjö.

### § 5.

För växlingsrörelserna på uppspåret Älvsjö—Västbergaväxeln gälla förutom vederb. dvärags signaler i tågvägen på bangården i Älvsjö även följande dvärags signaler: Riktning Liljeholmen.

Dväragsignal 1 v mitt för infartssignalen till Älvsjö.

*Anm.:* Linjeutfartssignalen 35 v vid Älvsjö visar därvid rött sken.

Riktning Älvsjö.

Dväragsignal 1 hb i Liljeholmsspåret framför skyddsväxeln vid Västbergaväxeln.

» 35 h mitt för infartssignalen till Älvsjö.

### § 6.

På dubbelspåret Stockholm S—Älvsjö får växlingsrörelse på uppspåret mellan Västbergaväxeln och Älvsjö äga rum samtidigt med att tågrörelse i samma riktning äger rum på det andra huvudspåret under villkor

att banpersonalen alltid hålles underrättad om alla på förhand kända växlingsrörelser samt

att personalen på lok (lokomotor), som utför extra växlingsrörelse, iakttagit att växlingsrörelsen skall äga rum under skärpt uppmärksamhet från förarens sida och att hastigheten ej får överstiga 30 km/tim.

## § 7.

Växlingsrörelser på uppspåret Älvsjö—Västbergaväxeln, på Liljeholmsspåret, på Enskedespåret till och från Nyboda sopstation och på Västberga industrispår få äga rum endast efter tillstånd av tågklararen vid Älvsjö. Dylikt tillstånd inhämtas av vederbörande växlingsledare.

Vid växling vid Nyboda sopstation får växlingsrörelsen på Enskedespåret icke framföras längre än till den punkt, där Enskedespåret korsar huvudlinjen Stockholm S—Älvsjö.

Samtidig växlingsrörelse på Enskedespåret till eller från Nyboda och på Västberga industrispår får endast äga rum på i § 14 angivna villkor.

## § 8.

Så snart växlingsledaren vid Älvsjö — eller undantagsvis på dennes uppdrag annan tjänsteman i växlingslaget — erhållit tillstånd till växlingsrörelse från Älvsjö till Nyboda eller Liljeholmen, och på sätt för växlingsrörelse i allmänhet är föreskrivet förvissat sig om att utfartsvägen från det spår, varifrån växlingsrörelsen skall utgå på uppspåret är klar och betryggad, skall han giva signal till växlingsrörelse och samtidigt lämna lokpersonalen muntligt besked »klart Nyboda» resp »klart Liljeholmen». Då så befinnas lämpligare, kan tågklararen i Älvsjö i stället för växlingsledaren giva ovan föreskrivna signal till växlingsrörelse och muntligt besked till lokpersonalen.

Så snart växlingsledaren vid Liljeholmen — eller undantagsvis på dennes uppdrag annan tjänsteman i växlingslaget — erhållit tillstånd till växlingsrörelse från Liljeholmen till Nyboda eller Älvsjö och på sätt för växlingsrörelse i allmänhet är föreskrivet förvissat sig om att utfartsvägen från det spår, varifrån växlingsrörelsen skall utgå på förbindelsespåret Liljeholmen—Älvsjö är klar och betryggad, skall han giva signal till växlingsrörelse och samtidigt lämna lokpersonalen muntligt besked »klart Nyboda» resp »klart Västberga växel».

Så snart växlingsledaren vid Nyboda erhållit tillstånd till växlingsrörelse från Nyboda till Älvsjö eller Liljeholmen och förvissat sig om att Nybodaväxlarna resp växeln till Västberga industrispår äro lagda i normalläge och låsta, skall han giva signal till växlingsrörelse och samtidigt lämna lokpersonalen muntligt besked »klart Västberga växel» resp »klart Liljeholmen».

## § 9.

Innan tågklararen vid Älvsjö lämnar tillstånd till växlingsrörelse från Älvsjö till Liljeholmen, skall han ställa de till tågvägen för växlingsrörelsen hörande dvärgsignalerna på »växling tillåten».

## § 10.

Förare, som i Älvsjö erhållit signal till växlingsrörelse »framåt» resp »back» jämte muntligt besked »klart Nyboda» resp »klart Liljeholmen», skall, under förutsättning att de vid vederb spår för växlingsrörelsen befintliga dvärgsignalerna visa signalen »växling tillåten», samt att den för växlingsrörelsen gällande dvärgsignalen 1 v vid Norra Älvsjö visar signalen »växling tillåten» enl såo fig 11 c, framgå till Nyboda resp Liljeholmen.

Förare, som i Liljeholmen eller Nyboda erhållit signal till växlingsrörelse »framåt» resp »back» jämte muntligt besked »klart Västberga växel», skall framgå till dvärgsignalen 1 hb vid Västbergaväxeln. Tillstånd till växlingsrörelsens fortsättande från Västbergaväxeln till Älvsjö erhålles genom dvärgsignalerna 1 hb vid Västbergaväxeln och 35 h vid infartssignalen till Älvsjö. För växlingsrörelsens vidare framförande på Älvsjö bangård gäller signalen »växling tillåten» från vederb dvärgsignaler.

Vid ankomsten till Liljeholmen resp Älvsjö skall föraren, därest signal till växlingsrörelse icke erhålles, stanna i Liljeholmen med främsta fordonet mitt för lokomotorgaraget och i Älvsjö mitt för gamla stationshuset. Försiktighet skall härvid iakttagas, enär växlingsrörelsen kan komma att äga rum mot vagnar.

Vid ankomsten till Nyboda gives (för växlingsrörelse som endast skall framgå till Nyboda) växlingssignal av växlingsledaren, då sådan medföljer. Då växlingsledare icke medföljer, skall föraren stoppa framför Nybodaväxeln, hinderklart för Enskedespåret.

#### § 11.

Växling får ej äga rum vid Liljeholmen resp Älvsjö på spår, varå växlingsrörelse från Älvsjö resp Liljeholmen väntas. Växlingsledaren resp tågklararen skall tillse att vederbörande spår är hinderfritt och till erforderlig del fritt från fordon.

#### § 12.

Vid ifrågavarande växlingsrörelser skola vagnarna vara anslutna till tryckluftledningen, och bromsprov utföras såväl före avgången från resp platser som vid event ändring av sammansättningen under vägen. Bromsvikt: bromstal 16 för lok; bromstal 26 för lokomotor. Loket (lokomotorn) skall i regel draga vagnarna.

Undantagsvis får loket (lokomotorn) skjuta växlingssätt om högst 6 vagnar.

#### § 13.

Då två växlingsrörelser samtidigt äga rum på Enskedespåret från Enskede eller Mjölcentralen till Nyboda, skall det första växlingssättet utväxlas och avsändas till Älvsjö resp Liljeholmen, innan det andra får utväxlas.

Om båda växlingssätten från Nyboda skola ingå till Älvsjö resp Liljeholmen, får det andra växlingssättet ej avsändas från Nyboda, förrän det första inkommit till Älvsjö resp Liljeholmen.

#### § 14.

Växlingsrörelser må äga rum samtidigt på Enskedespåret till eller från Nyboda och på Västberga industrispår under villkor, att en växlingsledare placeras vid Nyboda under den tid ifrågavarande växlingsrörelser pågå.

Växlingsledaren vid Nyboda skall ansvara för Nybodaväxlarnas och växelns till Västberga industrispår lägen och stå i telefonförbindelse med tågklararen vid Älvsjö och ordna växlingsrörelserna enligt dennes föreskrifter.

Härvid skall iakttagas

*att* det ena växlingssättet skall hava framkommit till Nyboda och införts på Enskedespåret resp Västberga industrispår, innan det andra växlingssättet får avsändas till Nyboda,

*att* växlarna skola återläggas i föreskrivna normallägen, sedan växlingssätten införts på resp spår,

*att* vid växlingssättens återkomst till Nyboda från Enskedespåret resp Västberga industrispår, det ena växlingssättet först skall utväxlas och avsändas till Älvsjö resp Liljeholmen, innan det andra får utväxlas, och

*att* om båda växlingssätten från Nyboda skola ingå till Älvsjö resp Liljeholmen, det andra växlingssättet ej får avsändas från Nyboda, förrän det första inkommit till Älvsjö resp Liljeholmen.

#### § 15.

Då spårledningen i uppspåret Älvsjö—Västbergaväxeln eller förreglingen av Västbergaväxeln och skyddsväxeln i Liljeholmsspåret icke fungerar, och tågledaren i anledning härav utfärdat order om att linjeblockeringen sättes ur bruk, får växlingsrörelse icke äga rum mellan Älvsjö och Västbergaväxeln, utan skola då växlingsrörelserna Älvsjö—Västbergaväxeln—Älvsjö äga rum under form av tågrörelse, som anordnas av tågledaren på framställning av tågklararen vid Älvsjö.

Tågklarare skall då vara i tjänst vid Västbergaväxeln. Utförlig tåganmälan skall utväxlas mellan Älvsjö och Västbergaväxeln. Enär huvudsignal saknas vid Västberga-

växeln, skall signalering där äga rum enligt säo § 52, mom. 4. Avgångssignal skall givas vid Älvsjö och Västbergaväxeln.

Vid ankomsten till Västbergaväxeln får hastigheten icke vara större än att föraren tillräckligt tidigt kan stoppa tåget, om växeln ej intager rätt läge.

Då enkelspårdrift samtidigt äger rum på uppspåret Älvsjö—Stockholms södra, skola växlingsrörelserna ske under form av bandisposition.

Då tågklarerare är i tjänst vid Västbergaväxeln, skall tågpersonalen på berörda tåg underrättas genom tågklarerarens vid Älvsjö försorg.

## Trafikföreskrifter för Västberga industrispår.

### § 1.

Spåret mellan Statens järnvägars uppgående huvudspår linjen Älvsjö—Stockholm S och Liljeholmen benämnes här nedan »Liljeholmsspåret».

De Stockholms stad och AB Liljeholmens Kabelfabrik tillhöriga spårsystemen benämnes här nedan »Västberga industrispår».

Växeln vid Nyboda mellan Liljeholmsspåret och Västberga industrispår benämnes här nedan »växeln till Västberga industrispår».

*Anm.:* Normalläget för växeln till Västberga industrispår är läge för växlingsrörelse Älvsjö—Liljeholmen.

Normalläget för skyddsväxeln vid Nyboda i Västberga industrispår är läge för växlingsrörelse från Västberga industrispår till skyddsspåret.

Sidospåret till AB Imo Industri benämnes här nedan »verkstadsspåret».

Växeln mellan Västberga industrispår och spåret till AB Imo Industri benämnes här nedan »växeln till verkstadsspåret».

*Anm.:* Normalläget för växeln till verkstadsspåret är läge för växlingsrörelse på Västberga industrispår.

### § 2.

Växeln till Västberga industrispår med tillhörande skyddsväxel skola normalt vara låsta i läge för växlingsrörelse Älvsjö—Liljeholmen.

Växeln till verkstadsspåret med tillhörande spårspärr skola normalt vara låsta i läge för växlingsrörelse på Västberga industrispår.

### § 3.

På Västberga industrispår få icke framföras lok (lokomotor) med över 15 tons axeltryck.

### § 4.

Västberga industrispår få icke trafikeras med större hastighet än 15 km i timmen.

### § 5.

Vid varje växlingsrörelse på Västberga industrispår skall jämte växlingsledaren minst en man av växlingspersonalen medfölja. Växlingsledaren skall medföra erforderliga nycklar till vederb växelkontrollås.

Sedan växlingsrörelse införts på Västberga industrispår och växeln till Västberga industrispår och skyddsväxeln blivit återlagda och låsta i normalläge, skall växlingsledaren härom underrätta tågklareraren vid Älvsjö medelst den vid Nyboda befintliga telefonen. Nämda växlar få därefter icke ånyo manövreras, förrän nytt tillstånd härtill erhållits av tågklareraren vid Älvsjö.

Växlingsrörelse, som ankommer till Nyboda på Västberga industrispår, skall stoppa före ankomsten till skyddsväxeln. Innan skyddsväxeln och växeln till Västberga industrispår omläggas, skall växlingsledaren medelst den vid Nyboda befintliga telefonen inhämta tågklarerarens tillstånd för fortsatt färd till Älvsjö eller Liljeholmen. Sedan

växlingsrörelsen inkommit till Älvsjö eller Liljeholmen, skall växlingsledaren underrätta tågklararen vid Älvsjö att skyddsväxeln och växeln till Västberga industrispår blivit omlagda och låsta i normalläge.

#### § 6.

Såväl växeln till verkstadsspåret som tillhörande spårspärr äro försedda med kontrollås. Nyckeln K 13 till spårspärren sitter normalt i växels kontrollås, då växeln ligger för Västberga industrispår och spårspärren ligger spärrande över verkstadsspåret.

För att frigöra spårspärrens nyckel K 13 och omlägga växeln användes nyckeln K 1 till växels kontrollås. Nyckeln K 13 användes därefter för att möjliggöra omläggning av spårspärren.

Efter avslutad växling på verkstadsspåret återlägges spårspärren i spärrande läge, varvid nyckeln K 13 frigöres och återinsättes på sin plats i växels kontrollås. Därefter omlägges växeln till normalläget för Västberga industrispår och låses, varvid nyckeln K 13 blir fastlåst och nyckeln K 1 fri att taga ur låset.

#### § 7.

Vid växlingsrörelse på Västberga industrispår skola vagnarna vara anslutna till tryckluftledningen och bromsprov utföras såväl före avgången från resp platser som vid event ändring av sammansättningen under vägen. Bromsvikt: bromstal 21 för lok; bromstal 32 för lokomotor.

#### § 8.

Då loket (lokomotorn) skjuter vagnarna, skall en man av växlingspersonalen hava sin plats på någon av de främsta vagnarna i farriktningen för att hålla utkik och giva nödiga signaler till medföljande personal ävensom för att vid behov medelst signalhorn giva signalen »tåg kommer».

#### § 9.

Vid växlingsrörelse, som berör vägkorsningarna Västberga allé, Kuggvägen, Västbergavägen (2 korsningar) och Elektravägen skall växlingsledaren ombesörja, att någon i växlingslaget eller särskild vakt bevakar korsningen, innan denna passeras, och vid dagsljus med utvecklad röd flagga samt under mörker med rött sken från handsignal-lykta varskor de vägfärande. Flaggan (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ eller dyl, och ej heller får den, som utsetts att bevaka korsningen, utföra bevakningen genom att giva signal under det han färdas på något av de fordon, som äro på väg mot korsningen.

#### § 10.

Efter slutförd växling skola nycklarna till kontrollåsen vid växeln till Västberga industrispår och skyddsväxeln samt vid växeln till verkstadsspåret medtagas till Älvsjö resp Liljeholmen.

Nycklarna skola förvaras vid Älvsjö av tågklararen och vid Liljeholmen av växlingsledaren.

Statens järnvägar  
24. trafiksektionen  
Stockholm den 15.2. 1952  
Trafikinspektören

Tillägg nr 2  
Sektionsorder E 1.

(Ti 1 och 4 Cst, Biö 24 Cst, Miö Hglö, Vå)

Följande tilläggbestämmelse skall lända till efterrättelse  
fr.o.m. den 1.3.52.

§§ 35:3, 36:1, 2 o. 4. Ifråga om rörelser, som ske uteslutande på  
§ 41: 3 o. 4. huvudspåren mellan Stockholm C och Sundby-  
§ 76: 3. berg äger tkl vid Stockholm C utfärda S4  
eller S5 om extratågs gång, tågs inställan-  
de eller gång enligt ändrad tidtabell samt  
beordra lokkoppling eller transport av  
överksamt lok. Avskrift av tillfällig tid-  
tabell på S4 skall alltid tillställas tåg-  
ledaren på 1 ts.

