

TIDTABELLSBOKEN DEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

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

**Stockholm C—Hallsberg
Södertälje S—Södertälje C
Södertälje S—Eskilstuna C
Läggsta—Mariefred
Åkers styckebruk—Strängnäs
Stålboga—Skebokvarn.**

Innehållsförteckning.

	Sid.
A-signal, bestämmelser om	4
Bröar, övergångssida, där endast en sidogångbana finnes	95
Bromsberäkningar för tåg	9—10
Bromsprov	84
Bromstalstabell	12
Bromsvikten för olika fordon	8—9
Förklaringar till tjänstetidtabellerna	1—4
Hastighetsuppgifter.	
Största tillåtna hastigheten för olika loktyper på de särskilda bandelarna	80
Hastighetstabell för rälsbusståg av klass A och B vid gång i kurvor	79
Hjälptabell för bromsberäkning	13—28
» » » anvisningar för användningen av	10—11
Hjälpvagnar	88
Huvudsignals ställande till stopp i nödfall, anvisn. ang.	90—91
Linjebeskrivning.	
linjen Cst—H	33—63
» Ses—Et	64—70
» Lg—Mfd	71—72
» Åks—Sgs	73—76
» Såb—Skv	77—78
Linjeblockering eller blockpost i olag	92—94
Lutnings- och stigningsförhållanden, som i vardera riktningen äro utslagsgivande för tågens (vut) utrustning med bromsvikt	81—82
Obevakade driftplatser med huvudsignal samt uppgift på tågspår, som skall komma till användning på station, då denna är obevakad	89
Ordergivningsstationer	87
Postning för vissa tåg	89—90
Reservlok	88
Signalering m. m. vid växling över vägkorsning, som saknar säkerhetsanordningar	105
Telefonering från linjen	6—7
Trafikutbyte vid obemannad driftplats	4
Tåghandlingars överlämnande, då föraren även är tågbefälhavare	95
Undantag från säo samt särbestämmelser för vissa bandelar eller driftplatser	91—92
Underrättelsestationer, och underrättelsesträckor,	87
Vagnsyning och varmgångsinspektion	85—86
Vagnvikten för olika fordon	7
Vagnviktstabell	83
Veckoorder, anvisningar till	4—5

forts.

Växlingsrörelser undantagsbestämmelser:

för Katrineholm.....	96
» Hallsberg.....	96—103
» Åkers styckebruk.....	103—104
» Vingåker, Läggesta, Strängnäs, Stålboga, Ärla och Malmköping	104

Förklaringar till tjänstetidtabellerna

Överskriften

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

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

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

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

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

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

Tabellen

- 5) I kolumn 1 äro signaturer på driftplatserna angivna sålunda:

med fet stil:

övergångsstationer;

med vanlig stil:

övriga stationer, bevakade och obevakade,

icke automatiska blockposter jämte »blp»,

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

med kursiv stil:

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

lastplatser och signalplatser, vilka äro ständigt obevakade, jämte »lp» resp »sipl»,
hållplatser,
rälsbusshållplatser, vilkas signaturer äro satta inom parentes.

Driftplats utan huvudsignal kan vara utelämnad för genomfartståg.


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


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


|Nn| = enkelspår


||Nn|| = dubbelspår


7) I kolumn 2 anges signalbild för infart vid driftplats, som har infartssignal. Förekommande signalbilder betyda:


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


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

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

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

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

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

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

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

9) I kolumn »Ank» befintliga tecken betyda:

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

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

x = behovsuppehåll) {
ⓧ = fast uppehåll) {för *allt slags trafikutbyte*

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

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

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

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

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

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

Signalbilderna anges sålunda:

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

» *utfartsväragsignal*:

○ | ⊗ då utfartsväragsignalen
är uppställd invid utfartssignal;

○ | ⊗ då utfartsväragsignalen
ej är uppställd invid utfartssignal;

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

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

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

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

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

† = går sön- och helgdagar.

✕ = går vardagar.

d = går dagligen utom dag efter soh.

e = extratåg; går på särskild order.

f = avkortad tågväg.

h = hinder strax bortom infartstågvägens slutpunkt.

k = eget tåg uppehålles.

m = måltidsuppehåll.

- r = stationär personal finns i tjänstgöring för tåget; har tåget behovsuppehåll, sker därvid signalering (såsom av plv) enl såo § 72: 9 resp § 101: 10; jfr punkt 5, anm.
- s = när tågets lok stannat hinderfritt i förhållande till mötande (förbigående) tåg, skall föraren underrätta tågklareraren ²⁴²²här om genom signalen »lägg om växeln» med lokets vissla (siren) eller med ~~av~~ signalsnylkta.
- u = som uppehålls.
- w = varmgångsinspektion.

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

Bestämmelser om A-signal

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

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

A-signal skall ej användas för genomfartståg.

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

Trafikutbyte vid obemannad driftplats

Biljetter försäljas av tågpersonalen.

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

Väntsalen hålles i regel stängd.

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

Anvisningar till veckoorder

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

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

Föreskrifter för telefonering från linjen

A. Elektrifierad bandel

Anordningar

Telefonförbindelse kan erhållas från bl a:

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

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

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

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

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

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

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

Telefonering från telefonpost

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

Telefoneringen tillgår sålunda:

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

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

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

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

B. Icke elektrifierad bandel

Telefonförbindelse kan erhållas från bl a:

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

I fallet b) tillgår telefoneringen sålunda:

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

Vagnvikten för olika fordon

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

Därefter räknas fordonens vagnvikter samman. Summan utgör tågets vagnvikt.

Lok

Verksamt loks vikt medräknas ej.

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

Person-, post- och resgodsvagnar

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

Godsvagnar

Tom vagn

Upptages med den på vagnen angivna vikten.

Lastad vagn

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

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

Bromsvikten hos olika fordon

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

Lok

Verksam loks bromsvikt medräknas ej.

Överksam ellok: 10 ton pr bromsad axel.

» ånglok: 5 » » » » »

Tryckluftbromsad vagn med bromsviktmärkning

Bromsvikten är angiven på särskild skylt eller målad på långbalken.

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

Tryckluftbromsad vagn utan bromsviktmärkning och skruvbromsad vagn

a) Person-, post- och resgodsvagnar

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

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

b) Godsvagnar utom malmvagnar

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

c) Malmvagnar

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

Bromsberäkningar för tåg

Bromsberäkning skall göras för alla tåg med undantag av:

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

Bromsberäkningarna avse i första hand att bestämma

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

Härvid gäller följande:

Bromsvikten för ett tåg beräknas på sätt som ovan angivits.

Vagnvikten för ett tåg beräknas på tidigare beskrivet sätt.

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

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

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

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

Vid ovannämnda bromsberäkningar skall »Hjälptabell för bromsberäkning» användas.

Bromsberäkningarna avse även att bestämma:

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

Vid dessa beräkningar skall »*bromstalstabellen*» användas.

Anvisningar för användning av »Hjälpställ för bromsberäkning»

a) Bestämmande av erforderlig bromsvikt

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

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

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

b) Bestämmande av tillåten vagnvikt

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

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

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

c) Bestämmande av ett tågs bromstal

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

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

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

Man söker då i hjälptabellens huvud bromsvikten 118, som emellertid ej finnes, varför man väljer den närmast lägre 115, följer den lodräta kolumnen nedåt och söker talet 212. Enär detta ej finnes, måste man välja närmast högre tal, som är 215. Detta återfinnes på två rader, och man väljer då den understa av dessa rader.

Bromstalet erhålles i yttersta vänstra kolumnen på samma rad och är 54.

Av bromstalstabellen finner man, att bromstalet 54 tillåter en största hastighet av 90 km/tim, om ej större lutningsförhållande förekommer i tågets väg än 6 : 1000. Förekommer större lutningsförhållande än 6 : 1000, måste hastighetsnedsättning ske, varvid hastigheten i varje lutning blir beroende av lutningsförhållandet (enligt bromstalstabellen högst 85 km/tim vid lutningsförhållande över 6 : 1000 t o m 10 : 1000, högst 80 km/tim vid lutningsförhållande däröver t o m 12,5 : 1000 o s v).

Bromstalstabell

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

*) Vänstra talet = bromsgrupp P1 och P2.

Högra talet = bromsgrupp G.

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

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

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

bromstalet på horisontal bana (0: 1000) vid den sth tåget har;

bromstalet vid en mot stigningen svarande lutning och en sth av 15 km/tim.

HJÄLPTABELL

för bromsberäkning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Linjebeskrivning

Driftplatser, signalbilder, hastighetsnedsättningar m m

Bansträckan Stockholm C—Hallsberg

Tåg med udda nummer

Stockholm C—Järna

(Dubbelspår med automatisk linjeblockering)

När utfartsförsignal visar grönt blinkljus, får hastigheten icke vara större än att tåget kan stoppas vid infartstågvägens slutpunkt, om där befintlig signalinrättning visar »stopp».

På stationerna signaleras vid utfartstågvägarnas början med dvärgsignaler, om ej annat framgår av nedanstående.

Vid *högerspårdrift* signaleras med dvärgsignaler utom vid Norrström blp, Munkbrohamnen blp, S:t Paulsgatan blp och Stockholm S infartssignal, där signaleringen sker med huvudljussignaler.

Lokpersonalen på alla tåg med tvåbemannat lok, som trafikera broarna över Norrström och Söderström skall hålla skärpt uppmärksamhet bakåt för att vid ev urspårning, utskjutande last el dyl snabbt kunna stoppa tåget.

Vid tågs ankomst till Årstabron eller Södertälje klaffbro skola bromsarna vara lossade. Bromsning på dessa broar får endast äga rum i händelse av tvingande behov.

Km	Bansträcka	Plats	Avstånd mellan st km	
1			2	3
				Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = Lokdraget tåg (övriga tåg i såo § 69: 2 b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt räls- busståg av klass A B = rälsbusståg av klass B Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p g a kurvor, se sid. 79 På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges
0.000	Stockholm C (Cst)		—	Sth 40 hela bangården. Sth 30 vid signalering med enbart dvärg- signal (ensamt lok dock sth 40). Beträffande signalanordningar se särskilda ritningar och beskrivningar. (Ombyggnad pågår.) Avgångssignal ges till genomfartståg, även när den automatiska linjeblockeringen är i bruk.
0.251 (374 m)				Sth 30. För Norrströmsbron är sth för Öb-lok 10 km och för V 3-lok 30 km.
0.320	Norrström (Nöm)	blp, gamla bron	1	
0.415	Norrström (Nöm)	blp, nya bron	1	
0.625 (365 m)				Sth 40. Stigning 25 %.




1	2	3
<p>0.935 Munkbrohamnen (Muh) blp 0.990 (1 265 m) 1.445 S:t Paulsgatan (Spag) blp 1.692 2.255 (1 320 m, t o m lyftspannet på Årstabron)</p>		<p>↓ <i>Sth</i> 65. 350 och 400 m kurvradic. ↓ Infartsförsignal till Stockholm S. Repeterförsignal. <i>Sth</i> 75.</p>
<p>2.353 Stockholm S (Sst)</p>	<p>2,4</p>	<p><i>Sth</i> 65 genom infartsväxlarna. <i>Sth</i> 75 genom utfartsväxlarna. <i>Sth</i> 40 inom stationsområdet vid <i>högerspårsdrift</i>. <i>Htv</i>: in ↓ sp 2. <i>Sidtv</i>: in ↓ sp 1 och 3. (In från högerspår ↓ sp 1, ↓ sp 2 och 3) <i>Sidotågvägslykta</i>. <i>Utfartsförsignal</i>. <i>A</i>-signal från sp 2 och 4. Visar infartssignalen ej körsignal, skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall ringa tkl, om körsignal ej erhållits efter 2 minuters väntan. Då den automatiska linjeblockeringen är i bruk, behöver tpx icke vistas på plattform eller i dess närhet under den tid tåg är på in- eller utgående på huvudtågväg. <i>Avgångssignal</i> ges av tkl till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll, vilka avgår från sp 3 eller 4.</p>
<p>2.654 3.135 Tanto (Tt) blp</p>		<p>Försignal (under Rosenlundsbron) till Tanto blp. Försignalen kan visa rött sken. ↓ Förreglar rörlig bro. Om kontaktledningen mellan Tanto blp och Årsta blp är eller blir spänningslös, får elektrolok (elektr. motorvagn) icke framföras över Årstabrons rörliga del, förrän föraren per telefon erhållit tillstånd därtill av Stockholm S eller Älvsjö stationer.</p>



1	2	3
<p>3.575 (555 m)</p> <p>4.336 Årsta (År) blp</p> <p>5.573 Västberga (Vbg) blp</p>		<p>Sth 80 fr o m lyftspannet t o m södra landfästet på Årstabron.</p> <p>⌋ Förreglar växel på linjen (nedspåret).</p> <p>⌋ Förreglar växlar på linjen (ned- och uppspären).</p>
<p>7.600 (940 m)</p> <p>8.541 Älvsjö (Äs)</p>	5,4	<p>Sth 20 för tåg, som vid yttersta östra växeln lämnar nedspåret och via uppspåret ingår på annat tågspår. Kurva och höjdskillnad.</p> <p>Sth 40 inom stationsområdet vid <i>högerspårsdrift</i>.</p> <p>Sth 80. 500 m kurvradie.</p> <p>Htv: in ⌋ sp 4, ut $\left. \begin{array}{l} \text{⌋} \\ \text{⌋} \end{array} \right\}$</p> <p>Sidtv: in $\left. \begin{array}{l} \text{⌋} \\ \text{⌋} \end{array} \right\}$ sp 5 och 6 in $\left. \begin{array}{l} \text{⌋} \\ \text{⌋} \end{array} \right\}$ sp 1—3 } ut $\left. \begin{array}{l} \text{⌋} \\ \text{⌋} \end{array} \right\}$</p> <p>Sidotågsvägglykta.</p> <p>Utfartsförsignal.</p> <p>A-signal från sp 4.</p> <p>Avgångssignal ges av tbfh till alla tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll med undantag av utgångståg samt tåg till Stockholm—Nynäs järnväg.</p>
<p>9.097 S Älvsjö (Äss) blp</p> <p>9.470 (420 m)</p> <p>10.300</p> <p>11.000 N Stuvsta (Sno) blp</p>		<p>⌋</p> <p>Sth L 80, S 90. 540 m kurvradie.</p> <p>Försignal (dvärgsignal) F 13 till N Stuvsta (Sno) blp för tåg på <i>högerspår</i>.</p> <p>⌋ Förreglar växel på linjen (uppspåret).</p>
<p>11.570 Stuvsta (Sta) hlp</p>		<p>A-signal från nedspåret.</p> <p>Avgångssignal till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll ges av tbfh även när den automatiska linjeblockeringen är ur bruk.</p>
<p>11.817 S Stuvsta (Ssö) blp</p>		<p>⌋</p> <p>Infartsförsignal till Huddinge.</p>








1	2	3
13.555 Huddinge (Hu)	5,0	<p>Sth 40 inom stationsområdet vid <i>högerspår</i>-drift.</p> <p>Htv: in ¶ sp 2, ut ¶ (till <i>högerspår</i> ¶)</p> <p>Sidtv: in ¶ sp 1 och 3. in ¶ sp 10.</p> <p>Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. A-signal från sp 2.</p>
14.225 S Huddinge (Hus) blp 14.440 14.510 16.181 Flemingsberg (Flb) blp 17.580 18.280 Banslätt (Blt) blp 19.890 Utsikten (Uts) blp		<p>¶</p> <p>Väggkorsning Holmgård } Fungera ej då S Ljudsignaler } Huddinge (Hus) Väggkorsning Holmgård } blp och vid <i>höger</i>- Ljudsignaler } spårdrift dvärg- signal 11 vid Hus blp visar »stopp».</p> <p>¶</p> <p>Försignal (dvärgsignal) F 15 till Banslätt (Blt) blp för tåg på <i>högerspår</i>.</p> <p>¶</p> <p>¶ Förreglar växlar på linjen (ned- och upp- spåren).</p>
20.641 Tullinge (Tul) hlp		<p>A-signal från nedspåret.</p> <p>Avgångssignal till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll ges av plv kl 6.30—21.00. När den automatiska linjeblockeringen är ur bruk, ges avgångssignal till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll av tbfh kl 21.00—6.30 och av tv 6.30—21.00.</p>
20.480 (990 m) 21.032 S Tullinge (Tls) blp		<p>Sth L 80, S 90, 500 och 550 m kurvradie.</p> <p>¶</p>
23.394 Tumba (Tu)	9,8	<p>Sth 40 inom stationsområdet vid <i>högerspår</i>-drift.</p> <p>Htv: in ¶ sp 2, ut ¶ (till <i>högerspår</i> ¶).</p> <p>Sidtv: in ¶ sp 3 och 4.</p> <p>Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. A-signal från sp 2.</p>

1	2	3
24.070 S Tumba (Tus) blp		<p>⌋ Förreglar växlar på linjen (ned- och uppspären).</p>
<p>25.120</p> <p>25.515 Uttran (Utn) hlp</p> <p>25.643</p>		<p>Försignal (dvärgsignal) F 13 till S. Uttran (Urs) blp för tåg på <i>högerspår</i>.</p> <p>Sth 20 för tåg som vid enkelspårsdrift framgår på uppspåret och vid yttersta östra växeln via nedspåret ingår på bangården. Kurva och höjdskillnad.</p> <p>A-signal från nedspåret.</p> <p>Avgångssignal till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll ges av tbfh även när den automatiska linjblockeringen är ur bruk.</p> <p>Väggkorsning Uttran. Ljud- och ljussignaler som kunna fränkopplas. Fungera ej då S Tumba (Tus) blp och vid <i>högerspårsdrift</i> dvärgsignal 11 vid Tus blp visar »stopp». För signalering vid växling och för avgående uppehållståg äro invid vägen uppsatta signallyktor, som visa »stopp» mot banan, då vägsignalerna icke äro i verksamhet.</p>
26.019 S Uttran (Urs) blp		<p>⌋</p>
28.598 Rönninge (Rön)	5,2	<p>Sth 40 inom stationsområdet vid <i>högerspårsdrift</i>.</p> <p>Htv: in ⌋ sp 3.</p> <p>Sidtv: in ⌋ sp 1. in ⌋ sp 2.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Försignal till S Rönninge (Rns) blp.</p> <p>A-signal från sp 3.</p>
<p>29.224 S Rönninge (Rns) blp</p> <p>30.806 Dånviken (Dån) blp</p> <p>32.200</p> <p>32.819 Glasberga (Glb) blp</p> <p>34.065</p>		<p>⌋</p> <p>⌋</p> <p>Försignal (dvärgsignal) F 15 till Glasberga (Glb) blp för tåg på <i>högerspår</i>.</p> <p>⌋ Förreglar växlar på linjen (ned- och uppspären).</p> <p>Försignal till S. Östertälje (Öts) blp för tåg på <i>vänsterspår</i>.</p>

1	2	3
<p>34.130</p> <p>34.596 Östertälje (Öte) hlp</p>		<p>Väggkorsning Östertälje. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas. Fungera ej då Glasberga (Glb) blp och vid <i>högerspårsdrift</i> dvärgsignal 15 vid Glbg blp visar »stopp». För signalering vid växling och för avgående uppehållståg äro vid vägen uppsatta signallyktor, som visa »stopp» mot banan, då vägsignalerna icke äro i verksamhet.</p> <p>A-signal från nedspåret.</p> <p>Avgångssignal till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll ges av tbfh även när den automatiska linjeblockeringen är ur bruk.</p>
<p>34.680 (760 m)</p> <p>34.838 S Östertälje (Öts) blp</p> <p>34.940</p> <p>35.440 (160 m)</p> <p>35.600 (345 m)</p>		<p>Sth L 75, S 85. 400 m kurvradie.</p> <p>†</p> <p>Förreglar rörlig bro.</p> <p>Om kontaktledningen mellan S. Östertälje (Öts) blp och Södertälje S infartssignal är eller blir spänningslös, får elektrolok (elektr. motorvagn) icke framföras över Södertälje klaffbro, förrän föraren per telefon erhållit tillstånd därtill av Södertälje S eller Rönninge stationer.</p> <p>Försignal till Södertälje S infartssignal. Kan visa rött sken.</p> <p>Sth 40. Rörlig bro.</p> <p>Sth L 65, S 75. 400 m kurvradie.</p>
Södertälje S ställverksområde.		
<p>36.184 Södertälje S (Ses)</p>	<p>7,6</p>	<p>Sth 75 genom infartsväxlarna.</p> <p>Sth 40 inom stationsområdet vid <i>högerspårsdrift</i>.</p> <p>Htv: in † sp 1 ut mot Järna †₆</p> <p>Sidtv: in † sp 2—5, ut mot Järna †₆</p> <p>in † sp 6—8, ut mot Järna †₆</p> <p>ut sp 9 mot Järna †₆</p> <p>Sidotågvägslyksa.</p> <p>Utfartsförsignal.</p> <p>Vid vart och ett av spåren 1—6 finnes dessutom plattformssignal i södra änden av</p>



















1	2	3
		<p>plattformstaket. Signalerna visa ett grönt sken, då utfartstågväg är klar till nedspåret. A-signal från sp 1, 2, 6—9.</p> <p>Ljusordning »T» (= tillsätt) och »L» (= lossa) finnes vid sp 7 och 8.</p> <p>Visar infartssignal ej körsignal, skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall ringa tkl om körsignal ej erhålles efter 2 minuters väntan.</p> <p>Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» givits, om spårledningarna fungera samt order om spårändring ej kan ges tågpersonalen 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 ges eller hinder uppmärksammas. Detta undantag gäller ej om spårändringen avser ändring från oavkortad till avkortad tågväg.</p> <p>Avgångssignal ges till genomfartståg från Södertälje C, även när den automatiska linjeblockeringen är i bruk.</p> <p>-----</p> <p>Till Södertälje C:</p> <p>ut sp 1—9 </p> <p>(Vid sp 3 befintlig huvudljussignal gäller endast för utfart mot Rönninge).</p> <p>Tåg, som skjutes och medför resande, får icke avgå från Södertälje S utan att vederbörande utfartsdvärgsignal visar grönt sken. Om p g a tillfälligt fel vändskivan vid Södertälje C icke kan manövreras till rätt läge och grönt sken således icke kan erhållas i utfartsdvärgsignalen får dock tåg, som skjutes och medför resande, sedan lokpersonalen delgivits order härom på form S 10 med angivande av orsaken, avsändas mot Södertälje C, ehuru utfartsdvärgsignalen visar signalbilden  och dvärgsignalen 103 v och 106 v visa signalbilden .</p>

1	2	3
<p>38.095. Södertälje C (Se)</p>	<p>1,9</p>	<p>Sth 40 under infarten.</p> <p>Htv: in  sp 5.</p> <p>Sidtv: in  sp 2, 3 och 6.</p> <p>Körsignal visas dels med en yttre dvärgsignal 106 v (repetersignal) 250 m framför infartsväxeln, dels med en inre dvärgsignal 106 v 50 m framför infartsväxeln.</p> <p>Tåg, som drages, stoppas av föraren vid infartstågvägens slutpunkt utan signal från platsvakten.</p> <p>Tåg, som skjutes, stoppas på spår, där U-märken finnas, av föraren utan signal från platsvakten och på övriga spår av föraren på signal från platsvakten.</p> <p>Oavsett bestämmelserna i säo § 72: 6, första st, skall tåg, som skjutes, stanna med lokets i fartriktningen bakre del högst 5 m framför eller bortom den plats, som motsvarar tågets axelantal enl U-märken.</p> <p>Samtliga dvärgsignaler vid Södertälje C manövreras från centralställverket i Södertälje S (Södertälje C är icke station i säkerhetsordningens mening). När säkerhetsanläggningen vid Södertälje S är ur bruk skall Södertälje C betraktas såsom station enl säo och tkl där tjänstgöra för samtliga tåg. I sådant fall skall tkl vid Södertälje S resp Södertälje C giva tåg, för vilket möte uppkommer vid Södertälje S resp Södertälje C, order på S 9.</p>
<p><i>Betr. linjebeskrivningen Södertälje C—Södertälje S riktning Södertälje Södra</i></p>		
<p>37.120 Södertälje Industriv (Sei) blp 40.537</p> <p>41.230 Bränninge (Bge) blp 43.860</p>		<p>1 Försignal (dvärgsignal) F 13 till Bränninge (Bge) blp för tåg på <i>högerspår</i>.</p> <p>1 Försignal (dvärgsignal) F 15 till Gerstaberg (Gtg) blp för tåg på <i>högerspår</i>.</p>

1	2	3
44.542 44.560 Gerstaberger (Gtg) blp		Väggkorsning Gerstaberger. Ljudsignaler. Fungera ej då Gerstaberger (Gtg) blp och vid högerspårdrift dvärgsignal 15 vid Gtg blp visar »stopp». 1
48.078 Järna (Jn)	11,6	<p><i>Sth</i> 40 inom stationsområdet vid högerspårdrift.</p> <p><i>Sth</i> 60 genom utfartsväxlarna för tåg mot Hölö.</p> <p><i>Htv</i>: in 1 sp 2, ut mot Mölnbo </p> <p><i>Sidtv</i>: in 2 sp 1, ut mot Mölnbo </p> <p>in 3 sp 5, ut mot Mölnbo </p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Utfartsförsignal.</p> <p>Fasta signaler för utfartstågvägar till högerspår saknas.</p> <p>Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» givits, om spårledningarna fungera samt order om spårändring ej kan ges tågpersonalen 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 ges eller hinder uppmärksammas.</p> <p>Detta undantag gäller ej om spårändringen avser ändring från oavkortad till avkortad tågväg.</p>
(Järna)—Vingåker (Dubbelspår)		
53.707 53.729 Solviks grindar (Sogr) hp		Väggkorsning Hölövägen. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid högerspårdrift. Påstigningsmärke.
58.399 Mölnbo (Mö)	10,3	<p><i>Htv</i>: in 1 sp 3, ut 1 (till högerspår )</p> <p><i>Sidtv</i>: in 2 sp 2, (ut till högerspår )</p> <p>in 3 sp 4, (ut till högerspår )</p> <p>(In från högerspår )</p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Utfartsförsignal.</p>


1	2	3
65.365 Gnesta (Gn)	7,0	<p>Htv: in \uparrow sp 5, ut \uparrow (till högerspår \uparrow)</p> <p>Sidtv: in \uparrow sp 4, ut \uparrow (till högerspår \uparrow)</p> <p>in \uparrow sp 6, ut \uparrow (till högerspår \uparrow)</p> <p>(In från högerspår \uparrow sp 6 \uparrow sp 4 och 5)</p> <p>Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal.</p> <p>Infartssignalen visar försignalbild med grönt blinkljus och därunder gult fast sken, när utfartssignalen visar »kör» med två sken (växelkurva i utfartstågvägen).</p>
74.878 Björnlunda (B)	9,3	<p>Htv: in \uparrow sp 3, ut \uparrow (till högerspår \uparrow)</p> <p>Sidtv: in \uparrow sp 1, ut \uparrow (till högerspår \uparrow)</p> <p>in \uparrow sp 2, ut \uparrow (till högerspår \uparrow)</p> <p>(In från högerspår \uparrow sp 2 \uparrow sp 1 och 3)</p> <p>Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal.</p> <p>Infartssignalen visar försignalbild med grönt blinkljus och därunder gult fast sken, när utfartssignalen visar »kör» med två sken (växelkurva i utfartstågvägen).</p>
75.005		<p>Väggorsning Björnlunda. Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.</p>
84.254		<p>Väggorsning Stjärnhov. Fällbommar. Då stationen är obevakad på natten, äro bommarna låsta i nedfällt läge.</p>
84.274 Stjärnhov (Sh)	9,4	<p>Htv: in \uparrow sp 1.</p> <p>Sidtv: in \uparrow sp 3. in \uparrow sp 2.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p>
96.140 Sparreholm (Sp)	11,9	<p>Htv: in \uparrow sp 3, ut \uparrow (till högerspår \uparrow)</p> <p>Sidtv: in \uparrow sp 2, ut \uparrow (till högerspår \uparrow)</p> <p>in \uparrow sp 4, ut \uparrow (till högerspår \uparrow)</p> <p>(In från högerspår \uparrow sp 4 \uparrow sp 2 och 3)</p> <p>Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal.</p>

1	2	3
		<p>Infartssignalen visar försignalbild med grönt blinkljus och därunder gult fast sken, när utfartssignalen visar «kör» med två sken (växelkurva i utfartstågvägen).</p>
<p>103.092 Skebokvarn (Skv)</p>	7,0	<p>Htv: in \uparrow sp 3, ut \uparrow (till högerspår \uparrow) Sidtv: in \uparrow sp 2, ut \uparrow (till högerspår \uparrow) in sp 4 såo § 52: 3 tillämpas, ut \uparrow (till högerspår \uparrow). ut sp 5 \uparrow (till högerspår \uparrow). Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. Väggkorsning Skebokvarn. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>110.155</p> <p>110.616 Flen (Fn)</p>	7,5	<p>Väggkorsning TGOJ bro. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Htv: in \uparrow sp 1, ut \uparrow Sidtv: in \uparrow sp 2, ut \uparrow in \uparrow sp 3 och 4, ut \uparrow in \uparrow sp 4/3 och 5/4, ut \uparrow (För samtliga tagvägar: in från högerspår \uparrow, ut till högerspår \uparrow) Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. A-signal från sp 1, 3 och 4. Väggkorsning Salstavägen. Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.</p>
<p>112.975</p> <p>115.460 Holbonäs (Hbs) hp</p>		<p>Väggkorsning Stenhammar. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid högerspårdrift.</p> <p>Påstigningsmärke.</p>
<p>119.190 Sköldinge (Sde)</p>	8,6	<p>Htv: in \uparrow sp 2, ut \uparrow Sidtv: in \uparrow sp 3, ut \uparrow Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal.</p>
<p>123.643 Valla (Va)</p>	4,5	<p>Htv: in \uparrow sp 1, ut \uparrow (till högerspår \uparrow; förreglar växel på linjen). Sidtv: in \uparrow sp 3, ut \uparrow (till högerspår \uparrow; förreglar växel på linjen). Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal.</p>

1	2	3
124.043		Vägförskning Valla. Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna. Då stationen är obebaktad på natten, äro bommarna låsta i nedfållt låge.
133.470 (200 m) 133.934 Katrineholm (K)	10,3	<p>Sth 60. Växlar.</p> <p>Sth L 40, S 50 genom utfartsvåxlarna från sp 1.</p> <p>Htv: in  sp 2, ut mot Baggetorp  (till högerspår )</p> <p>Avkortad tv: in  sp 2b, ut mot Baggetorp  (till högerspår )</p> <p>Sidtv: in  sp 1 b/2 a, ut mot Baggetorp  (till högerspår )</p> <p>in  sp 1 och 3—5, ut mot Baggetorp  (till högerspår )</p> <p>in  sp 6</p> <p>in  sp 23.</p> <p>Avkortad tv: in  sp 1 b och 3 b, ut mot Baggetorp  (till högerspår )</p> <p>(Körsignal för infart från högerspår visas med signalbild )</p> <p>Sidotågvågslykta.</p> <p>Utfartsförsignal på inre infartssignalen.</p> <p>Avkortad tågvågs slutpunkt på spåren 1—3 markeras genom fast rött sken från stopplykta.</p> <p>A-signal från sp 2 och 3.</p> <p>Ljusanordning »klart för avgång» finnes vid sp 2 a och 3 a.</p> <p>Ljusanordning »T» (= tillsått) och »L» (= lossa) finnes vid sp 2—5.</p> <p>Yttre utfartssignalen förreglar växel på linjen.</p> <p>Visar infartssignal ej körsignal, skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall ringa tk1, om körsignal ej erhållits efter högst 2 minuters väntan.</p>

1	2	3
		Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» givits, om spårledningarna fungera samt order om spårändring ej kan ges tågpersonalen 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 ges eller hinder uppmärksammas. Detta undantag gäller ej, om spårändringen avser ändring från oavkortad till avkortad tågväg.
137.505 Stettin (Sti) lp 140.995		Väggkorsning Knektbacken. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid <i>högerspårdrift</i> .
141.990 142.241 Baggetorp (Bt) 142.496	8,3	Väggkorsning Baggetorp. Ljudsignaler. Fungera ej vid <i>högerspårdrift</i> . Htv: in ¶ sp 2. Sidtv: in ¶ sp 1. in sp 3, säo § 52:3 tillämpas. Sidotågvägslykta. Väggkorsning Baggetorp. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid <i>högerspårdrift</i> .
146.028 148.694 Viala (Vla) hp 150.914		Väggkorsning. Sköldnäs. Ljudsignaler. Fungera ej vid <i>högerspårdrift</i> . Påstigningsmärke. Väggkorsning Skeppsmyra. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid <i>högerspårdrift</i> .
154.090 154.718 Vingåker (Vr) 154.940	12,5	Väggkorsning Sävestaholm. Fällbommar. Sth 40 genom utfartsväxlarna från sp 2. Htv: in ¶ sp 2. Sidtv: in ¶ sp 3. in sp 1, säo § 52:3 tillämpas. Sidotågvägslykta. Väggkorsning Vingåker. Fällbommar.
(Vingåker)—Pålsboda		
157.391 158.296 159.883 Billsbro (Bls) hp		Väggkorsning Spånga. Ljud- och ljussignaler. Väggkorsning Berga. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke.

1	2	3
163.370 163.613 Högsjö (Hgö)	8,9	Väggkorsning Högsjö. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna. Htv: in \uparrow sp 2. Sidtv: in $\#$ sp 3. in $\#$ sp 1. Sidotågvägslykta.
172.026		Väggkorsning Sundsbro. Ljud- och ljussignaler.
173.908 174.255 174.486 Kilsmo (Km)	10,9	Väggkorsning Kilsmo. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna. Väggkorsning Kilsmo. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna. Htv: in \uparrow sp 1. Sidtv: in $\#$ sp 2. in $\#$ sp 3. Sidotågvägslykta. Väggkorsning Kilsmo. Fällbommar.
175.311 176.414 180.369 Bänneboda (Bbd) hp 180.403 183.918		Väggkorsning Essfallet. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke. Väggkorsning Bänneboda. Ljud- och ljussignaler. Väggkorsning Gambo. Ljud- och ljussignaler.
185.765 Pålsboda (På)	11,3	Htv: in \uparrow sp 1, ut \uparrow Sidtv: in $\#$ sp 2, ut \uparrow in sp 3, säo § 52: 3 tillämpas. Sidotågvägslykta. Utfartssignalen är beroende av fällbommarna vid väggkorsningen Kärr. Sth 40 från sp 1 genom utfartsväxlarna. Växelkurva.
(Pålsboda)—Hallsberg (Dubbelspår)		
186.459 187.520 192.894 Melsäter (Msr) hp 192.907 193.336		Väggkorsning Kärr. Fällbommar. Väggkorsning Boda. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid högerspårdrift. Påstigningsmärke. Väggkorsning Melsäter. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid högerspårdrift. Väggkorsning Hagen. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid högerspårdrift.

1	2	3
<p>194.785</p> <p>195.978</p> <p>196.742</p> <p>197.436</p>		<p>Väggkorsning Översta. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid <i>högerspårdrift</i>.</p> <p>Väggkorsning Hallsbergs kyrka. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid <i>högerspårdrift</i>.</p> <p>Väggkorsning Bäck. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid <i>högerspårdrift</i>.</p> <p>Väggkorsningen vid Samsala. Ljud och ljussignaler. Fungera ej vid <i>högerspårdrift</i>.</p>
<p>199.419 Hallsberg (H)</p>	<p>13,7</p>	<p><i>Sth</i> 60 hela huvudtågvägen.</p> <p>Htv: in 1 sp 2.</p> <p>Sidtv: in 2 sp 1, 3 och 4. in 4 sp 5 och 6.</p> <p>(Körsignal för infart från <i>högerspår</i> visas med signalbild .</p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Visar infartssignal ej körsignal, skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall omedelbart ringa tkl.</p> <p>Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» givits, om spårledningarna fungera samt order om spårändring ej kan ges tågpersonalen 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 ges eller hinder uppmärksammas.</p>

Linjebeskrivning






Driftplatser, signalbilder, hastighetsnedsättningar m m

Bansträckan Hallsberg—Stockholm C














Tåg med jämna nummer

Hallsberg—Pålsboda











































(Dubbelspår)

Km	Bansträcka	Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = Lokdraget tåg (»övriga tåg» i säo § 69: 2 b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt räls- busståg av klass A B = rälsbusståg av klass B Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p g a kurvor, se sid. 79 På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges
1	2	3		
199.419	Hallsberg (H)		—	<p>Sth 60 hela huvudtågvägen.</p> <p>Htv: ut sp 3  (till högerspår .</p> <p>Sidtv: ut sp 1, 2, 4—6  (till högerspår .</p> <p>Körsignalbild  för utfartstågväg innebär, att fällbommarna V3 äro fällda och den i utfartstågvägens förlängning uppsatta ljussignal C för infart på uppspåret eller dvärgsignal D för infart på nedspåret mot Pålsboda är ställd till »kör».</p> <p>Repetersignaler vid sp 1—6 visa två fasta gröna sken, då utfartstågvägen är klar mot uppspåret.</p> <p>A-signal från sp 1—6.</p> <p>Ljusanordning »klart för avgång» finnes vid sp 1—4.</p> <p>Ljusanordning »T» (= tillsätt) och »L» (= lossa) finnes vid sp 1—6.</p>
197.436				Väggkorsningen vid Samsala. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid <i>högerspårsdrift</i> .
196.742				Väggkorsning Bäck. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid <i>högerspårsdrift</i> .
195.978				Väggkorsning Hallsbergs kyrka. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid <i>högerspårsdrift</i> .
194.785				Väggkorsning Översta. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid <i>högerspårsdrift</i> .
193.336				Väggkorsning Hagen. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid <i>högerspårsdrift</i> .
192.907				Väggkorsning Melsäter. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid <i>högerspårsdrift</i> .
192.894	Melsäter (Msr)hp			Påstigningsmärke.




















1	2	3
187.520 186.459		Vägmorsning Boda. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid <i>högerspårsdrift</i> . Vägmorsning Kärr. Fällbommar. Infartssignalen i På är beroende av bommarna.
185.765 Pålshoda (På)	13,7	<i>Sth</i> L 90, S 100 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. Htv: in \uparrow sp 1, ut $\uparrow\uparrow$ Sidtv: in \uparrow sp 2, ut $\uparrow\uparrow$ in sp 3, säo § 52: 3 tillämpas. Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal.
(Pålshoda)—Vingåker		
183.918 180.403 180.369 Bänneboda (Bbd) hp 176.414		Vägmorsning Gambo. Ljud- och ljussignaler. Vägmorsning Bänneboda. Ljud- och ljussig- naler. Påstigningsmärke. Vägmorsning Essfallet. Ljudsignaler.
175.311 174.486 Kilsmo (Km) 174.255 173.908	11,3	Vägmorsning Kilsmo. Fällbommar. Infartssig- nalen är beroende av bommarna. Htv: in \uparrow sp 1. Sidtv: in \uparrow sp 2. in \uparrow sp 3. Sidotågvägslykta. Vägmorsning Kilsmo. Fällbommar. Vägmorsning Kilsmo. Fällbommar.
172.026		Vägmorsning Sundsbro. Ljud- och ljussignaler.
163.613 Högsjö (Hgö) 163.370	10,8	Htv: in \uparrow sp 2. Sidtv: in \uparrow sp 3. in \uparrow sp 1. Sidotågvägslykta. Vägmorsning Högsjö. Fällbommar.
159.883 Billsbro (Bl) hp 158.296 157.391		Påstigningsmärke. Vägmorsning Berga. Ljud- och ljussignaler. Vägmorsning Spånga. Ljud- och ljussignaler.

1	2	3
154.940 154.718 Vingåker (Vr) 154.090	8,9	Vägkorsning Vingåker. Fällbommar. Htv: in 1 sp 1. Sidtv: in 2 sp 2 och 3. Sidotågvägslykta. Vägkorsning Sävstaholm. Fällbommar.
(Vingåker)—Järna (Dubbelspår)		
150.914 148.694 Viala (Vla) hp 146.028		Vägkorsning Skeppsmyra. Ljud- och ljussig- naler. Fungera ej vid <i>högerspårdrift</i> . Påstigningsmärke. Vägkorsning Sköldnäs. Ljudsignaler. Fungera ej vid <i>högerspårdrift</i> .
142.496 142.241 Baggetorp (Bt) 141.990	12,5	Vägkorsning Baggetorp. Ljud- och ljussigna- ler. Fungera ej vid <i>högerspårdrift</i> . Htv: in 1 sp 3. Sidtv: in 2 sp 1. in sp 2, säo § 52: 3 tillämpas. (Körsignal för utfart till <i>högerspår</i> , visas med signalbild  ; signalen förreglar växel på linjen.) Sidotågvägslykta. Vägkorsning Baggetorp. Ljudsignaler. Fungera ej vid <i>högerspårdrift</i> .
140.995 137.505 Stettin (Sti) lp		Vägkorsning Knektbacken. Ljud- och ljus- signaler. Fungera ej vid <i>högerspårdrift</i> .
133.710 (240 m) 133.934 Katrineholm (K)	8,3	Sth 60. Växlar. Htv: in 1 sp 1, ut  (till <i>högerspår</i> ) Avkortad tv: in 2 sp 1a, ut  (till <i>högerspår</i> ) Sidtv: in 2 sp 2a/1b, ut  (till <i>högerspår</i> ) in 2 sp 2—5, ut  (till <i>högerspår</i> ) ut sp 6  (till <i>högerspår</i> ) ut sp 23  (till <i>högerspår</i> )

1	2	3
		<p>Avkortad tv: in $\frac{1}{2}$ sp 2 a och 3 a, ut $\frac{1}{2}$ (till högerspår $\frac{1}{2}$) (Körsignal för infart från högerspår visas med signalbild $\frac{1}{2}$). Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. Avkortad tågvägs slutpunkt på spåren 1—3 markeras genom fast rött sken från stopp- lykta. A-signal från sp 1 och 23. Ljusanordning »klart för avgång» finnes vid sp 2 a och 3 a. Ljusanordning »T» (= tillsätt) och »L» (= lossa) finnes vid sp 1 samt 3—6. Yttre utfartssignalen förreglar växel på linjen. Visar infartssignal ej körsignal, skola signa- lerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall ringa tkl, om körsignal ej er- hållits efter högst 2 minuters väntan. Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» givits, om spår- ledningarna fungera samt order om spår- ändring ej kan ges tågpersonalen på en fö- regående station. Föraren skall nedbringa tågets hastighet till högst 30 km, så snart spårändringen uppmärksammats, och vara beredd att stanna tåget, om stoppsignal ges eller hinder uppmärksammas. Detta undantag gäller ej, om spårändring- en avser ändring från oavkortad till av- kortad tågväg.</p>
<p>126.756 (1 341 m) 126.756 (1 541 m)</p> <p>125.336 Stolpstugan (Spn) lp</p>		<p>Sth L 90 (tåg av brgr S 100), S 100. Tåg med sth 60 enl tdt får framföras med sth 55, emedan i tdt angivet bromstal ej mot- svarar lutningsförhållandet.</p>
<p>124.043</p>		<p>Väggkorsning Valla. Fällbommar. Infartssig- nalen är beroende av bommarna. Då sta- tionen är obevakad på natten, äro bom- marna låsta i nedfällt läge.</p>

1	2	3
123.643 Vaila (Va)	10,3	Htv: in  sp 2, ut  Sidtv: in  sp 3, ut  Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal.
119.190 Sköldinge (Sde)	4,5	Htv: in  sp 1, ut  Sidtv: in  sp 3, ut  Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal.
115.460 Holbonäs (Hbs) hp 112.975		Påstigningsmärke. Vägkorsning Stenhammar. Ljud- och ljussignaler. Fungera ej vid <i>högerspårdrift</i> .
111.324 110.616 Flen (Fn) 110.155	8,6	Vägkorsning Salstavägen. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna. Htv: in  sp 2, ut  Sidtv: in  sp 1, ut  in  sp 4, ut  in sp 4/5, ut  in sp 4/3, ut  in  sp 4/3/4, ut  (För samtliga tågvägar: in från <i>högerspår</i>  , ut till <i>högerspår</i> ) Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. Vägkorsning TGOJ bro. Ljud- och ljussignaler.
103.315 (234 m) 103.310 103.092 Skebokvarn (Skv)	7,5	Sth L 90, S 100. Vägkorsning Skebokvarn. Ljud- och ljussignaler. Htv: in  sp 4. (in  sp 4 mot Malmköping) Sidtv: in  sp 2. in  sp 5. (För samtliga tågvägar: in från <i>högerspår</i> ) Sidotågvägslykta.
96.140 Sparreholm (Sp)	7,2	Htv: in  sp 4, ut   (till <i>högerspår</i>   Sidtv: in  sp 2, ut   (till <i>högerspår</i>   in  sp 3, ut   (till <i>högerspår</i>   (In från <i>högerspår</i>  sp 3  sp 2 och 4) Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal

1	2	3
		Infartssignalen visar försignalbild med grönt blinkljus och därunder gult fast sken, när utfartssignalen visar »kör» med två sken (växelkurva i utfartstågvägen).
94.100 (150 m)		<i>Sth</i> L 60, S 70.
84.274 Stjärnhov (Sh) 84.254	11,6	<p>Htv: in \uparrow sp 2. Sidtv: in \uparrow sp 3. in \uparrow sp 1. Sidotågvägslykta. Väggorsning Stjärnhov. Fällbommar. Då stationen är oövakad på natten, äro bommarna låsta i nedfällt läge.</p>
75.005 74.878 Björnlunda (B)	9,4	<p>Väggorsning Björnlunda. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna. Htv: in \uparrow sp 2, ut \uparrow sp 1 (till högerspår \uparrow sp 1) Sidtv: in \uparrow sp 1, ut \uparrow sp 1 (till högerspår \uparrow sp 1) in \uparrow sp 3, ut \uparrow sp 1 (till högerspår \uparrow sp 1) (In från högerspår \uparrow sp 3, \uparrow sp 1 och 2) Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. Infartssignalen visar försignalbild med grönt blinkljus och därunder gult fast sken, när utfartssignalen visar »kör» med två sken (växelkurva i utfartstågvägen).</p>
65.365 Gnesta (Gn)	9,3	<p>Htv: in \uparrow sp 6, ut \uparrow sp 1 (till högerspår \uparrow sp 1) Sidtv: in \uparrow sp 4, ut \uparrow sp 1 (till högerspår \uparrow sp 1) in \uparrow sp 5, ut \uparrow sp 1 (till högerspår \uparrow sp 1) (In från högerspår \uparrow sp 5, \uparrow sp 4 och 6) Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. Infartssignalen visar försignalbild med grönt blinkljus och därunder gult fast sken, när utfartssignalen visar »kör» med två sken (växelkurva i utfartstågvägen).</p>

1	2	3
58.399 Mölnbo (Mö)	7,0	<p>Htv: in  sp 4, ut  (till högerspår )</p> <p>Sidtv: in  sp 2 (ut till högerspår )</p> <p>in  sp 3 (ut till högerspår )</p> <p>(In från högerspår )</p> <p>Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal.</p>
53.729 Solviks grindar (Sogr) hp 53.707		<p>Påstigningsmärke. Väggorsning Hölövägen. Ljud- och ljussig- naler. Fungera ej vid högerspårsdrift.</p>
48.078 Järna (Jn)	10,3	<p>Sth 40 inom stationsområdet vid högerspårs- drift. Sth 60 för tåg från Hölö genom hela huvud- tågvägen.</p> <p>Htv: in  sp 4, ut </p> <p>Sidtv: in  sp 3, ut </p> <p>in  sp 2, ut </p> <p>in  sp 5, ut </p> <p>in  sp 1, ut </p> <p>(In från högerspår )</p> <p>Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. Fasta signaler för utfartstågvägar till höger- spår saknas. A-signal från sp 3—5. Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» givits, om spår- ledningarna fungera samt order om spår- ändring ej kan ges tågpersonalen på en föregående station. Föraren skall ned- bringa tågets hastighet till högst 30 km, så snart spårändringen uppmärksammas, och vara beredd att stanna tåget, om stöpp- signal ges eller hinder uppmärksammas. Detta undantag gäller ej, om spåränd- ringen avser ändring från oavkortad till avkortad tågväg.</p>

(Järna)—Stockholm C

(Dubbelspår med automatisk linjeblockering)

När utfartssignal visar grönt blinkljus, får hastigheten icke vara större än att tåget kan stoppas vid infartstågvägens slutpunkt, om där befintlig signalinrättning visar »stopp».









På stationerna signaleras vid utfartstågvägarnas början med dvärgsignaler, om ej annat framgår av nedanstående.



Vid *högerspårdrift* signaleras med dvärgsignaler utom vid Björngårdsgatan blp, S:t Paulsgatan blp och Munkbrohamnen blp, där signaleringen sker med huvudljussignaler.

Lokpersonalen på alla tåg med tvåbemannat lok, som trafikera broarna över Söderström och Norrström skall hålla skärpt uppmärksamhet bakåt för att vid ev. urspårning, utskjutande last el dyl snabbt kunna stoppa tåget.

Vid tågs ankomst till Södertälje klaffbro eller Årstabron skola bromsarna vara lossade. Bromsning på dessa broar får endast äga rum i händelse av tvingande behov.

1	2	3
47.202 N Järna (Jnn) blp 45.260		⌋ Försignal (dvärgsignal) F 14 till Gerstabergr (Gtg) blp för tåg på <i>högerspår</i> .
44.560 Gerstabergr (Gtg) blp 44.542		⌋ Vägrorsning Gerstabergr. Ljudsignaler. Fungera ej då Gerstabergr (Gtg) blp och vid <i>högerspårdrift</i> dvärgsignal 14 vid Gtg blp visar »stopp».
41.937		Försignal (dvärgsignal) F 16 till Bränninge (Bge) blp för tåg på <i>högerspår</i> .
41.237 Bränninge (Bge) blp		⌋
Södertälje S ställverksområde.		
36.184 Södertälje S (Ses)	11,6	<i>Sth</i> 40 inom stationsområdet vid <i>högerspårdrift</i> . <i>Htv:</i> in ⌋ sp 3, ut mot Rönninge ⌋

1	2	3
		<p>Sidtv: in  sp 1, 2, 4-6, ut mot Rönninge  in  sp 7 och 8, ut mot Rönninge  ut sp 9 mot Rönninge </p> <p>Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. A-signal från sp 4. Ljusanordning »T» (= tillsätt) och »L» (= lossa) finnes vid sp 7 och 8. Körsignal vid utfart visas dessutom vid stationsgränsen mot uppspåret genom fast eller blinkande grönt sken med huvudljussignalen 2, mot nedspåret genom signalbild  med dvärgsignalen 12. Signalerna 2 och 12 fungera även som skyddssignaler för klaffbron över Södertälje kanal. Visar infartssignal ej körsignal, skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall ringa tkl, om körsignal ej erhålles efter 2 minuters väntan. Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» givits, om spårledningarna fungera samt order om spårändring ej kan ges tågpersonalen 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 ges eller hinder uppmärksammas. Detta undantag gäller ej, om spårändringen avser ändring från oavkortad till avkortad tågväg.</p>
38.095 Södertälje C (Se)	—	<p>Htv: ut sp 5  Sidtv: ut sp 1—3 och 6 </p> <p>Vid vart och ett av spåren är dessutom utfartssignal anordnad dels i södra änden av plattformen, dels mitt för godsmagasinet. Utfartssignalerna visa ett fast grönt sken, då utfartstågvägen är klar och återgå till »stopp», då tåget lämnat tågspåret. Då infart ställts till visst tågspår, visas röd blink i resp utfartssignal.</p>

1	2	3
<p>36.184 Södertälje S (Ses)</p>	<p>1,9</p>	<p>Avgångssignal ges av platsvakten. Signalen innebär, att tåget i avseende på resande och gods är klart för avgång, samt att avgångstiden är inne.</p> <p>Samtliga dvärgsignaler vid Södertälje C manövreras från centralställverket i Södertälje S (Södertälje C är icke station i säkerhetsordningens mening). När säkerhetsanläggningen vid Södertälje S är ur bruk skall Södertälje C betraktas såsom station enl säo och tkl där tjänstgöra för samtliga tåg. I sådant fall skall tkl vid Södertälje S resp Södertälje C giva tåg, för vilket möte uppkommer vid Södertälje S resp Södertälje C, order på S 9.</p> <hr/> <p>Sth 40 under infarten.</p> <p>Htv: in  sp 4.</p> <p>Sidtv: in  sp 1—3 och 5—8.</p> <p>Körsignal visas dels med en yttre dvärgsignal 118 h (repetersignal) 500 m framför infartsväxeln, dels med en inre dvärgsignal 118 h 200 m framför infartsväxeln.</p> <p><i>Betr. linjebeskrivningen Södertälje S—Södertälje C riktning Södertälje Central se sid. 39 och 40.</i></p>
<p>35.945 (345 m) 35.600 (160 m) 35.465 Södertälje klaffbro (Sek) blp</p> <p>35.440 (760 m) 35.292</p>		<p>Sth L 65, S 75. 400 m kurvradie.</p> <p>Sth 40. Rörlig bro.</p> <p>↑ Förreglar rörlig bro.</p> <p>Om kontaktledningen mellan Södertälje klaffbro (Sek) blp och S Östertälje (Öts) blp är eller blir spänningslös, får elektrolok (elektr. motorvagn) icke framföras över Södertälje klaffbro, förrän föraren per telefon erhållit tillstånd därtill av Södertälje S eller Rönninge station.</p> <p>Sth L 75, S 85. 400 m kurvradie.</p> <p>Stopplykta, som kan visa fast rött sken, på klaffbron över Södertälje kanal; manövreras av tkl i Södertälje S.</p>

1	2	3
<p>34.613 S. Östertälje (Öts) blp</p> <p>34.596 Östertälje (Öte) hlp</p> <p>34.130</p>		<p>⌋ Förreglar växlar på linjen (upp- och nedspåren).</p> <p>A-signal från uppspåret.</p> <p>Avgångssignal till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll ges av tbfh även när den automatiska linjeblockeringen är ur bruk.</p> <p>Väggorsning Östertälje. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas. Fungera ej då S Östertälje (Öts) blp och vid <i>högerspårsdrift</i> dvärgsignal 14 vid Öts blp visar »stopp». För signalering vid växling och för avgående uppehållståg äro vid vägen uppsatta signallyktor, som visa »stopp» mot banan, då vägsignalerna icke äro i verksamhet.</p>
<p>33.960 N. Östertälje (Ötn) blp</p> <p>33.520</p> <p>32.820 Glasberga (Glbg) blp</p> <p>30.800 Dånviken (Dån). blp</p>		<p>⌋</p> <p>Försignal (dvärgsignal) F 18 till Glasberga (Glb) blp för tåg på <i>högerspår</i>.</p> <p>⌋</p> <p>⌋</p>
<p>28.598 Rönninge (Rön)</p>	7,6	<p><i>Sth</i> 40 inom stationsområdet vid <i>högerspårsdrift</i>.</p> <p>Htv: in ⌋ sp 2.</p> <p>Sidtv: in ⌋ sp 1. in ⌋ sp 3.</p> <p>Sidotågvägsslykta.</p> <p>Försignal till N Rönninge (Rnn) blp.</p> <p>A-signal från sp 1 och 2.</p>
<p>27.640 N. Rönninge (Rnn) blp</p> <p>26.605</p> <p>25.900 S. Uttran (Urs) blp</p>		<p>⌋</p> <p>Försignal (dvärgsignal) F 14 till S. Uttran (Urs) blp för tåg på <i>högerspår</i>.</p> <p>⌋ Förreglar växlar på linjen (upp- och nedspåren).</p>

1	2	3
<p>25.643</p> <p>25.515 Uttran (Utn) hlp</p>		<p>Väggorsning Uttran. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas. Fungera ej då S Uttran (Urs) blp och vid <i>högerspårdrift</i> dvärgsignal 14 vid Urs blp visar »stopp». För signalering vid växling och för avgående uppehållståg äro invid vägen uppsatta signallyktor, som visa »stopp» mot banan, då vägsignalerna icke äro i verksamhet.</p> <p>Sth 20 för tåg (godståg) som via nedspåret skall utgå på uppspåret. Kurva och höjdskillnad.</p> <p>A-signal från uppspåret.</p> <p>Avgångssignal till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll ges av tbfh även när den automatiska linjeblockeringen är ur bruk.</p>
<p>25.120 N Uttran (Urn) blp</p>		<p>⌋ Infartsförsignal till Tumba.</p>
<p>23.394 Tumba (Tu)</p>	<p>5,2</p>	<p>Sth 40 inom stationsområdet vid <i>högerspårdrift</i>.</p> <p>Htv: in ⌋ sp 3, ut ⌋ (till <i>högerspår</i> ⌋).</p> <p>Sidtv: in ⌋ sp 2 och 4.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Utfartsförsignal.</p> <p>A-signal från sp 3 och 4.</p>
<p>22.400 N Tumba (Tun) blp</p> <p>21.458 (788 m)</p>		<p>⌋ Förreglar växlar på linjen (upp- och nedspåren).</p> <p>Sth L 80, S 90, 550 och 500 m kurvradie.</p>
<p>20.641 Tullinge (Tul) hlp</p>		<p>A-signal från uppspåret.</p> <p>Avgångssignal till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll ges av plv kl 6.30—21.00. När den automatiska linjeblockeringen är ur bruk, ges avgångssignal till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll av tbfh kl 21.00—6.30 och av tv kl 6.30—21.00.</p>

1	2	3
20.421 N Tullinge (Tln) blp 18.980		<p>⌋ Försignal (dväragsignal) F 16 till Banslätt (Blt) blp för tåg på högerspår.</p>
18.280 Banslätt (Blt) blp 16.181 Flemingsberg (Flb) blp 14.510 14.440		<p>⌋ ⌋ Väggorsning Holmgård. Ljudsignaler. Väggorsning Holmgård. Ljudsignaler.</p>
13.555 Huddinge (Hu)	9,8	<p><i>Sth</i> 40 inom stationsområdet vid högerspårsdrift. Htv: in ⌋ sp 1, ut ⌋ (till högerspår ¶.) Sidtv: in ¶ sp 2 och 3. sp 10. Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. A-signal från sp 1, 3 och 10.</p>
12.812 N. Huddinge (Hun) blp 11.804		<p>⌋ Förreglar växel på linjen (uppspåret). Försignal (dväragsignal) F 14 till N Stuvsta (Sno) blp för tåg på högerspår.</p>
11.570 Stuvsta (Sta) hlp		<p>A-signal från uppspåret. Avgångssignal till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll ges av tbfh även när den automatiska linjeblockeringen är ur bruk.</p>
11.000 N. Stuvsta (Sno) blp 9.890 (420 m)		<p>⌋ <i>Sth</i> L 80, S 90. 540 m kurvradie.</p>
8.851 (1 251 m) 8.541 Älvsjö (Äs)	5,2	<p><i>Sth</i> 40 inom stationsområdet vid högerspårsdrift. <i>Sth</i> 80 genom huvudtågvägen samt 500 m kurvradie. <i>Sth</i> 20 för tåg, som från tågspår via uppspåret skall ingå på nedspåret vid enkelspårsdrift. Kurva och höjdskillnad. Htv: in ⌋ sp 3, ut ⌋ Sidtv: in ¶ sp 4-6, ut ⌋ in ¶ sp 1 och 2, ut ⌋</p>

1	2	3
		<p>Tågvägen leder till sp 1 resp. 2 över växel 72 b (första motväxel i tågvägen) som kan intaga läge antingen för kurvspår eller för rakspår.</p> <p>Körsignal från utfartssignal innebär, att N Älvsjö (Äsn) blp visar kör.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Utfartsförsignal.</p> <p>A-signal från sp 1—3, 5 och 10.</p> <p>Avgångssignal ges av tbfh till alla tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll med undantag av utgångståg samt tåg från Stockholm—Nynäs järnväg.</p>
<p>7.816 N Älvsjö (Äsn) blp</p> <p>5.587 Västberga (Vbg) blp</p> <p>4.400 Årsta (År) blp</p> <p>4.130 (555 m)</p> <p>3.740</p> <p>3.575 (1 320 m)</p>		<p>⌋ Förreglar växlar på linjen (upp- och nedspåren).</p> <p>⌋ Förreglar växel på linjen (nedspåret).</p> <p>⌋ Förreglar rörlig bro.</p> <p>Om kontaktledningen mellan Årsta (År) blp och infartssignalen till Stockholm S är eller blir spänningslös, får elektrolok (elektr. motorvagn) icke framföras över Årstabrons rörliga del, förrän föraren per telefon erhållit tillstånd därtill av Stockholm S eller Älvsjö stationer.</p> <p>Sth 80 fr o m södra landfästet t o m lyftspannet på Årstabron.</p> <p>Försignal, som kan visa rött sken, till Stockholm S infartssignal.</p> <p>Sth 75. Lyftspannet på Årstabron—Stockholm S norra växel.</p>
<p>2.353 Stockholm S (Sst)</p>	<p>5,3</p>	<p>Sth 75 genom hela huvudtågvägen.</p> <p>Sth 40 inom stationsområdet vid <i>högerspårsdrift</i>.</p> <p>Htv: in ⌋ sp 1.</p> <p>Sidtv: in ⌋ sp 2 och 3. in ⌋ sp 4.</p> <p>Sidotågvägslykta.</p> <p>Försignal till Björngårdsgatan (Bjgg) blp.</p> <p>A-signal från sp 1.</p>

1	2	3
2.255 (1 265 m)		<p>Visar infartssignalen ej körsignal, skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall ringa tkl, om körsignal ej erhållits efter 2 minuters väntan.</p> <p>Sth 65.</p> <p>Då den automatiska linjeblockeringen är i bruk, behöver txp icke vistas på plattform eller i dess närhet under den tid tåg är på in- eller utgående på huvudtågväg.</p> <p>Avgångssignal ges av tkl till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll, som avgå från sp 3 eller 4.</p>
<p>1.950 Björngårdsgatan (Bjgg) blp</p> <p>1.445 S:t Paulsgatan (Spag) blp</p> <p>0.990 (210 m)</p> <p>0.935 Munkbrohamnen (Muh) blp</p> <p>0.780 (529 m)</p>		<p>┌ Försignal till S:t Paulsgatan (Spag) blp.</p> <p>┌ Sth 40. 25 % lutning.</p> <p>┌ Vid infart över nya Norrströmsbron är signalen tillika infartsförsignal till Stockholm C.</p> <p>Sth 30.</p> <p>För Norrströmsbron är sth för Öb-lok 10 km och för V 3-lok 30 km.</p>
0.000 Stockholm C (Cst)	1,1	<p>Sth 30 för alla tågvägar.</p> <p>Sth 40 hela bangården.</p> <p>Sth 30 vid signalering med enbart dvärgsignal (ensamt lok dock sth 40).</p> <p>In $\frac{3}{4}$ alla spår.</p> <p>Avkortad tv: in $\frac{3}{4}$ alla spår.</p> <p>Beträffande signalanordningar i övrigt se särskilda ritningar och beskrivningar. (Ombyggnad pågår.)</p> <p>Visar infartssignalen ej körsignal, skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Föraren skall ringa tkl, om körsignal ej erhållits efter 2 minuters väntan.</p> <p>Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» givits, om spårledningarna fungera samt order om spår-</p>







1	2	3
		<p>ändring ej kan ges tågpersonalen 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 ges eller hinder uppmärksammas. Detta undantag gäller ej, om spårändringen avser ändring från oavkortad till avkortad tågväg.</p>

Linjebeskrivning

Driftplatser, signalbilder, hastighetsnedsättningar m m

Bansträckan Södertälje S—Eskilstuna C

Tåg med udda nummer

Km	Bansträcka	Plats	Avstånd mellan st km	
1			2	3
				Signaller, hastighetsnedsättningar m m L = Lokdragnet tåg (*övriga tåg* i säo § 69: 2 b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt räls- busståg av klass A B = rälsbusståg av klass B Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p g a kurvor, se sid. 79 På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges
0.000	Södertälje S (Ses)		—	Htv: ut sp 6  Sidtv: ut sp 1—5, 7—9  (Vid sp 1 befintlig huvudljussignal gäller endast för utfart mot Järna.) Vid vart och ett av spåren 1—6 finnes dess- utom plattformssignal i södra änden av plattformstaket. Signalerna visa två gröna sken, då utfartstågväg är klar till Tveta- berg. A-signal från sp 1, 2, 6, 7 och 8.
1.879 (1 921 m)				St h 60. 300 m kurvradie, kontråkurvor i lutning 16,67 ‰. Väggkorsning Tvetaberg. Ljud- och ljussig- naler, som kunna frånkopplas.  Väggkorsning Hovsjövägen. Ljud- och ljus- signaler. St h 75. 400 m kurvradie. St h 60. 300 m kurvradie. Väggkorsning Almnäs. Ljud- och ljussignaler, som kunna frånkopplas.  Påstigningsmärke.
4.229				
4.299	Tvetaberg(Tvg)hlp			
5.827				
8.550 (300 m)				
10.300 (260 m)				
10.553				
10.671	Almnäs (Alä) hlp			
16.185				Väggkorsning Nykvarn. Fällbommar. Htv: in  sp 1. Sidtv: in  sp 2. in sp 3, säo § 52: 3 tillämpas. Väggkorsning Nykvarn. Fällbommar.
16.458	Nykvarn (Nkv)		16,5	
16.600				

1	2	3
17.540 (130 m) 22.700 (760 m) 23.612 Ryssjöbrink (Ryb) hp 24.040 (1 020 m)		<i>Sth</i> 75. 400 m kurvradie. <i>Sth</i> 40. Svag bank. <i>Sth</i> 60. Svag bank.
27.209 27.420 Taxinge-Näsby (Tx)	10,9	Vägkorsning Taxinge-Näsby. Ljud- och ljus- signaler, som kunna fränkopplas. <i>Sth</i> 40 genom infartsväxlarna. <i>Htv:</i> in \updownarrow sp 2, ut \updownarrow <i>Sidtv:</i> in $\#$ sp 1, ut \updownarrow Utfartssignalen förreglar växel på linjen.
28.125 (1 165 m) 31.130 (150 m) 31.625 Hedlandet (Hdt) hlp 33.725 (740 m)		<i>Sth</i> 60. 300 och 400 m kurvradie, kontra- kurvor. <i>Sth</i> 65. 370 m kurvradie. <i>Sth</i> 60. 300 m kurvradie, kontrakurvor.
35.014 Läggesta (Lg)	7,6	<i>Htv:</i> in \updownarrow sp 1, ut \updownarrow <i>Sidtv:</i> in $\#$ sp 2, ut \updownarrow in $\#$ sp 3, ut \updownarrow Utfartssignalen förreglar växel på linjen.
36.570 (190 m) 37.896 Åker sågverk (Åsv) lp 38.690 (170 m)		<i>Sth</i> 40. Svag grund på båda sidor om bron över Rockstaån. <i>Sth</i> 75. 400 m kurvradie.
39.645 Åkers stycke- bruk (Åks) 39.800	4,6	<i>Sth</i> 40 genom samtliga växlar i huvudtåg- vägen. <i>Sth</i> 40 för tåg till Strängnäs-linjen över sp 1 genom hela huvudtågvägen. <i>Htv:</i> in \updownarrow sp 3. <i>Sidtv:</i> in $\#$ sp 1. in $\#$ sp 2 och 4. Sidotågvägslykta. Vägkorsning Åkers styckebruk. Fällbommar.
39.898 (300 m)		<i>Sth</i> 60. Svag bank.
49.177 Byringe (Byr)	9,6	<i>Htv:</i> in \updownarrow sp 2. <i>Sidtv:</i> in $\#$ sp 1.

1	2	3
49.537 (570 m) 53.081 (390 m)		<i>Sth</i> 65. 350 och 400 m kurvradie. <i>Sth</i> 75. 400 m kurvradie.
56.642. Stålboga (Såb)	7,5	<i>Sth</i> 40 genom utfartsväxlarna för tåg till Malmköping. Htv: in \uparrow sp 2 ut $\uparrow\uparrow$ Sidtv: in $\#$ sp 1 ut $\uparrow\uparrow$ in $\#$ sp 3 ut \uparrow
60.777 61.065 Eklången (Eg)	4,4	Väggkorsning Eklången. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas. Htv: in \uparrow sp 2. Sidtv: in $\#$ sp 3.
64.037		Väggkorsning Högåsen. Ljud- och ljussignaler.
66.966 67.136 Ärla (Är) 67.413	6,1	Väggkorsning Kolonivägen. Fällbommar. Htv: in \uparrow sp 2. Sidtv: in $\#$ sp 3. in $\#$ sp 1. Väggkorsning Rinkesta. Fällbommar.
73.178		Väggkorsning Torsberga. Fällbommar.
73.843 Hällberga (Häl)	6,7	Htv: in \uparrow sp 2. Sidtv: in $\#$ sp 1.
73.974 (320 m) 78.194 (280 m) 80.284 80.678 Eskilstuna S (Es) hp 81.078 81.120 (100 m)		<i>Sth</i> 60. 300 m kurvradie. <i>Sth</i> 60. 300 m kurvradie. Väggkorsning Vasavägen. Fällbommar, ljussignaler. Infartssignalen i Es är beroende av bommarna. \uparrow Väggkorsning Kyrkogatan. Fällbommar. Infartssignalen i Et är beroende av bommarna. <i>Sth</i> 75. 400 m kurvradie.
81.260 (11 m) 81.598 Eskilstuna C (Et)	7,8	<i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna i tågvägen. <i>Sth</i> 30 på vägporten för Gymnastikgatan. Htv: in \uparrow sp 2. Sidtv: in $\#$ sp 1.

Linjebeskrivning
Driftplatser, signalbilder, hastighetsnedsättningar m m
Bansträckan Eskilstuna C—Södertälje S
Tåg med jämna nummer

Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = Lokdraget tåg (övriga tåg) i såo § 69: 2 b) 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. 79 På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges
1	2	3
81.598 Eskilstuna C (Et) 81.271 (11 m)	—	Sth 40 genom utfartsväxlarna. Htv: ut sp 2 1 Sidtv: ut sp 1 1 Sth 30 på väggporten för Gymnastikgatan.
81.220 (100 m) 81.078 80.678 Eskilstuna S (Es) hp 80.284 78.474 (280 m) 74.294 (320 m)		Sth 75. 400 m kurvradie. Väggkorsning Kyrkogatan. Fällbommar. Utfartssignalerna i Et är beroende av bommarna. In ⓐ , ut 1 Väggkorsning Vasavägen. Fällbommar, ljussignaler. Utfartssignalen i Es är beroende av bommarna. Sth 60. 300 m kurvradie. Sth 60. 300 m kurvradie.
73.843 Hällberga (Häl)	7,8	Htv: in 1 sp 2. Sidtv: in 2 sp 1.
73.178		Väggkorsning Torsberga. Fällbommar.
67.413 67.136 Ärla (Är) 66.966	6,7	Väggkorsning Rinkesta. Fällbommar. Htv: in 1 sp 2. Sidtv: in 2 sp 3. in 2 sp 1. Väggkorsning Kolonivägen. Fällbommar.
64.037		Väggkorsning Högåsen. Ljud- och ljussignaler.
61.065 Eklången (Eg) 60.777	6,1	Htv: in 1 sp 2. Sidtv: in 2 sp 3. Väggkorsning Eklången. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas.

1	2	3
56.642 Stålboga (Såb)	4,4	Htv: in ¶ sp 2. Sidtv: in ¶ sp 1. in ¶ sp 3.
53.471 (390 m) 50.107 (570 m)		Sth 75. 400 m kurvradie. Sth 65. 350 och 400 m kurvradie.
49.177 Byringe (Byr)	7,5	Htv: in ¶ sp 2. Sidtv: in ¶ sp 1.
40.198 (300 m)		Sth 60. Svag bank.
39.800 39.645 Åkers styckebruk (Åks)	9,6	Väggkorsning Åkers styckebruk. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna. Sth 40 genom samtliga växlar i huvudtåg- vägen. Htv: in ¶ sp 3, ut ¶ Sidtv: in ¶ sp 1, ut ¶ in ¶ sp 2 och 4, ut ¶ Sidotågvägslykta. Utfartsförsignal. Utfartssignalen förreglar växel på linjen.
38.860 (170 m) 37.896 Åkers sågverk (Åsv) lp 36.760 (190 m)		Sth 75. 400 m kurvradie. Sth 40. Svag bank på båda sidor om bron över Rockstaån.
35.014 Läggesta (Lg)	4,6	Sth 40 genom infartsväxlarna för tåg till Mariefred. Htv: in ¶ sp 1, ut ¶ Sidtv: in ¶ sp 2, ut ¶ in ¶ sp 3, ut ¶ Utfartssignalen förreglar växel på linjen.
34.465 (740 m) 31.625 Hedlandet (Hdt) hlp 31.280 (150 m) 29.290 (1 165 m)		Sth 60. 300 m kurvradie, kontrakurvor. Sth 65. 370 m kurvradie. Sth 60. 300 och 400 m kurvradie, kontra- kurvor.

1	2	3
<p>27.420 Taxinge-Näsby (Tx) 27.209</p>	7,6	<p>Sth 40 genom utfartsväxlarna. Htv: in ¶ sp 2. Sidtv: in ¶ sp 1. Väggorsning Taxinge-Näsby. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas.</p>
<p>25.060 (1 020 m) 23.612 Ryssjöbrink (Ryb) hp 23.460 (760 m) 17.670 (130 m)</p>		<p>Sth 60. Svag bank. Sth 40. Svag bank. Sth 75. 400 m kurvradie.</p>
<p>16.600 16.458 Nykvarn (Nkv) . 16.185</p>	10,9	<p>Väggorsning Nykvarn. Fällbommar. Htv: in ¶ sp 1. Sidtv: in ¶ sp 2. in sp 3, säo § 52: 3 tillämpas. Väggorsning Nykvarn. Fällbommar.</p>
<p>10.671 Almnäs (Alä) hlp 10.560 (260 m) 10.553 8.850 (300 m) 5.827 4.299 Tvetaberg (Tvg) hlp 4.229 3.800 (1 921 m)</p>		<p>¶ Påstigningsmärke. Sth 60. 300 m kurvradie. Väggorsning Almnäs. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas. Sth 75. 400 m kurvradie. Väggorsning Hovsjövägen. Ljud- och ljussignaler. ¶ Väggorsning Tvetaberg. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas. Sth 60. 300 m kurvradie, kontrakturvor i lutning 16,67 ‰.</p>
<p>0.000 Södertälje S (Ses)</p>	16,5	<p>Htv: in ¶ sp 6. Sidtv: in ¶ sp 1—5. in ¶ sp 7 och 8. Sidotägvägslykta. Visar infartssignal ej körsignal, skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas. Tåg skall stanna vid telefonen 120 m framför den punkt, där skyddssektionen för kontaktledningen från Tvetaberg börjar. (265 m utanför infartssignalen.) Erhålles ej körsignal efter 2 minuters väntan, skall föraren ringa_tkl.</p>

1	2	3
		<p>Tåg får intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» givits, om spårledningarna fungera samt order om spårändring ej kan ges tågpersonalen 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 ges eller hinder uppmärksammas.</p>

Linjebeskrivning

Driftplatser, signalbilder, hastighetsnedsättningar m m

Bansträckan Läggesta—Mariefred

Tåg med jämna nummer

Km	Bansträcka	Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = Lokdraget tåg (övriga tåg i såo § 69: 2 b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt räls- busståg av klass A B = rälsbusståg av klass B Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p g a kurvor, se sid. 79 På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges
1			2	3
0.000	Läggesta (Lg)		—	Htv: ut sp 2. Sidtv: ut sp 3.
0.375 0.750 2.100	(375 m) (1 350 m) (960 m)			Sth 60. 300 m kurvradie. Sth 30. Svag bank. Lok och motorvagnar med högst 12 tons axeltryck, ävensom Hab-lok sth 50. Rälsbussar sth 60. Sth 60. 300—400 m kurvradie.
2.834 3.004 3.208	Mariefred (Mfd)		3,2	Väggkorsning Sjukhusvägen. Fällbommar. Väggkorsning Slottsvägen. Fällbommar. Sth 40 genom infartsväxlarna. Htv: in \uparrow sp 1. Sidtv: in \uparrow sp 2.

Linjebeskrivning

Driftplatser, signalbilder, hastighetsnedsättningar m m

Bansträckan Mariefred—Läggesta

Tåg med udda nummer

Km	Bansträcka	Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = Lokdraget tåg (•övriga tåg• i såo § 69: 2 b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt räls- busståg av klass A B = rälsbusståg av klass B Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p g a kurvor, se sid. 79 På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges
1			2	3
3.208	Mariefred (Mfd)		—	<p>Sth 40 genom utfartsväxlarna.</p> <p>Htv: ut sp 1.</p> <p>Sidtv: ut sp 2.</p> <p>Sth 60. 300—400 m kurvradie.</p> <p>Väggkorsning Slottsvägen. Fällbommar.</p> <p>Väggkorsning Sjukhusvägen. Fällbommar.</p>
3.060 (960 m)				
3.004				
2.834				
2.100 (1 350 m)				<p>Sth 30. Svag bank. Lok och motorvagnar med högst 12 tons axeltryck, ävensom Hab-lok sth 50. Rälsbussar sth 60.</p> <p>Sth 60. 300 m kurvradie.</p>
0.750 (375 m)				
0.000	Läggesta (Lg)		3,2	<p>Sth 40 genom utfartsväxlarna mot Åkers styckebruk.</p> <p>Htv: in 1 sp 2.</p> <p>Sidtv: in 2 sp 3.</p>

Linjebeskrivning

Driftplatser, signalbilder, hastighetsnedsättningar m m

Bansträckan Åkers styckebruk—Strängnäs

Tåg med udda nummer

Km	Bansträcka	Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = Lokdraget tåg (•övriga tåg• i säo § 69: 2 b) 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. 79 På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges
1			2	3
0.000	Åkers styckebruk (Åks)		—	Htv: ut sp 2. Sidtv: ut sp 1. Sth 40. Växelkurvor och 240 m kurvradie. Väggkorsning Åkers styckebruk. Fällbommar.
0.035	(275 m)			
0.190				
2.600	(1 100 m)			Sth 30. Svag bank. Lok och motorvagnar med högst 12 tons axeltryck, ävensom Hab-lok sth 50. Rälsbussar sth 60.
2.874	Valsberga (Vab)		2,9	Sth 40 genom växlarna. Htv: in \updownarrow sp 1, ut \updownarrow Sidtv: in sp 2, säo § 52: 3 tillämpas. Väggkorsning Valsberga. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas.
2.944				
4.300	(700 m)			Sth 30. Svag bank. Lok och motorvagnar med högst 12 tons axeltryck ävensom Hab-lok sth 50. Rälsbussar sth 60. Väggkorsning Grundbro. Fällbommar.
6.435				Sth 40 genom växlarna.
6.450	Grundbro (Gbo)			\updownarrow
hlp				Sth 30. Svag bank. Lok och motorvagnar med högst 12 tons axeltryck, ävensom Hab-lok sth 50. Rälsbussar sth 60.
6.900	(1 000 m)			
9.719				Väggkorsning Malmby. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas.
9.819	Malmby (Mby)		7,0	Sth 40 genom växlarna. Htv: in \updownarrow sp 1, ut \updownarrow Sidtv: in sp 2, säo § 52: 3 tillämpas.

1	2	3
<p>10.900 (200 m)</p> <p>11.399</p> <p>12.220 (315 m)</p> <p>13.000 Ulfhäll (Ufh) sipl</p> <p>13.488</p> <p>13.628</p> <p>13.730 (839 m)</p>		<p>Sth 30. Svag bank. Lok och motorvagnar med högst 12 tons axeltryck, ävensom Hab-lok sth 50. Rälsbussar sth 60.</p> <p>Väggorsning Gorsingeholm. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Sth 75. 400 m kurvradie.</p> <p>†, förreglar växel till sidospår.</p> <p>Väggorsning Ulfhäll. Fällbommar.</p> <p>Väggorsning Bänninge. Fällbommar.</p> <p>Sth 60. 300 m kurvradie.</p>
<p>14.569 (180 m)</p> <p>14.726</p> <p>14.864 Strängnäs (Sgs)</p>	5,0	<p>Sth 50. 250 m kurvradie.</p> <p>Väggorsning Nikandersvägen. Fällbommar.</p> <p>Sth 50 genom infartsväxlarna.</p> <p>Htv: in † sp 1.</p> <p>Sidtv: in † sp 2.</p>

Linjebeskrivning

Driftplatser, signalbilder, hastighetsnedsättningar m m

Bansträckan Strängnäs—Åkers styckebruk

Tåg med jämna nummer

Km	Bansträcka	Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = Lokdraget tåg (övriga tåg i säo § 69: 2 b) 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. 79 På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges
1	2	3		
14.864	Strängnäs (Sgs)		—	Sth 50 genom utfartsväxlarna. Htv: ut sp 1. Sidtv: ut sp 2. Sth 50. 250 m kurvradie. Väggkorsning Nikandersvägen. Fällbommar. Sth 60. 300 m kurvradie.
14.749 (180 m)				
14.726				
14.569 (839 m)				
13.628				
13.488				
13.000	Ulfhäll (Ufh) sipl			Väggkorsning Bänninge. Fällbommar. Väggkorsning Ulfhäll. Fällbommar. T, förreglar växel till sidospår. Sth 75. 400 m kurvradie.
12.535 (315 m)				
11.399				Väggkorsning Gorsingeholm. Ljud- och ljussignaler.
11.100 (200 m)				Sth 30. Svag bank. Lok och motorvagnar med högst 12 tons axeltryck, ävensom Hab-lok sth 50. Rälsbussar sth 60.
9.819	Malmby (Mby)		5,0	Sth 40 genom växlarna. Htv: in T sp 1. Sidtv: in sp 2, säo § 52: 3 tillämpas. Väggkorsning Malmby. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas.
9.719				
7.900 (1 000 m)				Sth 30. Svag bank. Lok och motorvagnar med högst 12 tons axeltryck, ävensom Hab-lok sth 50. Rälsbussar sth 60.
6.450	Grundbro (Gbo)			Sth 40 genom växlarna. T
hlp				
6.435				Väggkorsning Grundbro. Fällbommar.












1	2	3
5.000 (700 m) 3.700 (1 100 m)		Sth 30. Svag bank. Lok och motorvagnar med högst 12 tons axeltryck, ävensom Hab-lok sth 50. Rälsbussar sth 60. Sth 30. Svag bank. Lok och motorvagnar med högst 12 tons axeltryck, ävensom Hab-lok sth 50. Rälsbussar sth 60.
2.944 2.874 Valsberga (Vab)	7,0	Väggorsning Valsberga. Ljud- och ljussignaler, som kunna fränkopplas. Sth 40 genom växlarna. Htv: in ¶ sp 1. Sidtv: in sp 2, säo § 52: 3 tillämpas.
0.310 (275 m) 0.190 0.000 Åkers styckebruk (Åks)	2,9	Sth 40. 240 m kurvradie samt växelkurvor. Väggorsning Åkers styckebruk. Fällbommar. Infartssignalen är beroende av bommarna. Htv: in ¶ sp 2. Sidtv: in ¶ sp 1.

Linjebeskrivning

Driftplatser, signalbilder, hastighetsnedsättningar m m

Bansträckan Stålboga—Skebokvarn

Tåg med udda nummer

Km	Bansträcka	Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = Lokdraget tåg (övriga tåg i säo § 69: 2 b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt räls- busståg av klass A B = rälsbusståg av klass B Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p g a kurvor, se sid. 79 På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges
1			2	3
0.000	Stålboga (Såb)		—	Htv: ut sp 2  Sidtv: ut sp 1  ut sp 3 
0.300 (56 m)				<i>Sth</i> 40. 240 m kurvradie.
3.929	Högsten (Hsn) hlp			<i>Sth</i> 40 genom växlarna. 
7.655	Dunker (Dkr) hlp			<i>Sth</i> 40 genom växlarna. 
9.620				 sp 2. Väggkorsning Mälbyvägen. Ljud- och ljussig- naler.
10.997	Röl-Smedsta (Rsa) hp			
14.470	Malmköping (Mkg)		14,5	<i>Sth</i> 40 genom växlarna i huvudtågväg, dock ej infartsväxlarna. Htv: in  sp 1. Sidtv: in  sp 2.
18.483	Eneboga (Ena) hlp			
21.100	Stenstugan (Ssg) hp			
23.439	Skebokvarn (Skv)		8,9	Htv: in  sp 4. Sidtv: in  sp 5.

Linjebeskrivning

Driftplatser, signalbilder, hastighetsnedsättningar m m

Bansträckan Skebokvarn—Stålboga

Tåg med jämna nummer

Km	Bansträcka	Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m L = Lokdraget tåg (övriga tåg i såo § 69: 2 b) S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt räls- busståg av klass A B = rälsbusståg av klass B Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p g a kurvor, se sid. 79 På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges
1			2	3
23.439	Skebokvarn	(Skv)	—	Htv: ut sp 4. Sidtv: ut sp 5.
21.100	Stenstugan	(Ssg) hlp		<i>Sth</i> 40 genom växeln. †
18.483	Eneboga	(Ena) hlp		
14.470	Malmköping	(Mkg)	8,9	<i>Sth</i> 40 genom växlarna i huvudtågväg, dock ej infartsväxlarna. Htv: in † sp 1. Sidtv: in † sp 2.
10.997	Röl-Smedsta	(Rsa) hlp		Väggkorsning Mälbyvägen. Ljud- och ljussig- naler. <i>Sth</i> 40 genom växlarna. † sp 2. <i>Sth</i> 40 genom växlarna. † <i>Sth</i> 40. 240 m kurvradie.
9.620				
7.655	Dunker	(Dkr) hlp		
3.929	Högsten	(Hsn) hp		
0.356	(56 m)			
0.000	Stålboga	(Såb)	14,5	Htv: in † sp 2. Sidtv: in † sp 1. in † sp 3.

Hastighet för rälsbussar på grund av kurvor (sao § 101:6)

För rälsbuss gälla de hastighetsbegränsningar, som återfinnas i linjebeskrivningen.

På bansträckan Stålboga—Skebokvarn får hastigheten ej överstiga 60 km.

På bansträckan Södertälje S—Södertälje C får hastigheten ej överstiga 40 km.

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 olika bandelar med den för respektive loktyp (motorvagn) i nedanstående tabell angivna största tillåtna hastigheten.

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

Bandel	Lok litt.													
	A B	Dg	DA 15 t axel- tryck	Da ⁶⁾ Dk Ds Du	E	E 2 E 6	F	G 2 G 5	G 4 G 6 G 7	Ha	Hb Hc Hd Hg	Hg 2	J	KA K 4
Cst-Sst.	65	65	70	65	65	65	65	—	—	65	65	65	65	65
Sst-Jn-K-H.	90	75	100	¹⁾ 90	65	70	²⁾ 90	55	60	70	80	90	75	60
Ses-Se.	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55
Ses-Et.	80	75	90	80	65	70	70	55	60	70	80	80	75	60
Lg-Mfd.	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Åks-Sgs.	80	75	90	80	65	70	70	55	60	70	80	80	75	60
Såb-Skv.	60	60	70	60	60	60	60	—	⁵⁾ 60	60	60	60	60	60

Bandel	Lok (motorvagn) litt.												
	L	N	Ra	S	S 2	S 10	Ub	V 3	Xoa 2	Xoa 4	Xoa 5	Öb	Öc Öd
Cst-Sst.	65	45	65	65	65	65	45	³⁾ 50	75	65	65	³⁾ 65	65
Sst-Jn-K-H.	80	45	⁴⁾ 100	80	90	75	45	50	75	90	⁴⁾ 100	75	80
Ses-Se.	55	45	55	55	55	55	45	50	55	55	—	55	55
Ses-Et.	80	45	80	80	80	75	45	50	75	80	80	75	80
Lg-Mfd.	60	45	60	60	60	60	45	50	75	60	80	60	60
Åks-Sgs.	80	45	80	80	80	75	45	50	75	80	—	75	80
Såb-Skv.	60	45	60	60	60	60	45	50	60	60	60	60	60

¹⁾ På nedspåret Jn—K och På—H samt på uppspåret H—På och Bt—Jn sth 100 km.
²⁾ På nedspåret Jn—K och På—H samt på uppspåret H—På och Bt—Jn sth 120 km.
³⁾ Ang sth å banstr Cst—Sst se linjebeskrivningen.
⁴⁾ På nedspåret Jn—K och På—H samt på uppspåret H—På och Bt—Jn sth 130 km.
⁵⁾ Avser endast G 7.
⁶⁾ Avser Da-lok med 17 tons axeltryck.

Lutnings- och stigningsförhållanden,

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

Bansträcka	Lutnings- förhållanden		Stignings- förhållanden	
	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer
Stockholm C—Stockholm S		10 ‰	10 ‰	
Stockholm S—Älvsjö	7 ‰	10 ‰	10 ‰	
Älvsjö—Stuvsta	2 ‰	7 ‰	7 ‰	
Stuvsta—Huddinge	8 ‰			8 ‰
Huddinge—Tullinge	10 ‰	10 ‰		
Tullinge—Tumba	10 ‰			10 ‰
Tumba—Uttran		10 ‰	10 ‰	
Uttran—Rönninge	6 ‰	10 ‰	10 ‰	
Rönninge—Östertälje	10 ‰	7 ‰		10 ‰
Östertälje—Södertälje S	5 ‰	9 ‰	9 ‰	
Södertälje S—Järna	9 ‰	7 ‰		9 ‰
Järna—Mölnbo	10 ‰	10 ‰		
Mölnbo—Gnesta	10 ‰	10 ‰	11 ‰	
Gnesta—Björnlunda	8 ‰	10 ‰	10 ‰	
Björnlunda—Stjärnhov	10 ‰	7 ‰		10 ‰
Stjärnhov—Sparreholm	10 ‰	10 ‰		
Sparreholm—Skebokvarn	10 ‰	10 ‰		
Skebokvarn—Flen	10 ‰	10 ‰		
Flen—Sköldinge	10 ‰	8 ‰		10 ‰
Sköldinge—Valla	8 ‰	9 ‰	9 ‰	
Valla—Katrineholm	10 ‰	11 ‰	11 ‰	
Katrineholm—Stettin	2 ‰	1 ‰		
Stettin—Baggetorp	7 ‰	5 ‰		7 ‰
Baggetorp—Vingåker	8 ‰	6 ‰		8 ‰
Vingåker—Högsjö		7 ‰	7 ‰	
Högsjö—Kilsmo	10 ‰	10 ‰		
Kilsmo—Pålsboda	9 ‰	7 ‰		9 ‰
Pålsboda—Hallsberg	10 ‰	10 ‰		
Södertälje S—Södertälje C ¹	17 ‰			17 ‰
Södertälje S—Almnäs	13 ‰	17 ‰	17 ‰	
Almnäs—Nykvarn	5 ‰	6 ‰	6 ‰	
Nykvarn—Taxinge-Näsby	13 ‰	8 ‰		13 ‰
Taxinge-Näsby—Läggesta	8 ‰	11 ‰	11 ‰	
Läggesta—Åkers styckebruk	8 ‰	13 ‰	13 ‰	
Åkers styckebruk—Byringe	13 ‰	17 ‰	17 ‰	
Byringe—Stålboga	9 ‰	10 ‰	10 ‰	
Stålboga—Eklången	16 ‰	14 ‰		16 ‰
Eklången—Årla	9 ‰	13 ‰	13 ‰	
Årla—Eskilstuna S	17 ‰	10 ‰		17 ‰
Eskilstuna S—Eskilstuna C		3 ‰		
Läggesta—Mariefred	6 ‰	6 ‰		

¹ För tågriktning Ses—Se gäller vad som här anges för tåg med udda nummer och för tågriktning Se—Ses vad som anges för tåg med jämna nummer.

Bansträcka	Lutningsförhållanden		Stigningsförhållanden	
	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer
Åkers styckebruk—Valsberga.....	4 ‰	1 ‰		
Valsberga—Malmby.....	5 ‰	3 ‰		
Malmby—Strängnäs.....	5 ‰	12 ‰	12 ‰	
Stålboga—Dunker.....	13 ‰	14 ‰	14 ‰	
Dunker—Malmköping.....	11 ‰	4 ‰		11 ‰
Malmköping—Skebokvarn.....	16 ‰	13 ‰		16 ‰

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.

Vagnviktstabell för elektrolok och motv. Xoa2

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) Föreskrifterna i säo § 39 angående största tillåtna axelantal vid olika hastigheter begränsa tågstorleken.

c) Då tåg framföres av två verksamma elektrolok eller av ett elektrolok och ett ånglok, får den totala vagnvikten uppgå till högst $\frac{4}{5}$ av sammanlagda vagnvikterna för båda loken.

Bansträcka	Ton vagnvikt														
	med lok litt.													med motv.	
	Da Dg Du	Dk	Ds	F	Hab	Hcd		Hg		Hg 2		Ra	Ub		Öd
						Gt	Pt	Gt	Pt	Gt	Pt				
Cst—H—Cst.. Ses—Se ..	3)1000	600	550	2)650	500	700	600	850	600	700	570	5)400	600	250	40
Se—Ses Ses—Et—Ses Lg—Mfd—Lg Åks—Sgs—Åks	4)600	400	400	470	2)350	470	470	470	470	450	400	400	400	160	40
Såb—Skv—Såb	600	400	400	470	2)350	470	470	470	470	450	400	400	400	160	40

1) Endast under förutsättning att ventilationen i maskinrummet icke hindras av mörkläggningskärrmar.

2) Vagnvikten 350 ton för ett lok litt Hab gäller endast:
 betr. tåg med udda nummer å sträckorna Ses—Alä, Åks—Byr.
 betr. tåg med jämna nummer å sträckorna Es—År, Eg—Såb, Skv—Mkg.
 Å övriga sträckor får vagnvikten uppgå till 425 ton.

3) För bansträckan Ses—Se dock end. 900 ton. (För Da med 15 tons axeltryck 800 t.)

4) För bansträckan Ses—Et 660 ton för tåg med udda nr. För bansträckan och riktningen Sgs—Åks 900 ton, Åks—Ses 700 ton (Da med 17 tons axeltryck).

5) Vid sth 120 km 500 ton.

Anm. 1. När svåra snöhinder eller särskilt låg yttertemperatur ökar tågmotståndet böra ovan angivna vagnvikter i motsvarande grad reduceras. Vagnvikten bör då för lok litt. Dg å 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 $\frac{4}{5}$ av de sammanlagda minskade vagnvikterna för båda loken. Order om begränsning av vagnvikten utfärdas av tl i samråd med miö.

Anm. 2. För undvikande av lokkoppling må undantagsvis på bandel, där stigning över 10 : 1 000 ej förekommer, 600 tons vagnvikt framföras med Ds-lok, när temperaturen å tågets körsträcka icke beräknas komma att överstiga + 10° samt eljest 560 ton, då så befinnes påkallat för att kunna medtaga en vagn, som ej kan medtagas vid vagnviktens begränsning till 550 ton.

Bromsprov

skall utföras enligt bestämmelserna i särtryck 254, avd. Bt, enligt nedanstående plan

Station	Utgångsprov för tåg nr	Förenklat utgångsprov för tåg nr
Stockholm C.....	Samtliga tåg med slutstation bortom Södertälje S samt tågen 195, 201, 203, 151, 209, 155 soh, 239 soh.	Samtliga tåg, som ej underkastats utgångsprov.
Tomteboda.....	Samtliga utgångståg.	
Stockholm S.....	Samtliga utgångståg. ¹	
Älvsjö.....	Samtliga utgångståg utom 248 och 254. ²	248, 254, 4581, 4035.
Huddinge.....	} {Samtliga utgångståg utom lokalpersontåg.	Samtliga utgångståg, som utgöras av lokalpersontåg. Samtliga tåg, som ej underkastats utgångsprov.
Tumba.....		
Södertälje C.....		
Södertälje S.....	Samtliga utgångståg utom 137 Se.	137 Se.
Järna.....		192, 330.
Gnesta.....		276, 156, 282, 168, 286, 288.
Skebokvarn.....		382, 384, 3008, 150 soh.
Flen.....	7017, 7015, 4077.	295, 293, 386, 299.
Katrineholm.....	Samtliga utgångståg utom 294, 141, 298 och 150.	294, 141, 298, 150.
Vingåker.....		146, 136, 332.
Hallsberg.....	Samtliga utgångståg.	
Mariefred.....	3003.	
Åkers styckebruk.....	3003, 7095, 7097.	383, 147 och samtliga utgångspersontåg mot Strängnäs.
Strängnäs.....	350, 352, 7096, 3004, 370 †.	Samtliga tåg, som ej underkastats utgångsprov.
Stålboga.....		Samtliga utgångståg mot Eskilstuna och Malmköping.
Ärla.....		321, 325, 347.
Eskilstuna C.....	Samtliga utgångståg utom 340, 318, 304, 308, 324, 310, 312, 326 v. f. soh.	340, 318, 304, 308, 324, 310, 312, 326 v. f. soh.
Malmköping.....	297, 149.	385, 388 †, 390 †.

¹ Direkta godståg till Tm behöva endast ha så stor bromsvikt inkopplad, att föreskrivet bromstal uppnås.

² I Älvsjö må förenklat utgångsprov företagas på sådana tåg (växlingsätt) på sträckan Tm—Ås—Lm eller omvänt, vilka under uppehållet i Älvsjö ej förändras i bromshänseende på annat sätt än genom lokbyte, rundgång med lok eller hopväxling av flera sådana tågdelar.

Vid tillfälle då tåg, för vilket angivits förenklat utgångsprov, ej fyller förutsättningarna härför (se str 254 Bt, p. 39) skall utgångsprov göras.

Vagnsyning och varmgångsinspektion

Vagnsyning och varmgångsinspektion får under inga förhållanden eftersättas.

I. Snäll- och persontåg

A. Vagnsyning enligt föreskrifterna i särtryck 123, §§ 5 och 8 — vid *utgångs-* resp. *slutstation* — skall äga rum vid följande stationer:

Stockholm C, Hagalund, Södertälje C, Mariefred, Strängnäs, Eskilstuna C, Malmköping, Gnesta, Katrineholm och Hallsberg.

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

Häriifrån göres dock följande undantag:

Stockholm C.

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

Vagnar i lokaltågen från Stockholm C till Älvsjö, Huddinge, Tumba och Södertälje C underkastas en grundlig avsyning en gång varje dag på tid, som av maskiningenjören bestämmes. I övrigt avsynas nämnda tåg vid Stockholm C efter varje tur till Älvsjö, Huddinge, Tumba och Södertälje C för upptäckande av större bristfälligheter å vagnarna.

Södertälje C.

Vagnar i lokaltågsätten Södertälje C—Södertälje S, Södertälje C—Järna, Södertälje C—Gnesta och Södertälje C—Västerlångavagn avsynas en gång om dagen vid lämplig tidpunkt.

Vagnar i lokaltågsätten Södertälje C—Stockholm C avsynas av Stockholm C enligt förestående bestämmelser.

Mariefred, Strängnäs, Eskilstuna C och Malmköping.

Vagnar i lokaltågen Mariefred—Läggesta, Strängnäs—Åkers styckebruk, Eskilstuna C—Ärla—Stålboga och Stålboga—Malmköping—Skebokvarn avsynas en gång om dagen genom förarens försorg. Denna avsyning skall företagas före första tågets utgång.

Utflyktståg och andra extratåg avsynas på slutstationen genom lokpersonalens försorg.

Gnesta.

Vagnar i tåg med slutstation i Gnesta avsynas vid ankomsten genom lokpersonalens försorg.

B. Vagnsyning enligt föreskrifterna i särtryck 123, § 6, skall äga rum vid följande stationer:

1) beträffande *personvagnar.*

Hallsberg utan inskränkning.

2) beträffande *godsvagnar.*

Södertälje S, Katrineholm och Hallsberg utan inskränkning.

II. Godståg.

A. Vagnsyning enl. föreskrifterna i särtryck 123, § 5 skall äga rum vid *Tomteboda, Stockholm N, Värtan, Stockholm S, Liljeholmen, Södertälje S, Katrineholm, Hallsberg och Eskilstuna C.*

B. Vagnsyning enl. föreskrifterna i särtryck 123, § 6, innebärande bl. a. *varmgångsinspektion*, skall under tåguppehållen äga rum vid *Södertälje S, Katrineholm¹* och *Hallsberg* av vagnpersonal. Tåg 4005 synas i Järna och 4045 i Vingåker av lokbiträdet.

¹⁾ För tåg 4041 s. k. rullande kontroll med sth 10 km.

Enbart varmgångsinspektion.

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

Tåg med udda nr	Varmg.-insp. i	Utföres av	Tåg med jämna nr	Varmg.-insp. i	Utföres av
4001	K	lokbiträdet	4004	K	lokbitr. + vagnps ²⁾
4007 e	Ses, K	lokbitr. + vagnps ²⁾	4008	Ses	» »
4013	K	» »	4014 e	K	» »
4033	Km	lokbiträdet	4020 e	Ses	» »
4035	Gn	»	4032 e	K	» »
4071 e	Hgö	lokbiträdet	4034	Km	lokbiträdet
4073	Vr	»	4036	Hgö	»
			4038 e	K	»
			4048	K	»
4101	Ses	vagnps	4050	K	lokbitr. + vagnps ²⁾
	Åks	lokbiträdet	4052	Gn	lokbiträdet
			4054 e	K	lokbitr. + vagnps ²⁾
			4072 e	Km	lokbiträdet
			4074	Km	»
			4102	Åks	»

²⁾ Lokbiträdet går från början och vagnpersonalen från slutet av tåget tills de mötas varefter den andra sidan av tåget synas.

På station, där vagnsyning enl. II B ovan eller enbart varmgångsinspektion planenligt företages av stationär personal, skall lokbiträdet utföra denna på de 10 närmast loket belägna vagnarna. Därest byte av lok eller personal eller växling med lok äger rum, skall biträdet ej deltaga i vagnsyningen resp. varmgångsinspektionen.

C. *Periodsmörjning av vagnar samt fullständig vagnsyning* enl. särtryck 123, § 8 för alla vagnar, för vilka vederbörande station är slutstation, skall äga rum på nedan angivna stationer:

Tomteboda, Stockholm N, Värtan, Stockholm S, Liljeholmen, Södertälje S, Södertälje C, Katrineholm, Hallsberg och Eskilstuna C.

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

Ordergivningsstationer äro:

1. tågs utgångsstation,
2. stationerna Södertälje S, Åkers styckebruk, Malmköping, Katrineholm och Hallsberg.

Tomteboda betraktas som utgångsstation för alla söderut gående tåg, som utgår från Tomteboda på bispåren, *Stockholm C* betraktas som utgångsstation för övriga i samma riktning från Stockholm C utgående tåg.

Ordergivningsstation skall svara för ifrågakommande ordergivning enl. säo § 49:3 för sträckan till och med nästa ordergivningsstation, där tåget har fast uppehåll (i förekommande fall även för bortomliggande stationssträcka); dock skall mötesorder enl. säo § 36:3 och 4 ges på mötesstationen, om denna är ordergivningsstation och byte av såväl förare som biträde, när sådant finnes, skall äga rum på denna.

Tomteboda är dock ordergivningsstation även för från Tomteboda utgående fjärrgodståg, som ha fast uppehåll vid Södertälje S, med undantag för tågen 4043 och 4101.

Stockholm C är dock ordergivningsstation även för från Stockholm C utgående snälltåg, som ha fast uppehåll vid Södertälje S, samt för tåg 131.

Norrköping är ordergivningsstation för tåg 46. Göteborg C är ordergivningsstation för tåg 86.

Skövde är ordergivningsstation för tåg 90.

Nyköping C, Ståthöga och Norrköping C äro ordergivningsstationer för tåg från 2 ts.

Underrättelsestationer och underrättelsesträckor.

Underrättelsestationer	Underrättelsesträckor		
	mellan stationer	från km	till km
Stockholm Central.....	Cst—Sst	0	2+355
Stockholm södra.....	{ Sst—Vbg År. växel—Slakthuset	2+355	5+856
Älvsjö.....	{ Vbg—Lm Nba—Östberga växel Vbg—Tu	5+856	25+763
Södertälje södra.....	{ Tu—Jn Ses—Se	25+763	48+478
Gnesta.....	Jn—B	48+478	75+295
Flen.....	B—Fn	75+295	111+230
Katrineholm.....	Fn—Hgö	111+230	164+035
Pålsboda.....	Hgö—H	164+035	199+008
Åkers styckebruk.....	{ Ses—Et Lg—Mfd	0	81+272
Malmköping.....	{ Åks—Sgs Såb—Skv	0	23+440

Reservlok

finnes på följande stationer nedannämnda tider:

Station	Tid	Loktyp
Hagalund	Hela dygnet.....	Dk
Stockholm C (å bang.).....	Hela dygnet.....	Dk
Södertälje S.....	Hela dygnet.....	Dk
	23.00—4.00.....	Hg
Eskilstuna C.....	11.30—14.30 vard utom vard före soh.....	Hg
	11.30—13.30 vard före soh.....	Hg
Katrineholm.....	Hela dygnet utom 17.00—17.30... 9.30—13.00, 16.30—21.30, 22.00— 5.30.....	Dk
	Hallsberg.....	Dg
	Hela dygnet.....	Dk

Hjälpvagnars placering

Station	Antal redskapsvagnar
Stockholm C.....	2 (typ I A och I B)
Södertälje S.....	1 (typ II)
Katrineholm.....	1 (typ II)
Hallsberg.....	2 (typ I A och I B)

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

Jämlikt best. i säo § 87 har medgivits, att Älvsjö, Huddinge, Tumba, Rönninge, Mölnbo, Gnesta, Björnlunda, Stjärnhov, Sparreholm, Skebokvarn, Sköldinge, Valla, Baggetorp, Högsjö, Kilsmo, Tvetaberg, Almnäs, Nykvarn, Taxinge-Näsby, Läggesta, Åkers styckebruk, Valsberga, Grundbro, Malmby, Byringe, Stålboga, Eklången, Ärla, Hällberga, Högsten, Dunker, Malmköping och Eneboga tillsvidare må lämnas obevakade för vissa tåg.

Vederb. tågs tjänstetidtabell angiver, när dessa driftplatser skola vara obevakade. Samtliga nämnda stationer få passeras obevakade endast på huvudtågväg. Order till ett tåg, 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.

De vid dubbelspåret belägna stationerna skola vara bevakade, då enkelspårsdrift äger rum över endera eller båda angränsande stationssträckorna.

I övrigt får tåg framföras över de obevakade driftplatserna med samma hastighet, som om platserna vore bevakade.

Skulle tåg nödgas stanna på obevakad station eller på linjen på endera sidan om dylik station, och kan tåget varken föras framåt eller tillbaka, skall tågbehållaren i och för lämnande av sådan underrättelse och begäran om hjälplok, som angives i säo § 84: 1 uppsöka närmaste telefonställe (se sid. 6).

På de stationer, där i för säkerhetsanläggningen gällande instruktion eller i utfärdat tillägg till densamma finnes föreskrivet, att vid obevakad körning båda infartssignalerna skola ställas till kör, skall detta alltid ske även om obevakad körning äger rum endast i ena riktningen.

Tågexpeditörernas postning för passerande tåg (säo § 46:6)

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

Tågexpeditörens plats	Banan Station	Tågexpeditörens plats	Tågexpeditörens plats	Banan Station	Tågexpeditörens plats
×	Älvsjö	×		Baggetorp	× ¹
	Huddinge		×	Vingåker	
	Tumba	×		Högsjö	×
×	Rönninge		×	Kilsmo	
	Södertälje S.	×	×	Pålsboda	
	Järna	×	×	Nykvarn	
×	Mölnbo		×	Taxinge-Näsby	
	Gnesta	×		Läggesta	×
×	Björnlunda		×	Åkers styckebruk	
	Stjärnhov	×	×	Byringe	
	Sparreholm	×		Stålboga	×
	Skebokvarn	×	×	Eklången	
×	Flen			Ärla	×
×	Sköldinge			Hällberga	×
	Valla	×	×	Valsberga	
×	Katrineholm		×	Malmby	

Anm. Låses uppifrån och nedåt för tåg med udda nr, nedifrån och uppåt för tåg med jämna nr. Om någon eller några av stationerna äro obevakade, skall detta ej medföra någon ändring av tågexpeditörens plats på de andra stationerna.

¹ Då tågläget så kräver, får tkl uppehålla sig i ställverket.

Vid Stockholm C skall tågexpeditör posta på stationshussidan för genomfartståg.

Befrielse från postning för tåg (såo § 46:6)

Då den automatiska linjeblockeringen är i bruk, behöver tågexpeditören vid Stuvsta, Tullinge (22.00–6.30), Uttran och Östertälje icke vistas på plattform eller i dess närhet under den tid tåg är på in- eller utgående på huvudtågväg. Härigenom medgives. ej undantag från såo § 58.

Huvudsignals ställande till stopp i nödfall

En huvudsignal får aldrig vara låst i körställning utan skall kunna återställas till stopp omedelbart, då så erfordras för avvärjande av olyckshändelser. Vid de driftplatser, som kunna få vara obevakade (se sid. 89), sker detta genom nedan angivna åtgärder. (Där ställverkskhus finnes uttages dörrnyckeln ur ett vid dörren befintligt nyckelskåp, sedan glaset sönderslagits.)

Driftplats	Å t g ä r d e r
Huddinge	På stationshusväggen under stationsnamnet placerade tryckknappar intryckas.
Tumba	På stationshusväggen till vänster om dörren till resgodsmagasinet placerade tryckknappar intryckas.
Rönninge Mölnbo	På ställverket under kontrolllamporna för resp. signaler placerade strömbrytare omvridas.
Gnesta	På stationshusväggen till vänster om dörren till exp. placerad strömbrytare omvridas.
Björnlunda	På stationshusväggen till höger om dörren till exp. placerad strömbrytare omvridas.
Stjärnhov	På ställverket under kontrolllamporna för resp. signaler placerade strömbrytare omvridas.
Sparreholm	På stationshusväggen till höger om dörren till exp. placerad strömbrytare omvridas.
Skebokvarn Sköldinge Valla	På ställverket under kontrolllamporna för resp. signaler placerade strömbrytare omvridas.
Vingåker	De yttersta, rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Högsjö Kilsmo	På ställverket under kontrolllamporna för resp. signaler placerade strömbrytare omvridas.
Tvetaberg Almnäs	På centrallåset under kontrolllamporna för resp. signaler placerade strömbrytare omvridas.
Nykvarn Taxinge-Näsby	De yttersta, rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Läggesta	De yttersta, rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols. Likaså tredje rödmålade signalveven från höger. På ställverket under kontrolllamporna för D placerad strömbrytare omvridas.
Åkers styckebruk	På ställverket under kontrolllamporna för resp. signaler placerade strömbrytare omvridas.
Valsberga Malmby	På centrallåset under kontrolllamporna för resp. signaler placerade strömbrytare omvridas.
Grundbro Ulfhäll	Den rödmålade signalveven på semaforen föras ett varv motsols.
Byringe	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Stålboga	På ställverket under kontrolllamporna för resp. signaler placerade strömbrytare omvridas.

Driftplats	Åtgärder
Eklången	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Årla	De yttersta, rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Hällberga	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Högsten	Sprinten i handtaget på semaforen utdrages.
Dunker	De rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Malmköping	De yttersta, rödmålade signalvevarna föras ett varv motsols.
Eneboga	Sprinten i handtaget på semaforen utdrages.

Av styrelsen medgivna undantagsbestämmelser från säo

Tågs samtidiga in- eller utfart vid vissa stationer

(säo § 57)

Vid *Älvsjö* får tåg från Stockholm S intagas på spår 1 eller 2 eller från nämnda spår avsändas mot Stockholm S samtidigt som tåg från Huddinge — dock ej tyngre godståg — intagas på spår 3.

Vid *Södertälje S* få samtliga i säkerhetsanläggningen anordnade möjligheter att ge körsignal för samtliga tågrörelser på stationen utnyttjas ifråga om tåg, som där ha fast uppehåll, under förutsättning att säkerhetsanläggningen i sin helhet är i bruk och körsignal kan visas enligt för stationen gällande signalbeskrivning.

Vid *Järna* får tåg från Hölö intagas på spår 3 samtidigt som tåg från Mölnbo intagas på spår 4, om båda tågen ha fast uppehåll vid Järna.

Vid *Skebokvarn* får tåg mot Malmköping avsändas från spår 4 samtidigt som tåg intagas från eller avsändas mot Sparreholm på spår 2 eller 3.

Vid *Läggesta* får tåg från Mariefred intagas på spår 2 eller 3 samtidigt som tåg från Taxinge-Näsby intagas på spår 1, om båda tågen ha fast uppehåll vid Läggesta.

Vid *Stålboga* får tåg från Dunker intagas på spår 1 samtidigt som tåg från Eklången intagas på spår 2 eller 3, om båda tågen ha fast uppehåll vid Stålboga.

Befogenhet för tk1 vid vissa stationer att ändra ordningsföljden mellan tåg, som gå i samma riktning

(säo §§ 67: 2, 78: 1—3.)

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

Tkl vid	får ändra ordningsföljden på bstr
Stockholm C } Stockholm S } Älvsjö }	Stockholm C—Älvsjö

Beräkning av axelantalet i lokaltågen för stopp vid U-märke

(säo § 72: 6.)

När tvåaxliga personvagnar medföras i lokaltåg på bansträckan Stockholm C—Södertälje C, skall tågets sammanlagda axelantal ökas med antalet tvåaxliga

personvagnar. Således skall ett lokaltåg med 30 axlar, i vilket medföres 4 två-axliga vagnar, stoppas så, som om tåget bestod av 34 axlar.

Tbfbh skall underrätta föraren om dels det verkliga axelantalet, dels det axelantal, som skall anses finnas. Det sålunda beräknade axelantalet skall gälla på alla dpl med U-märken.

Lgt utan tbfbh även om axelantalet överstiger 14

(sao § 99: 1.)

Styrelsen har medgivit, att lokalgodståg, som drages av enbemannat ellok eller diesellok, litt V 3, får framföras kortare sträcka (högst 10 km) utan särskild tågbefälhavare, även om tågets axelantal överstiger 14. Största tågvikten beräknas härvid av starkaste stigning i vilken tåget kan behöva startas ($= h \%$) och lokets adhesionsvikt ($= A$ ton) enligt formeln tillåten tågsvikt $= \frac{400 A}{h + 30}$

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

Trafikeringsföreskrifter

för rörelser mellan Södertälje S och Södertälje C

(Fastställda genom styrelsens skr den 6/10 1947,
d:nr Dbr S 133 1/47.)

På grund av lutningsförhållandet på sträckan skall alltid det främsta fordonet i tåg, som skjutes av lok i riktning från Södertälje S till Södertälje C, samt sista fordonet i tåg, som drages av lok i motsatt riktning, vara försett med antingen verksam tryckluftbroms eller bemannad skruvbroms.

På bansträckan Södertälje S—Södertälje C får tåg, som skjutes av loket, utan hinder av bestämmelsen i sao § 41: 1, framföras utan att någon av tågpersonalen för erforderlig signalering tager plats på främsta eller någon av de främsta vagnarna med obehindrad utsikt framåt eller färdas framför tåget, *under förutsättning att tåget består av högst 14 axlar.*

Då sådant tåg skjutes av enbemannat lok skall tbfbh eller annan därtill beordrad tjänsteman taga plats på loket såsom biträde åt föraren.

Består tåget av mera än 14 axlar eller äro samtliga vagnar icke anslutna till tryckluftledningen, skall särskilt biträde åt föraren beordras. Tbfbh skall i dylikt fall placera sig på den främsta med nödbroms försedda vagnens plattform, vilken bör vara fri från resande. Han skall medföra erforderliga signalmedel och, om under tågets gång stoppsignal visas mot tåget eller fara upptäckes, i första hand stoppa tåget genom nödbromsning och ej riskera tidsförlust genom försök att medelst signalering förmå föraren att stoppa tåget.

Särskilda bestämmelser för bansträckan Stockholm C— Järna, när enstaka blockpost är i olag eller linjeblockeringen är ur bruk

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

När tåg stannat vid blp framför huvud- eller dvärgsignal, som visar »stopp», otydlig, oriktig eller ofullständig körsignal eller är släckt, skall föraren efter

högst 2 min. ringa upp tkl personligen på närmaste bevakade station i tågets väg. (Beträffande Stockholm C uppringes dock centralställverket.) Föraren skall därvid uppge blp namn, tågnummer och spår, varå tåget stannat, tkl skall uppge stationens namn, varjämte båda uppge titel och namn. Sedan tkl förvissat sig om att föregående tåg på samma spår inkommit, att växling ej pågår vid lastplats på blocksträckan, att rörliga broar medge järnvägstrafik, och om han ej heller vet om annan orsak att kvarhålla tåget, får han lämna föraren tillstånd att fortsätta över blocksträckan till nästa huvud- eller dvärgsignal.

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

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

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

1. Tåganmälan.

Tåganmälan skall utväxlas enligt säo § 59: 7, avd. III. »Klart 0 till N» får ej lämnas för det första tåget på spår, vars linjeblockering är ur bruk, förrän visshet vunnits, att växlarna vid mellanliggande dpl ligga i rätta lägen för huvudspåret samt äro låsta eller bevakade och ej komma att omläggas. Tåganmälan skall kompletteras med orden: »Växlarna vid — — — ligga i rätta lägen».

Beträffande Stuvsta, Tullinge, Uttran och Östertälje skall vederb. stf beordra viss tjänsteman (tjänstetur) att inspektera, att växlarna vid driftplatsen intaga rätta lägen för tågens gång på huvudspåren och anmäla detta till tåganmälningsstationerna på ömse sidor om driftplatsen före första tågets utsändande på bansträckan. Denna anmälan skall åtföljas av anmälarens fullständiga namn och införas i tågtidjournalen, där sådan föres, eljest i bantelefonboken. Den utsedda tjänstemannen skall ansvara för att sedan dylik anmälan avlåtits växlarnas lägen icke ändras. Motväxlar skola enligt best. i säo bevakas.

Ang. ansvar för rörlig bros rätta läge, se sor C 1. (säo § 52, mom. 5, anm.)

2. Ordergivning.

Alla berörda tåg skola ges order på S11 om avgångssignal av tkl och att linjeblockeringen är ur bruk, varjämte under »Annat besked» anges: »Nedsatt sth enl. S10». I förekommande fall ges även order på S11 om att vakt postar vid vägkorsning, där säkerhetsanordningen ej fungerar.

På S10 ges order antingen

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

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

I förekommande fall ges även order på S10 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 körsignal ej visas vid blockpost.

När infartssignal vid bevakad driftplats visar stopp, gäller såo § 72: 10 och vid obevakad station såo § 92: 3.

4. Broöppning.

Då linjeblockeringen är i olag eller ur bruk antingen på båda huvudspåren eller endast på det ena huvudspåret (ned- eller uppspåret) får broöppning eller rörelse av annan anledning icke företagas med Årstabrons lyftspann (på bstr Sst—Ås) eller Södertälje klaffbro (på bstr Rön—Ses) utan att bandisposition för vederb. bansträcka dessförinnan medgivits.

Tåghandlingars överlämnande då föraren även är tågchefhavare

På samtliga godståg, där föraren även är tågchefhavare, mottager föraren väska med tåghandlingar på tågets utgångsstation, avlämnar dylik väska på tågets slutstation samt avlämnar och mottager väska på samtliga de stationer, där tåget gör uppehåll för vagnbyte.

I övrigt gälla följande föreskrifter.

- Vid Tomteboda: *ankommande tåg*: väskan avlämnas till tågklareraren vid tågklarerarekuren;
avgående tåg: väskan överlämnas till föraren genom vagnupptagaren.
- Vid Södertälje S: *ankommande tåg*: väskan avlämnas till en man i växellaget;
avgående tåg: väskan överlämnas till föraren genom en man i växellaget.
- Vid Katrineholm: *ankommande tåg*: väskan avlämnas till vagnupptagaren;
avgående tåg: väskan överlämnas till föraren genom vagnupptagaren.
- Vid Hallsberg: *ankommande tåg*: vid lokets gång från tåget nedför lokpassagespåret nedlägger föraren väskan i en särskild låda invid spåret mitt för omlastningsexpeditionen;
avgående tåg: väskan överlämnas till föraren vid U-gruppen genom vederb. vagnupptagare.

Broar, övergångssida, där endast en sidogångbana finnes

Broar å bansträckan	Övergångs- sida
Stockholm C—Stockholm S	höger
Västberga—Liljeholmen	vänster
Katrineholm—Högsjö	»
Högsjö—Pålsboda	»
Södertälje S—Åkers styckebruk	»
Åkers styckebruk—Strängnäs	»
Åkers styckebruk—Stålboga	»
Stålboga—Eskilstuna C	»
Stålboga—Skebokvarn	»

Växlingsrörelser (enligt särtryck 33, § 7) utan att växlingspersonal är tillstädes

Instruktion

för ensamt tågloks framförande utan *växlingspersonal* vid **Katrineholm**.

Ens tåglok får framföras dels mellan bangården och lokstallet, dels på spåren I—VI utan att växlingspersonal behöver vara tillstädes.

Härvid skall iakttagas:

Vid gång från lokstallet. Loket framföres utan särskild signal till dvärgsignal 139va och får ej föras vidare, även om denna visar signalbild »växling tillåten». Föraren giver, om så erfordras, signalen »giv akt» för att därmed tillkännagiva att loket är färdigt att gå i tjänst. Loket föres vidare efter signal till växlingsrörelse eller efter besked genom högtalare. Vid gång från lokstallet är växel 59 uppkörbar.

Vid gång till lokstallet. Vederbörlig signal till växlingsrörelse och, om så erfordras, muntligt besked från signalgivare innebär, att loket får framföras till lokstallet, om till spårsträckan hörande dvärgsignaler visa »växling tillåten» och stoppsignal ej visas från den vid växel 59 befintliga stopplyktan.

Vid gång på sp I—VI (ang. rundgång av lok på sp III o IV se nedan). Tillstånd till växlingsrörelsens påbörjande lämnas genom signal till växlingsrörelse. Gångbanan över bangården mitt för stationshuset får ej passeras på spåren 1 och 2, utan att tillstånd därtill genom vederbörlig signal till växlingsrörelse erhållits av signalgivare, placerad vid gångbanan för vederbörande spår. Särskild försiktighet skall iakttagas vid passerandet av densamma. Beträffande gång till lokstallet gäller dock vad ovan föreskrivits, såvida lokps erhållit muntligt besked, att vägen till lokstallet är klar.

Rundgång av lok från tåg, som stannat på sp III a. Signalbild enl fig 11b el. 11c från dvärgsignal 125h gäller som signal till rörelse, varvid loket framföres så långt, att dvärgsignal 125v resp. 126v (vända i motsatt riktning) passeras, varefter signalbild enl fig 11b el. 11c från dvärgsignalerna 125v resp. 126v, 118v, 117h resp. 118h gäller som signal till rörelse för lokets fortsatta gång via sp IV till på spår IIIa stående vagnar.

Lokpersonalen åtligger

att avvakta besked om att avkoppling skett, innan loket igångsättes för gång från tågsätt,

att aktgiva på signaler, växlarlägen, och om fordon på angränsande spår stå hinderfritt i förhållande till spår, på vilka loket skall framgå,

att iakttaga särskild försiktighet och sth 5 km/tim vid passerandet av gångbanan mitt för stationshuset,

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

I samtliga fall gäller, att vid enbemannat elektrolok med hytt i båda ändar, föraren skall uppehålla sig i den främre förarehytten i rörelseriktningen.

Instruktion

för framförande av lok över vissa delar av **Hallsbergs bangårdsområden** utan att växlingspersonal behöver vara tillstädes.

Lok får under nedan angivna villkor framföras på personbangården, uppdrags-

spåret, nedfartsspåret och lokpassagespåret utan att växlingspersonal är tillstädes.

Vad som säges om lok, gäller även lokomotor med eller utan vagnar och rälsbuss med eller utan släpvagn.

Dessa föreskrifter få även tillämpas, om lok drager andra fordon eller skjuter högst två st två- eller tre-axliga vagnar, en boggielvagn eller ett overksam lok. På lokpassagespåret få dock vagnar skjutas endast om loket är tvåbemannat.

När växlingssätt om högst 90 tons vagnvikt framförs från personbangården till rangerbangården eller i motsatt riktning erfordras endast lokets bromsvikt. Vid vagnvikt över 90 ton skall bromsvikt finnas motsvarande bromstal 8 och genomgående broms kunna manövreras från loket. Större vagnvikt än 90 ton får icke medföras efter den sista bromsade vagnen.

Loket skall alltid manövreras från den främre förarhytten i färdriktningen. Undantag härifrån medgives vid rundgång med lok på personbangården, då den härför disponerade tiden underskrider 12 min.

Säo fig 11c och 11d samt på lokpassagespåret för spårsträckan D gällande säo fig 11i och 11k betyda, att särskild försiktighet skall iakttagas så att rörelsen omedelbart kan stoppas, därest hinder upptäckes i spåret eller på väg mot det-samma eller om växel ligger fel.

På I-gruppen ges annan signal än stoppsignal alltid på norra sidan av vagnsättet. Stoppsignal kan ges på båda sidor av vagnsättet.

I. Personbangården

För spåren 1, 2, 3 och 4 mellan inre dvärgsignalerna (11 h-55 v/h, 11v-54 v 13 v/h-48 v, 15 v/h-52 v/h,) spåren 5 och 6 mellan där befintliga dvärgsignaler (9 v/h-51 v/h, 6 v/h-49 v/h) samt övriga spår mellan resp. spårs inre växlar, gäller följande:

Rörelsen igångsättes på signal till växlingsrörelse.

Lok, som igångsättes efter sålunda erhållen växlingssignal, skall stanna med det främsta fordonet framför ovan nämnd dvärgsignal, eller växel, även om dvärgsignalen skulle visa »växling tillåten», och får fortsätta först på ny signal till växlingsrörelse.

2. Uppdragsspåret

Med uppdragsspåret avses passagespåret för godståg från personbangården, dvärgsignal M 4, till infartsgruppen, dvärgsignal M 18.

Automatiska signalanordningar äro i bruk.

Alla rörelser ske under form av växlingsrörelse, vare sig lok går ensamt eller medför vagnar.

Backningsrörelse som kan innebära fara för en efterföljande växlings- eller tågrörelse får icke ske utan medgivande från bgm eller stfm på rbg.

Signalering sker på följande sätt.

A. Riktning västerut (Personbangården-I-gruppen).

Signal till växlingsrörelse från personbangården skall erhållas (obs att sådan signal kan erhållas även från tkl, sedan denne passerats).

Dvärg M 4, ungefär mittför lokstallet, med säo fig 11a, 11b och 11c.

☐ = hela uppdragsspåret till dvärg M 18 är fritt från fordon och växlar ligger rätt. Rörelsen skall fortsätta utan särskild växlingssignal.

☐ = uppdragsspåret fram till dvärg M A (vid tågklararearekuren på U-gruppen) är fritt från fordon. Rörelsen skall fortsätta utan särskild växlingssignal.

Dvärg M A, vid tågklararekuren på U-gruppen, med säo fig 11a, 11b och 11d.

☐ = uppdragsspåret till dvärg M 18 är fritt från fordon och växlarna ligga rätt. Rörelsen skall fortsätta utan särskild växlingssignal.

☐ = växling skall, *på ny signal till växlingsrörelse*, ske till lokväntspåret eller U-gruppen. Fordon kunna då befinna sig på uppdragsspåret mellan dvärg M A och dvärg M 18.

Växellykta visar läget av växel 328.

Dvärg M 18, för infart till I-gruppen, med säo fig 11a och 11c.

☐ = rörelsen skall utan särskild växlingssignal fortsätta in på I-gruppen. Då rörelsen införts på I-gruppen, gives stoppsignal av stfm. Om sådan signal skulle utebliva, skall rörelsen likväl stoppa hinderfritt framför i västra änden av spårgruppen befintliga dvärgsignalen eller på motsvarande plats.

B. Riktning österut. (I-gruppen — personbangården).
Signal till växlingsrörelse från I-gruppen skall erhållas.

Dvärg M O, 50 m väster om växel 259, (utfartsväxel till dubbelspåret Hallsberg — Östansjö) med säo fig 11a och 11d.

☐ = rörelsen får på särskild växlingssignal fortsätta till dvärg M D. Växlarna kunna intaga felaktigt läge och fordon kan finnas på sträckan,

Växellykta visar läget av växel 328.

Dvärg M D, 50 m öster om tågklararexsp. på U-gruppen, med säo fig 11a och 11b.

☐ = Rörelsen skall fortsätta utan särskild växlingssignal. Uppdragsspåret till dvärgsignal, betecknad 5 v/5 h/2h (ungefär mittför lokstallet), är fritt från fordon. Rörelsen får dock icke utan särskild växlingssignal föras förbi dvärg 5 v/5 h/2 h.

3. Nedfartsspåret

Med nedfartsspåret avses det spår, som leder från U-gruppen förbi dvärgsignalerna M 2 och 1 h/1 v/2 vb till personbangården.

Loket skall framföras med erforderlig försiktighet, dels så att växlarnas lägen efterhand hinna att kontrolleras, och vid behov rättläggas av lokpersonalen om lots ej medföljer, dels så att loket omedelbart kan stanna, om andra fordon skulle mötas på nedfartsspåret eller vara i rörelse mot detsamma från angränsande spår.

Telefon finnes i telefonkuren i östra änden av U-gruppen.

Vid gång till U-gruppen skall, om lots ej medföljer, besked lämnas lokpersonalen om spår på U-gruppen.

Signalering sker på följande sätt.

A. Riktning västerut (person- eller lokbangården — U-gruppen).

1) *från lokbangården över växel 114.*

Signal till växlingsrörelse skall erhållas från lokbangården.

Dvärg M 3, med säo fig 11a och 11c.

☐ = växel 114 ligger i läge för gång från lokbangården till U-gruppen. Nedfartsspåret är fritt från fordon till dvärgsignalerna M 7—9 (östra änden av U-gruppen).

2) från personbangården.

Signal till växlingsrörelse skall erhållas från personbangården.

Dvärg M 6, ungefär mittför lokstationen, med säo fig 11a och 11c.

☐ = växlarna 173 och 114 ligga i läge för gång mot U-gruppen. Nedfartsspåret är fritt från fordon till dvärgsignalerna M 7—9.

Från såväl lokbangården som personbangården gälla dessutom följande signaler:

Växellykta visar läget av växel 114.

Spårspärrlykta vid växel 112 visar stopp, då växeln leder till säkerhetsspåret.

Växel 112 omlägges automatiskt, då fordon passerat dvärgsignal M 3 resp. M 6 i körställning, fig. 11 c. Då fordonet passerat växel 233 eller endera av dvärgsignalerna M 7—9, återgår växel 112 för läge till säkerhetsspåret.

Växel 112 kan även omläggas lokalt medelst en vid växeln placerad lokalställare.

Då lok införts på U-gruppen, skall det, om icke annat besked erhållits, stanna hinderklart vid rakspårssträckans början på resp. spår, om icke dessförinnan hinder uppstår. Är tågsättet nedtaget till U-gruppen, får loket föras till detsamma. Är ingen tjänstehavare, som kan utföra koppling, tillstådes, skall sådan enligt str 27 mom. 12 utföres av lokps.

B. Riktning österut. (U-gruppen — person- eller lokbangården).

Signal till växlingsrörelse från U-gruppen skall erhållas.

Dvärg M 7 i östra änden av U-gruppen, gällande för rörelser från spåren 1—4.

Dvärg M 8 i östra änden av U-gruppen, gällande för rörelser från spår 5.

Dvärg M 9 i östra änden av U-gruppen, gällande för rörelser från spår 6.

Med dessa visas säo fig 11a, 11c och 11d.

☐ = sträckan till dvärg 1 h/1 v/2 vb är fri från fordon. Växlarna ligga för gång till växel 112 från det spår, för vilket dvärgsignalen gäller.

Medgivandeknapp för automatisk omläggning av växel 112 är intryckt.

☐ = Ingen kontroll över växellägen eller hinderfrihet.

Växel 112, som ligger för gång till säkerhetsspåret, omlägges lokalt.

Spårspärrlykta vid växel 112, visar stopp, då växeln leder till säkerhetsspåret.

Växel 112 ligger normalt till säkerhetsspåret, men omlägges automatiskt, när fordon inkommer på intilliggande spårledning och medgivandeknapp är intryckt. Lokalställare för växel 112 är belägen invid växeln.

Dvärg M 2 med säo fig 11a, 11b och 11c.

☐ = växel 112 ligger för gång på nedfartsspåret och detta spår är fritt från fordon. Rörelsen skall fortsätta utan särskild växlingssignal.



☐ = växel 114 ligger till lokbangården. Skyddsväxel 112 måste ha omlagts lokalt.


Växlingsrörelsen skall under nedgången icke ha större hastighet än att den kan bringas till stopp, om dvärgsignal M 2 fortfar att visa stopp, fig 11a.

Ställverkspersonalen på personbangården skall underrättas, om körsignal icke erhålles från M 2.

Växellykta visar läget av växel 114.

Dvärg 1 h/1 v/2 vb, infart till personbangården, med säo fig 11a, 11b, 11c och 11d.

 eller  = rörelsen skall utan särskild växlingssignal fortsätta in på personbangården.

 = rörelsen skall stoppa och ny signal till växlingsrörelse avvaktas.

4. Lokpassagespåret

Med lokpassagespåret avses det spår, som användes huvudsakligen för lokgångar mellan infartsgruppen och lokbangården. Det nordligaste spåret i infartsgruppen ävensom förbindelse-spåren till nedfartsspåret genom växlarna 308—235 och 106—173 samt spåret från nedfartsspåret till lokbangården genom växeln 114 räknas i samband med trafik till eller från lokpassagespåret ingå i detta.

Lokpassagespåret trafikeras i *båda* riktningarna. Automatiska signalanordningar äro i bruk. Signal enligt såo fig 11b, 11c, 11g, 11i och 11k innebär även signal till rörelse om icke annat anges.

Rättläggning av växlar får utföras av lokpersonalen, utom växlarna 104 och 106, vilka omläggas av lokstallpersonalen; på sträcka D bör dock i första hand växlingspersonal anlitas. Skulle sådan icke vara anträffbar, må rättläggning utföras av lokpersonal, sedan den förvisst sig om att intet hinder förefinnes för omläggningen och att fordon från angränsande spår icke äro i rörelse mot växeln.

Beträffande hastigheten gälla i såo meddelade föreskrifter om fordons framförande under växlingsrörelse, såvida icke ytterligare begränsning föreskrivits enligt efterföljande.

Med avseende på signaleringen är lokpassagespåret indelat i fem signalsträckor benämnda A, B, C, D och E.

För gång på de olika spårsträckorna signaleras på följande sätt.

A. Riktning österut (I-gruppen—lokstallet)

Infartsgruppen.

Hastigheten får icke överstiga 10 km/tim vid passerandet av personalhuset och en bansträcka av 25 m på vardera sidan av detsamma.

Signal till växlingsrörelse skall erhållas från växlingspersonalen på I-gruppen.


Sträcka E omfattande spåret från dvärg D 2 till D 4.


Dvärg D 2, med såo fig 11a, 11b eller 11c.


Fig. 11 a på D₂ repeteras av en signal vid vägporten med rött sken.

Sträcka D omfattande spåret från dvärg D 4 till D 6.

Dvärg D 4, med såo fig 11g, 11i och 11k.

 = allt klart på sträckan.

 = varsamhet, växlarna ligga rätt, men fordon finnes på sträckan.

 = varsamhet, växel ligger fel, dessutom kan fordon finnas på sträckan.

Denna dvärgsignal kan icke visa stoppsignal.

På bansträckan mellan närmast efterföljande tvenne spårspärrlykter får hastigheten icke överstiga 20 km/tim.

Spårspärrlykta mitt för växel 272 visar stopp, då denna växel ej skyddar lokpassagespåret.

Tre stycken indikeringslampor vid växel 275 (strax väster om växeln till omlastningsbangården). Den översta av dem lyser, då spårsträckan C samt västra delen av spårsträckan B äro fria från fordon.

Den mellersta lampan lyser, då samtliga växlar på spårsträckan D intaga normalläge för genomfart på passagespåret,

Den nedersta lampan lyser, då växlar 362, 307, 312 och 251 intaga normalläge för genomfart.

Spårspärrlykta 50 m öster om växel 282 visar stopp, då denna växel ligger för gång till omlastningsbangården.

Spårspärrlykta mitt för växel 362 visar stopp, då växeln ej skyddar lokpassagespåret.

Växellyktor och växelskärmar visa läget av växlar 275, 282, 307 och 312.

Två stycken indikeringslampor vid växel 312 (mitt för stationsgruppen).

Den övre lampan lyser då spårsträckan C samt västra delen av spårsträckan B äro fria från fordon.

Sträcka C omfattande spåret från dvärg D 6 till D 8.

Dvärg D 6, med säo fig 11a, 11b och 11c.

Spårspärrlykta mitt för växel 305 visar stopp, då denna växel ej skyddar lokpassagespåret.

Spårspärrlykta mittför växel 350 visar stopp, då denna växel ej skyddar lokpassagespåret.

Växellyktor eller växelskärmar visa läget av växlar 360 och 219.

Tre stycken indikeringslampor vid växel 350 (snett mot tågklararkuren på utfartsgruppen).

Den mellersta lampan lyser, då spårsträckan C är fri från fordon.

Den nedersta lampan lyser, då den framförliggande spårsträckan B är fri från fordon.

Sträcka B omfattande spåret från dvärg D 8 till M 10.

Dvärg D 8, med säo fig. 11a, 11b eller 11c.

Sträcka A omfattande spåren från dvärg M 10 eller från U-gruppen till lokstallet eller till plats mittför lokstallet på nedfartsspåret.

Dvärg M 10, med säo fig 11a, 11c och 11d.

☐ = växlar 308 och 231 ligga i plusläge, dvs för gång till lokbangården och sträckan till lokbangården och angränsande spårsträcka på utfartsgruppen äro fria från fordon eller växlar 308, 231, 233 och 235 ligga för gång till växel 112 på nedfartsspåret och medgivandeknapp för den automatiskt manövrerade växeln 112 är intryckt.

☐ = växlar 308 och 231 ligga i minusläge, dvs för gång mot utfartsgruppen och spåret är fritt till plats mittför dvärgsignal M 8. Rörelsen får föras förbi signalen först på ny växlingsignal.

1) *Växel 308 i plusläge*, mot lokbangården eller mot den s. k. snedvägen (växel 106 i minusläge).

Spårspärrlykta väster om växel 203, visar stopp, då spårspärren på lagerhusspåret ej skyddar lokpassagespåret.

Signallykta framför växel 106 visar stoppsignal på samma sätt som spårspärrlykta, då rörelse ej får ske genom växeln; eljest samma signalbilder, som förekomma på växellykta vid gång mot växel. Telefonapparat för direkt förbindelse med lokstallet finnes vid växel 106.


På lokpassagespåret nedre del från hastighetstavlan framför växeln 102 över lokbangården skall hastigheten nedbringas till högst 10 km/tim och framförandet ske med största försiktighet. Rörelsen får icke utan särskild växlingssignal föras förbi medväxel i lokbangårdens östra ände.


Dvärgsignal M 1, med säo fig 11a och 11b på den s. k. snedvägen. Intager normalt stoppställning. Fig 11b för gång till nedfartsspåret kan visas först, då fordon inkommer på spårledningen framför signalen. Över växel 173, som är uppkörbar, få fordon icke föras tillbaka förrän samtliga fordon först passerat över densamma.

2) *Växel 308 i minusläge*, mot nedfartsspåret.

Spårspärrlykta vid växel 112 visar stopp då växeln leder till säkerhetsspåret. Växeln ligger normalt till säkerhetsspåret men omlägges automatiskt när fordon kommer på intilliggande spårledning och medgivandeknapp är intryckt.

Dvärg M 2, med säo fig 11a, 11b och 11c.

 = växel 112 ligger för gång till nedfartsspåret och detta spår är fritt från fordon.

 = växel 114 leder till lokbangården. Skyddsväxel 112 måste ha omlagts lokalt. Rörelsen får fastsätta först efter ny växlingssignal.

Växellykta visar läget av växel 114.

B. *Riktning västerut* (Lokstallet — I-gruppen).

Sträcka A omfattande spåren mellan å ena sidan lokbangården eller endera av dvärgsignalerna M 3 och M 6 samt å andra sidan dvärgsignal D 1.

Dvärg M 11, med säo fig 11a och 11c från lokstallet över växel 106.

Dvärg M 3 och M 6, med säo fig 11a och 11c från lokstallet resp. nedfartsspåret över växel 112.

1) från lokstallet över växel 106.

Spårspärrlykta väster om växel 203 visar stopp, då spårspärren på lagerhusspåret ej skyddar lokpassagespåret.

2) från lokstallet resp. nedfartsspåret över växel 112.

Växellykta visar läget av växel 114.

Spårspärrlykta vid växel 112 visar stopp, då växeln leder till säkerhetsspåret.

Växel 112 omlägges automatiskt, då fordon passerat dvärgsignal M 3 resp. M 6 i körställning fig 11c. Då fordonet passerat växel 233 återgår växel 112 i läge för säkerhetsspåret.

Sträcka B omfattande spåret från dvärg D 1 till D 3.

Dvärg D 1, med säo fig 11a, 11b och 11c.

Sträcka C omfattande spåret från dvärg D 3 till D 5.

Dvärg D 3, med säo fig 11a, 11b och 11c.

Spårspärrlykta mittför växel 350 visar stopp, då denna växel ej skyddar lokpassagespåret.

Spårspärrlykta mittför växel 305 visar stopp då denna växel ej skyddar lokpassagespåret.


Växellyktor eller växelskärmar visa läget av växlarna 219 och 360.


Tre stycken indikeringslampor vid växel 350. Den översta lampan lyser, då sträckan D är fri från fordon.


Den mellersta lampan lyser, då sträcka C är fri från fordon.

Sträcka D, omfattande spåret från dvärg D 5 till D 7.

Dvärg D 5, med tre ofärgade sken sålunda:

 = allt klart på sträckan.

 = varsamhet, växlarna ligga rätt, men fordon finnes på sträckan.

 = varsamhet, växel ligger fel, dessutom kan fordon finnas på sträckan.

Denna dvärgsignal kan icke visa stoppsignal.

Spårspärrlykta mittför växel 362 visar stopp, då denna växel ej skyddar lokpassagespåret.

På bansträckan mellan närmast efterföljande tvenne spårspärrlyktor får hastigheten icke överstiga 20 km/tim.

Spårspärrlykta 50 m öster om växel 282, visar stopp, då denna växel ligger till omlastningsbangården.

Spårspärrlykta mittför växel 272 visar stopp, då denna växel ej skyddar lokpassagespåret.

Växellyktor eller växelskärmar visa läget av växlarna 312, 307, 282 och 275.

Två stycken indikeringslampor vid växel 312, mittför stationsgruppen.

Den övre lampan lyser, då bl. a. sträckan E samt spårledningen väster om E äro fria från fordon.

Den nedre lampan lyser då växlarna på sträckan D äro lagda för genomfart.

Tre stycken indikeringslampor vid växel 275.

Den översta lampan lyser, då bl. a. sträckan E samt spårledningen väster om E äro fria från fordon.

Sträcka E omfattande spåret från dvärg D 7 till I-gruppen (D 2).

Dvärg D 7, med säo fig 11a, 11b och 11c.

Infartsgruppen.

Rörelsen får icke utan särskild växlingssignal föras förbi första motväxeln på I-gruppen (vid vägporten).

Hastigheten får icke överstiga 10 km/tim. vid passerandet av personalhuset och en bansträcka av 25 m på vardera sidan av detsamma.

Instruktion

för rundgång med lok vid Åkers styckebruk.

För rundgång med lok, som ankommit på spår 1 eller 2 med tåg från Valsberga eller Byringe, skola följande föreskrifter gälla.

Gång från tåget.

Sedan loket avkopplats, giver växlingsledaren växlingssignal. Lok, som ankommit med tåg på spår 1, framföres över växlarna 14, 18 samt 1. Har loket ankommit med tåg på spår 2, framföres det över växlarna 3 och 1.

När loket kommit över växel 1, stoppas det utan signal från växlingsledaren. Växel 1 omlägges därefter från ställverket.

Gång från östra till västra änden av bangården.

När lokföraren genom att iakttaga till växel 1 hörande växelskärm sett att denna växel omlagts, framföres loket utan växlingssignal till andra änden. Lok till tåg, som ankommit på spår 1, framföres över spår 2 genom växlarna 1, 3, 17 och 8. Har lok ankommit med tåg på spår 2, framföres det över spår 1 genom växlarna 1, 18, 14, 15, 19 samt 8. I båda fallen stannar loket utan signal från växlingspersonal, när det kommit över växel 8.

Innan loket passerar gångbanan över spåren 1 och 2 vid ställverket, vilket skall ske med särskild försiktighet, skall signalgivare ha givit signal till fortsatt gång.

Gång till tåget.

Sedan resp. växlar omlagts från ställverket, visar växlingsledaren från ställverket vederbörlig växlingssignal för gång till tåget och tager där emot loket för tillkoppling. Gäller det gång till spår 1, framföres loket genom växlarna 8, 19 och 15. Skall loket gå till spår 2, passeras växlarna 8 och 17.

Instruktion

för loks framförande över bangårdarna i Vingåker, Läggesta, Strängnäs, Stålboga, Årila och Malmköping.

I anslutning till föreskrifterna i »Instruktion för växlingstjänsten», § 7, medges härmed, att tågloken vid rundgång över ovannämnda bangårdar få framföras utan att växlingspersonal behöver vara tillstädes.

Härvid skall iakttagas

att tågklareren i varje särskilt fall lämnar medgivande att rundgång får verkställas,

att erforderlig växlingssignal gives av den tjänsteman, som verkställer av- eller tillkoppling av loket,

att föraren vid erforderlig växelomläggning giver signalen »lägg om växeln», och äger han, sedan yttersta växeln omlagts, utan särskild växlingssignal föra loket åt motsatt håll.

Signalering m. m. vid växling över vägkorsning, som saknar säkerhetsanordningar.

Vid växlingsrörelse, som berör vägkorsning i nedanstående tabell, 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 vägfärande. Flaggan (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ e. d., 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. Skjutsning får ske endast under förutsättning att vägfärande från båda hållen i tid kunna varskos.

Plats	Belägen	
	vid km	på sträcka på station
Hertig Karls väg		Södertälje C
Infart till Baltics fabriksområde		Södertälje uthamn
» » »		» »
Uthamnsvägen		» »
Väg till Södertälje Kolimport A.B.		» »
Hansavägen		» »
Skepparvägen		» »
Uthamnsvägen		» »
Väg nr 225		Sparreholm
Väg nr 225		Sköldinge
Fredsgatan		Katrineholm
Väg nr 225 Stettin—Värmbol		Katrineholm—Baggetorp
Restaurangvägen		Mariefred
Munkhagsgatan		»
Väg till statens järnvägars frilastplan ..		Åkers styckebruk
Väg till Åkers Styckebruk		» »
Väg nr 915		» »
Eskilstunavägen		Strängnäs
Gasverket		»
Ruddammsgatan (infarten till Es)		Eskilstuna S—Eskilstuna N
Djurgårdsvägen		» »
Klostergatan		» »
Kjulavägen		» »
Sundbyvägen		» »
Eleonoragatan		» »
Bryggaregatan		» »
Munktellsgatan		» »
Storgatan 1		» »
Verkstadsvägen		» »
Storgatan 2		» »
Hedlundsgatan	82 + 211	Eskilstuna C—Nybybruk
Verkstadsvägen	82 + 599	» »
Väg till OK oljeupplag	82 + 870	» »
Gredbyvägen	»	» »
Stålbergsvägen	»	» »
Gredbyvägen	»	» »
»	»	» »
»	»	» »
Renhållningsvägen	84 + 169	» »
Stationsvägen (vid Hällbybrunn)	86 + 202	» »
Hällby gård	86 + 564	» »
Landvägen	87 + 463	» »
Torshällavägen	90 + 172	» »
Nyby lastplats	90 + 790	Nybybruk
» »	90 + 876	»
» »	91 + 016	»
» »	91 + 132	»

4 Trafiksektionen

VECKOORDER

AVSTÅNDSSTABELL

Hgl-Ö-Cat-Skövde-Göteborg
(avstånd i km.)

	HAGALUNDS Ö	Tomtebodå	Cat	See	Se	Järna	MÖLBO	Gnesta	Björnlunda	Stjärnåhov	Sparreholm	Skebåvarnå	Flen	Sköldinge	Valla	KATRINEHOLM	Baggetorp	Vingåker	Högejå	Kilså	Pålsboda	HALLSBERG	Östansjå	Vrestorp	LAXÅ	SKÖVDE	FALKÖPING	HERRLJUNGA	GÖTEBORG C
HAGALUNDS Ö		4	7	42	44	54	64	71	81	90	102	109	116	125	129	140	148	160	169	180	191	205	213	220	235	319	349	383	463
Tomtebodå	4		3	38	40	50	60	67	77	86	98	105	112	121	125	136	144	156	165	176	187	201	209	216	231	315	345	379	459
STOCKHOLM C	7	3		35	37	47	57	64	74	83	95	102	109	118	122	133	141	153	162	173	184	198	206	213	228	312	342	376	456
SÖDERTÅLJE S	42	38	35		2	12	22	29	39	48	60	67	74	83	87	98	106	118	127	138	149	163	171	178	193	277	307	341	421
Södertålje C	44	40	37	2		14	24	31	41	50	62	69	76	85	89	100	108	120	129	140	151	165	173	180	195	279	309	343	423
Järna	54	50	47	12	14		10	17	27	36	48	55	62	71	75	86	94	106	115	126	137	151	159	166	181	265	295	329	409
Mölnå	64	60	57	22	24	10		7	17	26	38	45	52	61	65	76	84	96	105	116	127	141	149	156	171	255	285	319	399
Gnesta	71	67	64	29	31	17	7		10	19	31	38	45	54	58	69	77	89	98	109	120	134	142	149	164	248	278	312	392
Björnlunda	81	77	74	39	41	27	17	10		9	21	28	35	44	48	59	67	79	88	99	110	124	132	139	154	238	268	302	382
Stjärnåhov	90	86	83	48	50	36	26	19	9		12	19	26	35	39	50	58	70	79	90	101	115	123	130	145	229	259	293	373
Sparreholm	102	98	95	60	62	48	38	31	21	12		7	14	23	27	38	46	58	67	78	89	103	111	118	133	217	247	281	361
Skebåvarnå	109	105	102	67	69	55	45	38	28	19	7		7	16	20	31	39	51	60	71	82	96	104	111	126	210	240	274	354
Flen	116	112	109	74	76	62	52	45	35	26	14	7		9	13	24	32	44	53	64	75	89	97	104	119	203	233	267	347
Sköldinge	125	121	118	83	85	71	61	54	44	35	23	16	9		4	15	23	35	44	55	66	80	88	95	110	194	224	258	338
Valla	129	125	122	87	89	75	65	58	48	39	27	20	13	4		11	19	31	40	51	62	76	84	91	106	190	220	254	334
KATRINEHOLM	140	136	133	98	100	86	76	69	59	50	38	31	24	15	11		8	20	29	40	51	65	73	80	95	179	209	243	323
Baggetorp	148	144	141	106	108	94	84	77	67	58	46	39	32	23	19	8		12	21	32	43	57	65	72	87	171	201	235	315
Vingåker	160	156	153	118	120	106	96	89	79	70	58	51	44	35	31	20	12		9	20	31	45	53	60	75	159	189	223	303
Högejå	169	165	162	127	129	115	105	98	88	79	67	60	53	44	40	29	21	9		11	22	36	44	51	66	150	180	214	294
Kilså	180	176	173	138	140	126	116	109	99	90	78	71	64	55	51	40	32	20	11		11	25	33	40	55	139	169	203	283
Pålsboda	191	187	184	149	151	137	127	120	110	101	89	82	75	66	62	51	43	31	22	11		14	22	29	44	128	158	192	272
HALLSBERG	205	201	198	163	165	151	141	134	124	115	103	96	89	80	76	65	57	45	36	25	14		8	15	30	114	144	178	258
Östansjå	213	209	206	171	173	159	149	142	132	123	111	104	97	88	84	73	65	53	44	33	22	8		7	22	106	136	170	250
Vrestorp	220	216	213	178	180	166	156	149	139	130	118	111	104	95	91	80	72	60	51	40	29	15	7		15	99	129	163	243
LAXÅ	235	231	228	193	195	181	171	164	154	145	133	126	119	110	106	95	87	75	66	55	44	30	22	15		84	114	148	228
SKÖVDE	319	315	312	277	279	265	255	248	238	229	217	210	203	194	190	179	171	159	150	139	128	114	106	99	84		30	64	144
FALKÖPING	349	345	342	307	309	295	285	278	268	259	247	240	233	224	220	209	201	189	180	169	158	144	136	129	114	30		34	114
HERRLJUNGA	383	379	376	341	343	329	319	312	302	293	281	274	267	258	254	243	235	223	214	203	192	178	170	163	148	64	34		80
GÖTEBORG	463	459	456	421	423	409	399	392	382	373	361	354	347	338	334	323	315	303	294	283	272	258	250	243	228	144	114	80	

Statens Järnvägar
I Distriktet
Distriktschefen

Förvaras i tidtabells-
boken närmast efter
mellanläggsbladet för
veckoordern

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

Av praktiska skäl har dock 1 sektionens veckoorder delats i en Krylbodel (del I) och en Köpingsdel (del II) och vidare ha i vissa fall delar av en sektion även medtagits i en angränsande sektionens veckoorder, varigenom användningen underlättas och ~~upplagorna~~ begränsas. Avvikelserna komma att angivas överst på första sidan av veckoordern. På första sidan av veckoordern angives även det antal blad som veckoordern omfattar, och personalen skall noggrant kontrollera att angivet antal blad verkligen erhålles. Uppgiften om de bandelar där veckoordern ej upprättas, samt anvisningarna på första sidan i nuvarande veckoorder komma icke att medtagas. Dessa uppgifter återfinnas här nedan och komma dessutom att inarbetas i ett kommande tillägg till sektionernas tdt-bok del A under rubriken "Veckoorder".

Vko upprättas ej för följande bandelar:

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

37 drs.
Hela sektionen.

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

DISTRIKTSCHEFEN