

Undantag från säo. Särskilda föreskrifter för vissa bandelar eller driftplatser

Säo § 1:11

Driftplatserna Västerås västra, Barkarby och Bromsten skall betraktas som stationer, trots att de saknar spår för möte eller förbigång.

Tullinge, Uttran och Östertälje skall i säkerhetshänseende anses som stationer *endast* då driftplatsen är utgångs- eller slutstation för tåg. Vederbörliga S-order skall då delges dem.

Tullinge och Uttran skall dock *alltid* delges de order, som utfärdas på bl: S 1, S 2, S 4, S 5, S 7 och S 12.

Säo § 1:30

Stationsgränsen vid Västerås västra mot Dingtuna går vid infartssignalen och ej vid huvudsignal D. Vägkorsning Hammarby (km 113,416) ligger alltså på linjen.

Säo § 8:2

T-semafor får användas vid Härkeberga lp, Biskopskulla lp och Skärfelten lp. Yttre infartssignalen till Hallstahammar får t v utgöras av huvudsignal som visar grönt fast sken när inre infartssignalen visar »kör», och grönt blinkande sken när inre infartssignalen visar stopp.

Vid Baggetorp och Högsjö får uppsättning av utfartssignaler anstå t v.

Yttre utfartssignalen för tåg mot Nykvarn är placerad till höger om spåret.

Säo § 8:3

1. Vid nedanstående driftplatser får uppsättning av försignal till infartssignal anstå t v.

Nykvarn,	för tåg från Södertälje S.
Taxinge-Näsby,	» » » Nykvarn.
Läggesta,	» » » Mariefred och Åkers styckebruk.
Åkers styckebruk,	» » » Malmby.
Byringe,	» » » Åkers styckebruk.
Stålboga,	» » » Malmköping.
Ärla,	» » » Eklången.
Hällberga,	» » » Eskilstuna C.
Eskilstuna C,	» » » Hällberga.
Malmby,	» » i båda riktningarna.
Ulthäll,	» » » » » »

2. Försignalen till infartssignalen i Järna är placerad till vänster om höger-spåret för tåg på högerspår från Mölnbo samt till höger om enkelspåret för tåg från Hölö.

Säo § 8:4

På uppdragsspåret i Hallsberg får signalbild enl säo fig 5 e i dvärgsignal G1, G3 och G5 och enl säo fig 5 e och 5 f i dvärgsignal G9 gälla för växling. Grönt fast sken innebär, att nästa dvärgsignal (beträffande G9 nästa huvudsignal) visar »kör» och grönt blinkande sken, att nästa dvärgsignal (beträffande G9 nästa huvudsignal) visar »stopp».

Säo § 8:5

Vid Uttrans grusgrop (vid sidospår från Uttrans lp) får användas en dubbel-sidig lykta med gult, fast sken för kontroll av läget på skyddsväxel i spåret till grusgropen. Då skyddsväxeln icke ligger i avvisande läge, tändes lyktan samtidigt som vid spåret befintliga spårspärrlyktor visar »kör».

Säo § 8:6

1. Utbyte av bomsignallykta — som visar rött fast eller vitt fast sken — till V-signal får anstå t v på linjen Enköping—Uppsala C.

2. V-signal eller annan signaleringsanordning saknas vid vägkorsning Kolbäck (reservvägen; km 129,852 resp 0,350). När vägen användes, varom tåg och vut skall orderges, skall § 26 tillämpas.

Säo § 8:7

Uppsättning av V-försignal framför vägkorsning med manuell vägskyddsanordning får anstå t v på linjen Enköping—Uppsala C.

Säo § 8:10

Stopplyktor får tills vidare bibehållas vid Upplands Väsby.

Säo § 10:2

Vid beräkning av axelantalet i personförande tåg, som skall stanna vid uppehållsmärke med siffra, medräknas ej ev medförda personvagnar (som bef som vo) och godsvagnar i slutet av tåget. Undantag göres för Stockholm C, Uttran, Katrineholm och Pålsboda.

Säo § 10:6

1. Trafikinspektören har medgett att orienteringsmärke ej behöver sättas upp vid följande hållplatser:

Bansträckan Kolbäck—Ramnäs

Riset
Haga

Bansträckan Tillberga—Sala

Norrhusta
Fredbrunn
Hättskär

Bansträckan Uppsala C—Enköping

Läbyvad
Lillsjön
Malmavägen

2. Uppsättning av orienteringsmärke framför vägkorsning (fig 47 d) får anstå t v på linjen Uppsala C—Enköping.

Säo § 14:1

»Tåg kommer» skall ej ges framför Kolbäck och Enköping.

Vid Brunna skall signalen »tåg kommer» ges från tåg med udda nummer, oaktat föreskrifterna i säo § 14: 1, anm 1.

Säo § 15

I tåg som utgörs av Da-lok + Bo6-vagnar + Da-lok (båda loken verksamma) får slutsignal på sista fordonet ersättas av rött sken bakåt enl säo fig 61. Sken skall visas såväl i dagsljus som i mörker.

Säo § 24

1. Brunna, som utgör gränsstation till bansträcka med automatisk linjeblockering, får lämnas obevakad för vissa tåg.

2. K14- och K15-nycklarna får, när Baggetorp är obevakad, förvaras i Katrineholm och får när stationen skall göras bevakad, lämnas ut till den, som skall tjänstgöra som tkl.

K16-nyckel, avsedd att användas vid växling när stationen är obevakad, får förvaras på angränsande stationer, d v s i Katrineholm och Vingåker.

3. Vid Högstens lastplats får växeln i tågspåret och spårspärren i sidospåret vara oförreglade och endast låsta med K16-lås.

Säo § 25

Vid hamnspären i Västerås får på raksträcka placeras upplag intill 2,6 m från spårmitt.

Säo § 29:1

Bandisposition får ej börja, förrän bdispsträckan är fri från tåg, på följande bansträckor: Högsjö—Kilsmo och Pålshoda—Hallsberg. Vut från Baggetorp får ej ske, förrän hela bdispsträckan är fri från tåg.

Gäller ej då hjälpfordon enl Säo § 83 utsändes.

Säo § 29:3 och 30:3

Tl skall alltid bevilja bandispositioner som föranleder enkelspårdrift.

Tl beviljar alla fränkopplingar på bansträckan Älvsjö—Nynäshamn samt fränkoppling, som föranleder enkelspårdrift.

Säo § 29:6

Bdisp som berör Hökåsen, Bandvalsverket Surahammar, Kanthals industrispår Hallstahammar, Hedensberg, Labacken, Kalmarsand, Härkeberga, Biskopskulla, Jordbro, Stolpstugan, Stettin och Byringe får anmälas avslutad, innan (K11-) K16-nyckel återlämnats. Anmälan skall då kompletteras med: »Jag har (K11) K16 i handen». Undantaget skall anges på S 1.

Säok § 29:19

Ställverkssvakten i Krylbo, Uppsala C och Hallsberg får även lämna tillstånd till uppställning av A-fordon på eller i farlig närhet av tågspår.

Säok § 33:1

B-fordon får ej framföras på tågspår utan medgivande av tkl eller ställverksvakt vid följande stationer: Krylbo, Uppsala C, Kolbäck, Tillberga, Älvsjö, Södertälje S, Eskilstuna C, Flen, Katrineholm och Hallsberg.

Säok § 33:3

Ställverksvakten i Krylbo, Uppsala C och Hallsberg får lämna tillstånd till uppställning av B- eller C-fordon på eller i farlig närhet av tågspår.

Säo § 36

Tkl Södertälje S får utfärda S 4 och S 5 för bansträckan Södertälje S—Södertälje C.

Vid Brunna anges möte utan inramning för tåg med udda nummer såväl i tdt i tdtboken del B som i S 4, oaktat linjeblockering finns på bansträckan Brunna—Uppsala C. Tps skall därför ges order om möte i Brunna.

Vid Uppsala C anges för tåg mot Brunna möte utan inramning med tåg från Brunna såväl i tdt i tdtboken del B som i S 4, oaktat linjeblockering finns på bansträckan Uppsala C—Brunna. Tps skall därför ges order om möte i Uppsala C.

Vid Uppsala C anges för tåg mot Ekebybruk möte utan inramning med tåg från Ekebybruk såväl i tdt i tdtboken del B som i S 4, oaktat linjeblockering finns på bansträckan Uppsala C—Uppsala N. Tps skall därför ges order om möte i Uppsala C.

Säo § 43:7

På bansträckan Västerås C—Tillberga får antalet lokaxlar intill varandra uppgå till 20.

Säo § 44:1, 3

Regler för bemanning av dragfordon

A. Lok och lokomotorer i tågjänst

1. *Tåget är bemannat med särskild tbfh eller annan tjänstehavare med motsvarande utbildning i säkerhetstjänst:*

Dragfordonet behöver endast vara bemannat med förare.

Lok i expresståg och tyngre snälltåg skall dock i regel vara bemannade även med biträde. Avsteg från regeln får göras för kortare sträckor. Hänsyn skall då tagas till hur förarens tjänstgöring är ordnad och tågets läge på dygnet.

2. *Tåget är ej bemannat med särskild tbfh eller annan tjänstehavare med motsvarande utbildning i säkerhetstjänst:*

Dragfordonet skall vara bemannat med förare och biträde.

Biträde behövs dock ej:

a) i tåg vars axelantal frånsett dragande fordon är högst 20.

b) i lokalgodståg.

c) i tåg på linjen Södertälje S—Eskilstuna C, Åkers styckebruk—Strängnäs, Stålboga—Skebokvarn och samtliga icke elektrifierade linjer.

I tidtabellshuvudet skall »Biträde» anges endast för de tåg, som enligt reglerna måste vara bemannade med lokbiträde. Övriga tåg skall ur säkerhetssynpunkt betraktas som om de framfördes med enbemannat dragfordon även om de är bemannade med biträde.

B. Motorvagnar

Förarhytt, varifrån motorvagnståg manövreras, behöver endast vara bemannad med förare. Beträffande övrig bemanning av motv se SJF 270 N.

Om ett tåg består av två Yoa2-sätt, får även det bakre sättet upplåtas för resande, trots att tbfh färdas i det främre sättet och övergång mellan de båda sätten saknas.

C. Dragfordon i växlingstjänst

Dragfordon i växlingstjänst behöver endast vara bemannat med förare.

Föraren även tbfh:

På tåg utan konduktörspersonal skall föraren även vara tbfh. Föraren får även vara tbfh på tåg som är bemannade med konduktörspersonal om starka skäl härför finns, t ex när konduktör endast medföljer delsträcka eller vid tillfällig förstärkning.

Sio § 44: 2

Särskilda föreskrifter för tågrörelser mellan Södertälje S och Södertälje C

För tågrörelser mellan Södertälje S och Södertälje C gäller såo med följande tillägg och undantag.

I tdt behöver möte ej anges.

Tågs klarering vid Södertälje S

Tåg, som skjutes och medför resande, får ej avgå från Södertälje S till Södertälje C utan att vederbörande dvärgsignal i utfartstågsvägen visar grönt sken enl såo fig 5f (jfr signalbeskrivning för Södertälje).

Om vändskivan vid Södertälje C på grund av tillfälligt fel ej kan manövreras till rätt läge och grönt sken därför ej kan erhållas i dvärgsignal, gäller följande. Lokps på tåg, som skjutes och medför resande, skall ges order (S10) med uppgift om orsaken. Tåget får sedan avsändas från Södertälje S mot Södertälje C, trots att ifrågavarande dvärgsignal visar signalbilden 5b och dvärgsignalen 103v och 106v signalbilden 5c.

Tågs klarering vid Södertälje C

a) När centralställverket i Södertälje S är i bruk, gäller följande.

Alla dvärgsignaler vid Södertälje C manövreras från centralställverket. Södertälje C betraktas ej som station enl såo.

Tågs avgång

»Avgång» ges av tågvakten med signalstav (dagsignal) eller med grönt sken från handsignallykta (nattsignal). Från spår 1, 2 och 5 ges dock »avgång» med A-signal.

Signalen innebär, att tåget ifråga om resande och gods är klart för avgång, och att avgångstiden är inne.

Tågs ankomst

Tåg, som drages, stoppas av föraren vid infartstågsvägens slutpunkt utan signal från tågvakten.

Tåg, som skjutes, stoppas på spår, där U-märke finns, av föraren utan signal från tågvakten och på övriga spår av föraren på signal från tågvakten med signalflagga (dagsignal) eller med grönt sken från handsignallykta (nattsignal).

b) När centralställverket i Södertälje S är ur bruk, gäller följande.

Södertälje C betraktas som station enl såo, och tkl skall tjänstgöra där för alla tåg.

Tkl i Södertälje S resp Södertälje C skall ge tps på tåg, för vilket möte uppkommer vid Södertälje S resp Södertälje C, order på S9.

Bromsföreskrifter

På grund av lutningen på sträckan skall alltid det främsta fordonet i tåg, som skjutes av lok i riktning från Södertälje S till Södertälje C, och sista fordonet i tåg, som drages av lok i motsatt riktning, vara tryckluftbromsat.

Den främsta vagnen i tåg, som skjutes, skall vara försedd med nödbroms.

Signalgivare

a. När tåg, som skjutes, består av lok och vagnar, skall tbfh eller annan därtill beordrad tjänsteman placera sig som signalgivare på den i rörelseriktningen främsta vagnens främre plattform eller vestibul (Bo6), där resande ej får vistas. För att ha direkt tillgång till nödbroms skall signalgivaren, om siktförhållandena tillåter detta, placera sig innanför dörren till resandeavdelningen. I vagn litt Bo6 skall skylten »Ej utgång» vara uppfälld samt dörren vara låst under den tid, som tåget skjutes. Utgöres främsta fordonet av vagn med F-avdelning, skall dess tjänstekupé vara vänd framåt i färdriktningen och signalgivaren ta plats i denna, varvid han — om så behövs för att få tillfredsställande sikt framåt — skall släcka eller avskärma taklampan i tjänstekupén. Signalgivaren skall medföra behövliga signalmedel. Som nattsignal skall på främsta fordonet i tåg, som skjutes, finnas två tända slutsignallykter med rött sken framåt i rörelseriktningen.

b. När tåg, som skjutes, består av motorvagn litt Xoa6, skall lokbiträdesutbildad tjänsteman ta plats som signalgivare i den i rörelseriktningen främsta förarhytten. Han skall vara instruerad om hur nödbroms och signalering sker. Som nattsignal skall rött blinkande sken från slutsignallykterna visas. Vitt fast sken får samtidigt visas framåt i rörelseriktningen. Tbfh skall åka i samma tågände som föraren och hålla uppsikt på den sida, som föraren ej kan överblicka.

c. När tåg, som skjutes, består av Da-lok + vagnar + Da-lok, skall lokbiträdesutbildad tjänsteman ta plats som signalgivare i den i rörelseriktningen främsta förarhytten. Han skall vara instruerad om hur nödbroms och signalering sker. Som nattsignal skall rött sken visas enligt såo fig 61. Vitt fast sken får samtidigt visas framåt i rörelseriktningen. Tbfh skall åka i samma tågände som föraren och hålla uppsikt på den sida, som föraren ej kan överblicka.

Om »stopp» visas mot tåget eller fara upptäckes, skall signalgivaren stoppa tåget genom nödbromsning.

d. I fall b och c ovan betr signalgivare i den i rörelseriktningen främsta förarhytten skall ansvaret för att sådan finns

för tåg Ses—Se åvila tkl i Ses,

för tåg Se—Ses åvila tbfh. Signalgivaren (lokbiträdet) skall underrätta tbfh om förhållandet, helst muntligt.

Såo § 45:3

1. Muntlig uppgift om tågviikt, bromsviikt m m i stället för på bl 670.17 får lämnas vid Märsta, Upplands Väsby, Bålsta, Bro, Kungsängen, Huddinge, Tumba, Gnesta, Flen, Vingåker, Läggesta, Åkers styckebruk, Strängnäs, Tungalsta och Stålboga för sådana lokaltåg, som efter ankomst vänder oförändrade efter rundgång med lok och förarbyte ej sker.

Såo § 47:1

Tkl-biträde får finnas i

Sala, Uppsala C, Kolbäck, Västerås C, Tillberga, Älvsjö, Södertälje S, Flen, Katrineholm, Hallsberg, Åkers styckebruk och Eskilstuna C.

São § 47:5

Tbfb på lokalgodståg och tsm vid vut får växla vid Barkarby och Baggetorp och därvid lägga om växlar, trots att stationen är obevakad.

När K16-nyckel lämnas ut till tbfb resp tsm, skall föreskrifterna i såo § 47: 5 b tillämpas. Efter avslutad växling skall tbfb resp tsm vidta åtgärder enl såo § 35:9.

São § 48:1

Vid Uppsala N tjänstgör ej tågklarare, när såväl säkerhetsanläggningen vid Uppsala C (omfattar även Uppsala N och linjen däremellan) som den automatiska linjeblockeringen Brunna—Uppsala N är i bruk. Uppsala N anses dock vara bevakad station.

São § 48:2

När tågrörelse ej förekommer får stationerna Köping, Kolbäck, Tillberga och Enköping lämnas obevakade efter sista tåget på kvällen till det första på morgonen samt stationerna på bansträckan Södertälje S—Eskilstuna C och Älvsjö—Nynäshamn lämnas obevakade dels efter sista tåget på kvällen till det första på morgonen, dels soh utan att anmäla, att stationen är obevakad till den nya stationssträckans gränstationer. Likväl skall alltid under denna tid uppgift om B-fordonsfärd samt hinderanmälan flyttas över till närmast bevakade stationer på ömse sidor.

São § 50:2

Vid Krylbo, Isätra, Morgongåva, Uppsala C, Bergsbrunna, Knivsta, Märsta, Rosersberg, Upplands Väsby, Rotebro, Tureberg, Ulriksdal, Kolbäck, Tortuna, Orresta, Lundby, Enköping, Jakobsberg, Barkarby, Spånga samt vid stationerna på bansträckorna Cst—Äs och Tu—H får tåg tagas in på ändrat tågspår, oavsett om detta föranleder ändrad signalbild eller ej, utan föregående ordergivning eller signalering från tågen.

Anm. Vid Bromsten får kol 2 och 3 i tdtboken del B inramas ehuru möjlighet till spårändring saknas.

São § 57

Tåg får intagas samtidigt vid följande stationer:

1. Uppsala C från Bergsbrunna på spår 4 och från Uppsala N på spår 5—9.
2. Kolbäck från Hallstahammar på spår 1 och från Dingtuna på spår 3—5 om båda tågen har fast uppehåll.
3. Tillberga från Skultuna på spår 4 och från Västerås N på spår 5 eller 6 om båda tågen har fast uppehåll.
4. Enköping från Örsundsbro på spår 1 och 2 och från Lundby på spår 3 samt från Grillby på spår 2 och från Lundby på spår 3 via växel 6.
5. Älvsjö från Stockholm S på spår 1 eller 2 och från Huddinge — dock ej tyngre godståg — på spår 3.
6. Ehuru avståndet från infartstågsvägs slutpunkt till korsande tågväg vid Stockholm C Pbg ej alltid är så långt, att det uppfyller de krav på skyddssträcka, som brukar ställas, får tåg likväl tagas in samtidigt som annat tåg är på in- eller utgående utan att tågvägarna är oberoende av varandra eller tryggade mot varandra genom förreglade växlar. Detta undantag får göras när så är nödvändigt för att undvika tågförsening.

Säo § 59:1 a och 5

Tkl Åkers styckebruk får (sedan 311 inkommit) till Södertälje S lämna dåklart enl följande: »Då 4102 (314) inkommit klart 4101 till Åkers styckebruk».

Tkl Åkers styckebruk får lämna klart-anmälan till Södertälje S för tåg 4101 (4103) omedelbart sedan tåg 315 (vard före soh tåg 311) inkommit Åkers styckebruk.

Tkl Läggesta får lämna klart-anmälan till Nykvarn för tåg 303, omedelbart sedan tåg 327 inkommit Läggesta.

I mom 5 stadgad tåganmälan skall utväxlas med Uttran och Östertälje endast för sådana tåg, för vilka någon av dessa driftplatser är utgångs- eller slutstation.

Säo § 59:3

Tåganmälan vid tågrörelse på del av stationssträcka

Motorvagnstågen 318 Y—317 Y får framföras på endast del av stationssträckan Ärla—Åkers styckebruk nämligen från Ärla till Stålboga och åter.

Tåganmälan skall utväxlas enligt följande exempel: Åkers styckebruk anmäler till Ärla »Då 4101 inkommit klart 318—317 till Åkers styckebruk». När 318 avgått från Ärla, anmäler Ärla till Åkers styckebruk »318—317 ut». När 317 återkommit till Ärla, anmäler Ärla till Åkers styckebruk »318—317 in i Ärla».

Säo § 63:2 och 3

Vid Brunna skall tbfh resp lokps på tåg med udda nummer kontrollera att mötande tåg kommit in, trots att tåget därifrån går in på bansträcka med automatisk linjeblockering.

Vid Uppsala C skall tbfh resp lokps på tåg med jämna nummer mot Brunna kontrollera att mötande tåg från Brunna kommit in, trots att tåget därifrån går in på bansträcka med automatisk linjeblockering.

Vid Uppsala C skall tbfh resp lokps på tåg med jämna nummer mot Ekebybruk kontrollera att mötande tåg från Ekebybruk kommit in, trots att tåget därifrån går in på bansträcka med automatisk linjeblockering.

Säok § 63:3

Besked till förare att mötande tåg kommit in får lämnas i högtalaren vid Krylbo, dock endast för tåg, som skall avgå från spår 2—5, vid Sala för tåg med jämna nummer från spår 6—11, och vid Tillberga för tåg med udda nummer från spår 7—13 samt för godståg mot Sala.

Säo § 65:1 och 2

Vid Brunna ges »avgång» till *genomfartståg* med udda nummer även när den automatiska linjeblockeringen är i bruk.

Vid Uppsala C ges »avgång» till *genomfartståg* mot Uppsala N, oavsett om den automatiska linjeblockeringen är i bruk eller ej.

Vid Rotebro, Tureberg, Ulriksdal, Älvsjö, Huddinge, Tumba och Rönninge ges »avgång» av tbfh till tåg med *fast uppehåll* under förutsättning att dubbelspårsdrift äger rum, att automatiska linjeblockeringen är i bruk och att tåget ej fått order (S 9) om möte med återgående pålok eller med B-fordon. Vid enkelspårsdrift skall tps på tåg på vänsterspår, som har fast uppehåll, ges order (S 11, p 12) att tkl skall ge »avgång».

Vid Solna ges »avgång» av tbfh till tåg med *fast uppehåll eller behovsuppehåll* (även vid enkelspårsdrift) under förutsättning att den automatiska linjeblocke-

ringen är i bruk och att tåget ej fått order (S 9) om möte med återgående pålok eller med B-fordon.

Tbfbh skall ge »avgång» till tåg, som stannat för trafikutbyte vid den inom Eskilstuna C stationsområde belägna hållplatsen Eskilstuna S.

Säo § 65:4

Till motorvagnståg, litt Xoa6, får på plats, där tbfbh skall ge avgångssignal, denna ges — förutom med A-signal, arm eller handsignallykta — även genom att tbfbh trycker in en knapp, märkt »Avgång», i Xoa6 resgodsutrymme. Tbfbh får visa »stopp» till föraren genom att trycka in en knapp, märkt »stopp», i resgodsutrymmet.

Betydelse av signalmedel på instrumentpulpeten i förarhytten:

Tänt »A»: »avgång» till tåg.

Tänt »Stopp»: »stopp» för tåg (rörelsen skall stanna snarast möjligt).

Säo § 77:2

Tkl vid	Får ändra möten på bstr	Anm
Uppsala C	Una—U	
Ramnäs..... Surahammar..... Hallstahammar..... Kolbäck.....	Rm—Kbä	
Enköping..... Örsundsbro..... Navestabro..... Ekebybruk..... Uppsala C.....	Ep—Una	
Södertälje C.....	Ses—Se	

Då centralställverket i Södertälje S är ur bruk gäller, utöver vad som angetts i undantag från § 44: 2, att tågmöte skall anses föreligga endast med det tåg, som närmast före det avgående tåget ankommer till Södertälje S resp. Södertälje C.

(Jmf även undantag från säo § 44: 2.)

Säo § 78:1

Tkl vid	Får ändra ordnings- följden på bstr	Anm.
Uppsala C.....	Una—U	
Stockholm C Sundbyberg..... Spånga.....	Cst—Spå	
Ramnäs..... Surahammar..... Hallstahammar..... Kolbäck.....	Rm—Kbä	
Enköping..... Örsundsbro..... Navestabro..... Ekebybruk..... Uppsala C.....	Ep—Una	

Tkl vid begynnelsestationen för den bansträcka, där tågen skall gå i ändrad ordningsföljd, sänder tågföljdsorder enl S 12 efter samråd med tkl vid sträckans slutstation. Har av tkl vidtagen tågföljdsändring betydelse för andra tåg, skall tl genast underrättas. I övrigt skall bestämmelserna i säo § 78 tillämpas.

1. Mellan Södertälje S och Järna får tkl ändra tågföljden utom betr tåg med udda nummer, som skall fortsätta på 6 dd.

2. Mellan Södertälje S och Södertälje C får tkl i Södertälje S ändra tågföljd.

3. Mellan Flen och Katrineholm får tkl ändra tågföljd utom betr tåg, som skall fortsätta på 6 dd bortom Katrineholm resp Flen samt å ena sidan tågen 7094, 7015 och 7016 och å andra sidan varje annat tåg, som berör de förstnämnda.

4. Tkl vid Stockholm C och Ulriksdal får vid behov komma överens om ändrad ordningsföljd mellan tåg i samma riktning på bansträckan Tomtebodas N—Ulriksdal, när ett av tågen framföres endast på denna sträcka eller del därav.

Säo § 79

Då centralställverket i Södertälje S är ur bruk skall tkl i Södertälje S resp Södertälje C orderge tågen enl säo § 79. Order om möte behöver dock endast ges med det närmast föregående tåget i motsatt riktning.

SJF 010.3 Art 17:3 anm 3 samt art 27:1

Uppsikt framåt samt växling utan växlingsledare,

Vid behov får uppsikt från manöverhytt i rättvänt lok litt VI, V3, T41, T43 och ånglok (ifråga om tenderlok, även backgående) hållas av enbart föraren.

Paralleldriftrikt Katrineholm—Flen för tågen 4078 och 7094.

Styrelsen har medgivit att s k paralleldriftrikt får tillämpas för tågen 4078 och 7094 Katrineholm—Flen under tdt 164. Paralleldriftrikten innebär att tågen 4078 och 7094 får framföras på nedspåret samtidigt som uppspåret är upplåtet för andra tåg. Förutsättningen är att varje tågspår har automatisk linjeblockering i bruk och huvudsignaler för båda tågriktningarna.

Order att tågen 4078 och 7094 normalt skall gå på högerspår ges i tdt (anges även på grafiska tdt). Om tåget tillfälligtvis skall gå på vänsterspår, skall tåget ge särskilt order härom, som på mottagande stationer skrivs ned på telegramsblankett.

Föreskrifterna i såo om enkelspårsdrift skall gälla med följande undantag.

- § 1: 12 c Enkelspårsdrift för tågen 4078 och 7094 får anordnas utan att nedspåret är avstängt från tågrörelse. Enkelspårsdrift kan anordnas samtidigt på båda tågspåren.
- § 34: 1-3, 6 Vid underrättelser till personal på linjen skall överflyttning av tågen 4078 och 7094 från högerspår till vänsterspår likställas med »återupptagen dubbelspårsdrift».
- § 49: 5 I vko för bansträckan Katrineholm—Flen skall för tåg med udda (söok) nummer medtages även uppgifter, som gäller vid gång på högerspår.
- § 49: 9
- § 59: 5 I stället för föreskrifterna om ut-anmälan vid enkelspårsdrift gäller följande. För tågen 4078 och 7094 lämnas utanmälan. Denna skall kompletteras med uppgift om det spår, på vilket tåget går.
- § 81: 1 Order enl S7 om tågens 4078 och 7094 gång på högerspår behöver ej utfärdas.
- § 81: 6 Om tågen 4078 och 7094 tillfälligtvis skall gå på vänsterspår, utfärdar tågföraren följande order: »Tågen 4078 och 7094 den . . . skall gå Katrineholm—Flen på uppspåret». Vad i § 81: 6 sagts om order att dubbelspårsdrift skall återupptagas gäller även denna order. Tps skall ej ges någon order.
- § 81: 10 Tps på tågen 4078 och 7094 ges ej order om enkelspårsdrift (S7).

Tps på tågen 4078 och 7094 behöver således ej ordreges, när tåget överflyttas till vänsterspår. Tågen 4078 och 7094 bör ej flyttas över till vänsterspår utan att order härom ges i så god tid, att personalen på linjen normalt kan underrättas om överflyttningen.

Även om de föreskrifter, som gäller för enkelspårsdrift och återupptagen dubbelspårsdrift i princip tillämpas, när det gäller underrättelser till personalen på linjen, kan paralleldriftrikten innebära ökade risker för arbetande personal och C-fordonsförare. Riskerna kan dock elimineras genom att anmälan om arbete och C-fordonsfärd som kan beröras av tågen 4078 och 7094 görs en timme före tågets tdenliga avgångstid från Katrineholm.

Allmänna anvisningar för manövrering av vägsignalanläggningar vid lastplatser

Anordningarna för automatisk varningssignalering fränkopplas, när kontroll-låset K 16 på centralapparaten upplåses.

Om växling över vägkorsningen förekommer, finns antingen på centralapparaten, vid växeln eller vid vägkorsningen, en strömställare, märkt »Vägsignaler, igångsättning vid växling». Genom omställning av denna igångsättes varningssignaleringen. Detta skall ske minst 20 sek innan växlingsrörelse över vägkorsningen påbörjas. Avstängning av varningssignaleringen sker genom återställning av strömställaren. *Onödig varningssignalering skall undvikas.*

När tåg eller vagnuttagning efter avslutad växling skall avgå och därvid passerar vägkorsningen, skall varningssignaleringen igångsättas, minst 20 sek innan vägkorsningen passeras genom intryckning ca 3 sek av den på centralapparaten placerade tryckknappen »Vägsignaler, igångsättning efter växling».

Instruktion

för begagnande av ställverksanläggningen vid **Byringe lp**

1. Huvudsignalerna ställs till stopp genom att föra de röda signalvevarna ett varv motsols.

2. Medhavd K16-nyckel inläses i dubbla kontrolllåset K16/K15 på vevapparaten varvid nyckel K15 efter omvridning urtages.

3. De båda tågväglåsen a och b upplåses med K15-nyckeln, varefter tågvägs-häbstängerna a^1_0 och b^1 på vevapparaten högra resp vänstra sida omställas uppåt.

4. Låsvev (grön) 3+/Sp III + föres ett varv motsols varvid växel 3 och spårspärr III blir upplåsta för lokal omläggning.

Växel 1 kan läggas om till omlagt läge från vevapparaten genom att föra växelven 1 (blå) ett varv medsols eller genom lokal omläggning med spak vid växeln.

Efter avslutad växling

1. Växlar och spårspärr lägges åter i normalläge.

2. Låsveven föres ett varv medsols.

3. Tågvägs-häbstängerna omställas nedåt.

4. De båda tågväglåsen låses med K15-nyckeln.

5. K15-nyckeln inläses i det dubbla kontrolllåset, varefter K16-nyckeln omvrides och medtages.

6. Huvudsignalerna ställs till kör genom att föra de röda signalvevarna ett varv medsols.

OBS. Lastspår 1 och 2 är beroende av varandra och förreglade i vevapparaten, så att K16-nyckeln icke kan frigöras utan att strömmen är fränslagen på båda lastspåren.

Instruktion

för begagnandet av ställverksanläggningen i **Baggetorp**

A. Omställning för obehövad körning:

Kontrollera först på spårplanen att *samtliga spårledningslampor* är tända (alltså även spårledningarna SN5, SU5, SN1a, SU1a, SN1b och SU1b).

1. K14^P-låset omvrides till läge »Obev».

2. De fyra huvudtågvägarna för infart ställs upp. Kontrollampan »Obev» kommer då att tändas.

3. K15^P-låset omvrides till läge »låst».

4. Nycklarna K14^P och K15^P uttagas från låsen.

Anm. a) Nycklarna K14^P och K15^P förvaras hos tkl Katrineholm, b) reservnycklarna K14^P och K15^P förvaras även hos tkl Katrineholm under trafikinspektörens plombering. Nycklarna är försedda med märkbricka med respektive beteckning »K14^P» och »K15^P» på ena sidan och med »Baggetorp» på andra sidan.

5. Den på tågexpeditionen uppsatta lådan innehållande strömbrytare för manuell manövrering av vägsignalerna vid Baggetorp norra och Baggetorp södra låses. Nyckeln förvaras tillsammans med K15^P-nyckeln.

6. Handveven låses med hänglås. Nyckeln förvaras tillsammans med K15^P-nyckeln.

7. Strömställaren på tågexpeditionen »värme för kontakter i växeldriv, m m» skall vara tillslagen (gul lampa ovanför strömställaren tänd) under tiden 15.10—15.4.

8. Tågexpeditionen skall hållas uppvärmd i sådan utsträckning att ställverksapparaten icke skadas av fukt eller kyla.

B. Återställande till bevakad körning:

Kontrollera *först* på spårplanen att *samtliga spårledningslampor* är tända (alltså även spårledningarna SN5, SU5, SN1a, SU1a, SN1b och SU1b).

Anm: När K16-nyckeln (se nedan under punkt c) är insatt i K16-lås i manöverkiosken ute vid växlarna och omvriden markeras detta på manöverapparaten i *stationshuset* genom en röd, blinkande kontrollampa. »K16N»-låset markeras härvid med lampa »Nedspåret K16», »K16U»-låset med lampa »Uppspåret K16» och »K16N/U»-låset med båda lamporna »Nedspåret K16» och »Uppspåret K16»

1. K14^P-låset omvrides till läge »Bev».

2. Tågvägarna nödfallsutlöses.

Anvisningar beträffande vägskyddsanordningarna

a) Ljus- och ljudsignalerna vid vägkorsningarna Baggetorp norra och Baggetorp södra fungerar automatiskt *endast* om infartstågväg är låst (gröna »tågvägs-pilar»). Nödfallsutlöses tågvägen avstängs en påbörjad varningssignalering även om spårledning är besatt av fordon. Ljus- och ljudsignalerna kan manövreras manuellt medelst strömbrytare som finns uppsatta i en (låsbar) låda på tågexpeditionen. Vid växling kan manuell manövrering även ske med kontaktanordning för knr-nyckel, som är uppsatt vid vägkorsningen.

b) Ljus- och ljudsignalerna jämte halvbommarna vid vägkorsningen Knektbacken påverkas av spårledningarna *inom* stationen endast när infartstågvägen (för tåg från Vingåker) är låst och linjeblockeringen Baggetorp—Katrineholt är vänd för körning mot Katrineholm.

C. Anvisningar för växling när stationen är obevakad

a) Apparatur:

Manöverkiosk invid växlarna på nedspårssidan. Dörren är låst med konduktörsnyckellås. I manöverkiosken finnes:

1. *Schematisk plan* över spårsystemet och närbelägna vägskyddsanläggningar.

2. *Manöverapparat* med 3 st kontrollås typ K16 för frigivning av växlarna och 4 st tryckknappar (återfjädrande) för igångsättning av vägsigalanläggningarna efter avslutad växling.

3. *Telefonapparat* inkopplad på samma telefonlinje som signaltelefonapparaterna på stationen.

4. *Strömställare* för belysningslampa i kiosken samt för bangårdsbelysning över växelgruppen.

b) Manövrering

Med K16-nyckeln frigas växlarna genom att nyckeln insättes i respektive K16-lås och omvrides. Med kontrolllåset »K16N frigas växlarna 3 a/b för växling från nedspåret till sidospåret invid nedspåret. Med kontrolllåset »K16U» frigas växlarna 2 a/b för växling från uppspåret till sidospåret invid uppspåret. Med kontrolllåset »K16N/U» frigas samtliga växlar 1 a/b, 2 a/b, 3 a/b och 4 a/b. Då K16-nyckeln är insatt och omvriden visar infartssignalerna och blocksignalerna vid stationsgränsen »stopp» för det spår K16-låset berör.

Efter ca 60 sekunder frigas de berörda växlarna för lokalomläggning och varningssignaleringen vid vägkorsningarna Baggetorp norra, Baggetorp södra och Knektbacken avkopplas. Växlarna 1 a/b respektive 4 a/b är motordrivna och kan manövreras med tryckknappslokalställare vid växel 1 b respektive 4 a när den ovanpå ställaren befintliga lampan lyser. Växlarna 2 a/b och 3 a/b är omläggbara med klot och låsta med elektrisk låsanordning försedd med lampa under tak på låsanordningens lock och kan manövreras när lampan lyser.

Vid växling över vägkorsningarna Baggetorp norra och Baggetorp södra igångsättes och avstänges varningssignaleringen manuellt genom omvridning med konduktörsnyckel av en vid respektive vägkorsning uppsatt (icke återfjädrande) kontaktanordning.

Anm: Kontaktanordningen vid Baggetorp norra påverkar vägkorsningssignalerna för såväl nedspåret som uppspåret. Kontaktanordningen vid Baggetorp södra är huvudsakligen avsedd att användas vid växling på sidospåret längs nedspåret och påverkar endast vägkorsningssignalen för nedspåret.

Efter avslutad växling skall samtliga växlar intaga normalläge och eventuell tidigare manuellt med konduktörsnyckel igångsatt varningssignalering vara avstängd innan K16-nyckeln får omvridas för uttagning ur låset.

Om vägkorsningarna Baggetorp norra, Baggetorp södra respektive Knektbacken skall passeras efter avslutad växling igångsättes varningssignaleringen — sedan K16-nyckeln enligt ovan blivit uttagen ur låset — genom att hålla den för respektive vägkorsning och spår gällande tryckknappen intryckt ca 3 sekunder. Igångsättning av vägsignalerna vid vägkorsning Knektbacken medelst tryckknappen sker dock endast om *linjeblockeringen på berört spår är vänd för körriktning mot Katrineholm*, varvid samtidigt blsi vid norra stationsgränsen — som kvarstår i »stopp» även sedan K16-nyckeln uttagits — kommer att visa körsignal. Är linjeblockeringen ej vänd för körning mot Katrineholm igångsättes varningssignaleringen automatiskt när fordonet passerar stationsgränsen, men signaleringssträckan blir då endast 435 m. Avstängning av varningssignaleringen sker sedan automatiskt när fordonen passerat vägkorsningen.

K16-nyckel märkt (instansat) »6 dd nr 9» förvaras hos tkl Katrineholm
K16-nyckel märkt (instansat) »6 dd nr 10» förvaras hos tkl Katrineholm
K16-nyckel märkt (instansat) »6 dd nr 11» förvaras hos tkl Vingåker

Nyckel nr 10 är reservnyckel som förvaras under trafikinspektörens plombering.

Instruktion

för begagnande av ställverksanläggningen vid Stettin lp

A. Apparatur:

Manöverkiosk invid växlarna på nedspårssidan. Dörren är låst med konduktörsnyckellås. I manöverkiosken finns:

1. *Schematisk plan* över spårsystemet.

2. *Manöverapparat* med 1 st kontrollås typ K11 med tillhörande vit kontroll-lampa och 1 st plomberad strömställare med tillhörande röd kontrollampa för frigivning av växlar i nödfall.

3. *Telefonapparat* inkopplad på samma telefonlinje som signaltelefonappara-terna på stationssträckan.

4. *Strömställare* för belysning i kiosken samt för bangårdsbelysning över växelgruppen.

Varje växel är försedd med en elektrisk låsanordning av vanlig typ. Under en glashuv på låsanordningens lock lyser en lampa endast då växeln är fri för om-läggning. Lampan är således normalt släckt.

Omedelbart väster om växel 1a finns en kort spårledning (40 meter) med en rälskontakt. Kontaktens läge anges av en skylt: »Rälskontakt».

När linjeblockeringen på stationssträckan K—Bt är i bruk förreglas växlar i de på ömse sidor om lastplatsen närmast belägna blocksignalerna i nedspåret K N3 och Bt N4.

För att frigöra växlar fordras alltid medverkan av en kontrollåsnyckel typ K11. Denna nyckel förvaras hos tkl i K.

K11-nyckeln handhavande, kvittering m m

1. Ifråga om handhavande, ut- och återlämning av K11-nyckeln gäller såo bestämmelser om K16-nycklar, § 47: 5 (kvittering, hinderanmälan m m) samt § 35: 9 (åtgärder efter avslutad växling på lastplats).

2. *Normalt förvaras K11-nyckeln* i kassafacket på tåg K. K11-nyckel i reserv förvaras under ti plombering på tåg K.

3. *Utlämnning av nyckeln* får endast ske av tkl personligen till tsm och mot kvitto.

4. *Återlämning av nyckeln till tkl* göres av tsm omedelbart efter avslutad bdisp. Samtidigt anmäles utförd kontroll av plomberingen av nödfallsfrigivnings-ställaren. Tkl kvitterar mottagandet av K11-nyckeln samt anmälan om utförd kontroll enligt ovan.

5. Tkl K ansvarar för att nödfallsfrigivningsställaren är plomberad och skall snarast ombesörja att bruten plombering omplommeras. Tkl i K skall föra anteck-ningar om brutna plomberingar och orsaken härtill.

B. Normal manövrering

a) Växling skall påbörjas:

1. Tsm skall tillse att vut vid ankomsten till Stettin framförs på sådant sätt, att fordon efter att ha passerat rälskontakten stannar med något hjulpar på den korta spårledningen (längd 40 m) väster om växel 1a. Fordon får därefter ej lämna den korta spårledningen förrän växel lagts om.

2. Kontrollera att den vita kontrollampan på manöverapparaten har tänts över kontrollåset.

3. Insätt den medförda K11-nyckeln i låset och vrid om.

4. Växlarna är nu fria för omläggning.

b) Växling är avslutad:

1. Växlarna läggs i normalläge.

2. K11-nyckeln omvrids och frigörs.

3. Kontrollera att plomberingen är obruten.

Enligt såo § 35: 9 skall tsm sedan växlingen avslutats se till:

1. Att alla fordon, som lämnats kvar, är uppställda innanför skyddsväxeln och att fordonen är handbromsade eller förstängda med bromsskor.

2. Att växlarne enligt ovan ligga i normalläge.
3. Att K11-nyckeln medförs och återlämnas till tkl i K.

C. Manövrering vid »inlåsning» (bdisp anmäls avslutad)

Tillsyningsman anmäler till tkl på endera av bdispsträckans gränsstationer sedan fordonen införts på sidospår, växlarne lagts i normalläge och K11-nyckeln tagits ur manöverapparaten. Anmälan skall då kompletteras med: »Jag har K11 i handen». Undantaget skall anges på S1.

Om fordon *efter inlåsning* skall utföras på tågspår måste nedanstående villkor vara uppfyllda för att kontrollampan över K11-låset skall tändas.

När linjeblockeringen är vänd för *vänsterspårskörning* på nedspåret måste bansträckan från blsi K N1 till blsi K N5 vara fri från fordon och K får ej ha signalställare 103v omställd eller tågväg 103v.

När linjeblockeringen är vänd för *högerspårskörning* på nedspåret måste bansträckan från blsi Bt N2 till blsi Bt N6 vara fri från fordon och Bt får ej ha låst (infarts)tågväg till högerspår mot K. Om Bt är obevakad måste bansträckan från närmaste bevakade stations blsi N2 till blsi Bt N6 vara fri från fordon och stationen får ej ha låst tågväg till högerspår mot K.

Är dessa villkor uppfyllda lyser den vita kontrollampan över K11-låset och K11-nyckeln får användas enl B ovan.

Anm. Om fordon av misstag glömts kvar på tågspåret när växlarne lagts i normalläge och K11-nyckeln tagits ur manöverapparaten finns ingen möjlighet att på normal väg åter få växlarne fria. (Om fordonet är dragfordon som kan flyttas så att det påverkar rälskontakten kan växlarne åter frigöras.)

D. Nödfallsfrigivning

Om de normala frigivningsanordningarna för växlarne ej fungerar på grund av att fel uppstått på anläggningen (eller genom ett felaktigt handhavande av desamma med »utelåsning» som följd enligt anm under C) finns möjlighet att frigöra växlarne medelst nödfallsfrigivning.

Nödfallsfrigivning får endast ske efter medgivande från tkl K. Innan medgivande lämnas skall tkl med säkerhet veta, att inga tåg finns på nedspåret mellan K och Bt och att utfartstågväg ej är ställd varken i K eller Bt (eller på den närmaste bevakade stationen) till nedspåret.

Vid nödfallsfrigivning används den plomberade strömställaren. Efter det att plomben blivit bruten omvrids strömställaren. Den röda kontrollampan tänds och alla blocksignaler fr o m lastplatsen mot linjeblockeringens körriktning t o m stationsgräns går till stopp. (Vid vänsterspårskörning blsi K N3, K N1, vid högerspårskörning Bt N4 och Bt N2.) Efter ca 2 à 3 minuter tänds den vita kontrollampan över K11-låset varefter K11-nyckeln får användas enl B ovan.

Den som upptäcker att plombering är bruten skall omedelbart anmäla detta till tkl K.

E. Småfordon:

Småfordon är i allmänhet för lätta för att påverka rälskontakten, men eftersom flertalet småfordon skall framföras isolerade och ej påverkar spårledning, kan vid ankomst till lastplatsen frigivning av växlarne ske enligt C ovan. Är småfordonet oisolerat så att det kortsluter den korta spårledningen men ej tillräckligt tungt för att påverka rälskontakten finns ingen möjlighet att frigöra växlarne på normalt sätt. Vid avgång till tågspår förfars enligt C ovan.

Instruktion

för begagnande av ställverksanläggningen i Högsjö

A. Omställning för obehållad körning:

Kontrollera först på spårplanen att *samtliga spårledningslampor* är tända (alltså även spårledningarna SN5, SU5, SN1 och SU1).

1. K14^P-låset omvrids till läge »Obev».
2. De fyra huvudtågvägarna för infart ställs upp. Kontrollampen »Obev» kommer då att tändas.
3. K15^P-låset omvrids till läge »låst».
4. Nycklarna K14^P och K15^P uttags från låsen.

Anm: a) Nycklarna K14^P och K15^P förvaras hos tkl Vingåker, b) reservnycklarna K14^P och K15^P förvaras även hos tkl Vingåker under trafikinspektörens plombering. Nycklarna är försedda med märkbricka med respektive beteckning »K14^P» och »K15^P» på ena sidan och med »Högsjö» på andra sidan.

5. Den i resgodset invid handveven uppsatta lådan innehållande strömbrytare för manuell manövrering av Högsjö vägsignalanläggning låses. Nyckeln förvaras tillsammans med K15^P-nyckeln.

6. Handveven (uppsatt i resgodset) låses med hänglås. Nyckeln förvaras tillsammans med K15^P-nyckeln.

7. Strömställaren uppsatt ovanför handveven »värme för kontakter i växeldriv, m m» skall vara tillslagen (gul lampa ovanför strömställaren tänd) under tiden 15.10—15.4.

8. Tågexpeditionen skall hållas uppvärmd i sådan utsträckning att ställverksapparaten icke skadas av fukt eller kyla.

B. Återställande till behållad körning

Kontrollera först på spårplanen att *samtliga spårledningslampor* är tända (alltså även spårledningarna SN5, SU5, SN1 och SU1).

Anm: När K16-nyckeln (se nedan under punkt C) är insatt i K16-lås i manöverkiosken ute vid växlarna och omriden markeras detta på manöverapparaten i stationshuset genom en röd, blinkande kontrollampa. »K16N»-låset markeras härvid med lampa »Nedspåret K16», och »K16N/U»-låset med båda lamporna »Nedspåret K16» och »Uppspåret K16».

1. K14^P-låset omvrids till läge »Bev».
2. Tågvägarna nödfallsutlöses.

Anvisningar beträffande vägskyddsanordningarna

Ljus- och ljudsignalerna vid vägkorsningen Högsjö fungerar automatiskt *endast* om infartstågväg är låst (gröna »tågvägspilar»). Nödfallsutlöses tågvägen avstängs en påbörjad varningssignalering även om spårledning är besatt av fordon. Ljus- och ljudsignalerna kan manövreras manuellt medelst strömbrytare som finns uppsatt i en (låsbar) låda i resgodset invid handveven. Vid växling kan manuell manövrering även ske med kontaktanordning för knr-nyckel, som är uppsatt vid vägkorsningen.

C. Anvisningar för växling när stationen är obehållad

a) Apparat:

Manöverkiosk invid växel 3 b. Dörren är låst med konduktörsnyckellås. I manöverkiosken finns:

1. Schematisk plan över spårsystemet.
2. Manöverapparat med 2 st kontrollås typ K16 för frigivning av växlarna och 2 st tryckknappar (återfjädrande) för igångsättning av vägsignalanläggningen efter avslutad växling.

3. *Telefonapparat* inkopplad på samma telefonlinje som signaltelefonapparaterna på stationen.

4. *Strömställare* för belysningslampa i kiosken samt för bangårdsbelysning över växelgruppen.

b) Manövrering:

Med K16-nyckeln frigges växlarna genom att nyckeln insätts i respektive K16-lås och omvrids. Med kontrolllåset »K16N» frigges växlarna 3 a/b för växling från nedspåret till sidospåret invid nedspåret. Med kontrolllåset »K16N/U» frigges samtliga växlar 1 a/b, 2 a/b och 3 a/b. Då K16-nyckeln är insatt och omvriden visar infartssignalerna och blocksignalerna vid stationsgränsen »stopp» för det spår K16-låset berör.

Efter ca 60 sekunder frigges de berörda växlarna för lokalomläggning och varningssignaleringen vid vägkorsning Högsjö avkopplas. Växlarna 1 a/b respektive 2 a/b är motordrivna och kan manövreras med tryckknappslokalställare vid växel 1 b respektive 2 b när den ovanpå ställaren befintliga lampan lyser. Växlarna 3 a/b är omläggbara med klot och låsta med elektrisk låsanordning försedd med lampa under tak på låsanordningens lock och kan manövreras när lampan lyser.

Vid växling över vägkorsning Högsjö igångsätts och avstängs varningssignaleringen manuellt genom omvridning med konduktörsnyckel av en vid vägkorsningen uppsatt (icke återfjädrande) kontakthanordning.

Efter avslutad växling skall samtliga växlar intaga normalläge och eventuell tidigare manuellt med konduktörsnyckel igångsatt varningssignalering vara avstängd *innan* K16-nyckeln får omvridas för uttagning ur låset.

Om vägkorsning Högsjö skall passeras efter avslutad växling igångsätts varningssignaleringen — sedan K16-nyckeln enligt ovan blivit uttagen ur låset — genom att hålla den för respektive vägkorsning och spår gällande tryckknappen intryckt ca 3 sekunder.

K16-nyckel märkt (instansat) »6 dd nr 16» förvaras hos tkl Vingåker

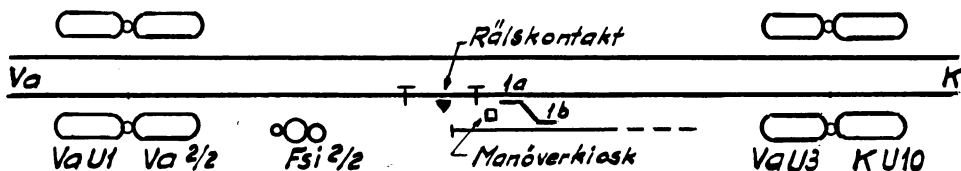
K16-nyckel märkt (instansat) »6 dd nr 17» förvaras hos tkl Vingåker

K16-nyckel märkt (instansat) »6 dd 18» förvaras hos tkl Kilsmo

Nyckel nr 17 är reservnyckel som förvaras under trafikinspektörens plombering.

Instruktion

för begagnande av ställverksanläggningen vid Stolpstugans lp.



A. Apparaturl:

Manöverkiosk på uppspårssidan invid växlarna. Dörren är låst med konduktörsnyckellås. I manöverkiosken finns:

1. *Schematisk plan* över spårsystemet.
 2. *Manöverapparat* med 1 st kontrollås typ K16, markeringsfönster, återfjädrande tryckknapp och vit kontrollampa samt 1 st plomberad strömställare med röd kontrollampa för frigivning av växlarna i nödfall.
 3. *Telefonapparat* inkopplad på samma telefonlinje som signaltelefonapparaterna på stationssträckan.
 4. *Strömställare* för belysning i kiosken.
Varje växel är försedd med en elektrisk låsanordning.
Omedelbart öster om växel 1a finns en kort spårledning (40 meter) med en rälskontakt. Kontaktens läge anges av en skylt: »Rälskontakt».
- När linjeblockeringen på stationssträckan K—Va är i bruk förreglas växlarna 1a/b i de på ömse sidor om lastplatsen närmast belägna blocksignalerna i uppspåret K U10 och Va U1.
- För att frigöra växlarna fordras alltid medverkan av en kontrollåsnyckel typ K16. Denna nyckel förvaras hos tkl i K och Va.

K16-nyckeln handhavande, kvittering m m

1. Ifråga om handhavande, ut- och återlämning av K16-nyckeln gäller såo § 47: 5 (kvittering, hinderanmälan m m) samt § 35: 9 (åtgärder efter avslutad växling på lastplats).
2. *Normalt förvaras K16-nycklarna* i kassafacken på tåg K och Va. K16-nyckel märkt (instansat) »6 dd nr 22 och 23» förvaras hos tkl K. K16-nyckel märkt (instansat) »6 dd nr 21» förvaras hos tkl Va. Nyckel nr 23 är reservnyckel och förvaras under trafikinspektörens plombering.
3. *Utlämnning av nyckeln* får endast ske av tkl personligen till tsm och mot kvitto.
4. *Återlämning av nyckeln till tkl* görs av tsm omedelbart efter avslutad bdisp. Samtidigt anmäls utförd kontroll av plomberingen av nödfallsfrigivningsställaren. Tkl kvitterar mottagandet av K16-nyckeln samt anmälan om utförd kontroll enligt ovan.
5. Tkl K ansvarar för att nödfallsfrigivningsställaren är plomberad och skall snarast ombesörja att brutna plombering omplomberas. Tkl i K skall föra anteckningar om brutna plomberingar och orsaken härtill.

B. Normal manövrering

- a) Växling skall påbörjas:

1. Tsm skall tillse att vut vid ankomsten till Stolpstugan framförs på sådant sätt, att fordon efter att ha passerat rälskontakten stannar med något hjulpar på

den korta spårledningen (längd 40 m) öster om växel 1a. Fordon får därefter ej lämna den korta spårledningen förrän växel lagts om.

2. Insätt den medförda K16-nyckeln i låset och vrid om. Markeringsfönstret skiftar från vitt till rött och K16-nyckeln spärras för urtagning.

3. Växlarna är nu fria för omläggning.

b) Växling av avslutad:

1. Växlarna läggs i normalläge.

2. Vid intryckning av den återfjädrande tryckknappen kan K16-nyckeln frigöras från manöverapparaten, om markeringsfönstret skiftat från rött till vitt. Uteblir denna skiftning har ej kontroll erhållits av växlarnas normalläge.

3. Kontrollera att plomberingen är obruten.

Enligt såo § 35: 9 skall tsm sedan växlingen avslutats se till:

1. Att alla fordon, som lämnats kvar, är uppställda innanför skyddsväxeln och att fordonen är handbromsade eller förstängda med bromsskor.

2. Att växlarna enligt ovan ligga i normalläge.

3. Att K16-nyckeln medförs och återlämnas till tkl i K eller Va.

C. Manövrering vid »inlåsning» (bdisp anmäls avslutad)

Tillsyningsman anmäler till tkl på endera av bdispsträckans gränsstationer sedan fordonen införts på sidospår, växlarna lagts i normalläge och K16-nyckeln tagits ur manöverapparaten. Anmälan skall då kompletteras med: »Jag har K16 i handen». Undantaget skall anges på S1.

Om fordon *efter inlåsning* skall utföras på tågspår måste nedanstående villkor vara uppfyllda för att den vita kontrollampan skall tändas.

Linjeblockeringen måste vara i bruk och vänd för *vänsterspårkörning* på uppspåret mellan K och Va. Bansträckan från blsi K U2 till infartssignalen Va 2/2 måste vara fri från fordon och K får ej ha signalställare 145h eller 146h omställd till uppspåret mot Va.

Är dessa villkor uppfyllda lyser den vita kontrollampan och K16-nyckeln får användas enl B ovan.

Anm. Om fordon av misstag glömts kvar på tågspåret när växlarna lagts i normalläge och K16-nyckeln tagits ur manöverapparaten finns ingen möjlighet att på *normal* väg åter få växlarna fria. (Om fordonet är dragfordon, som kan flyttas så att det påverkar rälskontakten, kan växlarna åter frigöras.)

D. Nödfallsfrigivning

Om de normala frigivningsanordningarna för växlarna ej fungerar på grund av att fel uppstått på anläggningen (eller genom ett felaktigt handhavande av densamma med »utelåsning» som följd enligt anm under C) finns möjlighet att frigöra växlarna medelst nödfallsfrigivning.

Strömställaren får endast användas efter medgivande av tkl i K.

Medgivande för användning av strömställaren får ej lämnas förrän tkl *med säkerhet vet* att tåg ej finns på uppspåret på stationssträckan och att utfartstågväg ej är ställd till stationssträckan.

När strömställaren — efter bruten plombering — vrids om, tänds den röda kontrollampan och alla blocksignaler från lastplatsen *mot* linjeblockeringens körriktning *t o m* stationsgräns går till stopp. Efter viss tidsfördröjning (ca 3 min) tänds den vita kontrollampan varefter K16-nyckeln får inlåsas i manöverapparaten och växlarna blir fria för omläggning.

Efter avslutad växling förfars enligt B och strömställaren återställs till normalläge.

Den som upptäcker att plombering är bruten skall omedelbart anmäla detta till tkl i K.

E. Småfordon

Småfordon är i allmänhet för lätta för att påverka rälskontakten, men eftersom flertalet småfordon skall framföras isolerade och således ej påverkar spårledningarna, kan vid *ankomst* till lastplatsen växlarna frigges enligt punkt C ovan.

Är småfordonet oisolerat så att det kortsluter den korta spårledningen men ej tillräckligt tungt för att påverka rälskontakten finns ingen möjlighet att frigöra växlarna på normalt sätt.

Vid *avgång* till tågspår förfars enligt punkt C ovan.

Trafikföreskrifter för industrispår**A. Heby—Fjärdhundra**

1. Hastigheten får ej överstiga 30 km/tim.
2. Vid växlingsrörelser skall vagnarna vara anslutna till tryckluftledningen och bromsprov utföras före avgången från resp platser. Växlingssätt skall ha bromstal 11.
 - 3 a. Vid växlingsrörelser över vägkorsningarna Heby södra (km 35,939), Hårsbäck (km 29,557), Altuna (km 25,140), Fröslunda (km 22,688), Mälbyvägen (km 21,112) och Fjärdhundra (km 17,540) skall bestämmelserna i tdtboken del A, sid 168, första stycket tillämpas.
 - 3 b. Vid växlingsrörelser över vägkorsningarna Storgatan (km 36,480) och Kyrkogatan (km 36,360) skall fällbommarna spärra vägtrafiken.
4. Följande dragfordon får framföras:
litt E 2, E 6, J, L, L 25, T 2, T 3, Z 3, Z 43, Z 49, Z 62.

Tvättning av vagnar i ank tomtågen vid Hagalund

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

Berörd personal underrättas genom ddm och anslag, då tvättanordningarna tages i bruk resp avstänges.

Tvättanordning är belägen dels vid spår 3 ca 60 m före dvärgsignal 11 v, dels vid spår 5 ca 50 m efter dvärgsignal 19 v.

Vid passerandet av tvättanordning får tågets hastighet under inga förhållanden överstiga 3 km/tim intill dess sista vagnen passerat. Detta är ytterst angeläget, emedan tvättningens effektivitet är helt beroende på hur lång tid tvättmedel och spolvatten får tillfälle att verka.

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

För stängning av vagnarnas dörrar och fönster före T-tågens avgång från Stockholm C svarar respektive tågchefhavare utom på Xoa5-, Xoa6- och Yoa2-tågsätten, där föraren svarar för detta. På dessa tågsätt skall föraren därjämte före avgången från Stockholm C uppsätta en skyddsplåt för intaget till ventilatorn i apparatrummet i mellanvagnen samt tillse att denna ventilator är frånslagen, varigenom insugning av vatten förhindras. Skyddsplåten förvaras på skåpet i resgodsrummet i A-vagnen.

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

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

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

Inkoppling av skyddssektionerna mellan Tmö—Sub

(km 4,486—5,034)

Om eldrivet dragfordon stannar under någon av skyddssektionerna vid km 4,856—5,034, får föraren utan att inhämta medgivande från driftcentral sätta skyddssektionen under spänning genom att slå till den med gulmålat handtag försedda fränskiljaren i skyddssektionsänden i farriktningen. Tåget (fordonet) körs sedan fram, så att dragfordonets strömvtagare med säker marginal lämnat skyddssektionen (backning får icke företagas, så att den öppna sektionspunkten passeras), varefter föraren ovillkorligen skall slå ifrån den använda fränskiljaren.

Meddelande om sålunda verkställd fränskiljaremanöver jämte uppgift om beteckning på den använda fränskiljaren skall av föraren lämnas till tkl Stockholm C.

Trafikföreskrifter

för bispårstrafiken mellan stationerna i Stockholm

§ 1.

Följande spårförbindelser skall enl järnvägsstyrelsens beslut trafikeras under benämningen bispår, nämligen

spårförbindelsen väster om tågspåren mellan Stockholm C och Tomtebodan N resp Stockholm C och Solna, som benämnes *Västra bispåret*,

spårförbindelsen öster om tågspåren mellan Stockholm C och Tomtebodan N resp Stockholm N, som benämnes *Östra bispåret*,

spårförbindelsen mellan Tomtebodan N och Värtan resp Stockholm Ö, som benämnes *Värtabanan*,

spårförbindelsen mellan Tomtebodan N och Huvudsta, som benämnes *Förbindelsespåret* mellan Tomtebodan N och Huvudsta.

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

§ 2.

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

§ 3.

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

§ 4.

De tåg, som på förhand kan bestämmas, skall uppföras i tidsföljd på en förteckning — en för varje i § 1 upptagen spårförbindelse —, vilken uppgörs för varje tidtabellsperiod och fastställs av trafikinspektören vid 6 driftdistriktet.

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

§ 5.

Uppgift om tågmöte skall icke anges i förteckningarna. Bl S 3 skall icke upprättas.

§ 6.

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

För tåg till och från Stockholm S och bortom anges uppgifterna för tågets gång på bispåret Stockholm C—Tomtebodan N resp Stockholm N eller omvänt efter överenskommelse med tågledaren.

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

§ 7.

Särskilt erkännande på mottagandet av tillfällig tjänstetidtabell eller order om extra bispårstågs gång eller tågs inställande erfordras endast, då ordern delgetts stationerna skriftligen eller mottagits per telefon av annan tjänsteman än den, som enligt bestämmelserna i § 12 här nedan skall kontrollera rörelserna på bispåret.

§ 8.

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

Vko upprättas ej för bispåren.

§ 9.

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

§ 10.

Tågvikt och bromsvikt skall — med undantag för i § 18, fjärde stycket i denna instruktion nämnt undantag — beräknas enligt vanliga grunder.

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

§ 11.

Loket får ha sin plats sist i tåget och således skjuta detsamma under förutsättning, att loket är bemannat med såväl förare som biträde. En signalgivare skall åka på något av de främsta fordonen med obehindrad sikt framåt eller gå före, i båda fallen för att signalera till lokps. Stångkopplade vagnar får ej finnas i tåget.

§ 12.

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

Då Albano är obebakad skall signalerna därstädes visa körsignal antingen för tåg i riktning Stockholm N—Värtan—Stockholm N eller i riktning Stockholm N—Stockholm Ö—Stockholm N. Under den tid stationen är obebakad får ändring av signalernas ställning endast vidtagas på order av tågklareraren vid Stockholm N, varvid skall iakttagas, att dylik order icke får ges, förrän närmast föregående tåg inkommit till slutstationen på sträckan Stockholm N—Värtan eller Stockholm N—Stockholm Ö. Då Albano är obebakat får bemannat dragfordon (växellok) ej befinna sig där, när tåg skall framgå förbi Albano. Under tiden för tågrörelse mellan Stockholm N och Värtan resp Stockholm Ö skall växelloket gå in till Stockholm N.

§ 13.

Inspektion enl såo § 47: 8 får vid Tomteboda, Stockholm N, Albano och Värtan utföras sålunda:

Vid *Tomteboda* får inspektion uppdragas åt trafikmästaren på bangården eller tågklareraren enl stationsföreståndarens vid Stockholm N närmare direktiv.

Vid *Stockholm N* får inspektion uppdragas åt trafikmästaren på bangården eller tågklareraren enl stationsföreståndarens närmare direktiv.

Vid *Albano* får inspektion uppdragas åt på platsen stationerad personal enl stationsföreståndarens vid Stockholm N närmare direktiv.

Vid *Värtan* får inspektion uppdragas åt trafikmästaren, trafikförman eller tågklararen enl stationsföreståndarens vid Stockholm N närmare direktiv.

§ 14.

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

Tomteboda. Inom södra inspektionsområdet, omfattande sträckan från stationens södra gräns till en rät linje, dragen tvärs över bangården från spetsarna av växel 117 över stoppbocken på stoppspår 1 till bangårdens östra sida, utföres tågvägsinspektion av tågklararen. När så anses erforderligt till förebyggande av tågförsening, får nämnde tjänsteman jämväl biträda med tågvägsklargöringen inom området.

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

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

Albano. Tågklararen får ensam svara för såväl tågvägsklargöring som tågvägsinspektion.

Värtan. Tågklararen får ensam svara för såväl tågvägsklargöring som tågvägsinspektion.

Vid tågs ankomst skall tågklararen uppehålla sig på sådan plats vid infartstågvägen, där han bäst kan överblicka hinderfriheten.

§ 15.

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

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

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

§ 16.

Tåganmälan skall icke utväxlas för tågen på västra och östra bispåren.

För tågen på Värtabanan skall utförlig tåganmälan utväxlas.

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

Då linjeblockeringen mellan Tomteboda N och Sundbyberg är i bruk, skall endast »0 ut» anmälas; dock skall för tåg, som påskjutes, *utförlig tåganmälan* utväxlas. Anmälan »klart 0 till Sundbyberg» får i sistnämnda fall lämnas av tågklararen i Sundbyberg endast då hinder på grund av övriga tåg eller andra omständigheter icke möter att omedelbart intaga tåget förbi signalen 17 ya¹.

§ 17.

Om linjeblockeringen av någon anledning måste tagas ur bruk (såo § 71), skall tåganmälan utväxlas i enlighet med bestämmelserna i såo § 59: 4, varjämte de övriga åtgärder skola vidtagas, som med hänsyn till förhållandena i varje särskilt fall kunna anses erforderliga.

§ 18.

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

I tåg, som framförs på bansträckorna Tomteboda—Värtan resp Stockholm Ö, skall huvudledningen kopplas på samtliga fordon och bromsprovet får utföras som förenklat utgångsprov.

I tåg, som framförs enbart på bansträckan Tomteboda—Stockholm N, behöver huvudledningen kopplas endast på det antal fordon närmast lok, som krävs för att bromsvikt skall erhållas enligt föreskrivet bromstal. Som bromsprov får genomslagsprov göras.

Vid uträknandet av tågvikten i tåg, som framföres enbart på stationssträckan Stockholm N—Tomteboda får, oavsett lastens vikt, axel under styckegodsvagn beräknas till 7 ton, axel under annan lastad vagn till 10 ton och axel under tom vagn till 5 ton.

På sträckan Stockholm C—Solna får tåg, som består av endast lok, medföra fler än tolv lokaxlar. I sådant tåg får endast det främsta loket vara verksamt.

§ 19.

För tåg, som framförs enbart på nedan nämnda bansträckor, får meddelande om tågvikt och bromsvikt till föraren helt bortfalla. Ansvar för beträffande tågens utrustning med tillräcklig bromsvikt påvilar i dessa fall tågchefälhavaren eller, om särskild tågchefälhavare inte medföljer, vederbörande tågklarare.

Tomteboda—Värtan
Tomteboda—Stockholm Ö
Tomteboda—Stockholm C
Tomteboda—Sundbyberg
Stockholm N—Stockholm C.

§ 20.

Avgångssignal till bispårståg — när sådan signal enl såo § 65: 2 skall förekomma — ges av tågklararen utom vid Stockholm C, Solna och Stockholm Ö.

Från *Stockholm C* får bispårståg avgå, när gällande dvärgsignal vid utfartstågvägens början visar signal enl såo fig 5 f. Befinner sig loket norr om sådan dvärgsignal, skall dock avgångssignal ges i vanlig ordning av befälhavaren i ställverket eller på dennes order av växlingspersonal. Avgångssignal, som ges av växlingspersonal, visas i dagsljus med signalgivarens ena arm förd i cirkel.

Från *Solna* får bispårståg avgå, när för tågvägen gällande utfartssignal visar körsignal eller när dvärgsignal vid utfartstågvägens början visar signal enl såo fig 5 b.

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

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

§ 21.

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

§ 22.

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

§ 23.

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

Från denna regel undantages dock tåg till och från Stockholm Ö och Värtan, vilka alltid skall vara utrustade med en slutsignal (skärm). Denna placeras på vänster sida på sista fordonet vid gång mot Stockholm Ö resp Värtan och på höger sida vid gång i motsatt riktning. På tåg, som icke medför slutsignal, är tågbefälhavaren, när särskild sådan medföljer, eljest tågklareraren ansvarig för att fordon ej lämnas på bispåret. Om linjeblockering är ur bruk, skall i sistnämnda fall särskilda åtgärder vidtagas för utövande av nämnda kontroll genom överenskommelse mellan resp tågklarerare.

§ 24.

Vagnslista för bispårstågen till Tomtebodavagnshallen upprättas ej.

§ 25.

Rapport från tbfh/förare (bl 672.1) skall endast upprättas vid tågmissöde.

§ 26.

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

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

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

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

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

i fallet a) »Klart 0 till N före 00»;

i fallet b) »Klart 0 till N kl. ...».

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

Underrättelse till tågpersonalen angående ändrad ordningsföljd eller tidigareläggning erfordras icke.

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

»0 kan icke mottagas före 00» resp.

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

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

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

§ 27.

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

§ 28.

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

Regelbunda bandispositioner härför skall i tidsföljd upptagas i förteckningen och på resp stationers tågordning.

Medgivande till tillfällig bandisposition inhämtas hos tågledaren, Tomteboda.

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

Innan bandispositionen börjar, skall hinderanmälan enl såo § 60, utväxlas mellan Stockholm N på ena sidan samt Värtan och Stockholm Ö på den andra, varefter tillsyningsmannen av tågklareren vid Stockholm N erhåller muntligt medgivande att företaga vagnuttagningen.

Stoppsignalering på gränsstationerna enl såo § 60: 2 behöver ej utföras.

Då fordonen inkommit till Albano, skall samtliga huvudsignaler ställas till stopp.

Efter avslutad växling vid Albano skall tillsyningsmannen tillse, att avställda vagnar står hinderfritt i förhållande till tågspåren, varefter huvudsignalerna återställs till kör.

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

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

§ 29.

Vägbommarna vid Albano skall hållas fällda (vägen avstängd), då stationen är obemannad.

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

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

2. Stf Stockholm N skall hålla tkl Nst underrättad om de arrendatorer vid Abn, som enligt punkt 1 härövan erhållit här ifrågavarande tillstånd. Uppgiften skall förvaras i tkl orderpärm.

3. Då en markarrendator behöver begagna sig av i punkt 1 härövan nämnt tillstånd, skall han hos tkl Nst (tfn 22 60 00—2315) eller i lokaltelefon till tkl Nst (uppsatt på stationshusets vägg bredvid dörren till tågexpeditionen) inhämta medgivande för sitt ombud (bilförare) att öppna vägbommarna på viss angiven tid.

4. Medgivande lämnas av tkl Nst, som dessförinnan skall

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

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

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

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

Trafikföreskrifter

för bandelen Spånga—Hässelby Villastad

på Stockholms stads järnväg Spånga—Lövsta

§ 1.

Bandelen trafikeras endast som industrispår.

§ 2.

Körsignal med två gröna sken från huvudljussignalerna 19 h och 21 h gällande för spår 3 resp spår 4 och från dvärgsignalerna vid utfartstågvägarnas början, signalbild enl såo fig 5 f, från övriga spår samt huvudljussignal 27 h/t gälla vid Spånga för växlingsrörelse mot Hässelby Villastad.

För växlingsrörelse mot Spånga gäller huvudljussignal 27 v, som kan visa ett rött fast sken eller två gröna fasta sken.

Vid Hässelby Villastad finns signaltelefon vid vägkorsningarna Smedshagsvägen och Berghamnsvägen.

Vid Spånga finns signaltelefon vid huvudljussignal 27 v.

§ 3.

Växlingsrörelser skall normalt äga rum efter en av trafikinspektören godkänd plan för växlingssättens gång.

Växlingsrörelse, såväl på förhand planlagd som extra, får äga rum endast efter tillstånd av tkl vid Spånga. Växlingsledaren i Hässelby Villastad skall sålunda inhämta medgivande från tkl i Spånga, innan växlingssätt får avsändas från Hässelby Villastad mot Spånga.

§ 4.

Växlingssätt får framföras utan att växlingspersonal medföljer. Loket skall alltid draga vagnarna.

§ 5.

Hastigheten får ej överstiga 30 km/tim.

§ 6.

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

Bromsvikt: bromstal 17.

§ 7.

Växlingsledaren är ansvarig för att tillräcklig bromsvikt finns och skall meddela föraren uppgift på tågvikt och bromsvikt, som finns i växlingssättet.

§ 8.

Lokbiträdet skall vara växlingsledaren behjälplig med koppling och bromsprov av soptågen vid Hässelby Villastad.

§ 9.

För växlingssättens gång Spånga—Hässelby Villastad gäller följande.

Vid km 0.400: Vägkorsning Tensta hage. Fällbommar. Utfartssignalerna 19 h och 21 h från spår 3 resp spår 4 och dvärgsignalerna vid utfartstågvägarnas början från övriga spår vid Spånga är beroende av bommarna.

Vid km 4.369: Vägkorsning Smedshagsvägen. Automatiskt verkande fällbommar.

Vid km 5.200: Vägkorsning Hässelby Villastad (Berghamnsvägen). Automatiskt verkande fällbommar.

Vid km 5.744: Vägkorsning Hässelby Villastad västra (Granskogsvägen). Automatiskt verkande fällbommar.

§ 10.

För växlingssättens gång Hässelby Villastad—Spånga gäller följande.

Vid km 5.744: Vägkorsning Hässelby Villastad västra (Granskogsvägen). Automatiskt verkande fällbommar.

Vid km 5.200: Vägkorsning Hässelby Villastad (Berghamnsvägen). Automatiskt verkande fällbommar.

Vid km 4.369: Vägkorsning Smedshagsvägen. Automatiskt verkande fällbommar.

Vid km 0.400: Vägkorsning Tensta hage. Fällbommar. Infartssignalen 27 v vid Spånga är beroende av bommarna.

§ 11.

När säkerhetsanordningarna vid vägkorsningarna Smedshagsvägen. Berghamnsvägen eller Granskogsvägen är i olag skall lokps snarast anmäla iakttaget fel till tkl i Spånga. Denne skall ombesörja, att berörd lokps underrättas (muntligt) om felets beskaffenhet och att bevakning ordnas vid oskyddad korsning.

Om signalerna 27 v och 27 h/t vid Spånga visar »stopp» eller oriktig, otydlig eller ofullständig signalbild, skall växlingssätt stanna och lokps inhämta besked av tkl i signaltelefon.

Trafikföreskrifter

för bandelen Hässelby Villastad—Lövsta

på Stockholms stads järnväg Spånga—Lövsta

§ 1.

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

§ 2.

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

§ 3.

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

§ 4.

På ömse sidor om de båda vagn-tipparna på spåret till övre bangården finns signallyktor uppsatta, vilka kunna visa fast rött eller grönt sken. Grönt sken, visas, då båda vagn-tipparna är förreglade i läget för spåret.

§ 5.

Spåren på övre bangården vid Lövsta korsas av en väg, Kyrkhamnsvägen, och vid Lövsta Nedre av en väg till sopstationen. Vid växlingsrörelser, som berör dessa korsningar, skall växlingsledaren eller särskild vakt bevaka korsningarna, innan dessa passeras, och därifrån varna vägtrafikanterna på båda sidor om spåret genom rörlig signal med utvecklad signalflagga resp rött sken. Flagga (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ eller dyl, och ej heller får vakten utföra bevakningen genom att ge signal under det han färdas på något av de fordon, som är på väg mot korsningen. Signalen »tåg kommer» skall dessutom alltid ges från loket»

§ 6.

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

§ 7.

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

Bromsvikt: bromstal 8.

§ 8.

Växlingsledaren är ansvarig för att tillräcklig bromsvikt finns och skall meddela föraren uppgift på tågvikt och bromsvikt, som finns i växlingssättet.

§ 9.

Lokbiträdet skall vara växlingsledaren behjälplig med koppling och bromsprov av soptågen vid Lövsta.

§ 10.

Då vagnar skjutas av lok, får vagnantalet utgöra högst 5 st. Växlingsledaren skall härvid hava sin plats på den främst gående vagnen. Han skall därifrån hålla utkik framåt och giva erforderliga signaler till lokps. I dagsljus skall stoppsignalering ske med signalflagga.

Trafikföreskrifter

för Stockholms stads järnväg

Sundbyberg—Ulvsundasjön

§ 1.

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

§ 2.

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

§ 3.

Ånglok får icke ingå på Max Sieverts spår vid Ulvsunda.

§ 4.

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

§ 5.

Vid växlingsrörelsens framförande över vägkorsningarna skall följande iakttagas:

Sundbyberg—Ulvsunda

a) Korsningen med Karlsbodavägen och Norrbyvägen.

Vid växlingsrörelse, som berör vägkorsningen skall växlingsledaren ombesörja att två man ur växlingslaget, en på vardera sidan, bevakar korsningen, innan den passeras, och därifrån varna vägtrafikanterna på båda sidor om spåret genom rörlig signal med utvecklad signalflagga resp rött sken. Flaggan (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ eller dyl, och ej heller får de, som utsetts att bevaka korsningen, utföra bevakningen genom att ge signal under det de färdas på något av de fordon, som är på väg mot korsningen. Signalen »tåg kommer» skall dessutom alltid ges från loket.

b) Korsningarna med Johannesfredsvägen.

Vid växling skall växlingssättet stoppas framför vägkorsningen, en man av växlingspersonalen skall fälla bommarna och då mörker råder kontrollera att bomsignallyktorna visa sken (kan iakttagas från manöverstället genom små hål i lyktorna). Först därefter får växlingssättet passera vägkorsningen, sedan signal till växlingsrörelse givits av den som fällt bommarna. Då fällbomsanläggningen är i olag skall vägkorsningen bevakas av växlingspersonalen enligt bestämmelserna under a) härövan. Bomsanläggningen anses vara i olag bl a om då mörker råder någon av bomsignallyktorna icke visar sken, då bommarna fälls.

Sidospåret till Västra bangården

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

Sidospåret till Svenska Traktor AB och Konsums Grönsakslager

Korsningen med Gårdsfogdevägen. Förfares enligt a) härövan.

Sidospåret till Tolls Byggnads AB

Korsningen med Karlsbodavägen. Förfares enligt a) härövan.

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

Sidospåret till AB Karl Ekesiöö och Svenska Sockerfabriks AB

Korsningarna med Karlsbodavägen och korsningarna med vägen mellan Smältvägen och hamnområdet vid Bällstaviken. Förfares enligt a) härövan.

Sidospåret till Verkstads AB Calor

Korsningen med Masugnsvägen. Förfares enligt a) härövan.

Sidospåret till AB Gunnar Westholm

Korsningen med Lintavägen. Förfares enligt a) härövan.

Sidospåret till AB Alfort och Cronholm

Korsningen med Johannesfredsvägen. Förfares enligt a) härövan.

Sidospåret till Europafilm m fl

Korsningen med Annedalsvägen. Förfares enligt a) härövan.

Trafikföreskrifter

för sidospåret Ulriksdal—Lilla Ursvik samt för sidospåret till Bagartorp

§ 1.

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

Anslutningsväxeln till sidospåret till Bagartorp är endast lokalt omläggbar.

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

§ 2.

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

§ 3.

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

§ 4.

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

§ 5.

Vid varje växlingsrörelse på sidospåren skall jämte växlingsledaren minst en man medfölja, utom när växlingsrörelse med högst 2 vagnar äger rum enbart till Stenkrossen, då endast växlingsledaren behöver medfölja. Växlingsledaren skall vid behov medföra nycklarna till spårspärrlåset vid Lilla Ursvik, växlarna vid Stenkrossen och grindarna vid Bagartorp.

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

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

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

På stenkrossspåret får vagnar icke uppställas.

Vagnar, som uppställas vid Lilla Ursvik, skall avställas innanför där befintliga spårspärarrar, som låsas, varjämte vagnar skall förstängas medelst bromssläde.

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

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

§ 6.

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

Bromsvikt: bromstal 26.

Då vid Stenkrossen sista vagnen i tåget har lastats, skall tåget bromsas fast med lokets direktbroms, under det tåget laddas upp. Tåget får icke sättas i rörelse

förrän fullständig uppladdning skett, vilket kontrolleras genom att förarventilen tillfälligt lägges i mittläget. Trycket får därvid icke sjunka mer än vad som är föreskrivet i str 112, d v s högst 0,5 kg/cm² per minut.

§ 7.

Då loket skjuter vagnarna, skall en man av växlingspersonalen ha sin plats på någon av de främsta vagnarna i farriktningen för att hålla utkik och giva nödiga signaler till medföljande personal.

§ 8.

Vid växlingsrörelse, som berör vägkorsningarna skall växlingsledaren ombesörja, att någon i växlingslaget eller särskild vakt bevakar korsningen, innan denna passeras, och därifrån varna vägtrafikanterna på båda sidor om spåret genom rörlig signal med utvecklad signalflagga resp rött sken. Flaggan (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ eller dyl, och ej heller får den, som utsetts att bevaka korsningen, utföra bevakningen genom att giva signal under det han färdas på något av de fordon, som är på väg mot korsningen.

§ 9.

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

Särskilda trafikeringsföreskrifter inom Stockholm C (söder hsi Norrström 319, 320, 321 och 322) och Älvsjö stationsområden

Gränserna för Stockholm C och Älvsjö stationsområden har genom *Omfattning* det nya ställverkets tillkomst vid Stockholm C utflyttats enligt följande.

Stockholm C stationsområde har söderut förlängts från hsi 319, 320, 321 och 322 till 210/212 (gräns mot Älvsjö) och till dvärgsignal 214 (gräns mot Älvsjö).

Älvsjö stationsområde har norrut förlängts från hsi 33h/35h till 1 ha/3 h.

Vid stationsgränserna är tavlor med texten »Stockholm C stationsgräns» resp »Älvsjö stationsgräns» uppsatta. Gränserna mellan stationerna framgår av särskild situationsplan.

Inom *Stockholm C stationsområde* ligger bangårdarna:

Bangårdar

Stockholm C personbangård, Stockholm S (godsbangården), Skansbangården samt Enskede (Enskede Slakthus, Mjölcentralen).

Stockholm S (godsbangården), Skansbangården och Enskede ligger utanför det av Stockholm C ställverk kontrollerade området.

Gränspunkterna mot Enskede, Stockholm S (godsbangården) och Skansbangården är utmärkta med S-märken.

Inom *Älvsjö stationsområde* ligger bangårdarna:

Älvsjö personbangård, Älvsjö godsbangård, Stockholm Årsta, Nyboda och Liljeholmen.

Älvsjö godsbangård (delvis), Stockholm Årsta och Liljeholmen ligger utanför det av Älvsjö ställverk kontrollerade området.

Gränspunkten mot Liljeholmen är utmärkt med S-märke.

Stockholm C personbangård (Cst Pbg) omfattar bangårdsområdet vid Centralstationen med gräns norrut oförändrad och gräns söderut hsi 320/322 (Norrström). Området utgör en växlingszon (bangård) inom Stockholm C stationsområde. *Definitioner*

Stockholm S (Sst) är den gemensamma benämningen på

1. Hållplatsen Stockholm S

2. Spårområdet mellan hsi 230/232 (Tanto) och 299/301 (Björngårdsgat), samt dvärgsignalerna 289 (mot godsbangården), 250, 252 (Skansbangården).

3. Godsbangården Stockholm S (spårområdet utanför det av Cst ställverk kontrollerade området).

Älvsjö personbangård (Ås Pbg) omfattar bangårdsområdet vid Älvsjö stationshus med gräns norrut hsi 33h/35h och söderut med oförändrad gräns. Området utgör en växlingszon (bangård) inom Älvsjö stationsområde.

Växlingszon är ett område beläget inom resp ställverks kontrollområde, där växling får äga rum enbart inom vissa dvärgsignalreglerade zoner, vilkas gränser skall utmärkas med tavlor med texten »Gräns för växling», S-märken och spårspärrsignaler.

»U» = det spår mellan Älvsjö Pbg och Stockholm C Pbg som normalt är upplåtet för tåg med jämna nummer.

»N» = det spår mellan Stockholm C Pbg och Älvsjö Pbg som normalt är upplåtet för tåg med udda nummer.

Inom Stockholm C stationsområde ligger hållplatsen Stockholm S.

Hållplatser

Ca 600 m framför plattformen är uppsatta orienteringsmärken enligt fig 47 a samt tavlor med hållplatsens signatur (Sst).

- Märktavlor** Samtliga huvudsignaler och dvärgsignaler med grönt sken är försedda med fyrkantig märktavla enl såo fig 53 a.
Ingen av signalerna är således att betrakta som blocksignal.
- S-märken** S-märken gäller för växling. Spårområde bortom märket kontrolleras ej av ställverket, varför betydelsen av signalbild i föregående dvärgsignal upphör att gälla.
Märket får passeras först efter växlingssignal från signalgivare.
- Signaltelefon** Signaltelefonerna vid huvudsignaler och dvärgsignaler med grönt sken inom Stockholm C stationsområde leder till tåg Cst.
Signaltelefonerna vid huvudsignaler och dvärgsignaler med grönt sken inom Älvsjö stationsområde leder till tåg Älvsjö.
- Trafikering** Signalbilder och tågspår inom Stockholm C och Älvsjö stationsområden är att betrakta som inramade.
Detta innebär att samtliga tåg framföres med fritt spårval utan föregående ordergivning. (Begreppet enkelspårdrift inom området har utgått).
Som huvudregel skall dock gälla att tåg söderut framföres på spår »N» och tåg norrut på spår »U».
Växlingståg från växel 217 (Årstaväxeln) till Sst framföres som regel på spår »N» i båda riktningarna.
Sidotågvägar för genomfartståg skall användas med urskiljning för undvikande av hastighetsnedsättningar i växelkurvor.
- Tågledning** Tågledningen mellan Stockholm C Pbg och Älvsjö Pbg handhas av tågledaren på 1 och 24 te om ej annat säges här nedan.
- Tågföljden** Tkl Stockholm C och Älvsjö får i samråd ändra ordningsföljden för alla tåg som enbart framföres inom eller mellan Stockholm C och Älvsjö stationsområden. Intet hinder dock att tkl Cst ändrar ordningsföljden mellan t ex å ena sidan ett nedgående tåg mot SNJ och å andra sidan ett eller flera tåg mot Huddinge.
- S-order** För ordergivning som skall gälla enbart inom eller mellan Stockholm C och Älvsjö stationsområden förekommer endast följande S-order: S2, S4, S5, S10, S11 och S12.
S-order till tågpersonal på tåg som utgår från någon av bangårdarna inom de båda områdena får ges på följande sätt.
Tkl Cst resp Äs delger ordern per telefon till tjänstehavare som enligt säpl skall ge tågpersonal order. Denne undertecknar ordern på S-blanketten med tkl namn och sitt eget.
Order till V-tåg får ges muntligt (se p 14 i bestämmelserna för V-tåg).
- Vko** Veckoorder gäller inom Stockholm C och Älvsjö stationsområden på sådana sträckor, där tåg får framföras.
Vko gäller även för V-tåg.
- Avgång** A. Ställverken i Cst och Äs är i bruk.
1 a) Tåg utan särskild tbfh

Stockholm C Pbg Stockholm S Skansbangården Älvsjö Gbg	}	Genomfartståg och tåg med fast uph eller behovsuppehåll, avgångssignal ges ej.
--	---	--

För tåget gällande hsi eller dvärgsignal, som visar sken enl såo fig 5 e eller 5 f, innebär avgång. Detsamma gäller för V-tåg, som kan avgå från samtliga mellan Cst Pbg och Äs Pbg stationer befintliga hsi och dvärgsignaler, som kan visa kör med grönt sken.

b) Älvsjö Pbg

För genomfartståg, avgångssignal ges ej.

För tåg med fast uph eller behovsuph, avgångssignal ges av tkl.

Obs, för tåg, som utgår från eller gjort uph i Äs Gbg, t ex 4035 ger tkl avgång.

2) Tåg med särskild tbfh.

Stockholm C Pbg.

Tkl ger avgång för alla tåg.

Stockholm S

{ Tbfh ger avgång för tåg med fast uph. och behovsuph. Avgång ges ej för genomfartståg.

Älvsjö Pbg (norrut)

{ Tkl ger avgång för alla tåg mot Nynäsbanan. Tbfh ger avgång till tåg med fast uph då dubbelspårsdrift äger rum, den automatiska linjeblockeringen är i bruk och då tåg ej fått order om möte med återgående pålok eller med B-fordon.

Älvsjö Pbg (söderut)

{ Avgångssignal ges ej för genomfartståg.

B. Ställverken i Cst och Äs är ur bruk

Då på grund av fel i säkerhetsanläggningarna körsignal ej kan visas gäller följande:

1. till alla tåg som utgår från Cst Pbg och Äs Pbg skall tkl visa avgångssignal.

2. till tåg som utgår från någon av bangårdarna Enskede (dvärg 216), Stockholm S, Skansbangården och Älvsjö Gbg skall tjänsteman på order av tkl ge »avgång» med signalredskap. Om tjänsteman ej är tillstädes skall lokf inhämta besked av berörd tkl.

C. Har tåg efter avgången stannat med främsta fordonet innanför stationsgränsen av annan anledning än

a) uppehåll för trafikutbyte vid hållplats,

b) att huvudsignal (dvärgsignal) visat stopp,

skall tbfh ge ny avgång.

Tåg utan särskild tbfh får avgå utan vidare, när villkoren härför är fyllda.

1. Gemensamma föreskrifter

Uppställning av tågfordon på spårsträcka utanför växlingszon, framförande av småfordon och arbete enl såo § 31:2 skall ske som spårdisposition. Detta innebär att spårsträckan mellan två huvudsignaler (dvärgsignaler enl såo fig 5 e eller 5 f) avstänges från tågrörelse genom att tkl i ställverket spärar huvudsignalerna (dvärgsignalerna), så att körsignal ej kan visas till spåret i fråga. (Vid Älvsjö uppsattes stoppskyltar på signalställarna i ställverket).

Tillsyningsman enl såo skall alltid finnas vid spårdisposition. Beträffande tillsyningsman på V-tåg se de särskilda föreskrifterna för V-tåg p 6.

Innan spårdisposition börjar skall tsm begära medgivande härtill av berörd tkl varvid uppges:

a) titel och namn

b) beteckning på fordon eller arbetets art

Spårdisposition för tågfordon, småfordon och arbete

c) nr på huvudsignaler (dvärgsignaler), som begränsar den spårsträcka som skall disponeras.

Tillsyningsmannen skall anteckna erhållet medgivande i färd- och arbetsboken och tkl i tklboken. S1 behöver ej användas. För spårdisposition som innebär att ett av spåren »U» eller »N» helt eller delvis avstänges för tågrörelse erfordras tågledarens medgivande. Plan för tågens framförande uppgöres i samråd med tl.

2. Uttagning av tågfordon

Tillsyningsmannen skall muntligen delge lokps erhållet medgivande enligt 1.

Tågfordon framföres till spårdispositionssträcka utanför växlingszon som V-tåg (Se bestämmelserna för V-tåg punkterna 6 och 12).

Innan spårdisposition börjar, skall på båda sidor om uppställningsplatsen spårledningen på den disponerade sträckan kortslutas med »kontaktdon» och bansignaltavlor sättas upp ca 100 m från platsen, dock ej utanför huvudsignal (dvärgsignal) som begränsar sträckan för spårdispositionen.

3. Framförande av småfordon

Småfordonsfärder inom Stockholm C och Älvsjö stationsområden skall begränsas till oundgängligen nödvändiga och får inte hindra tågrörelsen.

Spårdisposition för småfordon skall omfatta hela den sträcka, på vilken fordonet skall framföras. Om tkl Cst eller Äs kommit överens med tsm får dock dispositionssträckan avkortas efter hand som småfordonet framföres. När huvudsignal (dvärgsignal) passerats, skall i sådant fall tsm anmäla detta till berörd tkl som då avkortar dispositionssträckan.

Om småfordonet uppställs på viss spårsträcka under dispositions-tiden skall tsm kortsluta spårledningen och sätta upp bansignaltavlor (se 2).

4. Arbete

Innan arbete påbörjas skall tsm kortsluta spårledningen med kontaktdon på båda sidor om arbetsplatsen och sätta upp bansignaltavlor på ett avstånd av ca 100 m, dock ej utanför huvudsignal (dvärgsignal), som begränsar sträckan för spårdispositionen.

Frånkoppling av kontaktledning utan samband med spårdisp

Frånkoppling av kontaktledning utan samband med spårdisposition beviljas av tkl Cst resp Äs.

För frånkoppling av kontaktledning, som innebär att ett av spåren »U» eller »N» helt eller delvis avstänges för tågrörelse, erfordras tl medgivande.

Säkerhetsanläggningen helt eller delvis ur bruk

Då säkerhetsanläggningen vid Cst och Äs är helt eller delvis ur bruk skall följande gälla.

a) Signallefon fungerar

Muntligt medgivande till lokps att passera huvudsignal (dvärgsignal enl såo fig 5 e eller 5 f), som ej kan visa körsignal, får av tkl Cst och Äs lämnas endast för en huvudsignal (dvärgsignal) i taget. Förreglar signalen i körställning växlar m m och kan kontroll av dessas lägen ej erhållas i ställverket, kan lokal kontroll åläggas lokps av berörd tkl. Detsamma gäller om kontroll av hinderfriheten ej kan erhållas i ställverket. Kan två eller flera huvudsignaler (dvärgsignaler) i följd ej visa körsignal, får föreskrifterna under b) nedan tillämpas.

b) *Signaltelefon ur bruk*

Fungerar ej signaltelefon vid huvudsignal (dvärgsignal) som ej kan visa körsignal skall berörd tkl utbeordra signalvakter enl av stc Cst och Sst utfärdade lokala planer.

Signalvakterna, som står under tkl Cst och Äs direkta ledning, skall lotsa fram tågen enl berörd tkl bedömande.

Signalvakt står via rikstelefon, fälttelefon eller radio i ständig kontakt med tkl.

Signalvakt skall medföra tambok och situationsplan över området samt i övrigt enligt lokala bestämmelser.

I övrigt gäller följande.

1. *Enstaka huvudsignal (dvärgsignal) visar ej körsignal*

När tåg på tkl order får passera signalen, skall vakten lämna lokps muntligt medgivande därtill, om växel- eller hinderfrihetskontroll samtidigt skall åläggas lokps; i annat fall ges signalen »framåt».

2. *Två eller flera huvudsignaler (dvärgsignaler) i följd visar ej körsignal*

Tkl skall för den sträcka, där säkerhetsanläggningen är ur bruk, bestämma tågens ordningsföljd. Denna skall delges signalvakterna. Signalvakterna skall anteckna ordningsföljden i tambok. Signalvakt får därefter ej släppa första tåget förbi huvudsignal (dvärgsignal), förrän »klart 01» erhållits från nästa signalvakt i tågets farriktning, vilket skall innebära att sträckan dit är fri från tåg. Nästa tåg (03) får släppas förbi signalen så snart »01 in», erhållits o s v. »01 in» innebär att tåget i sin helhet har passerat signalen. Omedelbart innan tåg släpps förbi signal, skall dessutom »tåg ut» anmälas till nästa signalvakt.

Signalvakterna vid den första och den sista av de huvudsignaler (dvärgsignaler), som ej kan visa körsignal, skall till tkl lämna resp av tkl erhålla motsvarande anmälan.

Måste tåg framföras i båda riktningarna på samma spår, skall »klart 02» utväxlas för det första tåg, som enligt den fastställda ordningsföljden skall framgå i motsatt riktning.

Utväxlade meddelanden skall antecknas i tamboken.

c) *Lokps åtgärder*

När huvudsignal (dvärgsignal) vid eller innanför stationsgränsen ej visar körsignal gäller följande.

1. *Signalvakt postar vid signalen*

Ger signalvakten signalen »framåt», får tåget framföras till nästa huvudsignal (dvärgsignal); i annat fall skall tåget stanna och får fortsätta först efter muntligt besked eller signalen »framåt» från signalvakten.

2. *Signalvakt postar ej vid signalen*

Tåget skall stanna och föraren skall genast ringa tkl för att få uppgift om anledningen till den uteblivna körsignalen. Erhålls ej svar skall tåget stå kvar framför signalen, tills muntligt besked eller signalen »framåt» erhålles från signalvakt, som enl b) skall posta vid signalen. Föraren skall vid upprepade tillfällen, minst var femte minut, försöka få kontakt med tkl via signaltelefonen.

Har lokps ålagts kontroll av växelläge, hinderfrihet m m, får sth fram till nästa huvudsignal (dvärgsignal) vara högst 10 km/tim. Tåget skall dock vid behov kunna stanna framför växel, fordon etc. I övriga fall får sth vara högst 30 km/tim fram till nästa huvudsignal (dvärgsignal).

*Undantag
från såo*

Säkerhetsföreskrifter

§ 47: 8 Spåren »U» och »N» skall inspekteras genom ba försorg.

§ 57 Under förutsättning att säkerhetsanläggningen är i bruk på berörda tågvägar får följande undantag tillämpas.

Under tågs in- eller utfart får annat tåg vara i rörelse i den utsträckning säkerhetsanläggningen medger, oaktat tågvägarna ej är oberoende av varandra eller tryggade mot varandra genom förreglade växlar.

§ 65 Har tåg med resande stannat, på grund av att hsi eller dvti visat stopp, nära eller vid plattform får det sättas igång, först sedan tbfh gett »klart för avgång» till föraren.

Bestämmelser för framförande av växlingståg (V-tåg) inom Älvsjö och Stockholm C stationsområden

Allmänna föreskrifter

1. Dragfordon med eller utan vagnar mellan å ena sidan växlingszon (bangård) på Stockholm C och å andra sidan Älvsjö skall framföras som *växlingståg* (V-tåg). Detsamma gäller vid rörelser med dragfordon med eller utan vagnar mellan olika växlingszoner (bangårdar) inom Stockholm C resp Älvsjö stationsområden.

Definition av växlingståg (V-tåg)

2. Växlingståg får framföras under form av tågrörelse, dock endast inom spårområden som kan kontrolleras av Stockholm C och Älvsjö ställverk och då rörelsen regleras av huvudsignaler eller dvärgsignaler, som kan visa signalbild enl såo fig 5 e eller 5 f.

Sträckor där V-tåg får framföras

V-tåg framföres på följande spår:

1. Stockholm C (Pbg)-Stockholm S—Älvsjö
2. Stockholm S—Skansbangården

Utanför ovan angivna sträckor inom Älvsjö och Stockholm C stationsområden sker rörelsen under form av växlingsrörelse enl trafikeringsbestämmelser för varje särskilt spår (se tdt-boken del A).

Detta gäller

a) V-tåg från Älvsjö Pbg till Nyboda/Liljeholmen och i motsatt riktning. Framförandet övergår från tågrörelse till växlingsrörelse vid växel nr 2 (Västberga växel)/dvärgsignal 1 hb.

b) V-tåg från Stockholm C/Stockholm S till Enskede/Älvsjö Gbg genom växel 217 (Årstaväxeln) och i motsatt riktning. Framförandet övergår från tågrörelse till växlingsrörelse vid vxl 213/dvärgsignal 216 resp vxl 215/dvärgsignal 214.

3. V-tågen finns angivna i särskild förteckning i tdt-boken del B. I förteckningen över V-tåg behöver förutom nödvändiga uppgifter i tdt-huvud endast anges tågnr, avgångstid, avgångsbangård (växlingszon), ankomsttid och ankomstbangård (växlingszon). Samtliga V-tåg, som är upptagna i förteckningen kan även anordnas pso. Detta får ske efter resp tkl bedömande, varvid hänsyn skall tagas, huruvida tågen kan anordnas utan att övrig trafik hindras.

Tdt för V-tåg

4. Inom Älvsjö och Stockholm C stationsområden sker signalering med huvud- och dvärgsignaler (som kan visa sken enl såo fig 5 e och f) enl signalbeskrivning i tdt-boken del A.

Signalering från fasta signalinrättningar

5. Till V-tåg, som avgår från växlingszoner (bangårdar) inom Stockholm C eller Älvsjö stationsområden ges ej »avgång». Tåget får avgå, när körsignal visas i för tåget gällande huvudsignal eller dvärgsignal enl såo fig 5 e eller f. Vid Äs Pbg skall dock avgång ges av tkl. Befinner sig loket utanför sådan utfartssignal skall avgångssignal dock ges av växlingspersonal etc, som handlar på tkl order.

Avgångssignal

Avgångssignal som ges av växlingspersonal, visas vid dagsljus med signalgivarens ena arm förd i cirkel.

6. V-tågen är ej åtföljda av växlingspersonal. När sådan personal medföljer skall föraren underrättas härom. I tåg mellan Stockholm S och vxl 213 till Enskede medföljer dock i regel växlingspersonal redan från Stockholm S. För sådana V-tåg, som framföras till och från spår-

V-tågs åtföljande av växlingsps. Tsm

dispositionssträcka utanför växlingszon, (se p 12), skall tsm medfölja. Dragfordon får gå sist i ena riktningen, varvid tsm skall hålla uppsikt från främsta fordonet, som skall vara försett med signal- och bromsapparat.

*Tb/fh, största
hastighet
Bromsgrp*

7. I samtliga V-tåg är föraren även tb/fh.

V-tågen i bromsgrupp G får framföras med sth 40 km/tim. På spåret Stockholm S—Skansbangården dock med endast 20 km/tim.

V-tåg i bromsgrupp S/P och ens lok får framföras med sth 60 km/tim.

*Antalet axlar
i tågen*

8. Största antalet axlar som får framföras i V-tågen framgår av tdt-boken del B. Till Stockholm S får dock endast 80 axlar medföras och till Skansbangården 70 axlar. Efter medgivande i varje särskilt fall får antalet axlar ökas utöver vad som ovan angivits.

Bromsprov

9. Bromsprov skall utföras enl gällande föreskrifter av särskild därtill utsedd tjänsteman enl säpl. Denne tillser också att bromsvikten är tillräcklig samt att tåget är rätt sammansatt.

*Uppgift till
föraren betr
bromsvikt
m m*

10. Uppgift enl bl 670.17 behöver ej lämnas föraren på V-tåg. Den tjänsteman enl säpl som utför bromsprovet samt ansvarar för bromsvikten skall dock om bromsvikten ej är tillräcklig muntligt lämna uppgift därom till föraren så att erforderlig hastighetsnedsättning sker.

Slutsignal

11. På V-tåg, behöver slutsignal ej finnas. Om slutsignaler saknas skall dock sista kopplet hängas upp i dragkroken.

*Tågs anord-
nande och in-
ställande*

12. V-tåg får anordnas och inställas av tkl på utgångsstationen efter samråd med tkl på berörda stationer. När V-tåg anordnas skall tågets karaktär av V-tåg angivas i ordern.

Då tåg anordnas på tillfällig tidtabell, enstaka gång/er/ eller under en tidsperiod av högst 7 dygn, skall föraren *muntligt erhålla uppgift* på tågets nummer, avgångstid och ankomstbangård (växlingszon) samt vid behov bromsgrupp och uppehåll på mellanliggande bangård. Anordnas tåg under längre tidsperiod än 7 dygn skall skriftlig tidtabell (S5, S4) utfärdas med de uppgifter som finns intagna i förteckning över V-tåg i tdt-boken del B. Avskrift av utfärdad order tillställs Tl.

I övrigt kan följande exempel tjäna som vägledning.

a) Tåg 65 är anordnat Ky-Cst på order med längre giltighet. En dag skall tåget framföras till Älvsjö Pbg.

Tåg 65 orderges då att tåget skall gå Cst-Äs Pbg enligt de lokala föreskrifterna för V-tågs framförande i del A.

b) Tåg 668 T går enl förteckningen i del B till Hagalund. En dag skall tåget i stället framföras till Älvsjö Pbg. Intet hinder att detta sker under samma tågnr. Föraren skall underrättas.

c) Tåg 9819 går enl förteckningen till Älvsjö Pbg. En dag skall tåget i stället intagas till Älvsjö Gbg. Intet hinder att så sker under samma tågnr. Föraren skall underrättas.

d) Om viss sträcka utanför växlingszon disponeras för arbete skall tågfordon till och från platsen för arbetet framföras som V-tåg. Sådant V-tåg får ges samma nummer i båda riktningarna.

e) Det samma gäller V-tåg som skall framföras från tex dvärgsignal 216 (Enskede) till Älvsjö Pbg genom växel 217, varvid V-tåget ges samma tågnummer (udda nr) från nämnda dvärg till Älvsjö Pbg.

f) Hjälpfordon framföres under form av V-tåg till den hsi (dvärgsignal), som är närmast det hjälpbehövande fordonet. Från denna signal sker rörelsen mot fordonet som växling.

13. V-tåg skall betraktas som lokalgodståg och får således avgå 15 min före avgångstiden enl tidtabellen. *Tågets avgångstid*

14. All ordergivning till V-tåg skall ske muntligt och *repeteras* alltid av föraren. *Ordergivning*

Föraren uppger alltid namn, tågnummer och vid telefonering i förekommande fall numret på den huvudsignal eller dvärgsignal framför vilket tåget befinner sig, samt tågspår.

15. Vad som enligt § 36: 1, 2, 4 och 7 om utfärdande, delgivning och kvittering gäller för Tl skall i stället åvila Tkl Stockholm C och Älvsjö. *Kvittering*

16. Växlingstågen upptages på särskild grafisk tidtabell som kopieras i ett begränsat antal exemplar. V-tågen finns således ej med i den grafiska tidtabellen för 6 dd. *Grafisk tidtabell för V-tåg*

17. Tidsangivelser i tam-boken föres för samtliga vid Stockholm C Pbg och Älvsjö Pbg ankommande och avgående V-tåg. *Tam-bokens förande för V-tåg*

För V-tåg som inte berör Stockholm C Pbg och Älvsjö Pbg skall endast ankomsttiden till växlingszonen (bangården) föras. Tidsangivelsen föres av den station, inom vilkens stationsområde växlingszonen (bangården) är belägen.

Exempel: För V-tåg från Sst till Äs Gbg föres tidsangivelsen vid tågets ankomst av tkl Äs.

18. Utöver ovan särskilt angivna föreskrifter gäller i tillämpliga delar föreskrifterna för tågs framförande i övrigt. *Övrigt*

Trafikföreskrifter

för tågrörelse Stockholm S—Skansbangården och för växlingsrörelse vid Skansbangården med anslutande spårområden.

Spårets be-
nämningar
och sträck-
ning

Stockholms stads spår mellan Stockholm S och Skansbangården be-
nämnes »Hammarbyspåret». Det är upplåtet endast för godstransporter
(vagnslasttrafik). Hammarbyspåret är försett med spårledningar.

Spårets sträckning med dess anslutning vid Stockholm S, samt place-
ring av växlar och de signaler, som reglerar rörelse till och från spåret,
framgår av situationsplanen.

Signaler och
signalbilder

Signalerna, som utgöras av dvärgsignaler, manövrerade från ställ-
verket vid Stockholm C, har följande beteckningar:

Riktning Skansbangården

Nr 275, 277, 265 och 261 vid Stockholm S samt nr 259 vid Skansban-
gården.

Riktning Stockholm S

Nr 250, 252, 254 och 256 vid Skansbangården samt nr 262 (försedd
med repetersignal ca 100 m framför) och 274 vid Stockholm S.

Signalbild enl såo 5 a, 5 b, 5 c och 5 f kan visas i

signalerna nr 252 (även 5 d), 261, 262, 265, 274 275 och 277.

När dvärgsignal nr 262 visar »kör» visar repetersignalen grönt fast
sken.

Signalbild enl såo fig 5 a, 5 b, 5 c och 5 d kan visas i

signalerna nr 250, 254, 256 och 259.

Trafikens
karaktär

Trafiken på Hammarbyspåret äger rum som tågrörelse enligt för-
teckningen över V-tåg i tdtboken del B.

För tågrörelsen gäller de särskilda föreskrifterna för V-tåg, vilka fram-
föres enbart inom Älvsjö och Stockholm C stationsområden.

Särskilda
åtgärder i
samband med
tågrörelsen

Vid ankomst till Skansbangården skall tåget stanna framför det ca
100 m utanför tunnelmynningen befintliga S-märket om ej signal till
växlingsrörelse framåt erhålles.

Vid ankomst till Stockholm S för fortsatt gång mot Stockholm C får
tåg med mer än 26 axlar icke föras förbi dvärgsignal nr 274 förrän denna
visar signalbild (enl såo fig 5 f) med grönt *fast* sken. Då dvärgsignal 274
visar signalbild (enl fig 5 f) med grönt *blinkande* sken, visar dvärgsig-
nal nr 288 stopp, varvid spårspärr nr 292 a kan vara pålagd.

Sth och
bromstal

För tåg- och växlingsrörelser gäller sth 20 km/tim. Bromsvikt: Broms-
tal 16. Vid färd i riktning mot Stockholm S skall sista vagnen vara för-
sedd med verksam broms (obs! 2 km lutning 10: 1 000).

Särskilda
föreskrifter
för växling

För växling på Skansbangården med anslutande industrispår gäller
följande.

Växlarna vid Elektricitetsverket är låsta med kontrollås och nyck-
larna förvaras i Elektricitetsverket. Tavla är uppsatt inom Elektricitets-
verkets område för markering av den gräns, till vilken SJ ombesörjer
trafiken.

Spåret till Bröderna Edstrands tomt (60-meters kurva) får trafikeras
endast med lok till V 3, K 4, N och T 2 (T 2 dock med försiktighet).

Spåret till Fredells Trävaru AB får trafikeras endast med lok litt V 3, K 4, N och T 2 (T 2 dock med försiktighet). Vagnar får inväxlas till och avhämtas vid kontors- och lagerbyggnaden. När längre vagnar, exempelvis litt Ob eller Sb, framföres, skall »förlängt koppel» användas mellan den långa vagnen och närmaste fordonet.

I infartskurvan i övergången mellan 150 m och 90 m kurvan skall en bromssläde vara utlagd, då växling icke pågår.

Till tryggande av växlingsrörelser över svängbron över Hammarbyleden finns på ömse sidor om bron centralt omläggbara skyddsväxlar med invid desamma placerade dvärgsignaler, vilka normalt visar »stopp». Då svängbron placerats i läge för överfart och växlarna lagts i broläge visar nämnda dvärgsignaler signalbild enl såo fig 5 c »kör varsamt», då växlingsrörelse får verkställas.

Vid växling över väg- (gatu-)korsningar skall föreskrifterna i del A iakttagas.

Trafikföreskrifter

för växlingsrörelser mellan vxl 213 (dvärgsignal 216)—Enskede och sidospåret till Mjölkcatedralen.

Spårs och växels benämning

Stockholms stads spår från Enskede slakthus till vxl 213 (dvärgsignal 216) benämnes här nedan »Enskedespåret».

Sidospåret från Enskedespåret till Mjölkcatedralens filialmejeri i Enskede benämnes »MC-spåret». De båda spåren är upplåtna endast för godstransporter (vagnslasttrafik).

Situationsplan

Av situationsplanen framgår växels och signalers placering, beteckning samt gränsen mellan Stockholm C och Älvsjö stationsområden.

Växlar och signaler

Växel nr 217 (Årstaväxeln) förbinder i omlagt läge spår N med Enskedespåret via växel 215 b i normalläge.

För utfart från Enskedespåret gäller dvärgsignal nr 216, som kan visa signalbild enl såo fig 5 a och 5 f.

Växeln till MC-spåret är uppkörbar (försedd med fjädrande dragstång). Den kan även omläggas för hand med växelställ, som normalt skall vara låst i växelläge till Enskede. Låsning sker med K16-nyckel, som skall medföras av medföljande växlingsledare. Den vid växeln placerade dvärgsignalen visar vid rörelse mot växeln signalbild enl såo fig 5 c. Under denna signalbild visas ett vitt sken till vänster, då växeln är lagd för gång mot Enskede och till höger då växeln ligger till MC-spåret. Om växeltungorna inte sluter visas signalbild enl såo fig 5 a.

Vid uppkörning av växeln får hastigheten vara högst 20 km/tim.

K16-nyckeln skall förvaras på särskild plats på kajvaktsektionen vid Stockholms S. Där skall också förvaras en reservnyckel (K16) under plombering.

Vägskyddsanordningar

Korsningen med Nya Sockenvägen är försedd med automatisk vägskyddsanordning (ljussignaler) kombinerad med gatusignaler. Korsningarna med Sandfjärdsgatan, Huddingevägen, Herrgårdsvägen, Bägerstavägen och Palmfeltsvägen är utrustade med automatiskt verkande fällbommar. Vid växlingsrörelsens avgång från slakthusområdet skall dock bommarna vid Bägerstavägen och Palmfeltsvägen fällas genom intryckning av en i närheten av portarna till området befintlig kontakt. Fungerar ej de nämnda vägskyddsanordningarna skall växlingsledaren förfara enl såo § 26.

Anm: MC-spårets korsning med Huddingevägen är skyddad av fällbommar, som manövreras av vägvakt från MC.

Trafiken till resp från vxl 213 (dvärgsignal 216) genom vxl 217 i spår N sker som tågrörelse enligt de särskilda föreskrifterna för V-tåg, vilka framförs enbart inom Älvsjö och Stockholm C stationsområden.

Trafikens karaktär

Trafikeringen av Enskede- och MC-spåren äger rum som växlingsrörelse.

Sth och bromsvikt

På Enskede- och MC-spåren är sth 30 km/tim. Före avgången från Enskede/mjölkcatedralen skall bromsprov utföras. Bromsvikt: Bromstal 20.

Särskilda föreskrifter

Växlingsledare skall alltid medfölja växlingssätten. Denne skall medföra, utom lastspårsnyckel, erforderliga nycklar till växelkontrollås, hänglås för växelskyddslock och vägskyddsanordning samt handvev för växeldrivanordning. Samtliga dessa nycklar och handvev förvaras i här-

för särskild väska. Växlingsledaren är ansvarig för att växeln till MC-spåret i förekommande fall återlägges och låses i normalläge.

Efter återkomsten till Stockholm S skall väskan med ovannämnda nycklar och handvev återlämnas till kajvaktsexpeditionen.

För trygghet av växlingsrörelserna åligger det växlingsledaren att så snart växlingssättet ankommit till Slakthusområdet eller Mjölcentralen anmäla detta till tåg x i Cst, och att före växlingssättets avgång från dessa platser inhämta tillstånd härtill från tåg x i Cst.

Lokföraren skall före avgången, genom förfrågan hos växlingsledaren, kontrollera att ovannämnt tillstånd erhållits.

Anm: tåg x Cst telefonnummer är anslaget i telefonapparaten. Vid samtal skall växlingsledaren uppge namn och växlingssättets (tågets) nummer.

Hinder möter ej att när ett växlingssätt befinner sig vid Slakthuset ett annat framföres till Mjölcentralen och tvärtom.

Trafikföreskrifter

för växlingsrörelser mellan vxl nr 2 (Västbergaväxeln)—Nyboda—Liljeholmen och för växlingsrörelser mellan Älvsjö Gbg—Nyboda med angränsande spårområden.

*Tåg- och
växlings-
rörelse*

Trafiken mellan Älvsjö Pbg och Nyboda/Liljeholmen ombesörjes i båda riktningarna på spår U genom vxl nr 2 (Västbergaväxeln). För tåg med jämna nr övergår tågrörelsen till växlingsrörelse så snart dvärgsignal 1 hb (vxl 2 a) passerats. För växlingsrörelser mot Älvsjö Pbg övergår växlingsrörelsen vid dvärgsignal 1 hb till tågrörelse (betr signaler på spår U se signalbeskrivningen del A)

För tågrörelsen gäller de särskilda föreskrifterna för V-tåg, vilka framförs enbart inom Älvsjö och Stockholm C stationsområden.

*Spårs och
spårområdets
benämning*

Följande benämningar användes för berörda spår och spårområden:
Liljeholmsspåret — Spåret mellan växel nr 2 b (Västbergaväxeln) i spår U genom Nybodatunneln till dvärgsignal M i södra änden av Liljeholmens bangård.

SLAB-spåret — Sidospåret till SLAB magasin.

Nyboda-spåret — Förbindelsespåret mellan Älvsjö Gbg och Liljeholms-spåret (från växel 34 till växel 40).

Bomanspåret — Sidospåret till AB Emil Bomans magasin.

Nyboda — Spårområdet mellan växel nr 155 b (till SLAB-spåret) och växel nr 150 a, belägen närmast Nybodatunnelns södra mynning samt växel nr 153 b i Nybodaspåret.

Västberga nedre — Industrispåren i omedelbar anslutning till Nyboda med spåret till ASG-terminalen.

Västberga övre — Spårområdet mellan Västbergavägen och Lerkrogs-vägen.

De olika växlarnas nummer liksom befintliga signalers placering och beteckning framgår av situationsplanen över ifrågakvarande områden.

*Säkerhetsan-
läggningen*

Säkerhetsanläggningen utgöres av:

växlarna 34, 2 a och 2 b samt 40, vilka är centralt omläggbara. Växel 40 är även lokalt omläggbar,

växlarna och spårspärrarna 150 a/b, 151 a/b, 153 a/b, 155 a/b (försedda med magnetlås) och växlarna 152 a/b och 154 a/b (försedda med växeltunglås) kunna frigges från stlv för *lokal omläggning*. Frigivningen av växeltunglåsen markeras genom vitt sken i 3 st lampor uppsatta på fristående stolpar en vid växel 152 a, en mellan växlarna 152 b och 154 a och en vid växel 154 b.

huvudsignal 1 v visar 2 gröna sken (såo fig 1 c) för tåg mot Liljeholms-spåret (se signalbeskrivningen).

dvärgsignalerna 1 hb, 43 va, 43 h, M, 43 vb, 27 hb och 27 v,

dvärgsignal M, 43 h, 43 va och 43 vb kan visa signalbild enl Söo fig 5 a ∞, 5 b g, 5 c °, och 5 d °. Signalbild 5 d visas då växlarna och spårspärrarna 150 a/b resp vxl 40 eller 151, 152, 154 är frigivna,

dvärgsignal 27 v och 27 hb kan visa signalbild enl söo fig 5 a ∞, 5 b g och 5 c °.

dvärghsignal 1 hb fig 5 a ∞ , 5 f_o och 5 d ∞ . Signalbild 5 d innebär medgivande till växlingsrörelse på säkerhetsspåret,

dvärghsignal 27 v visar signalbild enl fig 5 b eller 5 c vid rörelse till Nynodaspåret eller för fortsatt färd på passagespåret. Vid vxl 34 befintlig växelskärm anger växels läge till passagespåret eller Nyboda,

dvärghsignal 43 h visar signalbild fig 5 b eller 5 c antingen till Nybodaspåret eller för fortsatt färd på Liljeholmsspåret. Endast vxl 40 läge anger riktningen.

Spårspärrskärmar: 150 b, 153 a och 155 a

Rangersignaler: Rs och Rn

Följande spår och delar av spår är försedda med spårledning, som indikeras på spårplanen i Älvsjö ställverk.

Liljeholmsspåret i hela sin längd med det vid växel 2 a anslutande säkerhetsspåret samt spårerna mellan vxl 152 a och 152 b, 154 a och 154 b samt 150 a — spårspärr 150 b.

SLAB-spåret till spårspärr 155 a.

Nybodaspåret

Normalt åtföljas icke växlingsrörelserna av växlingsledare. Förutsättning härför är dock att loket (lokomotorn) drar vagnarna och att körsignal visas i dvärghsignalerna enl fig 5 b eller 5 c. Växlingsrörelserna sker normalt efter en av stationschefen vid Stockholm S uppgjord plan.

*Trafikens
karaktär*

Växlingsrörelser på Liljeholms- och Nybodaspårerna samt angränsande spårområden förutsätter medgivande av tkl Älvsjö. Sådant medgivande begäres av växlingsledaren och lämnas genom frigivning av växel- resp magnetlås för berörda växlar och/eller signal i vederbörande dvärghsignaler.

*Medgivande
till växlings-
rörelse.
Särskilda
åtgärder*

Efter avslutad växling skall de med lås försedda växlarerna omedelbart läggas i normalläge, i förekommande fall låsas och vederbörlig K-nyckel insättas i magnetlåset.

Om genom fel på säkerhetsanläggningen kontroll över spår och växlar icke kan erhållas i ställverket, lämnar tkl Älvsjö de närmare föreskrifter för växlingen på de olika bangårdsområdena, som för trygghet av växlingsrörelserna är erforderliga. Om växlingsledare ej medföljer växlingsrörelse skall lokföraren före framförandet meddelas till vilket bangårdsområde — Liljeholmen, Nyboda, Älvsjö Pbg eller Älvsjö Gbg — rörelsen skall framföras, om detta icke framgår av på förhand fastställd plan.

Vid framkomsten till Liljeholmen skall föraren, därest signal till fortsatt växlingsrörelse icke erhålles, stanna med främsta fordonet vid ett S-märke, placerat i linje med dvärghsignal M i bangårdens södra ände. Vid Nyboda skall föraren stanna framför resp dvärghsignal 43 h, 43 va eller 43 vb.

Växlingsrörelse från Liljeholmen eller Nyboda, som skall fortsätta som tåg mot Stockholm C kan enligt förteckning i tdtboken del B eller tillfälligt på order av tkl i Älvsjö vända vid Västberga hsi. När så tillfälligt sker, skall lokföraren anmodas att från dvärghsignal 1 hb ringa tkl för erhållande av tågnummer, avgångstid och bestämmelsestation.

Då loket (lokomotorn) skjuter vagnarna, skall en man av växlingspersonalen ha sin plats på någon av de främsta vagnarna i farriktningen för att hålla utkik och ge nödiga signaler till medföljande personal.

Vid växlingsrörelse, som berör vägkorsningarna Västberga allé, Kuggvägen, Västbergavägen (2 korsningar) och Elektravägen skall växlingsledaren ombesörja, att någon i växlingslaget eller särskild vakt bevakar korsningen, innan denna passeras, och därifrån varna vägtrafikanterna på båda sidor om banan genom rörlig signal med utvecklad signalflagga resp rött sken. Flaggan (lyktan) får ej sättas på bomstativ eller dyl och ej heller får den, som utsetts att bevaka korsningen, utföra bevakningen genom att ge signal under det han färdas på något av de fordon, som är på väg mot korsningen.

*Bromsvikt
och broms-
prov*

Vid växlingsrörelse mellan de skilda bangårdsområdena behöver huvudledningen kopplas endast på det antal fordon närmast dragfordonet som krävs för att tillräcklig bromsvikt skall erhållas enligt föreskrivet bromstal.

Vid bromsberäkning får vikt och bromsvikt beräknas enl följande.

Vikt		Bromsvikt	
i ton per axel för vagn, som är			
lastad	tom	lastad	tom
10	5	5	2,5

Växlingsledaren skall ansvara för att bromsvikten är tillräcklig. Som bromsprov får genomslagsprov göras, varvid bromsprovaren skall kontrollera, att bromsen går till och lossar på det sista fordonet med inkopplad tryckluftbroms.

Bromsvikt: bromstal 17.

*Begränsning
av axeltryck*

På industriområdena Västberga nedre och Västberga övre får icke framföras lok (lokomotor) med högre axeltryck än 18 ton.

Trafikföreskrifter

för tåg och växlingsrörelser till och från samt över Älvsjö godsbangård

Älvsjö godsbangård (Äs Gbg) utgöres av ett passagespår (nr 1) och 5 uppställnings- och växlingsspår numrerade från 2 till 6. Den begränsas i norr av en växel (nr 215 a) (dvärgsignal 214), ca 160 meter innanför vxl 217 (Årstaväxeln). Söderut är Älvsjö Gbg sammanknuten med Älvsjö Pbg genom ett förbindelsespår, som utgår från en skyddsväxel (nr 28 a) till spår »N» omedelbart norr om Götalandsbron. Från en växel (nr 34) i passagespåret utgår ett förbindelsespår (Nybodaspåret) till Nyboda och Liljeholmsspåret. *Omfattning*

Från förbindelsespåret Älvsjö Pbg—Älvsjö Gbg utgår ett spår med förbindelser till driftcentralen, elektriska laboratoriet (Elab) och spårsystemet vid partihandelscentrum Stockholm — Årsta (Årst).

De olika växlarnas nummer liksom befintliga signalers placering och beteckning framgår av situationsplanen över ifrågavarande områden. Inom godsbangården utgöres säkerhetsanläggningen av en centralt omläggbar växel, ett antal växlar förbundna med magnet- eller kontrollås dvärgsignaler och stopplyktoer vilka samtliga manövreras från ställverket i Älvsjö. Förbindelsespåret från Älvsjö Pbg och passagespåret är försedda med spårledningar. *Säkerhetsanläggning*

De norra infartsväxlarna 215 a och b och utfartsdvärgsignal 214 manövreras från ställverket i Stockholm C (se situationsplanen). De södra infartsväxlarna 28 a och b och infartsdvärgväxel 5 ha manövreras från ställverket i Älvsjö.

För rörelse till resp från Älvsjö Gbg och till Nybodaspåret gäller följande signalbilder och föreskrifter. Växlingsrörelserna får utföras utan att särskild växlingspersonal medföljer. *Signalbilder och föreskrifter*

Alla rörelser med tågfordon från Älvsjö Gbg till Stockholm C och i motsatt riktning från Stockholm C till Älvsjö Gbg sker under form av tågrörelse. På förbindelsespåret mellan Älvsjö Pbg och Älvsjö Gbg kan rörelsen dels ske såsom tågrörelse, dels såsom växlingsrörelse. Växlingsrörelserna får utföras utan att särskild växlingspersonal medföljer.

Infart till Älvsjö Gbg från Älvsjö Pbg

Vid *växlingsrörelse* ges medgivande för gång till Älvsjö Gbg genom signal enl såo fig. 5 b eller fig. 5 c i dvärgsignalerna 5 v eller 7 v på Älvsjö Pbg jämte signal till växlingsrörelse från signalgivare. Om signalgivare inte finns tillgänglig, får tkl genom utrop i högtalare kalla förare till telefon för att i denna lämna muntlig order. Detta medgivande gäller för gång till dvärgsignal 29 v, placerad framför första växeln (nr 111). Signalbild enl såo fig 5 b eller fig 5 c i dvärgsignal 29 v medger gång till nästa dvärgsignal 27 v, placerad framför växeln (nr 34) till Nybodaspåret. Visas fig 5 d erfordras signal till fortsatt rörelse av signalgivare.

Vid *tågrörelser* för gång till Älvsjö Gbg visas körsignal med 2 gröna fasta sken (fig 1 c) i hsi 33/35 va eller 33/35 vb samt med signalbild enl såo fig 5 f (det gröna skenet blinkande) i dvärgsignal 9 va, 9 vb, 7 vb I/9 vc, 17 vb eller 19 v. Tågrörelsen avslutas alltid vid dvärg 29 v. Signalbild enl fig 5 b eller 5 c i dvärgsignal 29 v medger gång till nästa dvärgsignal 27 v. Visas fig 5 d erfordras signal till fortsatt rörelse av signalgivare.

Dvärgsignalens 27 v signalbilder har följande betydelse:
Såo fig 5 b eller 5 c medgivande för gång till nästa dvärgsignal 214 i passagespåret eller för gång till Nyboda.

Vid växel 34 befintlig växelskärm anger växelns läge till passagespåret eller Nyboda.

För gång till Årst, Elab eller Dre liksom till något av spåren 2—6 på Älvsjö Gbg fordras omläggning av växel 111 resp 110. Dessa båda växlar är låsta med kontrollås. Tillhörande nycklar K⁷ resp K⁶ är *placerade i magnetlås* som frigges från Älvsjö ställverk, varvid dvärgsignalerna 29 h och 29 v visar signalbild enl såo fig 5 d. Med lås utrustad växel skall efter omläggning snarast återföras i normalläge, låsas och nyckeln insättas i magnetlåset.

Utfart från Älvsjö Gbg mot Stockholm C

Medgivande till utfart från Älvsjö Gbg mot Stockholm C och tåg- rörelsens framförande till hsi nr 224 eller 226 erhålles genom signalbild enl såo fig 5 f i dvärgsignal 214, placerad framför växeln 215 a.

Vid gång från något av spåren 2—5 erfordras lokal omläggning av växlarna 109 a och b, vilka är låsta med kontrollås K⁴ resp K⁵. Medgivande till omläggning av dessa växlar erhålles genom frigivning från Älvsjö Pbg ställverk av magnetlås K⁴. Sedan fordon framförts från spåren 2—5 genom växlarna 109 a och b skall dessa omedelbart återföras i normalläge, låsas och K⁴-nyckeln insättas i magnetlåset.

Signaltelefon finns framför dvärgsignal 214.

Signal till växlingsrörelse från signalgivare erfordras endast vid utfart från spåren 2—5.

Infart till Älvsjö Gbg från Stockholm C.

Se signalbeskrivningen del A.

Två fasta gröna sken i hsi nr 225 eller 223 gäller för infart och gång på passagespåret (spår 1) till dvärgsignal 29 h, placerad ca 40 meter framför växel 110. Härvid visar dvärgsignal 27 ha, placerad ca 40 meter framför växel 34, signalbild enl såo fig 5 b.

Utfart från Älvsjö Gbg till Älvsjö Pbg.

Medgivande till växlingsrörelse från Älvsjö Gbg till Älvsjö Pbg erhålles genom signalbild enl såo fig 5 b eller fig 5 c i dvärgsignal 29 h, placerad på passagespåret, ca 40 meter framför växel 110 (skiljeväxeln till rangerspåren) och i dvärgsignal 5 ha, placerad framför växel 28 a (infartsväxeln till Ås personbangård). I dvärgsignal 5 ha kan även visas signalbild enl såo fig 5 f om rörelsen därifrån skall fortsätta som tågrörelse. För växlingsrörelsens vidare framförande på Älvsjö Pbg gäller signalen »kör» eller »kör varsamt» från vederbörliga dvärgsignaler.

Hastighet Sth 30 km/tim gäller för alla rörelser på Älvsjö Gbg och ovan nämnda förbindelsespår.

Vägmorsning Omedelbart framför växel 110 (skiljeväxeln mellan passagespåret och spårgruppen 2—5) i södra änden av Älvsjö Gbg korsas bangården av en enskild väg till Elab. Vid passerande av denna väg, som endast är utrustad med kryssmärken på båda sidor om spåret, skall skärpt uppmärksamhet iakttagas.

Åtgärd då lok (lmot) skjuter vagnarna

Då loket (lokomotorn) skjuter vagnarna, skall en man av växlingspersonalen ha sin plats på någon av de främsta vagnarna i farriktningen för att hålla utkik och ge nödiga signaler till medföljande personal.

Vid växlingsrörelse på förbindelsespåret från och till Älvsjö Gbg samt på Nybodaspåret behöver huvudledningen kopplas endast på det antal fordon närmast lok (lokomotor) som krävs för att bromsvikt skall erhållas enligt föreskrivet bromstal. Bromsprov skall utföras såväl före avgången från resp platser som vid event ändring av sammansättningen under vägen.

*Bromsvikt
och
bromsprov*

Vid bromsberäkning får vikt och bromsvikt beräknas enl följande.

Vikt		Bromsvikt	
i ton per axel för vagn, som är			
lastad	tom	lastad	tom
10	5	5	2,5

Växlingsledaren skall ansvara för att bromsvikten är tillräcklig. Som bromsprov får genomslagsprov göras, varvid bromsprovaren skall kontrollera, att bromsen går till och lossar på det sista fordonet med inkopplad tryckluftbroms,

Bromsvikt: bromstal 17.

På industriområdena Västberga nedre och Västberga övre får icke framföras lok (lokomotor) med högre axeltryck än 18 ton.

*Begränsning
av axeltryck*

Rangersignaler

A. Tomteboda för växlingsvallen och »puckeln»

I norra delen av Tomteboda bangård finns
 en dvärgsignal i rörstolpe (580 m norr om viadukten),
 en rangersignal i kontaktledningsbrygga 8 (320 m norr om viadukten),
 en dvärgsignal i kontaktledningsbrygga 10 (200 m norr om viadukten),
 en dvärgsignal i kontaktledningsbrygga 12 (85 m norr om viadukten).
 en dvärgsignal i rörstolpe (25 m söder om viadukten) och
 en dvärgsignal i kontaktledningsbrygga 17 (150 m söder om viadukten).

Signalerna manövreras från ställare placerade dels i manöverkuren på växlingsvallen, dels vid »Norra bocken» och dels i stolpe 43, varjämte tre strömbrytare finnes på vallen, en i växelläggarkuren vid vallen och tvenne strömbrytare vid spårförgreningen nedanför vallen, medelst vilka signalerna kan ställas till stopp.

Signalerna ersätter signalering med signalredskap: *stopp, back, sakta och framåt*.

Med signalerna visas följande signalbilder med nedan angiven betydelse:

Rangersignalerna

...
:
..

Dvärgsignalerna



stopp, vid blinkande sken *framåt*



back



sakta back (normal

tryckningshastighet)

Då signalerna ställs på stopp från någon av ovannämnda 6 strömbrytare, skall växlingsledaren vid manöverställarna omedelbart underrättas om anledningen härtill, och får signal till rörelse därefter ej ges, förrän växlingsledaren förvissat sig om, att intet hinder föreligger härför.

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

B. Tomteboda rangerbangård, södra änden

I södra änden av Tomteboda rangerbangård finns en rangersignal, som är upphängd i kontaktledningsbrygga 43 och skall normalt vara släckt men visa tre vita fasta sken i en vågrät linje med betydelsen »stopp», när växling *ej* är tillåten vid tågs in- eller utfart.

C. Älvsjö godsbangård med förbindelsespåret till partihandelscentrum, Stockholm—Årsta (Årst)

Utmed förbindelsespåret Älvsjö Pbg—Älvsjö godsbangård finns tre ranger-signaler,

en (R1) placerad under Lisebergsbron,

en (R2) placerad ca 120 meter norr om R1 samt

en (R3) placerad ca 60 meter framför skiljeväxeln mellan passagespåret och rangerspårerna.

Vid förbindelsespåret till Årst finns en rangersignal (R4) placerad vid skiljeväxeln för spårerna till Älvsjö driftcentral.

Signalerna ersätter signalering med signalredskap: *stopp, framåt, back och sakta back*.

Med signalerna visas följande signalbilder med nedan angiven betydelse:

... fast sken = *stopp*

... blinkande sken = *framåt*

:

fast sken = *back*

..

fast sken = *sakta back*

D. Nyboda för växling vid sopstationen vid Nyboda och på Nybodaspåret

Utmed Nybodaspåret finns en rangersignal (Rs) strax öster om viadukten under spåren U och N och en (Rn) vid spåret intill sopstation. Signalerna manövreras med en ställare placerad intill den sistnämnda signalen.

Signalerna ersätter signalering med signalredskap: *stopp*, *framåt* och *sakta back*.

Med signalerna visas följande signalbilder med nedan angiven betydelse:

- ... fast sken = *stopp*
- ... blinkande sken = *framåt*
- ... fast sken = *sakta back*

E. Stockholm S, (godsbangården)

På godsbangården vid Stockholm S finns fem backsignaler. Två av dessa är placerade »rygg i rygg» i kontaktledningsstolpe 68 i höjd med Björngårdsgatan.

De övriga tre är placerade vid utdragsspåret.

Signalerna visar följande signalbilder med nedan angiven betydelse:

»B» med blinkande gult sken = back

Ett rött fast sken = stopp

Signalerna manövreras av växlingspersonalen vid Stockholm S när backning av tåg från godsbangården till utdragsspåret eller tvärtom skall äga rum. Rörelse äger rum som växlingsrörelse.

På godsbangården i Stockholm S är skåp uppsatta, som innehåller följande manöverdon och kontrollampor för B-signaler.

Tryckknapp, med vilken backning begärs för tåg. När backning begärts, tänds en vit lampa med fast sken. Lampan släcks, när väg för backning är klargjord eller när lampan har varit tänd under en tid av ca 3 min.

Kontaktanordning, med vilken signalen back ges. När back visas, tänds en gul lampa med blinkande sken. Lampan släcks automatiskt, när B-signalen släcks, vilket sker, när tåg lämnar sitt spår.

Strömbrytare, med vilken signalen stopp ges. När stopp visas, tänds en röd lampa med fast sken. Lampan släcks, när stoppskenet släcks.

Gul indikatorlampa, som tänds med fast sken, när väg för backning är klargjord. Lampan släcks, när tåg backar från sitt spår.

Bromsprovssignaler

Vid följande stationer finnes bromsprovssignaler, som dock tills vidare ej helt överensstämmer med föreskrifterna i såo § 8: 14.

Plats	Uppsatt i	Gäller för avgående tåg
<i>Värtan</i>	kontaktledningsstolpe 30 A och ledningsbrygga 24	från spåren 1—5 på Östra bangården
<i>Tomtebodas</i> S 9—11.....	ledningsbrygga 43 östra delen; repetersignal i brygga 40	söderut från spåren 9—11
S 16—21.....	ledningsbrygga 42; repetersignal i brygga 40	söderut från spåren 16—21
S 28—30.....	ledningsbrygga 43	söderut från spåren 28—30
N 4—6.....	ledningsbrygga 19	norrut från spåren 4—6
N 28—30.....	ledningsbrygga 27	norrut från spåren 28—30
N 32—40.....	ledningsbrygga 32, västra delen; repetersignal i brygga 28 och 36	norrut och västerut från spåren 32—40
<i>Stockholm S</i>	ledningsbrygga vid Södra stationsgatan	från spåren 2—3
<i>Hagalund</i> Endast sirén	<i>Sirénsignaler:</i> »Bromsa» — ● — »Lossa» — ●	från spåren 1—36 på hallbangården
<i>Stockholm C</i> <i>Pbg</i> Endast ringklockor	<i>Ringsignaler:</i> »Bromsa» — ● — »Lossa» — ●	norrut från spåren 1—2 » » » 4—5 » » » 7—8 » » » 10—18 söderut » » 10—18

Anläggningarna vid Värtan, Tomtebodas och Stockholm S bestå av:
ljusanordning, som visar T (betydelse: »bromsa») eller L (betydelse: »lossa») i gult mot svart bakgrund,
tryckknappar i järndosor,
fotkontakter med pedaler och
ringklockor, vilka ljuda så länge en tryckknapp hålles intryckt eller en fotkontakt hålles nedtryckt.

Normalt skall ljusanordningen hållas släckt.

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

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

Vid tredje intryckningen eller nedtryckningen slocknar ljuset.

Bilderna framträda således alltid i samma ordning: T, L, mörkt, T, L, mörkt osv.

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

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

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

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

Bromstal för bispårståg och växlingssätt

Vid gång	Brtal	Vid gång	Brtal
Udl— $\left\{ \begin{array}{l} \text{Lilla Ursvik} \\ \text{Bagartorp} \end{array} \right. \dots\dots$	26	Bagatorp }—Udl.....	26
So—Tm.....	6	Lilla Ursvik }—Tm—So.....	6
Sub—Tm.....	6	Tm—Sub.....	7
Sub—Ulv.....	6	Ulv—Sub.....	6
Spå—Häv.....	17	Lövsta—Häv.....	8
Häv—Lövsta.....	8	Häv—Spå.....	17
Vn—Nst.....	6	Nst—Vn.....	6
Öst—Nst.....	12	Nst—Öst.....	10
Nst—Tm.....	7	Tm—Nst.....	6
Nst—Cst.....	10	Cst—Nst.....	6
Sst—Skansbangården....	16	Skansbangården—Sst....	16
Sst— $\left\{ \begin{array}{l} \text{Enskede} \\ \text{Mjölcentralen} \end{array} \right. \dots\dots$	20	Enskede }—Sst....	20
Äs Pbg—Lm (via sp U) .	16	Mjölcentralen }—Lm—Äs Pbg (via sp U) .	17
Västberga nedre—		Västberga övre—	
Västberga övre.....	21	Västberga nedre.....	21
Äs Pbg—LME.....	14	LME—Äs Pbg.....	14
Äs Pbg—Äs gbg.....	19	Äs gbg—Äs Pbg.....	19
Nybodaspåret.....	19	Nybodaspåret.....	19

Särskilda bestämmelser att tillämpas vid luftskyddstillstånd

Högst 300 tons tågvtikt och högst 20 vagnar få framföras i varje växlingssätt. Tunnelarna användas även som skyddsrum (bombskydd), varför vid varje tunnelmykning anordnats splitterskydd — timmerjalusi — upphängd i svängbar arm. Jalousierna äro försedda med kontrollås samt signal, som visar stopp mot växlingssättet, då jalousien spärrar spåret.

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

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

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

Två man växlingspersonal skola medfölja för att vid behov verkställa ovan nämnda växlingsrörelser.¹

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

¹ Tillsvidare, tills särskild order utfärdas, behöver ej dessa två man medsändas.

Föreskrifter

för trafikerings av sidospåret Sala—Tärnsjö

1. Trafikeringsform m m

Rörelser med tågfordon skall ske i form av vut, varvid såo föreskrifter med nedan nämnda undantag och tillämpningsföreskrifter skall gälla.

För A-arbete och A-fordonsfärd gäller såo föreskrifter med nedan nämnt undantag från såo § 29. För B- och C-fordonsfärd samt arbete enligt såo § 32 gäller såo föreskrifter.

2. Axeltryck

Högsta tillåtna axeltryck är

14 ton för SJ godsvagnar litt Oa och Oau och SJ 4-axliga godsvagnar utom Kbö, Q 1261—Q 1265, Q 32 b och Sbu 550258

15 ton för 2-axliga godsvagnar och mellan Sala och Råsboda grusgrup för SJ vagnar litt Kbö och Q 32 b vid sth 30 km/tim.

För vagnar vars högsta tillåtna axeltryck ej nämnts ovan, hänvisas till SJF 657.

Tsm svarar för att fordon med högre axeltryck än tillåtet ej framföres utan medgivande.

3. Bromsvikt

Bromsvikten skall minst motsvara bromstal 19.

4. Sth

Sth för vut är 40 km/tim. Se även såo § 29: 11 och punkt 2 ovan.

Vilka dragfordon som får framföras på spåret och sth för dessa framgår av nedanstående tabell.

Dragfordon, litt.											Anm.
E E2	E6 J	K4	S1	T2	Yo Yo1	YBo	Z3 Z49	Z43 Z63	Z64	Z69	
40	40	20	40 ¹	40 ²	40	40	40	40	20	40	¹ Gäller endast lok med tomma sidotankar ² Gäller endast sträckan Sl—Råsgrp

5. Vagnsviktstabell

Vagnvikterna för *ånglok* är att betrakta som *minimum* för vad loken skall kunna framföra.

Vagnvikterna för *motorlok* och *lokomotorer* betecknar däremot *maximum* för vad dessa dragfordon får framföra.

Ton vagnvikt med dragfordon litt.															
E	J	S1	Z43	Z43 + Z43	Z64 Z69	T2	Vid avgång från	E	J	S1	Z43	Z43 + Z43	Z64 Z69	T2	
600	400	500	225	350	350	800	↓ Sala Saladamm Tärnsjö ↑	—	—	—	—	—	—	—	
600	400	500	200	350	350	800		600	400	500	200	350	350	800	
—	—	—	—	—	—	—		600	400	500	200	350	350	800	

6. Vägkorsningar

Vid nedan nämnda vägkorsningar skall vägskyddsanordningen spärra vägtrafiken, när vut förs över korsningen.

Plats	Km	Korsningens namn	Åtgärd	Vidtages av	Antal vakter när vägskyddsanordning ej fungerar (Säo § 26:1)
Sala— Tärnsjö	1.655	Dolomit- vägen	Bomfäll- ning	Ps i Sala eller Tsm	1
»	5.731	Köpalla norra	Ljud- och ljussignaler ¹		1
»	6.356	Åby	Stängning av grindar	Tsm	1
»	7.543	Saladamm	Ljus- och ljussignaler ¹		1
»	11.477	Jugansbo södra	Bomfäll- ning	Tsm	1
»	12.318	Jugansbo norra	Bomfäll- ning	Tsm	1
»	14.502	Framnäs	Ljus- och ljussignaler		1
»	19.149	Runhällen	Bomfäll- ning	Tsm	1
»	26.676	Råsboda	Ljus- och ljussignaler		1
»	29.649	Sifferhällen	» »	»	1
»	31.494	Rävsten	» »	»	1
»	32.575	Östavägen	» »	»	1
Tärnsjö	35.166	Tärnsjö	Bomfäll- ning	Tsm	1

¹ Skall i vissa fall manövreras av tsm.

Vid vägkorsningarna Åby, Jugansbo södra och Jugansbo norra finns ej V-signal utan i stället bomsignallykta, som visar rött fast eller ofärgat fast sken.

7. Undantag från säo § 29 och § 60

Då en bdisp skall förekomma, skall S 1 ej skrivas ut. Istället skall tsm anteckna beviljad vut i anteckningsbok eller i färd- och arbetsbok och muntligen delge lokps dessa anteckningar. Vid A-fordonsfärd och A-arbete antecknas beviljad bdisp i färd- och arbetsboken.

Vid flera bdisp på sidospåret skall *tkl* utse en av tsm att vara huvudtsm och underrätta tsm om övriga bdisp och namnet på huvudtsm.

Gränsstation skall ej stoppsignalera mot sträcka med hinder.

8. A-fordon och vut infart på gränsstation

Vid ankomsten till Sala station skall föreskrifterna i säo § 29:13 tillämpas. Stationsgränsen skall därvid anses ligga omedelbart utanför dvärgsignalen.

9. Anteckningar på station

Anordningar på sidospåret skall antecknas i tklboken. Där antecknas även uppgift om avslutad bdisp m m.

Tambok behöver ej föras.

10. Övrigt

a) Anmälan om B- eller C-fordonsfärd får avse högst två timmar.

b) Vid 0.970 och 1.480 för rörelser mot Tärnsjö och vid km 2.380 och 1.890 för rörelser mot Sala finns (enl cfv medgivande) stopplyktores uppsatta. När stopplyktores är tända ljuder även en sirén vid km 1.580.

c) Vid Köpalla finns kurvspår på vilka alla vagnar ej får framföras. Närmare uppgifter härom återfinns i Sala säpl.

d) Vid följande platser förekommer lutning i riktning från platserna sålunda.

Plats	Lutning mot i ‰	Börjar innanför resp utanför yttersta växeln i lutningsriktningen	Anm
Gudmundstorp	Sala 7	vid växeln till Terrasiten	Gäller det genomgående spåret. Lutningens längd 800 m, därefter horisontellt.
Köpalla	Tärnsjö 11	390 innanför	Gäller det genomgående spåret. Lutningens längd 840 m, därefter horisontellt.
Saladamm	Tärnsjö 11	430 innanför	Gäller rundspåret.
	Sala 8	30 utanför	Lutningens längd 800 m, därefter horisontellt.
Jugansbo	Sala 7	vid växeln	Lutningens längd 610 m, därefter horisontellt.
Runhällen	Sala 11	65 innanför	Lutningens längd 680 m, därefter 2 ‰.
	Tärnsjö 11	20 utanför	Lutningens längd 281 m, därefter horisontellt.
Råsboda grusgrop	Sala 11	1 200 m riktning Tärnsjö	Gäller det genomgående spåret. Från växeln lutning 4 ‰ 330 m, därefter stigning.
	Sala 5	80 innanför	Gäller stickspåret. Spåret lutar tidigare 10 ‰ 360 m,
Tärnsjö	Sala 7	15 innanför	Lutningens längd 700 m, därefter 1 ‰.
	Gysinge 5	vid växeln	Lutningens längd 300 m, därefter horisontellt.

Följande föreskrifter gäller.

Gudmundstorp. Fordon, som under pågående växling ställs upp på det genomgående spåret, skall fastbromsas eller säkert förstängas med bromsskor eller bromssläde.
Skjutsning på spåret får ej ske.

Köpalla. Föreskrifterna återfinns i Sala säpl.

Saladamm Fordon, som under pågående växling ställs upp skall fastbromsas
Jugansbo eller säkert förstängas med bromsskor eller bromssläde.

Runhällen Fordon, som efter avslutad växling lämnas kvar skall fast-
Råsboda bromsas eller säkert förstängas med bromsslädar.

grusgrup I lutningsriktningen får fordon skjutas endast mot fastbromsat
Tärnsjö eller säkert förstängt fordon. Vid Råsboda grusgrup får dock
skjutsning ej ske alls.