

Lystringsmärkens placering.

I såo § 10:5 omnämnda lystringsmärken äro uppsatta vid nedan nämnda platser.

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets plats		Typ av märke
Bansträcka	Km	Platsens art	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer	
Mst—Sst	—	Tunnel	1 + 434 1 + 645	1 + 645 1 + 851	▽ ¹⁾ ▽ ¹⁾
Hu—Tul	16 + 852	Väggkorsning	16 + 600	17 + 142	▽
» — »	18 + 760	»	18 + 460	19 + 060	▽
Tul—Tu	—	Bergskärning.....	21 + 013	—	▽ ¹⁾
Rö—Öte	—	Tunnel	29 + 223	—	▽ ¹⁾
» — »	—	Bergskärning.....	—	30 + 265	▽ ¹⁾
» — »	—	»	—	31 + 660	▽ ¹⁾
Ses—Jn	—	Tunnel	37 + 725	38 + 760	▽ ¹⁾
» — »	40 + 645	Väggkorsning	40 + 055	—	▽
» — »	—	Tunnel	41 + 320	42 + 069	▽ ¹⁾
» — »	42 + 650	Väggkorsning	42 + 280	43 + 080	▽
» — »	—	Bergskärning... ..	42 + 812	—	▽ ¹⁾
» — »	—	»	—	43 + 900	▽ ¹⁾
» — »	46 + 400	Väggkorsning	45 + 915	46 + 780	▽
Jn—Mö.....	55 + 830	»	55 + 330	—	▽
Mö—Gn	59 + 019	»	—	59 + 361	▽
» — »	—	Bergskärning.....	—	61 + 462	▽
Gn—B	67 + 880	Väggkorsning	—	68 + 480	▽
» — »	—	Bergskärning.....	70 + 221	70 + 847	▽ ¹⁾
B—Sh	—	»	75 + 623	76 + 400	▽ ¹⁾
» — »	81 + 065	Väggkorsning	80 + 560	81 + 560	▽
» — »	—	Skärning	83 + 200	84 + 100	▽
Sh—Sp	—	Bergskärning.....	86 + 565	—	▽

Från tåg skall signalen »tåg kommer» givas med sirén (vissla)

omedelbart framför ▽: alltid

omedelbart framför □: då sikten är otillfredsställande, såsom vid dimma eller snöyra, varvid signalen givas upprepade gånger (såo § 14:5 b).

¹⁾ Signalen »Tåg kommer» skall givas endast mellan kl. 6.00 och kl. 22.00.

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets plats		Typ av märke
Bansträcka	Km	Platsens art	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer	
Sh—Sp.....	—	Bergskärning.....	—	87+100	▽ ¹⁾
» — »	—	»	92+380	93+100	▽ ¹⁾
» — »	—	»	93+408	94+665	▽ ¹⁾
Sp—Skv	—	»	98+610	99+405	▽
Fn—Sde	111+324	Väggorsning	{110+762 111+036}	— 111+845	{▽ ²⁾ ▽ ³⁾
» — »	115+549	»	115+084	—	▽
» — »	—	Oppängsberget	117+986	117+834	▽ ¹⁾
Sde—Va	120+640	Väggorsning	120+198	121+095	▽
» — »	121+907	»	121+579	—	▽
Va—K	124+888	»	124+415	—	▽
» — »	—	Bergskärning..	126+004	126+750	▽ ¹⁾
» — »	128+075	Väggorsning	127+580	128+535	▽
» — »	131+890	»	130+934	132+846	□
K—Bt	137+218	»	136+594	137+818	▽
Bt—Vr	142+842	»	{142+274 142+580}	143+442 —	{▽ ²⁾ ▽ ³⁾
» — »	146+028	»	—	146+628	▽
» — »	—	Bergskärning.....	147+428	148+640	▽ ¹⁾
» — »	153+065	Väggorsning	152+457	—	▽
Vr—Hgö	160+656	»	—	161+250	▽
Hgö—Km.....	169+023	»	168+666	169+378	▽
Km—På	182+992	»	182+666	183+292	▽
» — »	178+670	»	—	179+020	▽
På—H	189+543	»	189+229	—	▽
» — »	190+892	»	190+612	191+194	▽
» — »	197+436	»	196+480	198+392	□
				för växl.-rörelse riktning riktning	
Lm—Nba.....	—	Tunnel	Nba 5+232	Lm 5+634	▽
Nba—Enskede	1+279	Väggorsning	Enskede 1+086	Nba 1+489	□
» — »	1+760	»	1+568	2+021	□
» — »	2+408	»	2+013	2+765	▽
» — »	{3+213 3+246 }	»	2+683	—	▽
Sidospåret till mjölkcentr.	—	»	Mjölkc. vid rund- spåret ...	—	▽

Från tåg (och växlingsrörelser) skall signalen »tåg kommer» givas med sirén (vissla) omedelbart framför ▽: alltid

omedelbart framför □: då sikten är otillfredsställande, såsom vid dimma eller snöyra, varvid signalen gives upprepade gånger (såo § 14: 5 b).

¹⁾ Signalen »Tåg kommer» skall givas endast mellan kl 6.00 och kl 22.00.

²⁾ Gäller icke för tåg med uppehåll.

³⁾ Gäller icke för passerande tåg.

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets plats		Typ av märke
Bansträcka	Km	Platsens art	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer	
Ses—Tvg	—	Bergskärning.....	1 + 800 d	2 + 415	▽ ¹⁾
Alä—Nkv	15 + 290	Väggkorsning	14 + 990	15 + 620	▽
Tx—Lg	—	Bergskärning.....	28 + 800	29 + 380	▽ ¹⁾
» — »	31 + 473	Väggkorsning	31 + 119	—	▽ ¹⁾
Byr—Såb	—	Bergskärning.....	54 + 490	55 + 200	▽ ¹⁾
Såb—Eg	60 + 444	Väggkorsning	60 + 115	60 + 770	▽
Eg—Är	65 + 361	»	65 + 035	65 + 680	▽
Häl—Es	78 + 171	»	77 + 840	78 + 474	▽
Lg—Mfd	—	Kurva	0 + 850	0 + 310	▽ ¹⁾
» — »	2 + 255	Väggkorsning	2 + 554	—	▽
Mby—Sgs.....	10 + 158	»	9 + 900	10 + 452	▽
» — »	11 + 399	»	10 + 919	11 + 879	□
» — »	13 + 184	»	12 + 968	13 + 427	▽
			för växl.-rörelse		
			riktning Seu	riktning Ses	
Ses—Seu	1 + 648	»	1 + 544	0 + 130	▽
» — »	—	»	1 + 368	—	□

d På högra sidan om spåret i tågriktningen.

Från tåg (och växlingsrörelser) skall signalen »tåg kommer» givas med sirén (vissla)

omedelbart framför ▽: alltid

omedelbart framför □: då sikten är otillfredsställande, såsom vid dimma eller snöyra, varvid signalen givas upprepade gånger (såo § 14: 5 b).

¹⁾ Signalen »Tåg kommer» skall givas endast mellan kl. 6.00 och kl. 22.00.

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets plats		Typ av märke
Bansträcka	Km	Platsens art	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer	
Såb—Dkr	1+850	Väggkorsning	—	2+150	▽
• — •	3+880	•	3+560	—	▽
• — •	4+080	•	—	4+425	▽
• — •	7+177	•	6+865	7+430	▽
Dkr—Mkg ...	7+780	•	7+705	8+040	▽
• — •	9+040	•	8+700	9+370	▽
• — •	11+122	•	10+620	—	▽
• — •	13+570	Bergskärning och väggkorsning	12+970	13+750	▽
Mkg—Skv ...	14+940	•	—	15+247	▽
• — •	16+180	•	—	16+469	▽
• — •	18+810	•	18+587	19+250	▽
• — •	21+640	•	21+400	—	▽
• — •	21+840	•	—	22+090	▽

Från tåg skall signalen »tåg kommer» givas med sirén (vissla)

omedelbart framför ▽: alltid

omedelbart framför □: då sikten är otillfredsställande, såsom vid dimma eller snöyra, varvid signalen givés upprepade gånger (såo § 14: 5 b).

Väggkorsningar, där säkerhetsanordningar (ljussignaler, ringverk, bevakade grindar eller fällbommar) skola finnas.

Linjen Stockholm C—Hallsberg.

Plats	Belägen		Skyddsanordning
	vid km	å sträcka å station	
Jakobsgatan	0+225	Stockholm C	Fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Mälarstrand	1+225	Mälarstrand	„ „ „ „ ²⁾
Holmgård	14+440	Hu—Tul	Ringverk ³⁾
„	14+510	„ „	„ „ „ „ ³⁾
Uttran	25+643	Uttran	Ringverk ⁴⁾ , ljussignaler ⁴⁾
Östertälje	34+130	Östertälje	„ „ „ „ ⁴⁾
Gerstabergr	44+542	Ses—Jn	Ringverk ⁶⁾
Hölvägen	53+805	Jn—Mö	Ringverk ⁶⁾
Björnlunda	75+041	Björnlunda	Fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁰⁾
Stjärnhov	84+358	Stjärnhov	„ „ „ „ ⁷⁾
Sparreholm	96+154	Sparreholm	„ „ „ „ ⁸⁾
Skebokvarn	103+310	Skebokvarn	Ringverk, ljussignaler ⁹⁾
T. G. O. J. bro	110+155	Flen	Ringverk
Stenhammar	112+975	Fn—Sde	Ringverk, ljussignaler ⁹⁾
Valla	124+043	Valla	Fällbommar, <i>bevakning</i> ⁷⁾
Knektbacken	140+995	K—Bt	Ringverk, ljussignaler
Baggetorp	141+990	Baggetorp	Ringverk
„	142+496	„	Ringverk, ljussignaler
Sköldnäs	146+028	Bt—Vr	Ringverk
Skeppsmyra	150+914	Bt—Vr	„ „ „ „
Sävstaholm	154+090	Vingåker	Fällbommar, <i>bevakning</i> ⁸⁾
Vingåker	154+840	„	
Spånga	157+391	Vr—Hgö	Ringverk, ljussignaler
Berga	158+296	Vr—Hgö	Ringverk
Högsjö	163+370	Högsjö	Fällbommar, <i>bevakning</i> ⁸⁾
Sundsbro	172+026	Hgö—Km	Ringverk, ljussignaler
Kilsmo	173+908	Kilsmo	Fällbommar, <i>bevakning</i> ⁸⁾
„	174+255	„	
„	175+311	„	
Essfallet	176+414	Km—På	Ringverk
Bänneboda	180+403	Km—På	Ringverk, ljussignaler
Gambo	183+918	Km—På	„ „
Kärr	186+459	På—H	Fällbommar, <i>bevakning</i> ⁸⁾
Boda	187+520	På—H	Ringverk, ljussignaler ⁹⁾
Melsäter	192+907	På—H	„ „ „ „ ⁹⁾
Hagen	193+336	På—H	„ „ „ „ ⁹⁾
Översta	194+785	På—H	„ „ „ „ ⁹⁾
Hallsbergs kyrka...	195+978	På—H	„ „ „ „ ⁹⁾
Bäck	196+742	På—H	„ „ „ „ ⁹⁾

1) Bevakas av vägvakt. — 2) Bevakas av ställverkspersonal. — 3) Ringverket signalera ej vid järnvägsfordons framförande i riktning Hu—Tul, då vid gång å nedspåret huvudljussignal 1 vid Hus blp visar rött sken och vid gång å uppspåret dvärgsignal 11 vid Hus blp visar stopp. — 4) Ringverket signalerar ej och ljussignalerna visa ej stopp mot vägen, då huvudljussignal 1 för nedspåret och dvärgsignal 11 för uppspåret vid Tus blp och huvudljussignal 4 för uppspåret och dvärgsignal 14 för nedspåret vid Urs blp visa stopp på grund av att förreglingen vid Uttran frigivits. — 5) Ringverket signalerar ej och ljussignalerna visa ej stopp mot vägen, då huvudljussignal 5 för nedspåret och dvärgsignal 15 för uppspåret vid Glb blp samt huvudljussignal 4 för uppspåret och dvärgsignal 14 för nedspåret vid Öts blp visa stopp på grund av att förreglingen vid Östertälje frigivits. — 6) Signalerar ej vid järnvägsfordons framförande, då vid Gtg blp huvudljussignal 5 för nedspåret och huvudljussignal 4 för uppspåret visar rött sken och ej heller då vid gång å högerspår dvärgsignal 15 för uppspåret och 14 för nedspåret visar stopp. — 7) Bevakas av tågexpeditör, då stationen är bevakad. Då stationen är obevakad på natten, äro bommarna låsta i nedfällt läge. — 8) Bevakas av tågexpeditör. — 9) Ringverket signalerar ej och ljussignalerna visa ej stopp mot vägen vid högerspårs- trafik. 10) Bevakas av tågexpeditör eller av vägvakt, då stationen är obevakad.

Linjen Södertälje S—Eskilstuna C—Nybybruk.

Plats	Belägen		Skyddsanordning
	vid km	å sträcka å station	
Tvetaberg	4+230	Ses—Nkv	Ringverk, ljussignaler
Almnäs	10+553	Ses—Nkv	Fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Nykvarn	16+185	Nykvarn	„ „ „ ²⁾
„	16+600	„	„ „ „ ³⁾
Taxinge-Näsby ...	27+210	Taxinge-Näsby	Ringverk, ljussignaler
Åkers styckebruk	39+803	Åkers styckebr.	Fällbommar, <i>bevakning</i> ²⁾
Byringe	49+520	Byringe	„ „ „ ³⁾
Eklången	60+777	Eklången	Ringverk, ljussignaler
Högåsen	64+037	Eg—Är	„ „ „
Kolonivägen	66+966	Ärla	} Fällbommar, <i>bevakning</i> ²⁾
Rinkesta	67+413	„	
Torsberga	73+178	Är—Es	„ „ „ ¹⁾
Vasavägen	80+284	„	} Fällbommar, ljussignaler, <i>bevakning</i> ³⁾
Kyrkogatan	81+077	Es—Et	
Brottsta	83+670	Et—Nbr	Fällbommar, <i>bevakning</i> ³⁾
Hällbybrunn.....	86+202	„	Ringverk, ljussignaler
Hällby gård	86+564	„	} <i>Bevakning</i> ⁴⁾
Landväg	87+463	„	
Torshälla	90+172	„	
Nyby lastplats...	90+790	Nyby bruk	
„ „	91+016	„	
„ „	91+132	„	
Kungsvägen	0+345	Es—En	Fällbommar, <i>bevakning</i> ⁴⁾
Djurgårdsvägen	0+576	„	} <i>Bevakning</i> ⁴⁾
Klostergatan	1+038	„	
Kjulavägen	1+164	„	
Sundbyvägen ...	1+491	„	

Linjen Läggesta—Mariefred.

Sjukhusvägen ...	2+834	Mariefred.	} Fällbommar, <i>bevakning</i> ³⁾
Slottsvägen	3+004	„	

Linjen Åkers styckebruk—Strängnäs.

Åkers styckebruk	0+190	Åkers styckebr.	Fällbommar, <i>bevakning</i> ³⁾
Valsberga	2+943	Valsberga	Ringverk, ljussignaler
Grundbro	6+435	Vab—Mby	Fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Malmby	9+719	Malmby	Ringverk, ljussignaler
Ulvhäll	13+488	Mby—Sgs	Fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Bänninge	13+628	„	„ „ „ ¹⁾
Nikandersvägen	14+725	Strängnäs	„ „ „ ³⁾
Källgatan	14+944	„	„ „ „ ⁴⁾

Linjen Stålboga—Skebokvarn.

Mälbyvägen	9+620	Dkr—Rsa	Ringverk, ljussignaler
------------------	-------	---------	------------------------

Linjen Nyboda—Enskede.

Sockenvägen ...	1+279	Nba—Enskede	} Kryssmärken, <i>bevakning</i> ⁴⁾
Vallavägen	1+760	„	
Huddingevägen	2+408	„	
Herrgårdsvägen	2+673	„	
Bägerstavägen...	3+213	„	
Lindevägen	3+246	„	} Fällbommar, <i>bevakning</i> ¹⁾
Huddingevägen.	—	Sidospåret till Mjölcentralen	

¹⁾ Bevakas av vägvakt. — ²⁾ Bevakas av tågexpeditör eller av vägvakt, då stationen är obebakad. — ³⁾ Bevakas av tågexpeditör. — ⁴⁾ Bevakas av växlingspersonal.

Ordergivningsstationer.

Ordergivningsstationer äro:

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

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

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

Tomteboda är dock ordergivningsstation även för från Tomteboda utgående fjärrgodståg, som ha fast uppehåll vid Södertälje S, med undantag för tågen 4043, 4091 och 4101.

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

Skövde är ordergivningsstation för tåg 90.

Underrättelsestationer, underrättelsesträckor, underrättelsetider samt banpersonalens arbetstider.

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

Underrättelserna till sträckvakterna skola lämnas å följande tider:

D a g a r	februari—november	december och januari
Måndag—fredag	kl. 6.45 o. 13.15	kl. 7.15 o. 11.30
Lördag	» 6.45	» 7.15

Påringningarna till banpersonalen skola med hänsyn till meddelandenas längd påbörjas så tidigt, att meddelandena äro mottagna omedelbart efter här ovan angivna klockslag.

Å bansträckorna Stockholm C—Älvsjö och Södertälje S—Södertälje C äro sträckvakterna ålagda att själva inhämta upplysning om tågläget, varför dagliga påringningar till dessa ej äro behöfliga. (Såo § 82:2).

Underrättelser till brovakten vid Södertälje klaffbro lämnas av Södertälje S.

Underrättelser till vägvakterna å Strängnäslinjen lämnas av Åkers styckebruk.

Som svar å begärd upplysning om tågläget i och för gång med småfordon skall i förekommande fall klaransmälan innefatta, att även sväng och klaffbroar intaga läge för järnvägsdrift.

Banpersonalens arbetstid å 4 bs:

D a g a r	april—sept.	okt. o. mars	nov. o. febr.	dec. o. jan.
Månd.—fred....	kl. 7.00—17.15	kl. 7.00—17.00	kl. 7.30—16.00	kl. 7.30—16.00
Lördag	» 7.00—13.00	» 7.00—13.00	» 7.30—13.00	» 7.30—13.00

Banpersonalens arbetstid å 24 bs:

D a g a r	20 jan.—19 nov.	20 nov.—19 jan.
Måndag—fredag	kl. 7.00—16.30	kl. 7.30—16.00
Lördag	» 7.00—13.00	» 7.30—13.00

Av styrelsen medgivna undantagsbestämmelser från Säo.**Inskränkning i givandet av signalerna »tåg kommer» och »beredd», vid Stockholm S och Stockholm C.**

(Säo § 14: 5 a och 9.)

Om körsignal icke visas vid tågs ankomst till infartssignal vid Stockholm S och Stockholm C, skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas.

Spårändring vid Stockholm C, Södertälje S, Järna, Katrineholm och Hallsbergs personbangård.

(Säo § 50: 2.)

Vid ovannämnda stationer få tåg intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» dessförinnan givits, såvitt spårledningarna fungera samt order om spårändring ej kan ges tågspår på en föregående station. Föraren skall nedbringa tågets hastighet till högst 30 km/tim, så snart spårändringen uppmärksammas, och vara beredd att stanna tåget, om stoppsignal ges eller hinder uppmärksammas.

Detta undantag gäller ej, om spårändringen avser ändring från oavkortad till avkortad tågväg.

Tågs samtidiga in- eller utfart vid vissa stationer.

(Säo § 57.)

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

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

Vid *Järna* får tåg från *Hölö* intagas på spår 3 samtidigt som tåg från *Mölnbo* intages på spår 4.

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

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

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

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

(Säo §§ 67:2, 78:1—3.)

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

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

Avgångssignal vid Älvsjö till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll.

(Säo § 67:3.)

Se sid. 75 under I b andra stycket.

Beräkning av axelantalet i lokaltågen för stopp vid U-märke.

(Säo § 72:6.)

När tvåaxliga personvagnar medförs i lokaltåg på bansträckan Stockholm C—Södertälje S, skall tågets sammanlagda axelantal ökas med antalet tvåaxliga personvagnar. Således skall ett lokaltåg med 30 axlar, i vilket medförs 4 tvåaxliga vagnar, stoppas så, som om tåget bestod av 34 axlar.

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

Upphållsmärkena vid Stockholm C äro placerade hängande i plattformstaken med undantag av 50-märket vid spår 12 och 40- och 50-märkena vid spåren 11, 13 och 14, som äro målade på plattformen.

Trafikeringsföreskrifter

för rörelser mellan Södertälje S och Södertälje C.

(Fastställda genom styrelsens skr den 6/10 1947,
d:nr Dbr S 133¹/47.)

Tågs expedierande vid Södertälje S.

Tåg, som skjutes och medför resande får icke avgå från Södertälje S till Södertälje C utan att vederbörande utfartsdvärgsignal visar grönt sken (jfr sign.beskr. för Södertälje, sid. 50).

Därest på grund av tillfälligt fel vändskivan vid Södertälje C icke kan manövreras till rätt läge och grönt sken således icke kan erhållas i utfartsdvärgsignalen får dock tåg, som skjutes och medför resande, sedan lokpersonalen delgivits order härom å form S 10 med tydligt angivande av orsaken, avsändas från Södertälje S mot Södertälje C, ehuru utfartsdvärgsignalen visar signalbilden 11 b och dvärgsignalerna 103 v och 106 v visa signalbilden 11 c.

Tågs expedierande vid Södertälje C.

Samtliga dvärgsignaler vid Södertälje C manövreras från centralstallverket i Södertälje S. (Södertälje C är icke station i säkerhetsordningens mening.)

a) Tågs avgång.

Avgångssignal ges av platsvakten vid dagsljus med signalstav och i mörker med grönt sken från handsignallykta.

Signalen innebär, att tåget i avseende på resande och gods är klart för avgång, samt att avgångstiden är inne.

b) Tågs ankomst.

Tåg, som *drages*, stoppas av föraren vid infartstågvägens slutpunkt utan signal från platsvakten.

Tåg, som *skjutes*, stoppas av föraren på signal från platsvakten vid dagsljus medelst signalflagga och i mörker medelst handsignallykta.

När säkerhetsanläggningen vid Södertälje S är ur bruk skall Södertälje C betraktas såsom station enl. säo och tkl där tjänstgöra för samtliga tåg.

När centralstallverket vid Södertälje S är ur bruk skall tkl vid Södertälje S resp. Södertälje C delgiva tåg, för vilket möte uppkommer vid Södertälje S resp. Södertälje C order på S 9. (Möte för tåg på bandelen Södertälje S—Södertälje C är icke angivet i tidtabellsbokens del B.)

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

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

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

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

Särbestämmelser för vissa bandelar eller driftplatser.

Särskilda föreskrifter vid passerandet av broarna mellan Mälarstrand och Stockholm C.

Lökpersonalen på alla tåg och växlingsrörelser med tvåbemannat lok som trafikera broarna över Norrström mellan Stockholm C och Mälarstrand skall hålla skärpt uppmärksamhet bakåt för att vid ev. urspårning, utskjutande last e. dyl. snabbt kunna stoppa tåget.

Kontaktledningen spänningslös å bansträckan Stockholm S —Älvsjö och Rönninge—Södertälje S.

Skulle kontaktledningen å sträckan mellan Tanto blockpost (södra infartssignalen till Stockholm S station) och Årsta blockpost finnas vara eller bli spänningslös, får elektrolok (elektr. motorvagn) icke framföras öve. Årstabrons rörliga del, förrän föraren efter telefonledes gjord hänvändelse till endera av Stockholm S eller Älvsjö stationer erhållit medgivande härtill.

Skulle kontaktledningen å sträckan mellan Södra Östertälje blockpost och Södertälje klaffbro blockpost (norra infartssignalen till Södertälje S station) finnas vara eller bli spänningslös, får elektrolok (elektr. motorvagn) icke framföras över Södertälje klaffbro, förrän föraren efter telefonledes gjord hänvändelse till endera av Södertälje S eller Rönninge stationer erhållit medgivande härtill.

A- och B-fordons framförande å vissa stationer.

I anslutning till såo § 33: 2 har ti bestämt att vid *Södertälje S*, *Järna*, *Flen* och *Katrineholm* A- och B-fordon icke få framföras å tågspår utan medgivande av tkl eller ställverksvakt.

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

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

När tåg stannat vid blp framför huvud- eller dvärgsignal, som visar »stopp», otydlig, oriktig eller ofullständig körsignal eller är släckt, skall föraren efter högst 2 min. ringa upp tkl personligen på närmaste bevakade station i tågets väg. Föraren skall därvid uppge blp namn, tågnummer och spår, varå tåget stannat, tkl skall uppge stationens namn, varjämte båda uppge titel och namn. Sedan tkl förvissat sig om att föregående tåg på samma spår inkommit, att växling ej pågår vid lastplats på blocksträckan, att rörliga broar medge järnvägstrafik, och om han ej heller vet om annan orsak att kvarhålla tåget, får han lämna föraren tillstånd att fortsätta över blocksträckan till nästa huvud- eller dvärgsignal.

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

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

sid 76!

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

1. Tåganmälan.

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

Ställverksvakten vid Mälarstrand skall inspektera och ansvara för södra svängbrons och växlarnas vid Mälarstrand rätta lägen för tågens gång å huvudspåren och anmäla detta till tkl i Cst och Sst före första tågets utsändande på bansträckan. Denna anmälan skall åtföljas av ställverksvaktens fullständiga namn och införas i tågtidjournalen.

Beträffande Stuvsta, Tullinge, Uttran och Östertälje skall vederb. Stf beordra viss tjänsteman (tjänstetur) att inspektera att växlarna vid driftplatsen intaga rätta lägen för tågens gång på huvudspåren och anmäla detta till tåganmälningsstationerna på ömse sidor om driftplatsen före första tågets utsändande på bansträckan. Denna anmälan skall åtföljas av anmälares fullständiga namn och införas i tågtidjournalen, där sådan föres,

eljest i bantelefonboken. Den utsedda tjänstemannen skall svara för att sedan dylik anmälan avlåtits växlarnas lägen icke ändras. Motväxlar skola jämlikt best. i säo bevakas.

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

2. Ordergivning.

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

På S10 ges order antingen

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

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

I förekommande fall ges även order på S10 om att vakt ej postar vid vägkorsning, där säkerhetsanordningen ej fungerar.

3. Tågs framförande.

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

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

4. Broöppning.

Då linjeblockeringen är i olag eller ur bruk antingen å båda huvudspåren eller endast å det ena huvudspåret (ned- eller uppspåret) får broöppning eller rörelse av annan anledning icke företagas med norra och södra svängbroarna (å bstr Cst—Mst), Årstabrons lyftspann (å bstr Sst—Äs) eller Södertälje klaffbro (å bstr Rö—Ses) utan att bandisposition för vederb. bansträcka dessförinnan medgivits.

Tågexpeditörernas postning för passerande tåg (Säo § 46: 6).

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

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

Anm. Läses uppifrån och nedåt för tåg med udda nr, nedifrån och uppåt för tåg med jämna nr. Därest någon eller några av stationerna äro obevakade, skall delta ej medföra någon ändring av tågexpeditörens plats å de andra stationerna.

Vid *Stockholm C* skall tågexpeditör för genomfartståg posta på stationshussidan.

Det åligger vägvakten vid Jakobsgatan vid *Stockholm C* att från den sida, som är motsatt stationshuset iakttaga vagnarna i tåget och därvid bl. a. söka uppmärksamma oregelmissigheter i tåget. Iakttages oregelmissighet, skall åtgärd genast vidtagas för att stoppa tåget.

Lokbiträde och tågbefälhavare på nedgående tåg åligger, att, när tågexpeditören ej längre kan hållas i sikte, i stället rikta sin uppmärksamhet på bomvaktskuren vid Jakobsgatan samt hålla utkik på denna, så länge därifrån eventuellt given stoppsignal kan iakttagas.

Dessa föreskrifter gälla även vid framförandet av växlings-sätten mellan *Stockholm C* och *Mälarstrand*.

Befrielse från postning för tåg.

(Säo § 46: 6.)

Då den automatiska linjeblockeringen är i bruk, behöver tåg-expeditören vid Stockholm S, Stuvsta, Tullinge (22.00—6.30), Uttran och Östertälje icke vistas på plattform eller dess närhet under den tid, tåg är på in- eller utgående på huvudtågväg. Härigenom medgives ej undantag från Säo § 58. Vid Mälarstrand uppehåller sig tågvakten i ställverket.

Avgångssignal

(Säo § 67: 3.)

1. Avgångssignal till tåg å bandel med automatisk linjeblockering i bruk.

a. Genomfartståg.

Å den med automatisk linjeblockering utrustade bandelen Stockholm C—Järna ges avgångssignal endast vid Stockholm C och vid Södertälje S till tåg från Södertälje C. (Vid Järna ges avgångssignal till tåg mot Mölnbo och Hölö.)

b. Tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll.

Vid Stockholm S, Stuvsta, Huddinge, Tumba, Uttran, Rönninge och Östertälje samt vid Tullinge mellan kl. 22.00—6.30 ges avgångssignal av tbfh. Till utgångståg ges dock avgångssignal av txp. Vid Stockholm S ges dessutom avgångssignal av tkl till tåg, som avgår från spår 3 eller 4.

Utän hinder av bestämmelserna i säo § 67: 3 skall vid Älvsjö, då dubbelpårsdrift äger rum, enl. syrelsens medgivande (Sty skr den 6/10 1947, d:nr Dbr S 133 /47), avgångssignal ges av tbfh till alla tåg med undantag av utgångståg samt tåg till och från Stockholm—Nynäs järnväg.

2. Avgångssignal till tåg, när den automatiska linjeblockeringen är ur bruk.

Avgångssignal skall alltid ges av tkl. Vid Stuvsta, Tullinge, Uttran och Östertälje ges dock avgångssignal till uppehållståg av tbfh med undantag beträffande Tullinge, där avgångssignal ges av tv. mellan kl. 6.30—22.00.

Beträffande avgångssignal till tåg under enkelspårsdrift å dubbelpår, se sid. 109.

nr 107!

3. Bestämmelser om användandet av A-signal.

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

och ett av ifrågavarande tåg och ej heller när tågexpeditören skall giva avgångssignal å driftplats, där sådan i normala fall medelst A-signalen gives av tågbefälhavaren.

A-signal skall ej användas för genomfartståg.

Förare på tåg med fast uppehåll eller med behovsuppehåll har att vänta, att avgångssignal skall givas från A-signalen, utom då order erhållits om att avgångssignal skall givas av tågexpeditören (där sådan signal eljest gives av tågbefälhavaren).

Skulle det emellertid för påskyndande av tågexpedieringen vara lämpligare, att avgångssignal gives med signalstav eller handsignallykta (eller av tågbefälhavaren med ena armen), skall även denna signal åtlydas. Är loket enbemannat, måste förarens uppmärksamhet härvid särskilt påkallas, t. ex. genom att signalgivaren placerar sig så långt fram, att föraren ser honom, eller genom i förväg given muntlig tillsägelse.

Tjänstgöring av stationär personal för tåg vid hållplatser, obevakade lastplatser och obevakade stationer samt förekomst av påstigningsmärken.

Hållplats, obevakad lastplats eller obevakad station påm. = påstigningsmärke finnes	Signalering av stationär personal enligt Söo § 72:9 förekommer för nedan angivna tåg
Tvetaberg	303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 315.
Almnäs	303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 315.
Hedlandet	301, 302, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 312, 313, 316, 7091, 7092.
Valsberga.....	3004, 7095, 7096.
Grundbro.....	Samtliga tåg.
Eklången	341.
Dunker	147, 379, 380, 383, 384, 386, 391, 393, 3008.
Eneboga	150 Soh, 381, 382, 383, 385, 386, 3007.
Solviksgrindarpåm	
Holbonäs påm.....	
Viala påm	
Billsbro	127, 134.
Bänneboda påm...	
Melsäter påm	

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

Jämlikt best. i Sáo § 87 har medgivits, att Älvsjö, Huddinge, Tumba, Rönninge, Mölnbo, Gnesta, Björnlunda, Stjärnhov, Sparreholm, Sköldinge, Valla, Baggetorp, Vingåker, Högsjö, Kilsmo, Tvetaberg, Almnäs, Nykvarn, Ryssjöbrink, Taxinge-Näsby, Läggesta, Åkers styckebruk, Valsberga, Grundbro, Malmbý, Byringe, Stålboga, Eklången, Årla, Hållberga, Högsten, Dunker, Röl-Smedsta, Malmköping och Eneboga tillsvidare må lämnas obevakade för vissa tåg.

Vederb. tågs tjänstetidtabell anger, när ifrågavarande driftplatser skola vara obevakade.

Samtliga ifrågavarande stationer få passeras obevakade endast å huvudtågväg.

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

De vid dubbelspåret belägna stationerna skola vara bevakade, då enkelspårdrift äger rum över endera eller de bägge angränsande stationssträckorna.

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

Skulle tåg nödgas stanna å obevakad station eller å linjen på endera sidan om dylik station, och kan tåget varken föras framåt eller tillbaka, skall tågbefålhavaren i och för lämnande av sådan underrättelse och begåran om hjälplik, som omförmåles i Sáo § 84: 1 uppsöka närmaste telefonställe (se sid. 130).

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

Tåghandlingars överlämnande

då föraren även är tågbefälhavare.

Å samtliga godståg, där föraren är tågbefälhavare, mottager föraren konvolut (väska) med tåghandlingar å tågets utgångsstation, avlämnar dylikt konvolut å tågets slutstation samt avlämnar och mottager konvolut å samtliga de stationer, där tåget gör uppehåll för vagnutbyte.

I övrigt gälla följande föreskrifter.

Vid Tomtebodå: *ankommande tåg*: väskan avlämnas till tågklareraren vid tågklarerarekuren; *avgående tåg*: väskan överlämnas till föraren genom vagnupptagaren.

Vid Södertälje S: *ankommande tåg*: väskan avlämnas till en man i växellaget; *avgående tåg*: väskan överlämnas till föraren genom en man i växellaget.

Vid Katrineholm: *ankommande tåg*: väskan avlämnas till vagnupptagaren; *avgående tåg*: väskan överlämnas till föraren genom vagnupptagaren.

Vid Hallsberg: *ankommande tåg*: vid lokets gång från tåget nedför lokpassagespåret nedlägger föraren väskan i en särskild låda invid spåret mitt för omlastningsexpeditionen. *avgående tåg*: väskan överlämnas till föraren vid U-gruppen genom vederb. vagnupptagare.

Bromskraftberäkning.

I. Bromstalstabell.

(Vid en hastighet av 65 och 70 km pr tim gäller det vänstra talet för tåg av bromsgrupp P₁ och P₂,
det högra talet för tåg av bromsgrupp G.)

Lutnings- förhållande	Vid en hastighet i km pr tim. av																		
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	
	B r o m s t a l																		
0:1 000	4	4	4	4	5	5	7	9	12	15	16/20	20/28	24	30	35	42	51	61	
1:1 000	4	4	4	4	5	6	8	10	13	16	18/22	22/30	26	31	37	44	53	63	
2:1 000	4	4	4	4	5	7	9	11	14	18	19/23	23/31	27	33	38	46	55	65	
3:1 000	4	4	4	5	6	7	9	12	15	19	20/25	25/33	29	34	41	48	57	67	
4:1 000	4	4	5	5	6	8	10	13	16	20	22/27	26/35	30	36	43	50	59	69	
5:1 000	4	5	5	5	7	9	12	15	18	22	23/29	27/37	31	38	44	52	61	70	
6:1 000	5	5	6	6	8	10	13	16	19	23	25/30	29/39	33	39	46	54	63	71	
7:1 000	5	5	6	7	9	11	14	17	20	24	26/32	30/41	34	41	47	56	65	72	
8:1 000	5	6	7	8	10	12	15	18	21	25	27/33	32/42	36	42	50	59	67	73	
10:1 000	6	7	8	10	12	14	17	20	24	28	30/36	34/45	39	46	53	61	70	75	
12:1 000	7	8	10	11	13	16	19	22	26	31	33/39	38/48	42	49	58	70			
12,5:1 000	7	8	10	12	14	16	19	23	27	32	34/40	38/49	43	50	60	73			
14:1 000	8	9	11	13	15	18	21	24	28	33	35/42	41/—	48	56					
16:1 000	9	11	12	15	17	20	23	27	31	36	43/45	50/—	58	66					
17:1 000	10	12	14	16	18	21	24	28	32	39	47/49	55/—	64	74					

För tåg, som framföres under lutningsförhållande eller med hastighet, som ej återfinnes i tabellen, skall tillämpas det för närmast starkare lutningsförhållande resp. större hastighet gällande bromstalet. Vid bestämmande av hastigheten för ett tåg, vars bromskraft motsvarar ett bromstal, som ej finnes i tabellen för det förefintliga lutningsförhållandet, skall hastigheten bestämmas efter närmast lägre bromstal för lutningsförhållandet ifråga.

2. HJÄLPTABELL

**för bromskraftberäkning då bromston-
och vagnviktberäkning skall tillämpas.**

221

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

BROMSKRAFTBERÄKNING.

kraft (i ton)													Bromstal
75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	
vikt (i ton)													
1880	2000												4
1500	1600	1700	1800	1900	2000								5
1250	1330	1420	1500	1580	1670	1750	1830	1920	2000				6
1070	1140	1210	1290	1360	1430	1500	1570	1640	1710	1790	1860	1930	7
940	1000	1060	1130	1190	1250	1310	1380	1440	1500	1560	1630	1690	8
835	890	945	1000	1060	1110	1170	1220	1280	1330	1390	1440	1500	9
750	800	850	900	950	1000	1050	1100	1150	1200	1250	1300	1350	10
680	725	775	820	865	910	955	1000	1050	1090	1140	1180	1230	11
625	665	710	750	790	835	875	915	960	1000	1040	1080	1130	12
575	615	655	690	730	770	810	845	885	925	960	1000	1040	13
535	570	605	645	680	715	750	785	820	855	895	930	965	14
500	535	565	600	635	665	700	735	765	800	835	865	900	15
470	500	530	565	595	625	655	690	720	750	780	815	845	16
440	470	500	530	560	590	620	645	675	705	735	765	795	17
415	445	470	500	530	555	585	610	640	665	695	720	750	18
395	420	445	475	500	525	555	580	605	630	660	685	710	19
375	400	425	450	475	500	525	550	575	600	625	650	675	20
355	380	405	430	450	475	500	525	550	570	595	620	645	21
340	365	385	410	430	455	475	500	525	545	570	590	615	22
325	350	370	390	415	435	455	480	500	520	545	565	585	23
315	335	355	375	395	415	440	460	480	500	520	540	565	24
300	320	340	360	380	400	420	440	460	480	500	520	540	25
290	310	325	345	365	385	405	425	440	460	480	500	520	26
280	295	315	335	350	370	390	405	425	445	465	480	500	27
270	285	305	320	340	355	375	395	410	430	445	465	480	28
260	275	295	310	330	345	360	380	395	415	430	450	465	29
250	265	285	300	315	335	350	365	385	400	415	435	450	30
240	260	275	290	305	325	340	355	370	385	405	420	435	31
235	250	265	280	295	315	330	345	360	375	390	405	420	32
225	240	260	275	290	305	320	335	350	365	380	395	410	33
220	235	250	265	280	295	310	325	340	355	370	380	395	34
215	230	245	255	270	285	300	315	330	345	355	370	385	35
210	220	235	250	265	280	290	305	320	335	345	360	375	36
205	215	230	245	255	270	285	295	310	325	340	350	365	37
195	210	225	235	250	265	275	290	305	315	330	340	355	38
190	205	220	230	245	255	270	280	295	305	320	335	345	39
185	200	210	225	235	250	260	275	285	300	310	325	335	40
185	195	205	220	230	245	255	270	280	295	305	315	330	41
180	190	200	215	225	240	250	260	275	285	300	310	320	42
175	185	200	210	220	235	245	255	265	280	290	300	315	43
170	180	195	205	215	225	240	250	260	275	285	295	305	44
165	175	190	200	210	220	230	245	255	265	275	290	300	45
165	175	185	195	205	215	230	240	250	260	270	285	295	46
160	170	180	190	200	215	225	235	245	255	265	275	285	47
155	165	175	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	48
155	165	175	185	195	205	215	225	235	245	255	265	275	49
150	160	170	180	190	200	210	220	230	240	250	260	270	50
145	155	165	175	185	190	200	210	220	230	240	250	260	52
140	150	160	170	180	190	200	210	215	225	235	245	255	53
140	150	155	165	175	185	195	205	215	220	230	240	250	54
135	145	155	165	175	180	190	200	210	220	225	235	245	55
135	140	150	160	170	180	185	195	205	215	225	230	240	56
130	140	150	160	165	175	185	195	200	210	220	230	235	57
130	140	145	155	165	170	180	190	200	205	215	225	235	58
125	135	140	150	160	165	175	185	190	200	210	215	225	60
125	130	140	150	155	165	170	180	190	195	205	215	220	61
115	125	130	140	150	155	165	170	180	185	195	205	210	64
115	120	130	135	145	150	160	165	175	180	190	195	205	66
105	115	120	130	135	140	150	155	165	170	180	185	190	70
100	110	115	125	130	135	145	150	155	165	170	180	185	73
100	110	115	120	130	135	140	150	155	160	170	175	180	74

Bromstal	B r o m s -													
	140	145	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200	
	V a g n -													
4														
5														
6														
7	2000													
8	1750	1810	1880	1940	2000									
9	1560	1610	1670	1720	1780	1830	1890	1940	2000					
10	1400	1450	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800	1850	1900	1950	2000	
11	1270	1320	1360	1410	1450	1500	1550	1590	1640	1680	1730	1770	1820	
12	1170	1210	1250	1290	1330	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1630	1670	
13	1080	1120	1150	1190	1230	1270	1310	1350	1380	1420	1460	1500	1540	
14	1000	1040	1070	1110	1140	1180	1210	1250	1290	1320	1360	1390	1430	
15	935	965	1000	1030	1070	1100	1130	1170	1200	1230	1270	1300	1330	
16	875	905	940	970	1000	1030	1060	1090	1130	1160	1190	1220	1250	
17	825	855	880	910	940	970	1000	1030	1060	1090	1120	1150	1180	
18	780	805	835	860	890	915	945	970	1000	1030	1060	1090	1110	
19	735	765	790	815	840	870	895	920	945	975	1000	1030	1050	
20	700	725	750	775	800	825	850	875	900	925	950	975	1000	
21	665	690	715	740	760	785	810	835	855	880	905	930	950	
22	635	660	680	705	725	750	770	795	820	840	865	885	910	
23	610	630	650	675	695	715	740	760	780	805	825	850	870	
24	585	605	625	645	665	690	710	730	750	770	790	815	835	
25	560	580	600	620	640	660	680	700	720	740	760	780	800	
26	540	560	575	595	615	635	655	675	690	710	730	750	770	
27	520	535	555	575	595	610	630	650	665	685	705	720	740	
28	500	520	535	555	570	590	605	625	645	660	680	695	715	
29	485	500	515	535	550	570	585	605	620	640	655	670	690	
30	465	485	500	515	535	550	565	585	600	615	635	650	665	
31	450	470	485	500	515	530	550	565	580	595	615	630	645	
32	440	455	470	485	500	515	530	545	565	580	595	610	625	
33	425	440	455	470	485	500	515	530	545	560	575	590	605	
34	410	425	440	455	470	485	500	515	530	545	560	575	590	
35	400	415	430	445	455	470	485	500	515	530	545	555	570	
36	390	405	415	430	445	460	470	485	500	515	530	540	555	
37	380	390	405	420	430	445	460	475	485	500	515	525	540	
38	370	380	395	410	420	435	445	460	475	485	500	515	525	
39	360	370	385	395	410	425	435	450	460	475	485	500	515	
40	350	360	375	385	400	410	425	435	450	460	475	485	500	
41	340	355	365	380	390	400	415	425	440	450	465	475	490	
42	335	345	355	370	380	395	405	415	430	440	450	465	475	
43	325	335	350	360	370	385	395	405	420	430	440	455	465	
44	320	330	340	350	365	375	385	400	410	420	430	445	455	
45	310	320	330	345	355	365	375	390	400	410	420	430	445	
46	305	315	325	335	350	360	370	380	390	400	415	425	435	
47	300	310	320	330	340	350	360	370	385	395	405	415	425	
48	290	300	315	325	335	345	355	365	375	385	395	405	415	
49	285	295	305	315	325	335	345	355	365	380	390	400	410	
50	280	290	300	310	320	330	340	350	360	370	380	390	400	
52	270	280	290	300	310	315	325	335	345	355	365	375	385	
53	265	275	285	290	300	310	320	330	340	350	360	370	375	
54	260	270	280	285	295	305	315	325	335	345	350	360	370	
55	255	265	275	280	290	300	310	320	325	335	345	355	365	
56	250	260	270	275	285	295	305	310	320	330	340	350	355	
57	245	255	265	270	280	290	300	305	315	325	335	340	350	
58	240	250	260	265	275	285	295	300	310	320	330	335	345	
60	235	240	250	260	265	275	285	290	300	310	315	325	335	
61	230	240	245	255	260	270	280	285	295	305	310	320	330	
64	220	225	235	240	250	255	265	275	280	290	295	305	310	
66	210	220	225	235	240	250	260	265	275	280	290	295	305	
70	200	205	215	220	230	235	240	250	255	265	270	280	285	
73	190	200	205	210	220	225	230	240	245	255	260	265	275	
74	190	195	200	210	215	220	230	235	245	250	255	265	270	

kraft (i ton)													Bromstal
205	210	215	220	225	230	235	240	245	250	255	260	265	
vikt (i ton)													
													4
													5
													6
													7
													8
													9
													10
1860	1910	1950	2000										11
1710	1750	1790	1830	1880	1920	1960	2000						12
1580	1620	1650	1690	1730	1770	1810	1850	1880	1920	1960	2000		13
1460	1500	1540	1570	1610	1640	1680	1710	1750	1790	1820	1860	1890	14
1370	1400	1430	1470	1500	1530	1570	1600	1630	1670	1700	1730	1770	15
1280	1310	1340	1380	1410	1440	1470	1500	1530	1560	1590	1630	1660	16
1210	1240	1260	1290	1320	1350	1380	1410	1440	1470	1500	1530	1560	17
1140	1170	1190	1220	1250	1280	1310	1330	1360	1390	1420	1440	1470	18
1080	1110	1130	1160	1180	1210	1240	1260	1290	1320	1340	1370	1390	19
1030	1050	1080	1100	1130	1150	1180	1200	1230	1250	1280	1300	1330	20
975	1000	1020	1050	1070	1100	1120	1140	1170	1190	1210	1240	1260	21
930	955	975	1000	1020	1050	1070	1090	1110	1140	1160	1180	1200	22
890	915	935	955	980	1000	1020	1040	1070	1090	1110	1130	1150	23
855	875	895	915	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100	24
820	840	860	880	900	920	940	960	980	1000	1020	1040	1060	25
790	810	825	845	865	885	905	925	940	960	980	1000	1020	26
760	780	795	815	835	850	870	890	905	925	945	965	980	27
730	750	770	785	805	820	840	855	875	895	910	930	945	28
705	725	740	760	775	795	810	830	845	860	880	895	915	29
685	700	715	735	750	765	785	800	815	835	850	865	885	30
660	675	695	710	725	740	760	775	790	805	825	840	855	31
640	655	670	690	705	720	735	750	765	780	795	815	830	32
620	635	650	665	680	695	710	725	740	760	775	790	805	33
605	620	635	645	660	675	690	705	720	735	750	765	780	34
585	600	615	630	645	655	670	685	700	715	730	745	755	35
570	585	595	610	625	640	655	665	680	695	710	720	735	36
555	570	580	595	610	620	635	650	660	675	690	705	715	37
540	555	565	580	590	605	620	630	645	660	670	685	695	38
525	540	550	565	575	590	605	615	630	640	655	665	680	39
510	525	535	550	560	575	585	600	610	625	635	650	660	40
500	510	525	535	550	560	575	585	600	610	620	635	645	41
490	500	510	525	535	550	560	570	585	595	605	620	630	42
475	490	500	510	525	535	545	560	570	580	595	605	615	43
465	475	490	500	510	525	535	545	555	570	580	590	600	44
455	465	475	490	500	510	520	530	545	555	565	575	590	45
445	455	465	480	490	500	510	520	535	545	555	565	575	46
435	445	455	470	480	490	500	510	520	530	545	555	565	47
425	440	450	460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	48
420	430	440	450	460	470	480	490	500	510	520	530	540	49
410	420	430	440	450	460	470	480	490	500	510	520	530	50
395	405	415	425	435	440	450	460	470	480	490	500	510	52
385	395	405	415	425	435	445	455	460	470	480	490	500	53
380	390	400	405	415	425	435	445	455	465	470	480	490	54
375	380	390	400	410	420	425	435	445	455	465	475	480	55
365	375	385	395	400	410	420	430	435	445	455	465	475	56
360	370	375	385	395	405	410	420	430	440	445	455	465	57
355	360	370	380	390	395	405	415	420	430	440	450	455	58
340	350	360	365	375	385	390	400	410	415	425	435	440	60
335	345	350	360	370	375	385	395	400	410	420	425	435	61
320	330	335	345	350	360	365	375	380	390	400	405	415	64
310	320	325	335	340	350	355	365	370	380	385	395	400	66
290	300	305	315	320	330	335	340	350	355	365	370	380	70
280	285	295	300	310	315	320	330	335	340	350	355	365	73
275	285	290	295	305	310	315	325	330	335	345	350	360	74

Bromstal	B r o m s -													
	270	275	280	285	290	295	300	305	310	315	320	330	340	
	V a g n -													
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14	1930	1960	2000											
15	1800	1830	1870	1900	1930	1970	2000							
16	1690	1720	1750	1780	1810	1840	1880	1910	1940	1970	2000			
17	1590	1620	1650	1680	1710	1740	1760	1790	1820	1850	1880	1940	2000	
18	1500	1530	1560	1580	1610	1640	1670	1690	1720	1750	1780	1830	1890	
19	1420	1450	1470	1500	1530	1550	1580	1610	1630	1660	1680	1740	1790	
20	1350	1380	1400	1430	1450	1480	1500	1530	1550	1580	1600	1650	1700	
21	1290	1310	1330	1360	1380	1400	1430	1450	1480	1500	1520	1570	1620	
22	1230	1250	1270	1300	1320	1340	1360	1390	1410	1430	1450	1500	1550	
23	1170	1200	1220	1240	1260	1280	1300	1330	1350	1370	1390	1430	1480	
24	1130	1150	1170	1190	1210	1230	1250	1270	1290	1310	1330	1380	1420	
25	1080	1100	1120	1140	1160	1180	1200	1220	1240	1260	1280	1320	1360	
26	1040	1060	1080	1100	1120	1130	1150	1170	1190	1210	1230	1270	1310	
27	1000	1020	1040	1060	1070	1090	1110	1130	1150	1170	1190	1220	1260	
28	965	980	1000	1020	1040	1050	1070	1090	1110	1130	1140	1180	1210	
29	930	950	965	985	1000	1020	1030	1050	1070	1090	1100	1140	1170	
30	900	915	935	950	965	985	1000	1020	1030	1050	1070	1100	1130	
31	870	885	905	920	935	950	970	985	1000	1020	1030	1060	1100	
32	845	860	875	890	905	920	940	955	970	985	1000	1030	1060	
33	820	835	850	865	880	895	910	925	940	955	970	1000	1030	
34	795	810	825	840	855	870	885	900	910	925	940	970	1000	
35	770	785	800	815	830	845	860	870	885	900	915	945	970	
36	750	765	775	790	805	820	835	850	860	875	890	915	945	
37	730	740	755	770	780	795	810	825	835	850	865	890	915	
38	710	725	735	750	765	775	790	800	815	830	840	870	895	
39	690	705	715	730	745	755	770	780	795	810	820	845	870	
40	675	685	700	710	725	735	750	760	775	785	800	825	850	
41	660	670	685	695	705	720	730	745	755	770	780	805	830	
42	645	655	665	680	690	705	715	725	740	750	760	785	810	
43	630	640	650	665	675	685	700	710	720	735	745	765	790	
44	615	625	635	650	660	670	680	695	705	715	725	750	770	
45	600	610	620	630	645	655	665	675	690	700	710	730	755	
46	585	600	610	620	630	640	650	665	675	685	695	715	740	
47	575	585	595	605	615	630	640	650	660	670	680	700	725	
48	565	575	585	595	605	615	625	635	645	655	665	690	710	
49	550	560	570	580	590	600	610	620	635	645	655	675	695	
50	540	550	560	570	580	590	600	610	620	630	640	660	680	
52	520	530	540	550	560	565	575	585	595	605	615	635	655	
53	510	520	530	540	545	555	565	575	585	595	605	625	640	
54	500	510	520	530	535	545	555	565	575	585	595	610	630	
55	490	500	510	520	525	535	545	555	565	575	580	600	620	
56	480	490	500	510	520	525	535	545	555	560	570	590	605	
57	475	480	490	500	510	520	525	535	545	555	560	580	595	
58	465	475	485	490	500	510	515	525	535	545	550	570	585	
60	450	460	465	475	485	490	500	510	515	525	535	550	565	
61	445	450	460	465	475	485	490	500	510	515	525	540	555	
64	420	430	435	445	455	460	470	475	485	490	500	515	530	
66	410	415	425	430	440	445	455	460	470	475	485	500	515	
70	385	390	400	405	415	420	430	435	440	450	455	470	485	
73	370	375	385	390	395	405	410	415	425	430	440	450	465	
74	365	370	380	385	390	400	405	410	420	425	430	445	460	

BROMSKRAFTBERÄKNING.

kraft (i ton)													Bromstal
350	360	370	380	390	400	410	420	430	440	450	460	470	
vikt (i ton)													
													4
													5
													6
													7
													8
													9
													10
													11
													12
													13
													14
													15
													16
													17
													18
1940	2000												19
1840	1890	1950	2000										20
1750	1800	1850	1900	1950	2000								21
1670	1710	1760	1810	1860	1900	1950	2000						22
1590	1640	1680	1730	1770	1820	1860	1910	1950	2000				23
1520	1570	1610	1650	1700	1740	1780	1830	1870	1910	1960	2000		24
1460	1500	1540	1580	1630	1670	1710	1750	1790	1830	1880	1920	1960	25
1400	1440	1480	1520	1560	1600	1640	1680	1720	1760	1800	1840	1880	26
1350	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1620	1650	1690	1730	1770	1810	27
1300	1330	1370	1410	1440	1480	1520	1560	1590	1630	1670	1700	1740	28
1250	1290	1320	1360	1390	1430	1460	1500	1540	1570	1610	1640	1680	29
1210	1240	1280	1310	1340	1380	1410	1450	1480	1520	1550	1590	1620	30
1165	1200	1230	1265	1300	1330	1365	1400	1430	1465	1500	1535	1565	31
1130	1160	1190	1230	1260	1290	1320	1350	1390	1420	1450	1480	1520	32
1090	1120	1160	1190	1220	1250	1280	1310	1340	1380	1410	1440	1470	33
1060	1090	1120	1150	1180	1210	1240	1270	1300	1330	1360	1390	1420	34
													35
1000	1025	1055	1085	1115	1140	1170	1200	1225	1255	1285	1315	1340	36
970	1000	1030	1060	1090	1110	1140	1170	1190	1220	1250	1280	1310	37
945	970	1000	1025	1055	1080	1110	1135	1160	1190	1215	1240	1270	38
920	945	975	1000	1030	1050	1080	1100	1130	1160	1190	1210	1230	39
900	925	950	975	1000	1030	1050	1080	1100	1130	1150	1180	1210	40
875	900	925	950	975	1000	1025	1050	1075	1100	1125	1150	1175	41
													42
855	880	905	925	950	975	1000	1025	1045	1075	1095	1120	1145	43
835	855	880	905	930	950	975	1000	1020	1050	1070	1100	1120	44
815													45
795	820												46
775	800	820	845	865	890	910	930	955	975	1000	1020	1045	47
													48
760	780	805											49
745	765	785	805										50
730	750	770	790	810	830	855	875	895	915	935	955	980	51
715	735	755	775	795	815	835	855	875	895	915	935	960	52
700	720	740	760	780	800	820	840	860	880	900	920	940	53
													54
675	690	710	730	750	770	785	805						55
660	680	700	715	735	755	770	790	810					56
650	665	685	705	720	740	760	775	795	815				57
635	655	675	690	710	725	745	760	780	800				58
													59
625	640	660	680	695	715	730	750	765	785	800			60
615	630	650	665	685	700	720	735	755	770	790	805		61
605	620	640	655	670	690	705	725	740	755	775	795	810	62
585	600	615	635	650	665	685	700	715	735	750	765	785	63
													64
575	590	605	625	640	655	670	690	705	720	735	755	770	65
545	560	580	595	610	625	640	655	670	685	705	720	735	66
530	545	560	575	590	605	620	635	650	665	680	695	710	67
500	515	530	540	555	570	585	600	615	630	640	655	670	68
													69
480	495	505	520	535	545	560	575	590	600	615	630	645	70
470	485	500	515	525	540	555	565	580	595	610	620	635	71

Bromstal	B r o m s -												
	480	490	500	510	520	530	540	550	560	570	580	590	600
	V a g n -												
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
11													
12													
13													
14													
15													
16													
17													
18													
19													
20													
21													
22													
23													
24	2000												
25	1920	1960	2000										
26	1850	1880	1920	1960	2000								
27	1780	1810	1850	1890	1930	1960	2000						
28	1710	1750	1790	1820	1860	1890	1930	1960	2000				
29	1660	1690	1720	1760	1790	1830	1860	1900	1930	1970	2000		
30	1600	1630	1665	1700	1730	1765	1800	1830	1865	1900	1930	1965	2000
31	1550	1580	1610	1640	1680	1710	1740	1780	1810	1840	1870	1900	1940
32	1500	1530	1560	1590	1630	1660	1690	1720	1750	1780	1810	1840	1880
33	1450	1480	1520	1550	1580	1610	1640	1670	1700	1730	1760	1790	1820
34													
35	1370	1400	1425	1455	1485	1515	1540	1570	1600	1625	1655	1685	1715
36	1330	1360	1390	1420	1440	1470	1500	1530	1560	1580	1610	1640	1670
37	1295	1325	1350	1375	1405	1430	1460	1485	1510	1540	1565	1595	1620
38	1260	1290	1310	1340	1370	1390	1420	1440	1470	1500	1520	1550	1580
39	1230	1260	1280	1310	1330	1360	1380	1410	1440	1460	1490	1510	1540
40	1200	1225	1250	1275	1300	1325	1350	1375	1400	1425	1450	1475	1500
41	1170	1195	1220	1240	1265	1290	1315	1340	1365	1390	1415	1440	1460
42	1140	1170	1190	1210	1240	1260	1290	1310	1330	1360	1380	1400	1430
43													
44													
45	1065	1090	1110	1130	1155	1175	1200	1220	1245	1265	1290	1310	1330
46													
47													
48	1000	1020	1040	1060	1080	1105	1125	1145	1165	1185	1205	1230	1250
49	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100	1120	1140	1160	1180	1205	1225
50	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100	1120	1140	1160	1180	1200
52													
53													
54													
55													
56													
57													
58													
60	800												
61	785	800											
64	750	765	780	795	810								
66	725	740	755	770	785	805							
70	685	700	715	730	740	755	770	785	800				
73	655	670	685	700	710	725	740	755	765	780	795	810	
74	650	660	675	690	700	715	730	745	755	770	780	795	810

Förklaringar till bromstalstabellen.

Bromstalstabellen användes vid ändring av tåghastigheten för bestämmande av det nya bromstalet samt

för att med ledning av givet bromstal bestämma tåghastigheten, varvid, om bromstalet ifråga ej finnes i tabellen för det lutningsförhållande, för vilket hastigheten skall bestämmas, närmast lägre bromstal för ifrågavarande lutningsförhållande väljes.

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

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

Förklaringar till hjälptabellen för bromskraftberäkning.

Hjälptabellen användes vid bestämmandet av den erforderliga bromsvikten, då bromstalet och vagnvikten äro kända, bestämmandet av den tillåtna vagnvikten, då bromstalet och den tillgängliga bromsvikten äro kända, bestämmandet av bromstalet hos ett tåg med hänsyn till dess vagnvikt och den tillgängliga bromsvikten.

Bromsvikten hos olika fordon värderas enligt bestämmelserna å sid. 80.

Vagnvikten hos ett tåg, sådan den beräknats enligt förklaringsarna till tjänstetidtabellerna, skall vid bromsviktberäkning för tåget, om detta framföres av lok litt D, ökas med 40 ton för varje använt sådant lok; i delvis tryckluftbromsat tåg skall viktökningen göras på den genomgångsbromsade tågdelen.

Nämnda viktökning skall göras även vid bestämmandet, huruvida ett med minst 4 P-bromsade axlar försett tåg skall få hänföras till bromsgrupp P2, trots att bromskraften av P-bromsar ej utgör $\frac{2}{3}$ av tågets hela bromsvikt (såo § 39: 2 c), men skall däremot ej göras i fråga om snöplogståg, ej heller i fråga om tåg med högst 60 tons verklig vagnvikt och en hastighet av högst 60 km/tim. eller tåg med högst 30 tons verklig vagnvikt och en hastighet av högst 70 km/tim (jfr såo § 40: 4).

Vad ovan sagts skall gälla även när för tågets framförande användes lok litt D jämte lok av annan typ.

För tåg, vari ej ingå andra fordon än ett dragande lok och ett överksamt elektrolok (varvid sistnämnda lok måste ha verksam tryckluftbroms eller bemannad skruvbroms), skall vagnviktberäkning och bromsviktberäkning ej ske (jfr såo § 69: 4 f).

I. Då vagnvikten, i förekommande fall ökad enligt ovanstående, och bromstalet äro bekanta, uppsökes det sistnämnda talet i den första lodräta kolumnen i hjälptabellen. Från detta tal följer man den vågräta sifferraden, tills man kommer till det tal, som är lika med vagnvikten eller, om sådant icke finnes, till det *närmast högre*. Det lodrätt över detta tal i tabellens huvud stående talet anger den erforderliga bromsvikten.

Ex. Ett tåg har en vagnvikt av 770 ton. Bromstalet är 16. Man söker i hjälptabellens första lodräta kolumn talet 16, därefter i den från detta

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

II. Gäller frågan huru stor vagnvikt, som vid ett givet bromstal får framföras i ett tåg, då man har att tillgå endast en begränsad bromsvikt, uppsökes först det tal, som motsvarar den tillgängliga bromsvikten, eller om detsamma ej finnes, *närmast lägre* tal i hjälptabellens huvud, och den lodräta kolumnen följes härifrån nedåt, tills man kommer till den vågräta sifferrad, som i yttersta kolumnen innehåller det givna bromstalet. Det i skärningspunkten stående talet är den största vagnvikten. Användes D-lok för tågets framförande, skall dock minskning ske med 40 ton för varje sådant lok.

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

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

III. Motsvarar bromsvikten i ett tåg ej det i tjänstetidtabellen angivna bromstalet och vill man för att beräkna den ändrade största hastighet, varmed tåget därför högst kan få framföras, utröna det bromstal, tågets bromsvikt i sället motsvarar, uppsökes först i hjälptabellens huvud det tal, som är lika med den tillgängliga bromsvikten eller, om sådant icke finnes, *närmast lägre* tal, och den lodräta kolumnen följes härifrån nedåt tills man kommer till ett tal, som är lika med tågets vagnvikt (i förekommande fall ökad enligt vad ovan sagts, om lok litt D användes) eller, om sådant tal ej finnes, *närmast högre* tal. Därest detta tal förekommer å mer än en rad, väljer man det understa. Talet i yttersta vänstra kolumnen i samma sifferrad är det sökta bromstalet.

Ex. Ett persontåg, framfört av ett D-lok och vars tidtabell föreskriver bromstal 61 samt en största hastighet av 90 km/tim, har en verklig vagnvikt av 172 ton, vartill enligt ovanstående tilläggas 40 ton = 212 ton och en bromsvikt av 118 ton. Bromsvikten är sålunda ej tillräcklig enligt tidtabellen. För bedömande om hastighetsnedsättning erfordras, måste därför tågets bromstal utrönas.

Man söker då i hjälptabellens huvud bromsvikten 118, som emellertid ej finnes, varför man väljer det närmast lägre talet 115, följer den lodräta kolumnen nedåt och söker talet 212. Enär detta ej finnes, måste man välja närmast högre tal, som är 215. Detta återfinnes på två rader, och man väljer då den understa av dessa rader. Bromstalet erhålles i yttersta vänstra kolumnen på samma rad och är 54.

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

3. Bromsvikt hos olika fordon.

För en del vagnar är den vid tryckluftbromsning gällande bromsvikten angiven å vagnen (genom bromsviktsskyltar å godsvagnar, som ha sådana, och genom skyltar eller märkning vid omställningsanordningen eller å långbalken å vissa personvagnar). Vid skrubvbromsning av dessa vagnar värderas däremot bromsvikten enligt nedanstående tabell, kolumnen längst till höger.

För andra fordon än ovan nämnts värderas bromsvikten enligt följande tabell.

Fordon	P-broms		G-broms		M-broms med ledningstryck		Skrubvbroms
	Då omställningsanordn. TOM — LAST		Då omställningsanordn. TOM — LAST		1,6 kg/cm ²	minst 4 kg/cm ²	
	saknas	har läget TOM LAST	saknas	har läget TOM LAST			
4-axliga person-, post-, fång- o. resgodsvagnar med vagnvikt 45 ton ¹⁾ och däröver	40 ton pr vagn	—	25 ton pr vagn	—	—	—	5 ton pr bromsad axel
4-axliga person-, post-, fång- o. resgodsvagnar med vagnvikt under 45 ton ¹⁾ ²⁾	30 ton pr vagn	—	20 ton pr vagn	—	—	—	5 ton pr bromsad axel
2-axliga person-, post-, fång- o. resgodsvagnar ¹⁾	15 ton pr vagn	—	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel
Godsvagnar med mer än 4 axlar	—	—	5 ton pr broms. axel	5 ton pr broms. axel	—	—	5 ton pr bromsad axel
4-axliga godsvagnar	—	—	20 ton pr vagn	20 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel
3- o. 2-axliga godsvagnar (utom malmbanans vagnar)	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	—	—	tom el. med last 5 ton el. däröver: 5 ton pr bromsad axel
Malmbanans vagnar litt. M	—	—	—	—	6 ton pr vagn	15 ton pr vagn	—
Översamt lok	För elektrolok 10 ton pr bromsad axel, för ånglok 5 ton pr bromsad axel						

¹⁾ Efter avrundning enligt punkt 4 i förklaringarna till tjänstetidtabellerna. —

²⁾ Bromsvikten hos sådana inspektions- och tjänstevagnar (vagnar litt Bo7), å vilka tryckluftbromsen verkar blott på halva antalet axlar, skall värderas till hälften av i tabellen angivna värden.

Vid tillämpning av tabellen iakttages,
 att tryckluftbroms Hildebrand-Knorr S, Kunze-Knorr S, Hildebrand-Knorr P och Kunze-Knorr P samt med mellanventil (i vissa fall omställningshandtag å fordonssidorna) försedd tryckluftbroms Knorr, Westinghouse och New-York utgör P-broms, när omställningsanordningen står i läget P eller Perst samt G-broms när den står i läget G eller Godst (läget S för förstnämnda båda bromstyper får förekomma endast i tåg av bromsgrupp S, varvid bromsviktberäkning ej erfordras);
 att till *P-broms* alltid räknas:
 tryckluftbroms Knorr, Westinghouse och New-York utan omställningsanordning (mellanventil) eller fast strypanordning;
 att till *G-broms* alltid räknas:
 tryckluftbroms Kunze-Knorr G och Hildebrand-Knorr G samt
 » Knorr, Westinghouse och New-York utan omställningsanordning (mellanventil) men med fast strypanordning;
 att till *M-broms* alltid räknas:
 tryckluftbroms å malmbanans vagnar litt M.

Bromsprov

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

Station	Utgångsprov för tåg nr	Förenklat utgångsprov för tåg nr
Stockholm C...	Samtliga tåg med slutstation bortom Södertälje S samt tågen 195, 201, 203, 151, 209, 155 Soh, 239 Soh.	Samtliga tåg, som ej underkastats utgångsprov.
Tomtebodan....	Samtliga utgångståg.	
Stockholm S ..	Samtliga utgångståg. ¹	
Älvsjö	Samtliga utgångståg. ²	248, 254.
Huddinge	Samtliga utgångståg utom lokalpersontåg.	Samtliga utgångståg, som utgöras av lokalpersontåg.
Tumba		
Uttran.....	Samtliga utgångståg.	
Södertälje C...	194, 110 Se, 277, 279, 152, 154, 156 Soh, 162, 7073, 7075, 122 Se, 7077.	Samtliga tåg, som ej underkastats utgångsprov.
Södertälje S...	Samtliga utgångståg.	108, 137 Se.
Gnesta.....		276, 156, 282, 168, 286, 288.
Skebokvarn ...		297, 380, 382, 384, 3008 vard, 150 Soh.
Flen.....	7017, 7013, 7015, 4077.	295, 3008 Soh, 333, 386, 299, 398.
Katrineholm ..	Samtliga utgångståg.	294, 141, 298, 150.
Vingåker.....		146, 136, 332.
Pålsboda	7007.	
Hallsberg	Samtliga utgångståg.	134.
Mariefred	3003.	
Åkers styckebruk	3003, 7095, 7097.	383 och samtliga utgångståg mot Strängnäs.
Strängnäs	348, 350, 7096, 3004, 370 †, 372 †.	Samtliga tåg, som ej underkastats utgångsprov.
Stålboga		Samtliga utgångståg mot Eskilstuna och Malmköping.
Ärla		321, 325, 347.
Eskilstuna C ..	Samtliga utgångståg utom 318, 304, 324, 310, 312, 326 v. f. Soh.	318, 304, 324, 310, 312, 326 v. f. Soh.
Malmköping....	381, 149.	385, 388 †.

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

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

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

Vagnsyning och varmgångsinspektion.

Vagnsyning och varmgångsinspektion får under inga förhållanden eftersättas.

I. Snäll- och persontåg.

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

Stockholm C, Hagalunds Övre, Södertälje C, Mariefred, Strängnäs, Eskilstuna C, Malmköping, Gnesta, Björnlunda, Katrineholm och Hallsberg.

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

Häriifrån göres dock följande undantag:

Stockholm C.

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

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

Södertälje C.

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

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

Mariefred, Strängnäs, Eskilstuna C och Malmköping.

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

Utflyktståg och andra extratåg avsynas å slutstationen genom lokpersonalens försorg.

Gnesta och Björnlunda.

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

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

1) beträffande *personvagnar*.

Katrineholm i tågen 11 och 34.

Hallsberg utan inskränkning. Avsyningen i tågen 3 och 4 verkställs genom vagnskötarens försorg.

2) beträffande *godsvagnar*.

Södertälje S, Katrineholm och Hallsberg utan inskränkning.

II. Godståg.

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

B. Vagnsyning enl. föreskrifterna i särtryck 123, § 6, innebärande bl. a. *varmgångsinspektion*, skall under tåguppehållen äga rum vid *Södertälje S, Katrineholm¹, och Hallsberg* av vagnpersonal. Vissa tåg synas dock av lokbiträdet (se nedanstående tabell).

Enbart varmgångsinspektion.

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

Tåg med udda nr	Varmgångsinspektion i	Utföres av	Tåg med jämna nr	Varmgångsinspektion i	Utföres av
4003	Ses	lokbitr. + vagnps ²)	4008	Ses	lokbitr. + vagnps ²)
4013	Jn	lokbitr.	4010	Jn	lokbitr.
(¹⁵ / ₆ — ³¹ / ₈)			4032 e	K	»
4013	Ses	lokbitr. + vagnps ²)	4034	K	lokbitr. + vagnps ²)
(fr. o. m. ¹ / ₉)			4036 e	Km	lokbitr.
4031 e	Sh, K	lokbitr.			»
4045	Bt	»	4050	K	»
(¹⁵ / ₆ — ³¹ / ₈)			4052	Gn	»
4051	Gn	»	4054 e	Hgö	»
4071 e	Hgö	»	4074	Km	»
4073	Km	»			
4091 e	K	»	4102	Åks	»
4101	Ses	«			
4101	Åks	«			

¹) För tåg 4041, 4039, 4045 s. k. rullande kontroll med sth 10.

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

C. *Periodsmörjning av vagnar samt fullständig vagnsyning* enl. särtryck 123, § 8 för alla vagnar, för vilka vederbörande station är slutstation, skall äga rum å nedan angivna stationer: *Tomteboda, Stockholm N, Värtan, Stockholm S, Liljeholmen, Södertälje S, Södertälje C, Katrineholm, Hallsberg och Eskilstuna C.*

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

Vagnviktstabell för elektrolok och motv. Xa3.

a) De nedan angivna vagnvikterna beteckna maximum för vad loken få framdraga och tillämpas för de tåg, i vilkas tidtabell vagnvikt icke finnes angiven.

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

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

d) Om tåg framföres av ett elektrolok och ett ånglok, får den totala vagnvikten likaledes uppgå till högst $\frac{4}{5}$ av sammanlagda vagnvikterna för båda loken.

Bansträcka	Ton vagnvikt											
	med lok litt.										med motv.	
	Dg	Dk	Ds	F	Hab	Hcd		Hg		Ub	Öd	Xa3
Fjg†						Pt	Fjg†	Pt				
Cst—H—Cst } Ses—Se	900	600	550	650 ¹⁾	500	700	600	850	600	600	250	120
Se—Ses } Ses—Et—Ses } Lg—Mfd Lg } Åks—Sgs—Åks }	600	400	400	470	350 ²⁾	470	470	470	470	400	160	120
Såb—Skv—Såb...	—	—	—	—	350 ²⁾	470	470	—	—	—	—	—

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

2) Vagnvikten 350 ton för ett lok litt Hab gäller endast:

betr. tåg med udda nummer å sträckorna Ses—Alä, Åks—Byr.

betr. tåg med jämna nummer å sträckorna Es—Är, Eg—Såb, Skv—Mkg.

Å övriga sträckor får vagnvikten uppgå till 425 ton.

Anm. 1. När svåra snöhinder eller särskilt låg yttertemperatur ökar tågmotståndet böra ovan angivna vagnvikter i motsvarande grad reduceras. Vagnvikten bör då för lok litt. Dg å linje med långa stigningar icke överstiga 750 ton vid stigningsförhållandet 10 : 1 000 samt 500 ton vid stigningsförhållandet 16 : 1 000. Då tåg framföres av två verksamma elektrolok, får den totala vagnvikten uppgå till högst $\frac{4}{5}$ av de sammanlagda minskade vagnvikterna för båda loken. Order om begränsning av vagnvikten utfärdas av ti i samråd med Miö.

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

**Växlingsrörelser (enligt särtryck 33, § 7) utan
att växlingspersonal är tillstädes samt föreskrifter
för växlingsrörelser Stockholm C—
Stadsgården, Stockholm S—Årsta,
Älvsjö—Västberga.**

Instruktion

för tåg- och växlingsloks framförande å **Stockholm C** bangård att gälla fr. o. m. 1 december 1933.

Med stöd av föreskrifterna i »Instruktion för växlingstjänsten», § 7, och efter samråd med maskinsektionsföreståndaren bestämes härmed, att *ensamma tåglok* skola framföras *till och från tågsätt (inbegr. rundgång)* å Stockholm C bangård utan att växlingspersonal behöver vara tillstädes.

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

Om flera icke sammankopplade lok stå efter varandra å samma spår, gäller »växling tillåten» från närmaste dvärgsignal endast för det främsta loket. Först då dvärgsignalen återgått till »stopp» och därefter ånyo visar »växling tillåten» enl. såo fig. 11b eller 11c, får ett efterföljande lok framgå.

Lokpersonalen åligger,

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

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

att vid övergången till ilgods- och bangårdspostmagasinen iakttaga särskild försiktighet till skydd för gående, samt att därest hinder av något slag skulle anses föreligga inhämta tillstånd från ställverket för fortsatt färd.

Förestående bestämmelser gälla även ensam motorvagn.

Vid vagnväxling skola rörelserna utföras på signal från växlingspersonal.

Med stöd av säkerhetsordningen § 12, mom. 9 anm. bestämes dock,

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

Föreskrifter

ang. växlingsrörelser mellan **Stockholm C** och **Stockholm Stadsgården**.

Rörelser med järnvägsfordon mellan Stockholm C och Stockholm Stadsgården få — under förutsättning att växel- och signal-säkerhetsanläggningarna äro i bruk å sträckan Stockholm C—Mälärstrand (alltså även den automatiska linjeblockeringen) — äga rum under form av växlingsrörelse utan att växlingspersonal medföljer.

Växlingsrörelse skall ske enligt uppgjord plan eller ordnas genom överenskommelse mellan tågklarararen vid Stockholm C och Mälärstrand.

Växlingsrörelserna skola äga rum å för tågrörelse i resp. riktning använt spår; vid enkelspårsdrift å dubbelspår alltså å det spår, som därvid användes för tågrörelsen.

För sträckan befintliga huvudsignaler gälla även för växlingsrörelserna.

Växlingsrörelse mellan Stockholm C och Stockholm Stadsgården eller omvänt får ej påbörjas, förän tågklarararen givit signal till växlingsrörelse.

När säkerhetsanläggningarna icke äro i bruk, skola rörelserna ifråga ske såsom tågrörelse eller under form av bdisp.

Utdrag ur instruktion

för trafikering genom Statens järnvägars försorg av Stockholms stads järnväg Enskede—Nyboda med förbindelse-spåret till Statens järnvägars nedgående huvudspår linjen **Stockholm S—Älvsjö**.

(Den fullständiga instruktionen finnes intagen i 24 ts tidtabellsbok, del A.)

§ 1.

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

Förbindelse-spåret mellan Enskedespåret och Statens järnvägars nedgående huvudspår linjen Stockholm S—Älvsjö benämnes här nedan »Årstaspåret».

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

§ 2.

§ 3.

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

§ 4.

Ifrågavarande växlingsrörelser skola normalt äga rum efter en av stationsföreståndarna vid Stockholm S och Älvsjö gemensamt

uppgjord och av trafikinspektören godkänd plan för växlings-
sättens gång.

§ 5.

För växlingsrörelserna å nedspåret Stockholm S—Årstaväxeln
gälla följande spårspärrsignaler:

Riktning Årstaväxeln.

Dvärgsignal 7 v vid Stockholm S (från nedspåret)

› 9 v › › (› sidospår)

› 15 v² › Årsta blp.

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

Riktning Stockholm S.

Dvärgsignal 15 hb framför skyddsväxeln i Årstaspåret.

› B 2 vid Årsta blp.

› 3 h › Stockholm S (Tanto blp).

Anm.: Då Årstaväxeln med tillhörande skyddsväxel från
Stockholm S lagts i läge för växlingsrörelse från Årstaspåret
till Stockholm S och riktningställaren vid Stockholm S för
nedspåret därefter omställt, visa nedspårets dvärgsignaler
D-2 vid Älvsjö och 15 ha/C2 vid Västberga blp stoppsignal.

§ 6.

Å dubbelspåret Stockholm S—Älvsjö får växlingsrörelse inom
Stockholm S bangårdsområde å nedspåret mellan Årstaväxeln och
Stockholm S äga rum samtidigt med att tågrörelse i samma rikt-
ning äger rum å det andra huvudspåret under villkor

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

att personalen å lok (lokomotor), som utför extra växlings-
rörelse, iakttaget, att växlingsrörelsen skall äga rum under skärpt
uppmärksamhet från förarens sida och att hastigheten ej får över-
stiga 30 km/tim.

§ 7.

Hastigheten för växlingsrörelserna får på intet ställe av En-
skedespåret och Årstaspåret vara större än 30 kilometer i timmen.

§ 12.

Vid varje växlingsrörelse å Enskedespåret resp. Årstaspåret
skall en man av växlingspersonalen vid resp. Stockholm S, Älv-
sjö eller Liljeholmen medfölja såsom växlingsledare.

§ 13.

Växlingsrörelser å nedspåret Stockholm S—Årstaväxeln å Årsta-
spåret — — — — få äga rum endast efter medgivande av tåg-
klararen vid Stockholm S.

§ 18.

Då enkelspårig drift samtidigt äger rum å nedspåret Stock-
holm S—Älvsjö skola växlingsrörelserna ske under form av ban-
disp.

Då tkl är i tjänst vid Årstaväxeln skall tågpersonalen å berörda
tåg underrättas genom tågklararens vid Stockholm S försorg.

Instruktion

för tågloks framförande å Älvsjö bangård att gälla
fr. o. m. 1 juni 1940.

Med stöd av föreskrifterna i »Instruktion för växlingstjänsten», § 7, och efter samråd med maskinsektionsföreståndaren bestämes härmed, att *ensamma tåglok* skola framföras *till och från tågsätt (inbegr. rundgång)* å Älvsjö bangård utan att växlingspersonal behöver vara tillstädes.

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

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

Lokpersonalen åligger,

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

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

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

Vid vagnsväxling skola rörelserna utföras på signal från växlingspersonal.

Utdrag ur instruktion

för växlingsrörelse mellan Älvsjö och Liljeholmen.

(Den fullständiga instruktionen finnes intagen i den s. k. bispårstabellen.)

§ 1.

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

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

§ 3.

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

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

§ 4.

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

§ 5.

För växlingsrörelserna å uppspåret Älvsjö—Västbergaväxeln gälla förutom vederb. dväragsignaler i tågvägen å bangården i Älvsjö även följande dväragsignaler:

Riktning Liljeholmen.

Dväragsignal 1 v mitt för infartssignalen till Älvsjö.

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

Riktning Älvsjö.

Dväragsignal 1 hb i Liljeholmsspåret framför skyddsväxeln vid Västbergaväxeln.

35 h vid infarten till Älvsjö.

§ 6.

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

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

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

§ 7.

Växlingsrörelser å uppspåret Älvsjö—Västbergaväxeln, å Liljeholmsspåret — — — få äga rum endast efter tillstånd av tågklareren vid Älvsjö. Dyligt tillstånd inhämtas av vederbörande växlingsledare.

§ 15.

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

Tågklarere skall då vara i tjänst vid Västbergaväxeln.Utförlig tåganmälan skall utväxlas mellan Älvsjö och Västbergaväxeln. Enär huvudsignal saknas vid Västbergaväxeln skall signalering där äga rum enligt såo § 52, mom. 4. Avgångssignal skall givas vid Älvsjö och Västbergaväxeln.

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

Då enkelspårdrift samtidigt äger rum å uppspåret Älvsjö—Stockholm Södra, skola växlingsrörelserna ske under form av bdisp.

Då tågklarere är i tjänst vid Västbergaväxeln, skall tågpersonalen å berörda tåg underrättas genom tågklareren vid Älvsjö försorg.

§ 18.

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

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

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

Då enkelspårdrift samtidigt äger rum å nedspåret Stockholm S—Älvsjö, gälla särskilda bestämmelser.

Då tågklarare är i tjänst vid Årstaväxeln skall tågpersonalen å berörda tåg underrättas genom tågklararens vid Stockholm S försorg.

Instruktion

för ensamt tågloks framförande *utan växlingspersonal* vid
Katrineholm.

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

Härvid skall iakttagas:

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

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

Vid gång å sp I—VI (ang. rundgång av lok å sp III o IV se nedan). Tillstånd till växlingsrörelsens påbörjande lämnas genom signal till växlingsrörelse. Gångbanan över bangården mitt för stationshuset får ej passeras, utan att tillstånd härtill genom vederbörlig signal till växlingsrörelse erhållits av signalgivare, placerad vid gångbanan för vederbörande spår. Särskild försiktighet skall iakttagas vid passerandet av densamma. För resp.

spår gällande dvärgsignaler få ej passeras, även om »växling tillåten» visas, utan att signal till växlingsrörelse erhållits. Beträffande gång till lokstallet gäller dock vad ovan föreskrivits, såvida lokps erhållit muntligt besked att vägen till lokstallet är klar.

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

Lokpersonalen åligger

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

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

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

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

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

Instruktion

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

Lok får under nedan angivna villkor framföras å personbangården, lokpassagespåret, uppdragsspåret och nedfartsspåret, utan att växlingspersonal är tillstädes. Vad som säges om lok, gäller även lokomotor med eller utan vagnar och rälsbuss med eller utan släpvagn. Dessa föreskrifter få även tillämpas, om lok drager andra fordon eller skjuter högst två st. två- eller tre-axliga vagnar, en boggielvagn eller ett overksam lok; å lokpassagespåret få dock vagnar skjutas endast om loket är bemannat med 2 man.

När växlingssätt om högst 90 tons vagnvikt framföres från personbangården till rangerbangården eller i motsatt riktning erfordras endast lokets bromsvikt. Vid vagnvikt över 90 ton skall bromsvikt finnas motsvarande bromstal 8 och genomgående broms kunna manövreras från loket. Större vagnvikt än 90 ton får icke medföras efter den sista bromsade vagnen. (Sty skr. Dbr S 77/1944 och den 27/4 1944 och 27/4 1945.)

I anslutning härtill föreskriver trafikinspektören följande:

Föraren skall alltid färdas i den främst gående förarhytten. Undantag härifrån medgives vid rundgång med lok på personbangården, då den härför disponerade tiden underskrider 12 min.

1. Å personbangården.

Å spåren 1, 2, 3 och 4 mellan inre dvärgsignalerna (D 11—55, D 12—54 b, D 13—54 a, D 15—52), å spåren 5 och 6 mellan där befintliga dvärgsignaler (D 9—51, D 6—49) samt å övriga spår mellan resp. spårs inre växlar.

Signal till växlingsrörelse till lok att framgå å visst spår får icke givas, förrän signalgivaren förvissat sig om, att vederbörande spår är fritt att befara och ej heller avsett att användas för väntat eller i närheten varande tåg.

Tillstånd till rörelsen inhämtas av signalgivaren i ställverket.

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

2. Å lokpassagespåret.

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

Lokpassagespåret trafikeras i *båda* riktningarna. Automatiska signalanordningar äro i bruk.

Med avseende på signaleringen är lokpassagespåret indelat i fem signalsträckor:

- A = Sträckan mellan å ena sidan lokbangården eller endera av dvärgsignalerna M 1, M 2, M 3 och M 6 (beroende på körriktning) samt å andra sidan dvärgsignalerna D 1/M 10. Sträckan A kan befaras dels över växel 112, dels över växel 106.
- B = Sträckan mellan dvärgsignalerna D 1/M 10 och D 3/D 8.
- C = Sträckan mellan dvärgsignalerna D 3/D 8 och D 5/D 6.
- D = Sträckan mellan dvärgsignalerna D 5/D 6 och D 7/D 4.
- E = Sträckan mellan dvärgsignalerna D 7/D 4 och infartsgruppen (D 2).

Signalering med dvärgsignalerna:

a) För rörelser i riktning västerut.

M 6 och M 3 — från nedfartsspåret resp. lokstallet till sträckan A över växel 112.

M 11 — från lokstallet till sträckan A över växel 106.

D 1 — från sträckan A till sträckan B.

D 3 — från sträckan B till sträckan C.

D 5 — från sträckan C till sträckan D.

D 7 — från sträckan D till sträckan E.

b) För rörelser i riktning österut.

D 2 — från infartsgruppen till sträckan E. Stoppsignal å D 2 repeteras genom rött sken å en närmare infartsgruppen vid vägporten uppsatt repetersignal.

D 4 — från sträckan E till sträckan D.

D 6 — från sträckan D till sträckan C.

D 8 — från sträckan C till sträckan B.

M 10 — från sträckan B till sträckan A över växel 106 eller växel 112.

M 7, M 8 och M 9 — från utfartsgruppen till sträckan A över växel 112.

M 1 — från sträckan A över växel 106 till nedfartsspåret.

M 2 — från sträckan A över växel 112 till nedfartsspåret eller lokstallet.

c) Signalbilder.

Dvärgsignalerna för infart på sträckorna A, B, C och E visa signalbilder med två sken, enl såo fig 11 a, 11 b och 11 c, med undantag av dvärgsignal M 10, som visar signalbilder enl såo fig 11 a, 11 c och 11 d.

De två dvärgsignalerna D 4 och D 5, som signalera för sträckan D, visa signalbilder med tre vita sken, och kunna icke visa stopp utan följande tre signalbilder för »växling tillåten».

⊗ } = kör, allt är klart å sträckan.

° ⊗ } = kör med varsamhet, växlarna ligga rätt, men fordon finns å sträckan.

° ° } = kör med varsamhet, växel ligger fel, dessutom kan fordon finnas å sträckan.

De två sistnämnda signalbilderna samt signalbilden i 45° vinkel (11 c och d) från dvärgsignal gällande för sträckorna A, B, C och E betyda, att särskild försiktighet skall iakttagas så att rörelsen omedelbart kan stoppas, därest hinder upptäcket i spåret eller på väg mot detsamma eller om växel ligger fel.

M 1 intager normal stoppställning. »Växling tillåten» till nedfartsspåret kan visas först då fordon inkommer på spårledningen framför signalen.

Å M 2 visas, då växel 112 omlagts, »växling tillåten» till nedfartsspåret genom signalbild enligt fig. 11 b och till lokstallet genom signalbild enligt fig. 11 c.

Signalbild enligt fig. 11 d visas på M 7, M 8, M 9 och M 10 genom intryckning av en vid telefonkuren i östra änden av utfartsgruppen anordnad tryckknapp, märkt »M 7—10, växling». Signalerna återgå till stopp, då fordon inkommer på spårledningen framför växel 112, eller eljest vid intryckning av någon av de i punkt 5 nämnda medgivandeknapparna eller ock en invid tryckknappen »M 7—10, växling» anordnad tryckknapp, märkt »M 7—10, stopp».

Dvärgsignal M 10 visar »växling tillåten», 11 c, då växlarna 308 och 231 ligga i plusläge, d. v. s. till lobbangården och sträckorna till lobbangården och angränsande spårsträcka å utfartsgruppen äro fria samt då växlarna 308, 231, 233 och 235 ligga för fart till växel 112 och tryckknapp »Till» är intryckt,

»växling tillåten», 11 d, då växlarna 308 och 231 ligga i minusläge, d. v. s. mot utfartsgruppen och spåret är fritt till mitt för dvärgsignal M 8 och tryckknapp »M 7—10, växling» är intryckt. När växel 308 eller 231 ligger i minusläge och tryckknapp icke är intryckt, visar M 10 stopp, 11 a.

Fasta signalmedel.

a) Spårspärrsignaler äro uppsatta:

Sträck a D.

1. en spårspärrlykta invid spåret mitt för växlarna 272 a/b c/d (i nedre ändan av spår R 23), visande stopp mot fordon å lokspåret, då skyddsväxel 272 a/b är lagd så att lokpassagespåret icke skyddas,
2. en spårspärrlykta invid spåret cirka 50 meter öster om växel 282 till omlastningsbangården, visande stopp för lokpassagespåret då växeln ligger till omlastningsbangården,
3. en spårspärrlykta invid spåret mitt för växel 362 (vid nedre ändan av »repharpan»), visande stopp för rörelser å lokpassagespåret då växeln är omlagd så att lokpassagespåret icke skyddas;

Sträck a C.

4. en spårspärrlykta mitt för växel 305 (vid för övre änden av utfartgruppen), visande stopp mot fordon å lokpassagespåret, då växel är omlagd så att lokpassagespåret icke skyddas,
5. en spårspärrlykta invid spårets mitt för växel 350 (i övre änden av U 5), visande stopp mot fordon å lokpassagespåret, då växeln är omlagd så att lokpassagespåret icke skyddas;

Sträck a A.

6. en spårspärrlykta invid spåret väster om växel 203 (till lagerhusspåret), visande stopp mot fordon å lokpassagespåret när spårspärr Sp II å lagerhusspåret icke ligger på rälen (= —läge),
 7. en från lokstallet manövrerad signallykta vid ingången till lokbangården framför växel 106, visande stopp på samma sätt som spårspärrlykta, då rörelse ej får ske genom växeln, eljest samma signalbilder, som förekomma på växellykta vid gång mot växel,
 8. en spårspärrlykta vid växel 112, visande stopp, då växel leder till säkerhetsspåret;
- Omlastningsbangården.*
9. en spårspärrlykta innanför växel 282, visande stopp för rörelser från omlastningsbangården, då växeln är lagd för fart på lokpassagespåret förbi omlastningsbangården,
 10. en spårspärrlykta i förbindelse med spårspärr Sp II, som avstänger spåret från lagerhuset och omlastningsmagasinet.

b) Växellyktor eller växelskärmar visa läget av följande växlar:

Sträck a D.

växlarna 312, 307, 282 och 375;

Sträck a C.

växlarna 219 och 360;

Sträck a A.

växlarna 114, 235, 233, 231 och 308.

Manövrering av vissa växlar.

Växel 112 (skyddsspårsväxeln vid M 2) ligger normalt till säkerhetsspåret men omlägges automatiskt till andra läget,

då fordon från nedfartsspåret eller lokstallet passerar dvärgsignal M 6 eller M 3, eller

då fordon från utfartsgruppen eller sträckan B införes på spårledningen framför växel 112, dock endast om omläggningen förberetts genom intryckning av någon av nedanstående medgivandeknappar.

Dylika medgivandeknappar, märkta »Till», äro uppsatta på följande medgivandeställen:

telefonkuren i östra änden av utfartsgruppen,
vagnpersonalens kur mitt på utfartsgruppen,
tågklararekuren i västra änden av utfartsgruppen,
bryggstolpe i östra änden av stationsgruppen,
smedjan mitt på sträckan D.

Vid varje medgivandeknapp finnes en återtagningsknapp, märkt »Från», varmed gjord inställning kan återtagas.

Då en av medgivandeknapparna intryckts, ringer en klocka vid varje medgivandeställe. Därjämte visas signalbild enligt fig. 11 c på den av dvärgsignalerna M 7, M 8, M 9 och M 10, från vilken utfartsväg mot växel 112 är lagd. Ringningen upphör och signalen återgår till utgångsläget (stopp eller fig 11 d), då fordon inkommer på spårledningen framför växel 112, eller eljest då en av återtagningsknapparna intryckes.

Växel 112 återgår automatiskt till normalläge, då fordonen vid rörelse västerut passerat spårledningen framför växel 112 eller vid rörelse österut spårledningen i växlarna 114 och 173.

Växel 112 kan även omläggas lokalt med lokalställare invid växeln.

Växel 173 är försedd med fjädrande dragstång för uppkörning men kan även omläggas med växelställ. Då växeln uppkörts, få fordonen ej föras tillbaka i motsatt riktning genom växeln, förrän samtliga hjulpar passerat denna.

Växel 173 skall normalt vara lagd mot växel 112 och växelstället vara låst med kontrollås K¹², vartill en plomberad nyckel skall finnas i maskinavdelningens förråd i lokstallet.

Växlarna 106 och 110 vid infarten till lokstallet manövreras från en vid lokstallet uppsatt vevapparat. Därifrån omställas även den signallykta, som reglerar rörelsen genom växel 106.

De på sträckan A belägna växlarna 203, 102 och 104 låsas i läge för lokpassagespåret med kontrollås K¹².

Indikeringslampor äro uppsatta:

Sträckan D.

Tre stycken vid växel 275 (strax väster om växeln till omlastningsbangården).

Den översta av dem lyser, då västra delen av sträckan B, sträckorna C och E samt spårledningen väster om E äro fria från fordon. Den mellersta lampan lyser, då samtliga växlar på sträckan D intaga normalläge, och den nedersta, då växlarna 251, 312, 307 och 362 intaga normalläge.

Två stycken vid växel 312 (mitt framför S-gruppen).

Den övre av dessa lyser, då västra delen av sträckan B, sträckorna C och E samt spårledningen väster om E äro fria från fordon. Den nedre lampan lyser, då växlarna på sträckan D äro lagda för genomfart.

Sträckan C.

Tre stycken vid växel 350 (snett mot tågklarerarekuren i U-gruppen) av vilka den nedersta, mellersta resp. översta lampan lyser, då sträckan B, C resp. D är fri från fordon.

Framförande av fordon.

Vid gång på lokpassagespåret skola vid spåret uppsatta spårspärr- och växelyktors signalbilder iakttagas och dessutom tillses, att växlingsrörelser icke äga rum till eller över spåret. Särskilt inom sträcka D föreligger risk för dylika farliga rörelser.

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

Innan signal till växlingsrörelse gives till lok från infartsgruppen skall signalgivaren tillse att väx-larna mellan infartsgruppen och dvärgsignal D 2 ligga i rätta lägen, att repetersignalen icke visar rött sken och att i övrigt intet hindrar rörelsen fram till nämnda dvärgsignal.

Vid uppsatta lystringsmärken gives signalen »tåg kommer». Växlingspersonal, sysselsatt med växling mot eller över lokpassagespåret skall då lok märkes nalkas å detta spår, vilket visas genom släckta indikeringslampor, avbryta växlingsarbetet och rätt-lägga väx-larna för lokets gång å spåret.

Växeln till omlastningsbangården skall efter för varje gång slutad växling alltid läggas för gång mellan infartsgruppen och lokbangården. Likaså skola alla skyddsväxlar vara lagda i avvisande lägen.

På lokpassagespårets nedre del från hastighetstavlan framför växel 102 över lokbangården skall hastigheten nedbringas till högst 10 km i tim. och framförandet ske med största försiktighet.

Lok må framföras över lokbangården fram till medväxel i dess östra ända, men icke förbi nämnda medväxel utan att särskild signal därtill erhållits.

Då körning med tåg eller tågdelar över lokbangården icke är utan sina risker, fästes uppmärksamheten på, att, då icke hinder förefinnes, körningen skall ske genom väx-larna 106—173 och nedfartsspåret.

Skulle svårighet uppstå att komma i telefonförbindelse med stallpersonalen för begäran av omläggning av växel 106, skall ställverket uppringas och anmodas framföra begäran om växel-omläggningen.

Vid gång från lokpassagespåret över förbindelsespåret till nedfartsspåret observeras följande.

Dvärgsignal M 1 invid förbindelsespåret visar normalt stopp, 11 a; körsignal »växling tillåten», 11 b, visas automatiskt då fordon på väg mot nedfartsspåret *passerat* växel 104, och växel 106 är lagd mot nedfartsspåret och detta är fritt från fordon. Växlarna 104 och 106 ligga i västra ändan av förbindelsespåret.

Vid gång från lokpassagespåret till utfartsgruppen genom växel 308 skall växlingspersonal vara tillstädes.

3. Å uppdragsspåret.

Med uppdragsspåret avses godstågspassagespåret från personbangården, dvärgsignal M 4, till infartsgruppen, dvärgsignal M 18. Spåret trafikeras *normalt* endast i västlig riktning.

Automatiska signalanordningar äro i bruk.

Följande dvärgsignaler finnas uppsatta för signalering för rörelser i *västlig* riktning:

Dvärgsignal M 4, (ungefär mitt för lokstation);

» M A, (50 meter öster om tågklarareexp. å utfartsgruppen);

» M 18, (50 meter framför infartsväxeln till infartsgruppen).

M 4 visar »växling tillåten», 11 b, då hela uppdragsspåret är fritt från fordon och växlarna ligga rätt ända fram till dvärgsignal M 18, »växling tillåten», 11 c, då antingen fordon befinner sig på uppdragsspåret mellan dvärgsignalerna M A och M 18 eller då tågväg är lagd från utfartsgruppen mot Östansjö, samt »stopp», 11 a, då fordon befinna sig mellan dvärgsignalerna M 4 och M A.

M A visar »stopp», 11 a, då tågväg är lagd från utfartsgruppen mot Östansjö, då någon av växlarna ligger fel eller då fordon befinner sig på uppdragsspåret mellan dvärgsignalerna M A och M 18, »växling tillåten», 11 b, då uppdragsspåret är fritt från fordon och växlarna ligga rätt från M A till M 18, samt »växling tillåten», 11 d, då växling skall ske till lokväntspåret eller utfartsgruppen. Fordon kunna då befinna sig på uppdragsspåret.

M 18 visar »stopp», 11 a, och »växling tillåten», 11 c, då rörelsen får fortsätta in på infartsgruppen. För växlingsrörelse, som stannat framför M 18, innebär signalen »växling tillåten», att rörelsen skall införas på infartsgruppen.

Vid behov kan undantagsvis uppdragsspåret även trafikeras i *östlig* riktning. Följande dvärgsignaler finnas för dessa rörelser:

Dvärgsignal M O, (160 meter väster om växel 259, utfartsväxel till dubbelspåret Hallsberg—Östansjö);

» M D, (50 meter öster om tågklarareexp. å utfartsgruppen).

M O visar normalt »stopp», 11 a, samt »växling tillåten», 11 d.

M D visar normalt »stopp», 11 a, samt »växling tillåten», 11 b.

Vare sig lok går ensamt eller medför vagnar, ske alla rörelser under form av växlingsrörelser.

A. Växlingsrörelser från personbangården till utfartsgruppen.

Efter erhållen signal till växlingsrörelse framföres rörelsen till dvärgsignal M A, förbi vilken den får fortsätta först sedan ny signal till växlingsrörelse erhållits av signalgivare å rangerbangården.

B. Växlingsrörelser från personbangården till infartsgruppen.

Rörelsen framföres efter å personbangården erhållen signal till växlingsrörelse.

Signal »växling tillåten», 11 b, från dvärgsignal M A innebär jämväl signal till rörelse. »Växling tillåten», 11 d, innebär att uppdragsspåret mellan M A och infartsgruppen är upptaget av

fordon. Vid lystringsmärket c:a 350 meter framför infartsgruppens infartsväxel gives signalen »tåg kommer».

Då rörelsen skall fortsätta in på infartsgruppen visas med dvärgsignal M 18 signal »växling tillåten», 11 c.

Växlingsrörelse, som stoppats framför dvärgsignal M 18 på uppdragsspåret, får icke backa för att få fart, utan att föraren först inhämtat medgivande från bgm eller stfm i infartsgruppen.

Då rörelsen införts på infartsgruppen gives stoppsignal av stfm eller därtill beordrad tjänsteman. Om denna signal skulle utebliva, skall rörelsen likväl stoppa hinderfritt framför i västra änden av spårgruppen befintliga dvärgsignaler.

C. Växlingsrörelser å uppdragsspåret i östlig riktning, d. v. s. mot personbangården.

Växlingsrörelsen utföres efter erhållen signal till växlingsrörelse.

Signal »växling tillåten», 11 b, från dvärgsignal M D innebär jämväl signal till rörelse. Rörelsen skall stoppa ungefär mitt för lokstallarna, om icke stoppsignal dessförinnan erhållits, och får icke införas på personbangården, förrän signal från växlingspersonal erhållits för fortsatt rörelse.

4. Å nedfartsspåret.

Med nedfartsspåret avses det spår, som leder från utfartsgruppen förbi dvärgsignalerna M 2 och D 1 till personbangården.

Spåret trafikeras i båda riktningarna.

A. Från utfartsgruppen mot personbangården.

Följande dvärgsignaler gälla för dessa rörelser, som ske under form av växlingsrörelser.

- Dvärgsignal M 7 (i östra ändan av utfartsgruppen och gällande för rörelser från spåren 1—3);
- » M 8 (i östra ändan av utfartsgruppen och gällande för rörelse från spår 4);
 - » M 9 (i östra ändan av utfartsgruppen och gällande för rörelser från spår 5);
 - » M 10 (väster om växel 308, gällande för rörelser från lokpassagespåret);
 - » M 2 (invid skyddsväxel 112);
 - » D 1 (c:a 160 meter väster om vägövergången).

M 7, 8 och 9 visa normalt stopp, 11 a. När tjänsteman i utfartsgruppen intryckt medgivandeknappen (för nedfart), visar dvärgsignalen vid det spår, från vilket nedfarten avses, »växling tillåten, varsamhet», 11 c.

M 10 visar »växling tillåten», 11 c, då växlarna 308 och 231 ligga i plusläge, d. v. s. till lokbangården, och sträckorna till lokbangården och angränsande spårsträcka å utfartsgruppen äro fria samt visar »växling tillåten», 11 d, då växlarna 308 och 231 ligga i minussläge, d. v. s. mot utfartsgruppen, och spåret är fritt till mitt för dvärgsignal M 8, ävensom tryckknapp »M 7—10, växling» är intryckt. När växel 308 eller 231 ligger i minussläge och tryckknapp enligt ovan icke är intryckt, visar M 10 stopp, 11 a.

M 2 visar normalt »stopp», 11 a. Växel 112 ligger då till skyddsspåret. Likaså visar signalen »stopp», då fordon är på väg från

lokpasset eller lokbangården genom växlarna 106 och 173 eller då fordon finns på nedfartsspåret mellan M 2 och D 1. Signalen visar »växling tillåten», 11 b, då skyddsväxel 112 gått om till läge för fart till nedfartsspåret och detta spår är fritt från fordon fram till dvärgsignal D 1.

Då signalen visar »växling tillåten», 11 c, ligger växel 114 till lokbangården. Skyddsväxel 112 måste då läggas lokalt.

D 1 kan visa signalbilder enligt 11 a, b, c och d. Normalställning är stopp, 11 a.

Visas »växling tillåten», 11 b eller 11 c, innebär detta jämväl signal till fortsatt rörelse, d. v. s. rörelsen får fortsätta in på personbangården. Visas däremot signalbild enligt 11 d, skall rörelsen stoppa och växlingssignal avvaktas.

I nedfartsspåret är en skyddsväxel 112 inlagd, strax öster om utfartsgruppen. Denna växel ligger normalt till skyddsspåret.

Omläggningen av växeln sker automatiskt, sedan tjänsteman å utfartsgruppen intryckt en s. k. medgivandeknapp och växlingsrörelsens främsta fordon inkommit å spårledningen mellan M 7—10 och M 2.

Växlingsrörelsen får icke påbörjas å utfartsgruppen förrän signal till växlingsrörelse erhållits från tjänsteman i denna grupp och får sedan, då det avser rörelse till personbangården, framföras till dvärgsignal D 1.

Telefon finnes i telefonkuren i östra änden av utfartsgruppen. Ställverkspersonalen å personbangården skall underrättas om icke körsignal erhålles från M 2.

Lokalställaren för växel 112 är belägen invid denna växel.

Växlingsrörelsen skall under nedgången från utfartsgruppen icke hava större hastighet, än att den kan bringas till stopp, om dvärgsignal M 2 (invid skyddsväxeln) fortfar att visa »stopp», 11 a.

B. Från person- eller lokbangården till utfartsgruppen.

Följande dvärgsignaler finnas:

vid gång från personbangården

Dvärgsignal M 6, (framför uppkörbara växel 173, ungefär mitt för lokstation);

vid gång från lokbangården

Dvärgsignal M 3, (vid spåret från lokbangården till nedfartsspåret).

M 6 visar »stopp», 11 a, och »växling tillåten, varsamhet», 11 c, det senare om växlarna 173 och 114 äro lagda för gång mot utfartsgruppen och nedfartsspåret är fritt från fordon till nämnda grupp.

M 3 visar »stopp», 11 a, och »växling tillåten, varsamhet», 11 c, det senare då växel 114 ligger i omlagt läge för gång från lokbangården till utfartsgruppen och nedfartsspåret är fritt från fordon mellan signalerna M 3 och M 7—9 resp. växel 233.

Skyddsspårväxel 112 omlägges automatiskt, då fordon passerat dvärgsignal M 6 resp. M 3 i körställning, 11 c. Efter omläggning blir växeln låst i läge för nedfartsspåret och återgår i läge för säkerhetsspåret, då fordonet passerat endera av signalerna M 7—9 resp. växel 233.

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

Efter erhållen växlingssignal å person- eller lokbangård får lok därifrån framföras till utfartsgruppen över nedfartsspåret.

Innan signal gives, skall vederbörande signalgivare förvissa sig om, att fordon icke befinna sig å eller i farlig närhet av den del av nedfartsspåret, som skall befaras. Detsamma gäller även, om loket framföres mot västra vägövergången och därifrån inväxlas å nedfartsspåret. Observera bomsignaltavlan.

Vid gång från lokbangården skall signalgivaren å lokbangården rättlägga växlarna för lokets inväxling å nedfartsspåret samt där- efter återlägga dem i avvisande resp. normalläge. Signalgivaren skall meddela föraren nummer å spår å utfartsgruppen till vilket loket skall framgå.

Loket skall framföras med erforderlig försiktighet, dels så att växlarnas lägen efter hand hinner att kontrolleras och vid behov rättläggas av lokpersonalen, dels så att loket omedelbart kan stanna, om andra fordon skulle mötas å nedfartsspåret eller vara i rörelse mot detsamma från angränsande spår. Medföljer lots, verkställer denne växelomläggningen.

Då lok införts å utfartsgruppen, skall det, om icke annat besked erhållits, stanna hinderklart vid rakspårssträckans början å resp. spår, om icke dessförinnan hinder uppstår. För lokets vidare framförande till tågsättet gives växlingssignal av personal å rangerbangården.

Instruktion

för rundgång med lok vid **Läggesta**.

För rundgång med lok, som ankommit med tåg från Mariefred på spår 2 eller 3, skola följande föreskrifter gälla.

Sedan loket avkopplats, giver växlingsledaren växlingssignal. Växlingsledaren kvarstannar vid ställverket. Loket framföres över växel 4 och stoppas där utan signal från växlingsledaren. Denne lägger från ställverket om växel 4 och ger därefter ny signal, varpå loket framföres å spår 3 eller 2 över växel 3 och stoppas där utan signal från växlingsledaren. Sedan denne lagt om växel 3 för gång till tågsättet, ger han vederbörlig växlingssignal samt mottager loket för tillkoppling.

Instruktion

för rundgång med lok vid **Åkers styckebruk**.

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

Gång från tåget.

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

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

Gång från östra till västra änden av bangården.

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

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

Lok från tåg 358 till tåg 147 skall stanna å spår 2 bakom tåg 359, som vid påbörjandet av rundgången ännu ej avgått. Rundgången fullföljes sedan på ny växlingsignal sedan tåg 359 avgått.

Gång till tåget.

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

Instruktionför rundgång med lok vid **Stålboga.**

För rundgång med lok, som ankommit på spår 1 med tåg från Malmköping, skola följande föreskrifter gälla.

Sedan loket avkopplats, giver växlingsledaren växlingsignal. Växlingsledaren kvarstannar vid ställverket. Loket framföres över växel 1 och stoppas där utan signal från växlingsledaren. Denne lägger från ställverket om växel 1 och ger därefter ny signal varpå loket framföres å spår 2 över växel 11—4 och stoppas där utan signal från växlingsledaren. Sedan denne lagt vederb. växlar för gång till tågsättet, ger han vederbörlig växlingsignal samt mottager loket för tillkoppling.

Därest för rundgången annat spår måste användas, skall i varje förekommande fall överenskommelse träffas mellan växlingsledaren och lokföraren härom.

Instruktionför rundgång med lok vid **Strängnäs.**

För rundgång med lok, som ankommit med tåg på spår 1, skola följande föreskrifter gälla.

Sedan loket avkopplats, giver växlingsledaren växlingsignal. Växlingsledaren kvarstannar vid ställverket. Loket framföres över växel 6 och stoppas där utan signal från växlingsledaren. Denne lägger från ställverket om växel 6 och ger därefter ny växlingsignal. Loket framföres å spår 2 över växel 7-3-1 och stoppas där utan signal från växlingsledaren. Sedan denne lagt om växel 1 för gång till tågsättet, ger han vederb. växlingsignal samt mottager loket för tillkoppling.

Därest för rundgång annat spår måste användas, skall i varje förekommande fall överenskommelse träffas mellan växlingsledaren och lokföraren härom.

Instruktion**för rundgång med lok vid Malmköping.**

För rundgång med lok, som ankommit med tåg på spår 1, skola följande föreskrifter gälla.

Sedan loket avkopplats, giver växlingsledaren växlingssignal. Växlingsledaren kvarstannar vid ställverket. Loket framföres över växel 1 resp. 4 och stoppas där utan signal från växlingsledaren. Denne lägger från ställverket om växel 1 resp. 4 och ger därefter ny växlingssignal. Loket framföres å spår 2 över växel 1-3-6-4 resp. 4-6-3-1 och stoppas där utan signal från växlingsledaren. Sedan denne lagt vederb. växlar för gång till tågsättet, ger han vederb. växlingssignal samt mottager loket för tillkoppling.

Därest för rundgången annat spår måste användas, skall i varje förekommande fall överenskommelse träffas mellan växlingsledaren och lokföraren härom.

Reservlok

finnes å följande stationer nedannämnda tider.

Hagalund Ö	Hela dygnet	Lok litt. Dk.
Stockholm C (å bang.)	Hela dygnet	» » Dk.
Södertälje S	{Hela dygnet	» » Dk.
	{23 ⁰⁰ —4 ⁰⁰	» » Hg.
Eskilstuna C	{11 ³⁰ —14 ³⁰ vard utom vard före Soh	» » Hg.
	{11 ³⁰ —13 ³⁰ vard före Soh	» » Hg.
Katrineholm	Hela dygnet	» » Dk.
Hallsberg	{Hela dygnet	» » Dk.
	{ » »	» » Dg.

Hjälpvagnars placering.

Station	Antal	
	redskaps- vagnar	ambulans- vagnar
Stockholm C.	2 (typ I A och I B)	—
Södertälje S.....	1 (typ II)	—
Katrineholm	1 (typ II)	—
Hallsberg.....	2 (typ I A och I B)	1

Veckoorder.

Anvisningar till veckoorder (enligt av styrelsen den 15 maj 1944,
Dbr S ³/₄₃, fastställd formulering.)

1. Veckoordern (Vko) gäller som order *till lokps och tbfh* å tåg, som framgå å de bansträckor, där systemet med vko tillämpas (å titelsidan anges de bansträckor inom vko giltighetsområde, där nämnda system *ej* tillämpas). Ang. förhållanden, som tillkommit efter upprättandet av vko eller eljest *ej* medtagits i denna, givas order enl. såo bestämmelser (alltså i regel å S-formulär).
2. Vko gäller från måndag kl. 0.00 till söndag kl. 24.00. Giltighetstiden anges på titelsidan och överst på varje sida.
3. Vko är indelad i olika bansträckor och farriktningar på så sätt, att de tabeller, som gälla för nedgående tåg (udda nr), äro trafiksektionsvis upptagna först och därefter — likaledes trafiksektionsvis — med början på ny sida de tabeller, som gälla för uppgående tåg (jämna nr).
4. Driftplatser resp. stationssträckor, där anordningar förekomma enl. vko, angivas genom underrubriker. En underrubrik kan gälla flera, under varandra upptagna anordningar, åtskilda genom ett streck tvärs över sidan. I kol. 1 äro tågen för varje särskild anordning, då de *ej* angivas på annat sätt, upptagna i nummerordning med det lägsta numret först. Upptaga kol. 2 och 3 på skilda rader två eller flera tidsperioder, avser varje tidsperiod det tåg, som i kol. 1 står på samma rad, om *ej* antingen annat anges genom klammer eller kol. 1 upptager endast ett tågnummer för vederbörande anordning eller t. ex. »alla tåg».
5. Order om enkelspårsdrift å dubbelspår medtagas i vko endast å bandel med *automatisk* linjeblockering och endast för den riktning, i vilken tågen framgå på högerspår. I samband med uppgift i kol. 5 angående enkelspårsdrift upptages därunder särskild uppgift om sådana förhållanden, som enligt vko gälla för tåg i motsatt riktning och som under enkelspårsdriften skola beaktas jämväl av tåg å högerspår. (Gives enkelspårsorder på form. S 7 sker till tåg, som framgår på högerspår, särskild ordergivning om dylika, i vko för tåg i motsatt riktning angivna förhållanden genom enstaka order på vederbörliga S-formulär).

Vid enkelspårsdrift enl. vko gives *ej* särskild order till tåg å högerspår om sådana vägkorsningar, där anordningarna fungera blott vid vänsterspårstrafik; bevakning skall vara anordnad vid korsningen i dyl. fall.

6. Lokps och tbfh skola vara *skyldiga* att under tjänstgöring medföra gällande vko. Kontrollskyldighet i fråga om efterlevnaden av bestämmelser i vko skall åvila jämväl biträdet. Utan att inneha vko eller denna ersättande order enl. nästa stycke får tbfh ej anmäla eller signalera, att stillastående tåg är klart för avgång. Ej heller får förare avgå med tåg från driftplats, förrän såväl han som biträdet erhållit vko (ersättande order).

Om lokps eller tbfh vid något tillfälle *ej skulle kunna erhålla* vko å den i fastställd plan bestämda stationen eller på annan station, innan vko giltighetstid inträder, skall tågets, utgångsstation resp. den station, där personalavlösning sker, överlämna eller ock anmoda annan station, där tåget gör uppehåll, innan vko giltighetstid inträder, att överlämna *bestyrkt avskrift* av vederbörande vko för den sträcka, som skall befaras. Är ingen av dessa stationer i besittning av vko, skall ordergivning ske i vanlig ordning å resp. S-formulär, varjämte antingen skall överlämnas bestyrkt avskrift av en order härom från tl eller ock å S-formulärens övre kant utskrivs orden »ersätter vko». Finnes i dylikt fall ej någon order att delge tps, skall detta meddelas å form. S 11, avd. »Annat besked» genom orden: »Ersätter vko. Intet».

7. Om viss order i vko *ändras*, skall tps därom givas order å vederbörligt S-formulär, å vars övre kant anges »ändring av vko».
-