

STATENS JÄRNVÄGAR.
14. Trafiksektionen.

TIDTABELLSBOKEN

Del I.

Tidtabell n:r 131

Gällande fr. o. m. den 15 maj 1931

t. o. m. den 21 maj 1932

å följande bandelar:

Långsele—Ljusdal

Sollefteå—Långsele

Ånge—Sundsvall C.

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER.

Innehållsförteckning.

	Sid.
Förklaringar till tjänstetidtabellerna.....	4—5
Uppgift å de lutningar och stigningar, som äro bestämmande för beräkning av bromstalet.....	6—7
Hastighetsuppgifter	7—10
Uppgifter å platser, där lystringsmärken äro uppsatta	11
Upplägg för anteckningar om hastigheter, lystringsmärken m. m. av tillfällig natur	12
Vagnviktstabell	13—14
Bromstabell A	15
Bromstabell B.....	16—18
Förklaringar till bromstabellerna	19—20
Hjälpvagnars placeringsorter	20
Uppgift å avstånd samt förteckning över tågspår och signal- bilder vid stationerna	21—22
Signalbeskrivning för Ånge station.....	23—24

1. Förklaringar till tjänstetidtabellerna.

1) Den i överskriften för varje särskilt tåg angivna största tillåtna hastigheten är bestämd enligt föreskrifterna i säkerhetsordningen med hänsyn till bansträckans beskaffenhet, tågets bromskraft och sammansättning under normala förhållanden och den för tåget avsedda lokomotivtypen.

Ändras något av dessa förhållanden så, att Sào medgiver endast en *lägre* hastighet, får denna lägre hastighet icke överskridas.

Om vid tågförseening tågbefälhavaren och föraren efter samråd funnit, att betingelser för *ökning* av den i tidtabellen angivna största tillåtna hastigheten äro för handen, må denna hastighet överskridas så vitt tidinkörning är medgiven eller anbefald. Tågbefälhavaren skall härom underrätta tågklararen vid den station, där hastighetsökningen är avsedd att börja. Denne tågklarare skall i sin tur underrätta tågledaren.

2) Det efter ordet »Axlar» i överskriften stående siffertalet betecknar det största antalet axlar, lastade eller tomma, som får medtagas enligt säkerhetsordningens § 39, under förutsättning att den i överskriften angivna största tillåtna hastigheten och bromsgruppen icke ändras.

3) Beträffande tågbelastningen skall följande iakttagas:

Den i vagnviktstabellen angivna vagnvikten för varje lokomotivtyp och stationssträcka gäller med de undantag, som i tabellen angivas, för alla gods- och blandade tåg; *minst* denna vagnvikt beräknas vederbörande lokomotiv kunna framföra å respektive sträckor; för andra än nyss nämnda tåg gäller, att föraren är skyldig medtaga *minst* den i överskriften angivna vagnvikten.

Jämlikt § 11 i särtryck 27 (Tjänstgöringsföreskrifter för lokpersonal) är föraren emellertid skyldig att *till fullo utnyttja lokomotivets dragkraft*. Då de i vagnviktstabellerna angivna tontalen och den i tidtabellsöverskrifterna angivna vagnvikten äro att anse såsom *minimum* för vad lokomotiven kunna framföra, skall alltså föraren vara skyldig att utöver detta tontal medtaga den ytterligare belastning, som lokomotivet under i varje särskilt fall för handen varande omständigheter anses kunna medföra.

Denna föreskrift gäller endast tåg, som framföres av ånglokomotiv. För tåg, framfört av elektriskt lokomotiv, anger vagnvikts-tabellen den största vagnvikt, som lokomotivet kan draga å olika sträckor; denna vagnvikt får sålunda icke under några förhållanden överskridas.

4) Ett tågs verkliga belastning utrönes genom sammanräkning av vikten hos de vagnar och overksamma lokomotiv, som befordras med tåget.

Vid beräkningen avrundas vikten för varje fordon till jämna ton, så att $\frac{1}{2}$ ton eller däröver räknas som helt, men mindre del bortfaller.

Vikten av olastat fordon upptages till den å fordonet angivna taravikten. Taravikten av overksamma, icke nedkopplade lokomotiv skall höjas med hälften.

Person-, post- och fångvagnar ävensom vagn, använd för resgods, räknas alltid som tomvagnar. Detta gäller dock icke för godsvagnar, som användas för manskapstransport.

Bruttovikten av lastad vagn erhålles genom sammanräkning av vikten för tom vagn enligt ovanstående och av lastens vikt, varvid lasten, då annan vikt icke är känd eller anses mera sannolik, upptages:

för vagn med lik eller åkdon till $\frac{1}{2}$ ton per vagnsaxel;

för godsvagn, använd för manskapstransport, för vagn, lastad med levande djur och för styckegodsvagn till 2 ton per vagnsaxel;

för övriga vagnslastsändningar, däri inberäknat vagnar, lastade med militärfordon, enligt den i transporthandlingen angivna vikten eller, då sådan saknas, enligt uppskattning.

5) Den i överskriften för varje särskilt tåg angivna bromsgruppen är bestämd i enlighet med den sammansättning, som tåget under vanliga förhållanden har.

6) I kolumn 1—2 äro stationerna samt de platser, som för vederbörande tåg fungera såsom blockposter, satta med samma och större typer samt till vänster i kolumnen. Blockposterna äro särskilt betecknade därigenom, att förkortningen *blp* tillagts efter eller under namnet. Övriga platser äro satta med mindre och kursiv stil samt något indragna i förhållande till namnen å övriga platser.

7) Mellan kolumnerna 1—2 och 3 förekommande *grafiska beteckningar* betyda:

| = enkelspår,

|| = dubbelspår.

8) I kolumn 4 anges bild av för tåget gällande körsignal för infart å driftplats, som är försedd med växelförregling eller är utrustad med två eller flera infartssignaler, vilka äro så uppställda, att de kunna förväxlas med varandra. Har särskild signalbeskrivning upprättats, införes i stället för signalbild en hänvisning till signalbeskrivningen. Visst antal vingar i körställning betyda i fråga om ljussignal, att motsvarande antal gröna sken visas.

9) Tidtabellen är uppgjord efter tidräkning från klockan 0 till klockan 24. Den första timmen på dygnet betecknas med siffran 0, ankomsttid precis midnatt 24.00 samt avgångstid precis midnatt 0.00.

10) I kolumn 7 befintliga tecken betyda;

a, p och X utan förbindelse med i minuter angivet uppehåll, att tåget har *behovsuppehåll*, kortare än 1 minut, varvid

a = uppehåll för resandes *avstigande*,

p = » » » *påstigande*,

X = » » » *av- eller påstigande* eller *avlämnande* eller *upptagande* av gods enligt föreskrift i gällande transportplaner;

a, p och X, omgivna av ○, att tåget har *fast uppehåll*, kortare än 1 minut, varvid

ⓐ = uppehåll för resandes *avstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner,

ⓑ = » » » *påstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner,

ⓐ = » » » *av- eller påstigande* eller godstrafikutbyte enligt gällande transportplaner;

a och p i förbindelse med i minuter angivet uppehåll, att tåget har fast uppehåll av angiven tidslängd, varvid

a = resande äga endast *avstiga* tåget,

p = » » » *påstiga* » ,

○ framför minutsiffran, att uppehållet *icke* är avsett för resandes *av- eller påstigande* eller annat trafikutbyte;

● att driftplatsen är obevakad; detta tecken skall dock ej användas vid automatiska blockposter, hållplatser och (under seglations-tiden) rörliga broar;

△ att station icke är tåganmälningsstation för tåget.

Vid X-, p- och a-uppehåll utan förbindelse med i minuter angivet uppehåll är såsom avgångstid angiven den beräknade ankomsttiden till stationen. Det för själva uppehållet beräknade tidstillägget har liksom tillägget för igångsättningen lagts på gången till nästföljande station.

11) I kolumn 9 anges bild av för tåget gällande körsignal för utfart från driftplats, där utfartssignal finnes, eller, i stället för dylik signalbild, en hänvisning till gällande signalbeskrivning. Visst antal vingar i körställning betyda i fråga om ljussignal, att motsvarande antal gröna sken visas.

2. Uppgift å de lutningar och stigningar, som å olika stationssträckor i vardera tågriktningen äro bestämmande för beräkning av bromstalet.

Tågriktning	Lutning ‰	Stigning ‰	Stationssträckor	Lutning ‰	Stigning ‰	Tågriktning
↓	1		Sollefteå.....	10		↑
	8		Långsele	10		
	2		Helgum	10		
	3		Graninge	10		
	10		Fångsjöbacken	2		
	10		Bispgården	10		
	0		Ragunda	10		
	8		Håsjö	8		
	7		Kälarne	10		
	10		Dockmyr	5		
	9		Nyhem	9		
	7		Grötingen	7		
	10		Bräcke	10		
	10		Dysjön	0		
	7		Ånge.....	10		
	6		Alby	10		
	0		Östavall	10		
	3		Juån	10		
	10		Mellansjö.....	10		
	10		Norrhög	0		
	10		Ramsjö	6		
	7		Hälsingenybo	4		
	10		Hennan	7		
	10		Loster.....	7		
10		Tallåsen.....	8			
			Ljusdal.....			

Anm. Enär på linjen Sollefteå—Ljusdal ingen stigning är starkare än 10 : 1000 och bromstalet således icke röner inflytande av stigningarna, hava dessa icke angivits i förestående uppgift.

Tåg-riktning	Lutning %/00	Stigning %/00	Stationssträckor	Lutning %/00	Stigning %/00	Tåg-riktning
↓	10	8	Ånge	8	10	↑
	5	6	Erikslund	6	5	
	10	6	Johannisberg	6	10	
	10	10	Fränsta	10	10	
	12.5	2	Torpshammar	2	12.5	
	17	17	Viskan	17	17	
	2	2	Stöde	2	2	
	12*	16	Nedansjö	16	12*	
	17	12.5	Vattjom	12.5	17	
	16	5	Töva	5	16	
	12	0	Sundsvall V.	0	12	
			Sundsvall C			

Ovan angivna lutnings- resp. stigningsförhållanden utvisa den största höjdskillnad, som finnes å en viss stationssträcka mellan två punkter på 1000 m. avstånd från varandra, oavsett om banan på någon del av sträckan mellan dessa punkter har starkare lutning, Dels på grund av att dylikt förhållande kan råda, dels till följd av att lutningsvisarna angiva endast hela, uppåt avrundade tal, överensstämma icke alltid lutningsvisarnas siffror med ovanstående uppgifter; ägande de sistnämnda vitsord vid bestämmandet av den för tåg erforderliga bromskraften.

* Bromstalet beräknas enligt K. Styrelsens medgivande den 12/5 1921 efter lutningsförhållandet 10/00.

3. Hastighetsuppgifter.

A. Under iakttagande av de allmänna bestämmelserna i Säkerhetsordningen med avseende på hastigheten få tågen framföras å de olika bandelarna med den för respektive lokomotivtyper i nedanstående tabell angivna största tillåtna hastigheten (km./tim.), varvid dock skola iakttagas nedan under B, C och D angivna hastighetsbegränsningar.

Lok litt.	A	A2, B	Cc, Cd	E	F	Ga, Gb	J	Ka, Kd	Ke	Kf	Kh	L	Mb	Mc	Md	N, Na	R	Sa	Sb	Ta	Tb	W	Y
Ljusdal—Ånge	90	90	90	65	90	55	75	60	60	60	60	80	50	60	60	45	50	80	80	75	75	65	55
Ånge—Långsele	80	80	80	65	80	50	75	60	60	60	60	80	50	60	60	45	50	80	80	75	75	65	55
Ånge—Torpshammar ..	—	—	—	65	—	—	75	60	—	—	—	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65	40
Torpshammar— Sundsvall C.	—	—	—	60	—	—	60	60	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	40
Långsele—Sollefteå ..	—	—	40	50	—	—	50	50	35	—	30	50	—	—	—	—	—	—	—	30	—	50	25

Anm. Över följande sidotågvägar få lok litt. A, A2, B, F, Ga, Gb, Ke, Kf, Kh, Mb, Mc, Md, N, Na, R, Sa, Sb, Ta, Tb, Y och Å framföras med en största hastighet av 20 km./tim.:

- vid Långsele spår 4
- ” Helgum ” 1
- ” Bispgården ” 3
- ” Bräcke ” 4
- ” Ånge ” 5, 6, 7
- ” Östavall ” 4
- ” Ljusdal ” 1, 5, 6

B. Med hänsyn till banans bekaftenhet skola följande linjesträckor passeras med nedanstående, *minskade hastighet*:

Sträckor	Största tillåtna hastigheten			
	mellan		Längd meter	utgör km.
<i>Ljusdal—Bräcke.</i>				
Tl—Ltr	kmp	396+763—397+000	å Ltr bangård (540 m. kurva) :	237 80
Rsö—Ng	kmp	432+345—432+949	(450 m. kurva) . . .	606 75
„ — „	kmp	435+618—435+836	(540 m. kurva) . . .	218 80
„ — „	kmp	436+396—436+904	(450 m. kurva)	513 75
„ — „	kmp	438+349—438+587	(450 m. kurva)	241 75
„ — „	kmp	440+157—440+404	å Ng bangård (550 m. kurva)	247 80*
Msö—Jå	kmp	447+251—447+569	(565 m. kurva) . . .	318 80
Jå—Öv—Ay	kmp	464+027—464+902	(500 m. kurvor och mellanliggande bangård)	875 80
Öv—Ay	kmp	468+039—468+789	(450 m. kurva och mellanliggande raklinje)	750 75
„ — „	kmp	469+287—469+553	(450 m. kurva)	266 75
„ — „	kmp	470+202—470+552	(450 m. kurva)	350 75
Ay—Åg	kmp	483+495—483+705	(400 m. kurva)	210 75
Åg—Dy	kmp	485+000—488+302	(450 m. kurvor med mellanliggande raklinjer)	3265 75
Dy—Bå	kmp	500+655—501+148	(450 m. kurva)	493 75
„ — „	kmp	503+415—503+697	(450 m. kurva)	282 75
<i>Bräcke—Sollefteå.</i>				
Bå—Grö	kmp	522+910—524+366	(450 m. kurvor med mellanliggande raklinjer)	1456 75
Grö—Ny	kmp	529+196—530+176	(450 m. kurvor med mellanliggande raklinje)	980 75
Dk—Kln	kmp	564+304—565+324	(450 m. kurvor med mellanliggande raklinje)	1020 75
„ — „	kmp	569+086—569+551	(450 m. kurva)	465 75
Hå—Ru	kmp	588+395—590+480	(450 m. kurvor med mellanliggande raklinjer)	2085 75
„ — „	kmp	592+711—593+578	(450 m. kurvor med mellanliggande raklinjer)	867 75
Ru—Bs	kmp	595+262—599+898	(450 m. kurvor med mellanliggande raklinjer)	4636 75
„ — „	kmp	599+898—599+989	(300 m. kurva)	91 60
„ — „	kmp	599+989—600+200	(bron över Indalsälven)	211 40
„ — „	kmp	600+215—600+700	(360 m. kurva)	485 65
„ — „	kmp	600+796—601+864	(450 m. kurvor med mellanliggande raklinjer)	1068 75
„ — „	kmp	603+581—604+305	(450 m. kurva)	724 75
Bs—Fgö	kmp	608+342—608+509	(450 m. kurva)	167 75
Fgö—Ga	kmp	622+501—623+487	(450 m. kurva)	986 75
Hlm—Ln	kmp	639+345—643+468	(450 m. kurvor med mellanliggande raklinjer)	4123 75
„ — „	kmp	644+414—645+245	(450 m. kurva)	831 75
„ — „	kmp	645+200—645+400	(å Ln bangård)	200 20**
Ln—Stå	kmp	655+600—655+850	(svag bank)	250 30
<i>Ånge—Torpshammar.</i>				
Åg—Ei	kmp	489+600—489+906	(450 m. kurva)	306 75
Ei—Jbg	kmp	498+320—498+645	(300 och 375 m. kurvorna med mellanliggande rakspår)	325 60
„ — „	kmp	498+960—499+327	(300 m. kurva)	367 60
<i>Torpshammar—Sundsvall C.</i>				
Vk—Std	kmp	533+170—533+220	(i huvudspår belägen spårväxel utan fast signal)	50 30
Suv—Sue			Linjen Sundsvall V—Sundsvall C	— 40

* Hastighetstavla är icke uppsatt å bangården.

** Hastighetstavla uppsatt.

C. Med hänsyn till förreglingsanordningar, kurvor och övriga bantekniska förhållanden få å stationer och andra platser tågen framföras å *huvudtågväg* med en största hastighet av:

	genom infartsväxlarna	genom platsen i övrigt
vid Sollefteå	40 km.	40 km.
» Långsele för söderifrån kommande tåg	20 »	40 »
» » för norrifrån och från Sollefteå kommande tåg	40 »	40 »
» Örbäck	80 »	80 »
» Helgum	80 »	80 »
» Graninge	80 »	80 »
» Fångsjöbacken	80 »	80 »
» Bispgårdens grusgrop	80 »	80 »
» Bispgården	80 »	80 »
» Indalsbron lp	80 »	80 »
» Ragunda	80 »	80 »
» Håsjö	80 »	80 »
» Kälarne	80 »	80 »
» Gastsjön	80 »	80 »
» Dockmyr	80 »	80 »
» Nyhem	80 »	80 »
» Grötningen	80 »	80 »
» Bräcke	40 »	40 »
» Kotjärn	80 »	80 »
» Dysjön	80 »	80 »
» Moradals grusgrop	80 »	80 »
» Ånge, infart från Bräcke	80 »	40 »
» » » Alby	80 »	40 »
» » » Erikslund	40 »	40 »
» Alby	90 »	90 »
» Östavall	80 »	80 »
» Juån	90 »	90 »
» Mellansjö	90 »	90 »
» Norrhög	80 »	80 »
» Ramsjö	90 »	90 »
» Hälsingenybo	90 »	90 »
» Hennan	*90 »	80 »
» Hennans grusgrop	90 »	90 »
» Tranviken	90 »	90 »
» Loster	*90 »	80 »
» Tallåsen	90 »	90 »
» Ljusdal	40 »	40 »
» Parteboda	80 »	80 »
» Erikslund	**80 »	80 »
» Johannisberg	80 »	80 »
» Fränsta	80 »	80 »
» Torpshammar	60 »	60 »
» Viskan	60 »	60 »
» Nederede grusgrop	60 »	60 »
» Nederede	30 »	60 »

* Genom växeln mot Ljusdal får hastigheten vara högst 80 km.

** Genom växelkurvan mot Sundsvall C får hastigheten vara högst 40 km.

	genom infarts- växlarna	genom platsen i övrigt
vid Stöde	*60 km.	*60 km.
› Lo	60 ›	60 ›
› Nedansjö	60 ›	60 ›
› Vattjom	60 ›	60 ›
› Töva	60 ›	60 ›
› Sundsvall C.	40 ›	40 ›

* Genom växelkurvan mot Sundsvall C får hastigheten vara högst 40 km./tim.

Sidotågväg å förreglad station får icke befaras av tåg med större hastighet än 40 km./tim.

D. På det att i **skruvbromsade** tåg större bromskraft icke må genom förekomsten av enstaka, branta lutningar behöva tillhandahållas än som erfordras för bansträckan i övrigt, skola följande sträckor av helt eller delvis skruvbromsade tåg passeras med nedan angivna minskade hastighet:

Tåg med största hastighet enl. tdt av km. i timmen	får å sträckan	framföras med största hastighet av km. i timmen
Tågriktning Ange—Sundsvall C.		
	Kmp 523+700—kmp 524+150 To—Vk	30
	› 531+200— › 531+900 Vk—Std	30
	› 564+200— › 564+300 Vm—Töv	30
	› 565+300— › 566+100 Vm—Töv	30
	› 567+700— › 568+500 Töv—Suv	30
	› 572+200— › 573+500 Töv—Suv	30
Tågriktning Sundsvall C—Ånge.		
	Kmp 564+200—kmp 562+200 Töv—Vm	30
	› 555+400— › 554+950 Vm—Nsö	30
	› 531+250— › 530+450 Std—Vk	30

4. Uppgift

å platser, där *lystringsmärken* äro uppsatta.

1	2	3	4	5
Vägövergång, bergskärning eller dylikt, som lystringsmärket avser			Lystringsmärkets placering för tåg- riktning	
Linje	Beskaffenhet	Sektion	Uppåt linjen sekt	Nedåt linjen sekt
*Sollefteå—Långsele	Vägövergång	658.525	—	658.000
*Långsele—Helgum	»	640.460	640.000	640.900
Helgum—Graninge	Bergskärning	632.500	631.938	—
Graninge—Fångsjöbacken	Jordskärning	622.600	622.000	—
*Bispgården—Ragunda . .	Vägövergång	606.010	605.500	605.500
» » »	Bro över In- dalsälven	600.100	—	600.700
» » »	Tunnel	598.500	597.790	599.090
» » »	Bergskärning	597.700	597.030	598.200
Ragunda—Håsjö	»	593.300	592.760	593.900
» » »	Tunnel	589.800	589.225	590.355
» » »	Vägövergång	586.200	585.700	586.700
» » »	»	583.500	583.000	584.000
Kälarne—Gastsjön	Bergskärning	564.500	563.800	565.300
Dockmyr—Nyhem	»	542.800	542.230	543.450
*Nyhems bangård	Vägövergång	537.345	—	537.800
*Gröttingen—Bräcke	»	527.750	527.450	—
* » — »	»	525.415	524.900	—
* » — »	Bergskärning	523.500	522.545	524.510
*Dysjöns bangård	Vägövergång	498.634	—	499.200
Ånge—Alby	»	482.209	481.700	482.700
* » — »	»	478.286	477.800	478.800
* » — »	»	474.208	473.650	474.700
Alby—Östavall	Ljungabron	469.200	—	469.640
» — »	Kvisslabron	468.600	468.210	—
*Mellansjö—Norrhög	Vägövergång	443.590	442.900	444.300
*Ramsjö—Hälsingenybo . .	»	423.252	422.700	423.750
*Loster—Tallåsen	»	391.800	391.200	392.400
* » — »	»	389.100	387.500	389.700
Johannisberg—Fränsta . .	Vägövergång	508.144	—	507.750
Stöde—Nedansjö	»	538.120	538.620	—
» — »	Bergskärning	546.700	547.200	546.200
» — »	»	549.200	549.700	548.700
Nedansjö—Vattjom	»	553.800	554.400	553.300
» — »	»	556.400	556.900	555.900
* » — »	Vägövergång	559.427	560.000	559.000
		559.565		

* Dessa lystringsmärken uppsättas först på särskild order vinter-
tiden och gälla då för alla tåg under tiden kl. 6,0—21,0.

5. VAGNVIKTSTABELL.

1. Vagnvikterna tillämpas för alla gods- och blandade tåg, med undantag för de tåg, i vilkas tidtabell vagnvikt finnes angiven.
2. Föreskrifterna i Säkerhetsordningens § 39 angående största tillåtna axelantal vid olika hastighet begränsa fortfarande tågstorleken.
3. Framföres tåg av två ånglokomotiv, erhålles vagnvikten genom att taga $\frac{4}{5}$ av sammanlagda vagnvikterna för båda lokomotiven.

Ton vagnvikt.														
Med lok litt.					Tågriktning	Vid avgången från	Tågriktning	Med lok litt.						
B	E	G	R	Tb				B	E	G	R	Tb		
	610			460		Sollefteå								
640	610	870	1065	460		Långsele		1090						855
630	610	870	1065	460		Helgum	900	840	1100	1285				560
630	610	870	1065	460		Graninge	1140	1090	1550	1890				810
1140	1090	1550	1890	810		Fångsjöbacken	900	840	1100	1285				560
640	610	870	1065	460		Bispgården ...	640	610	870	1065				460
640	610	870	1065	460		Ragunda	640	610	870	1065				460
750	700	1000	1225	540		Håsjö	1140	1090	1550	1890				810
670	630	900	1100	475		Kälarne	900	840	1100	1285				560
750	700	1000	1225	540		Gastsjön	900	840	1100	1285				560
1140	1090	1550	1890	810		Dockmyr	900	840	1100	1285				560
650	630	900	1100	475		Nyhem	640	610	870	1065				495
750	700	1000	1225	540		Grötingen	650	630	900	1100				475
650	630	900	1100	475		Bräcke	775	630	900	1100				475
1140	1090	1550	1890	810		Dysjön	640	610	870	1065				460
670	660	870	1050	475		Ånge	640	610	870	1065				460
675	665	875	1070	460		Alby	1140	1075	1415	1560				740
670	660	870	1050	475		Östavall	1030	960	1250	1365				770
700	685	905	1085	475		Juån	1140	1095	1520	1705				855

* Göres uppehåll vid Helgum, minskas vagnvikten till 750, 680, 900, 1100 och 490 för resp. loktyper.

Med lok litt.					Tågrikt- ning	Vid avgången från	Tågrikt- ning	Med lok litt.				
B	E	G	R	Tb				B	E	G	R	Tb
770	750	990	1185	500	↓	Mellansjö	↑	1140	1095	1520	1705	855
1140	1095	1450	1745	855		Norrhög		700	685	950	1060	460
1140	1095	1450	1745	855		Ramsjö		640	630	870	980	460
1140	1095	1450	1745	855		Hälsingenybo .		705	690	955	1065	490
1140	1095	1450	1745	610		Hennan		* 875	* 850	* 1175	1360	565
1140	1050	1310	1545	610		Tranviken		670	660	915	1025	475
1140	1095	1450	1745	610		Loster		670	660	915	1025	475
815	790	1045	1255	575		Tallåsen		670	660	915	1025	475
						Ljusdal		670	660	915	1025	475
	850			620		Ånge						
	930			620		Erikslund			630			475
	1090			855		Johannisberg . .			1090			855
	610			460		Fränsta			630			475
	1090			855		Torpshammar .			660			500
	450			325		Viskan			660			495
	1090			855		Stöde			450			330
	450			325		Nedansjö			1090			855
	450			330		Vattjom			450			330
	1090			855		Töva			450			330
	1090			855	Sundsvall C . . .		460			335		

* Göres uppehåll vid Hennan, minskas vagnvikten för lok litt. B, E och G till resp. 775, 755 och 1045 ton.

7. BROMSTABELL B.

Bromstal	Bromskraft (i ton)																				Bromstal									
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105		110	115	120	125	130	135	140	145	
	Vagnvikt (i ton)																													
4	250	375	500	625	750	875	1000	1130	1250	1380	1500	1630	1750	1880	2000															4
5	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000											5
6	165	250	335	415	500	585	665	750	835	915	1000	1080	1170	1250	1330	1420	1500	1580	1670	1750	1830	1920	2000						6	
7	145	215	285	355	430	500	570	645	715	785	855	930	1000	1070	1140	1210	1290	1360	1430	1500	1570	1640	1710	1790	1860	1930	2000		7	
8	125	190	250	315	375	440	500	565	625	690	750	815	875	940	1000	1060	1130	1190	1250	1310	1380	1440	1500	1560	1630	1690	1750	1810	8	
9	110	165	220	280	335	390	445	500	555	610	665	720	780	835	890	945	1000	1060	1110	1170	1220	1280	1330	1390	1440	1500	1560	1610	9	
10	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650	700	750	800	850	900	950	1000	1050	1100	1150	1200	1250	1300	1350	1400	1450	10	
11	91	135	180	225	275	320	365	410	455	500	545	590	635	680	725	775	820	865	910	955	1000	1050	1090	1140	1180	1230	1270	1320	11	
12	83	125	165	210	250	290	335	375	415	460	500	540	585	625	665	710	750	790	835	875	915	960	1000	1040	1080	1130	1170	1210	12	
13	77	115	155	190	230	270	310	345	385	425	460	500	540	575	615	655	690	730	770	810	845	885	925	960	1000	1040	1080	1120	13	
14	71	105	145	180	215	250	285	320	355	395	430	465	500	535	570	605	645	680	715	750	785	820	855	895	930	965	1000	1040	14	
15	67	100	135	165	200	235	265	300	335	365	400	435	465	500	535	565	600	635	665	700	735	765	800	835	865	900	935	965	15	
16	63	94	125	155	190	220	250	280	315	345	375	405	440	470	500	530	565	595	625	655	690	720	750	780	815	845	875	905	16	
17	59	88	120	145	175	205	235	265	295	325	355	380	410	440	470	500	530	560	590	620	645	675	705	735	765	795	825	855	17	
18	56	83	110	140	165	195	220	250	280	305	335	360	390	415	445	470	500	530	555	585	610	640	665	695	720	750	780	805	18	
19	53	79	105	130	160	185	210	235	265	290	315	340	370	395	420	445	475	500	525	555	580	605	630	660	685	710	735	765	19	
20	50	75	100	125	150	175	200	225	250	275	300	325	350	375	400	425	450	475	500	525	550	575	600	625	650	675	700	725	20	
21	48	71	95	120	145	165	190	215	240	260	285	310	335	355	380	405	430	450	475	500	525	550	570	595	620	645	665	690	21	
22	45	68	91	115	135	160	180	205	225	250	275	295	320	340	365	385	410	430	455	475	500	525	545	570	590	615	635	660	22	
23	43	65	87	110	130	150	175	195	215	240	260	285	305	325	350	370	390	415	435	455	480	500	520	545	565	585	610	630	23	
24	42	63	83	105	125	145	165	190	210	230	250	270	290	315	335	355	375	395	415	440	460	480	500	520	540	565	585	605	24	
25	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240	260	280	300	320	340	360	380	400	420	440	460	480	500	520	540	560	580	25	
26	38	58	77	96	115	135	155	175	190	210	230	250	270	290	310	325	345	365	385	405	425	440	460	480	500	520	540	560	26	
27	37	56	74	93	110	130	150	165	185	205	220	240	260	280	295	315	335	350	370	390	405	425	445	465	480	500	520	535	27	
28	36	54	71	89	105	125	145	160	180	195	215	230	250	270	285	305	320	340	355	375	395	410	430	445	465	480	500	520	28	
29	34	52	69	86	105	120	140	155	170	190	205	225	240	260	275	295	310	330	345	360	380	395	415	430	450	465	485	500	29	
30	33	50	67	83	100	115	135	150	165	185	200	215	235	250	265	285	300	315	335	350	365	385	400	415	435	450	465	485	30	

31	32	48	65	81	97	115	130	145	160	175	195	210	225	240	260	275	290	305	325	340	355	370	385	405	420	435	450	470	31
32	31	47	63	78	94	110	125	140	155	170	190	205	220	235	250	265	280	295	315	330	345	360	375	390	405	420	440	455	32
33	30	45	61	76	91	105	120	135	150	165	180	195	210	225	240	260	275	290	305	320	335	350	365	380	395	410	425	440	33
34	29	44	59	74	88	105	120	130	145	160	175	190	205	220	235	250	265	280	295	310	325	340	355	370	380	395	410	425	34
35	29	43	57	71	86	100	115	130	145	155	170	185	200	215	230	245	255	270	285	300	315	330	345	355	370	385	400	415	35
36	28	42	56	69	83	97	110	125	140	155	165	180	195	210	220	235	250	265	280	290	305	320	335	345	360	375	390	405	36
37	27	41	54	68	81	95	110	120	135	150	160	175	190	205	215	230	245	255	270	285	295	310	325	340	350	365	380	390	37
38	26	39	53	66	79	92	105	120	130	145	160	170	185	195	210	225	235	250	265	275	290	305	315	330	340	355	370	380	38
39	26	38	51	64	77	90	105	115	130	140	155	165	180	190	205	220	230	245	255	270	280	295	305	320	335	345	360	370	39
41	24	37	49	61	73	85	98	110	120	135	145	160	170	185	195	205	220	230	245	255	270	280	295	305	320	335	340	355	41
42	24	36	48	60	71	83	95	105	120	130	145	155	165	180	190	200	215	225	240	255	260	275	285	300	310	320	335	345	42
43	23	35	47	58	70	81	93	105	115	130	140	150	165	175	185	200	210	220	235	250	255	265	280	290	300	315	325	335	43
44	23	34	45	57	68	80	91	100	115	125	135	150	160	170	180	195	205	215	225	245	250	260	275	285	295	305	320	330	44
46	22	33	43	54	65	76	87	98	110	120	130	140	150	165	175	185	195	205	215	240	240	250	260	270	285	295	305	315	46
50	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	50

Bromstal	Bromskraft (i ton)																				Bromstal								
	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220	225	230	235	240	245									
	Vagnvikt (i ton)																												
8	1880	1940	2000																										8
9	1670	1720	1780	1830	1890	1940	2000																						9
10	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800	1850	1900	1950	2000																		10
11	1360	1410	1450	1500	1550	1590	1640	1680	1730	1770	1820	1860	1910	1950	2000														11
12	1250	1290	1330	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1630	1670	1710	1750	1790	1830	1880	1920	1960	2000										12
13	1150	1190	1230	1270	1310	1350	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1620	1650	1690	1730	1770	1810	1850	1880									13
14	1070	1110	1140	1180	1210	1250	1290	1320	1360	1390	1430	1460	1500	1540	1570	1610	1640	1680	1710	1750									14
15	1000	1030	1070	1100	1130	1170	1200	1230	1270	1300	1330	1370	1400	1430	1470	1500	1530	1570	1600	1630									15
16	940	970	1000	1030	1060	1090	1130	1160	1190	1220	1250	1280	1310	1340	1380	1410	1440	1470	1500	1530									16
17	880	910	940	970	1000	1030	1060	1090	1120	1150	1180	1210	1240	1260	1290	1320	1350	1380	1410	1440									17
18	835	860	890	915	945	970	1000	1030	1060	1090	1110	1140	1170	1190	1220	1250	1280	1310	1330	1360									18
19	790	815	840	870	895	920	945	975	1000	1030	1050	1080	1110	1130	1160	1180	1210	1240	1260	1290									19
20	750	775	800	825	850	875	900	925	950	975	1000	1030	1050	1080	1100	1130	1150	1180	1200	1230									20

Vänd!

Fortsättning från föregående sida.

18

Bromstal	B r o m s k r a f t (i ton)																				Bromstal
	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220	225	230	235	240	245	
	V a g n v i k t (i ton)																				
21	715	740	760	785	810	835	855	880	905	930	950	975	1000	1020	1050	1070	1100	1120	1140	1170	21
22	680	705	725	750	770	795	820	840	865	885	910	930	955	975	1000	1020	1050	1070	1090	1110	22
23	650	675	695	715	740	760	780	805	825	850	870	890	915	935	955	980	1000	1020	1040	1070	23
24	625	645	665	690	710	730	750	770	790	815	835	855	875	895	915	940	960	980	1000	1020	24
25	600	620	640	660	680	700	720	740	760	780	800	820	840	860	880	900	920	940	960	980	25
26	575	595	615	635	655	675	690	710	730	750	770	790	810	825	845	865	885	905	925	940	26
27	555	575	595	610	630	650	665	685	705	720	740	760	780	795	815	835	850	870	890	905	27
28	535	555	570	590	605	625	645	660	680	695	715	730	750	770	785	805	820	840	855	875	28
29	515	535	550	570	585	605	620	640	655	670	690	705	725	740	760	775	795	810	830	845	29
30	500	515	535	550	565	585	600	615	635	650	665	685	700	715	735	750	765	785	800	815	30
31	485	500	515	530	550	565	580	595	615	630	645	660	675	695	710	725	740	760	775	790	31
32	470	485	500	515	530	545	565	580	595	610	625	640	655	670	690	705	720	735	750	765	32
33	455	470	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635	650	665	680	695	710	725	740	33
34	440	455	470	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635	645	660	675	690	705	720	34
35	430	445	455	470	485	500	515	530	545	555	570	585	600	615	630	645	655	670	685	700	35
36	415	430	445	460	470	485	500	515	530	540	555	570	585	595	610	625	640	655	665	680	36
37	405	420	430	445	460	475	485	500	515	525	540	555	570	580	595	610	620	635	650	660	37
38	395	410	420	435	445	460	475	485	500	515	525	540	555	565	580	590	605	620	630	645	38
39	385	395	410	425	435	450	460	475	485	500	515	525	540	550	565	575	590	605	615	630	39
41	365	380	390	400	415	425	440	450	465	475	490	500	510	525	535	550	560	575	585	600	41
42	355	370	380	395	405	415	430	440	450	465	475	490	500	510	525	535	550	560	570	585	42
43	350	360	370	385	395	405	420	430	440	455	465	475	490	500	510	525	535	545	560	570	43
44	340	350	365	375	385	400	410	420	430	445	455	465	475	490	500	510	525	535	545	555	44
46	325	335	350	360	370	380	390	400	415	425	435	445	455	465	480	490	500	510	520	535	46
50	300	310	320	330	340	350	360	370	380	390	400	410	420	430	440	450	460	470	480	490	50

Förklaringar till bromstabellerna.

A. Bromstabell A användes vid ändring av tåghastigheten för bestämmande av det nya bromstalet.

Bromstal = det tal, som anger den erforderliga bromskraften i ton pr 100 tons vagnvikt.

B. Bromstabellen B användes vid bestämmande av den erforderliga bromskraften, då bromstalet och vagnvikten är kända,

bestämmande av den tillåtna vagnvikten, då bromstalet och den tillgängliga bromskraften är kända.

C. *Bromskraften* hos olika vagnar skall värderas på sätt i följande tabell anges.

Vagnar	med genomgående persontåg		med genomgående godståg				med malmtåg		med skruvbroms
	Va-kunumbroms	K. K. P. med omställningsanordning i läget »Perst»	Enkammarbroms mellanventil eller med mellanventil i läget »P»	K. K. P. med omställningsanordning i läget »Godst»	K. K. G. med omställningsanordning i läget		Enkammarbroms med mellanventil i läget »G»	minst 1,6 kg/cm ²	
					»Tom»	»Last»			
4-axliga person-, post-, fäng- och resgodsvagnar	30 ton pr vagn	30 ton pr vagn	30 ton pr vagn	20 ton pr vagn	—	—	20 ton pr vagn	—	5 ton pr bromsad axel
2-axliga person-, post-, fäng- och resgodsvagnar	15 ton pr vagn	15 ton pr vagn	15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	—	—	10 ton pr vagn	—	10 ton pr vagn
4-axliga gods-vagnar	—	—	—	—	20 ton pr vagn	30 ton pr vagn	20 ton pr vagn	—	5 ton pr bromsad axel
3- och 2-axliga godsvagnar (utom malmbanans vagnar litt. M)	—	10 ton pr vagn	med omställningsanordning i läget »Tom» »Last» 10 ton 15 ton pr vagn	—	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	—	5 ton pr bromsad axel
Malmbanans vagnar litt. M och Q1	—	—	—	—	—	—	6 ton pr vagn	15 ton pr vagn	—

Ann. 1. Bromskraften hos översamt lok beräknas till 5 ton pr bromsad axel.

Ann. 2. Bromskraften hos sådana *inspektions-* och *tjänstevagnar* (vagnar litt. B₀₇ och B₇), å vilka den genomgående bromsen verkar på endast halva antalet axlar, skall värderas till hälften av i tabellen angivna värden.

Ann. 3. Vagnar med enkammarbroms, vilka ännu icke erhållit omställningsanordning för läge »Tom» eller »Last», skola fortfarande värderas till 10 ton pr vagn, vare sig vagnen är tom eller lastad.

D. Då vagnvikten och bromstalet äro bekanta, uppsökes det sistnämnda talet i den första lodräta kolumnen i bromstabellen. Från detta tal följer man den vågräta linjen, tills man kommer till den siffra, som är lika med vagnvikten eller, om sådan icke finnes, till den närmast högre. Den lodrätt över denna siffra i tabellens huvud stående siffran anger den erforderliga bromskraften.

Ex. Ett tåg har en vagnvikt av 770 ton. Bromstalet är 16. Man söker i första lodräta kolumnen talet 16, därefter i den från denna siffra utgående vågräta sifferraden talet 770. Detta 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 bromskraften.

E. Gäller frågan huru stor vagnvikt, som får framföras i ett tåg, då man har att tillgå endast en begränsad bromskraft, uppsökes först detta sistnämnda tal i tabellens 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 siffertalet är den sökta vagnvikten.

Ex. I ett godståg med en vagnvikt av 540 ton skola flera vagnar tillkopplas. Bromstalet är 12 och hela den tillgängliga bromskraften 105 ton. Hur stor vagnvikt kan ytterligare tillkopplas?

Man söker i tabellens huvud bromskraften 105, följer den lodräta kolumnen nedåt till den vågräta sifferrad, i vars yttersta kolumn står bromstalet 12. I dessa kolumners skärningspunkt står talet 875. Då vagnvikten förut var 540 ton kan sålunda $875 - 540 = 335$ tons vagnvikt ytterligare tillkopplas.

8. Hjälpvagnar

finnas placerade:

i <i>Långsele</i>	1 redskapsvagn
i <i>Ånge</i>	1 „

9. Uppgift å avstånd samt förteckning över tågspår och signalbilder.

(Med tågspår n:r 1 avses spåret närmast stationshuset resp. vaktkuren vid mötesplats, med tågspår n:r 2 det nästa o. s. v.)*

Avstånd Km	Station	Huvudtågväg			Sidotågvägar			Anmärkingar
		Signalbild för infart	Spår n:r	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Spår n:r	Signalbild för utfart	
13.8	Sollefteå	—	2	—	—	1	—	
	Långsele	—	1	∟ ¹⁾	—	{2, 4 5, 6	∟ ¹⁾³⁾	för tåg fr. Helgum o. Österås
9.4	„	—	4	—	—	2,5,6 3 a	—	„ „ „ Sollefteå „ „ „ „ och Österås
	Helgum	∟	2	∟ ²⁾	##	3	∟ ²⁾³⁾	
10.4	„	—	—	—	##	1	∟ ²⁾³⁾	
	Graninge	∟	1	—	##	2	—	
7.4	Fångsjöbacken	∟	3	—	##	2	—	
10.7	Bispgården ...	∟	2	—	##	3	—	
12.8	„	—	—	—	##	1	—	
	Ragunda	∟	2	—	##	1	—	
12 7	Håsjö	∟	2	—	##	3	—	
12 0	Kälarne	∟	3	—	##	2	—	
13.4	Gastsjön	∟	1	—	##	2	—	
6.7	Dockmyr	∟	2	—	##	1	—	
13.1	Nyhem	∟	1	—	##	2	—	
8.7	Grötingen	∟	1	—	##	2	—	
13.5	Bräcke	—	1	—	—	2,3,4	—	för tåg fr. Dysjön o. Grö- tingen
10.4	„	—	2	—	—	1,3,4	—	„ „ „ Stavre
	Kotjärn	∟	1	—	##	2	—	
6.2	Dysjön	∟	2	—	##	1	—	
14.0	Ånge**	—	—	—	—	—	—	
11.4	Alby	∟	2	—	##	3	—	
8.4	„	—	—	—	##	4	—	
	Östavall	∟	2	—	##	3	—	
8.5	„	—	—	—	##	4	—	
9.5	Juån	∟	3	—	##	2	—	

* Gäller icke vid Sundsvall C, varest med tågspår n:r 1 avses spåret längst söderut å godsbangården från godsmagasinet räknat; med tågspår n:r 2 det första, längst norrut, å personbangården belägna; med tågspår n:r 3 det nästa o. s. v.

** Se särskild signalbeskrivning, avd. 10.

1) gemensam för samtliga tågvägar och endast för tåg till Helgum.

2) gemensam för samtliga tågvägar och endast för tåg till Långsele.

3) mekaniskt förbunden med växel å linjen.

Avstånd Km.	Station	Huvudtågväg			Sidotågvägar			Anmärkningar
		Signalbild för infart	Spår n:r	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Spår n:r	Signalbild för utfart	
9.5	Mellansjö	↑	1	—	##	2		
6.0	”	—	—	—	##	3		
	Norrhög	↑	3	—	##	2		
12.4	Ramsjö	↑	1	—	##	2		
13.6	”	—	—	—	##	3		
6.6	Hälsingenybo	↑	3	—	##	2		
	Hennan	↑	2	↑ ¹⁾	##	3	↑ ¹⁾²⁾	
10.6	”	—	—	—	##	4	↑ ¹⁾²⁾	
	Loster	↑	1	—	##	2		
10.1	Tallåsen	↑	3	—	##	2		
6.9	”	—	—	—	##	4		
	Ljusdal	—	2	—	—	1, 4, 5, 6	för tåg fr Tallåsen	
	”	—	4	—	—	1, 5, 6	” ” ” Skåstra	
	”	—	1	—	—	2, 5, 6	” ” ” Hybo	
5.9	Ånge*	—	—	—	—	—		
	Parteboda	↑	—	—	—	—		
7.9	Erikslund	↑	3	—	##	2		
7.0	Johannisberg	↑	1	—	##	2	för tåg å S. J.	
	”	—	—	—	##	4	” ” ” ”	
7.5	”	↑	4	—	—	—	” ” fr. Ljungaverk	
	Fränsta	↑	1	—	##	2		
9.3	Torpshammår	↑	1	—	##	2		
5.8	Viskan	↑	1	—	##	2		
10.2	Stöde	↑	2	—	##	3		
6.5	Lo	↑	—	—	—	—		
8.3	Nedansjö	↑	3	—	##	2		
8.5	Vattjom	↑	2	—	##	3	för tåg å S. J.	
6.2	”	↑	1	—	—	—	” ” fr. Matfors	
	Töva	↑	2	—	##	1		
10.1	Sundsvall V	—	—	—	—	—		
1.3	Sundsvall C	↑	4	—	##	5		
	”	—	—	—	##	1		

Infartssignalen vid *Sundsvall C* utgöres av ljussignal, placerad till höger om spåret i farriktningen. I förteckningen och tjänstetidtabellerna betyder en ving i körställning, att ett fast grönt sken visas, två vingar i körställning, att två, mitt under varandra placerade, fasta gröna sken visas och tre vingar i körställning, att tre, mitt under varandra placerade, fasta gröna sken visas.

1) gemensam för samtliga tågvägar och endast för tåg till Loster.

2) mekaniskt förbunden med växel å linjen.

* Se särskild signalbeskrivning, avd. 10.

10. Signalbeskrivning för Ånge station.

Gällande fr. o. m. den 15 maj 1928.

Följande huvudsignaler finnas vid stationens *östra* ände.

Infartssignal:

A (trevingad) för infart från Erikslund till spåren 2, 4 och 6.

Utfartssignaler (ljussignaler):

P för utfart från spår 1 till Erikslund.

Q " " " " 2 " "

R " " " " 4 " "

S " " " spåren 5, 6, 7 och 8 till Erikslund.

Följande huvudsignaler finnas vid stationens *västra* ände.

Infartssignaler:

L (trevingad) för infart från Dysjön till spåren 1, 4 och 5.

N (trevingad) " " " Alby " " 4, 5 och 7.

Utfartssignaler (ljussignaler):

C₂/D₂/E₂/F₂ för utfart från spår 1, 2, 4 eller 5 till Dysjön.

C₁/E₁/F₁ " " " " 1, 2 eller 4 " Alby.

H/D₁ " " " " 5, 6, 7, 8, 9, 10 ell. 11 " "

Dessutom finnas fyra spårspärrsignaler (ljussignaler): M_I, M_{II}, M_{IV} och M_V, uppställda vid västra ändan av mellanplattformen invid spåren 1, 2, 4 resp. 5 och gällande vid rörelser västerut från nämnda spår.* När utfartssignal C₂/D₂/E₂/F₂, C₁/E₁/F₁ eller H/D₁ är ställd på kör för utfart från spåren 1, 2, 4 och 5, visar vederbörande spårspärrsignal 2 lodrätt ställda ofärgade sken. Sistnämnda signaler stå omedelbart till vänster om det spår för vilket de gälla.

* Dessa signaler gälla, förutom för *växlingsrörelser västerut*, endast för *tågrörelser* i riktning till *Dysjön och Alby*.

Infart			Utfart			
Riktning från	spår	signalbilder	Riktning till	spår	Signalbilder	
					Spårspärrsignaler	Huvudsignaler
Erikslund	2		Erikslund	1		
"	4		"	2		
"	6		"	4		
Dysjön ..	1		"	5-8		
"	4		Dysjön ..	1		
"	5		"	2		
Alby	4		"	4		
"	5		"	5		
"	7		Alby	1		
			"	2		
			"	4		
			"	5		
			"	6-11		

Anm. Betydelsen av cirklarna i signalbilderna för utfart är följande.

i spårspärrsignalerna:

Fylld cirkel = intet sken

Ofylld cirkel = ofärgat sken

i huvudsignalerna:

Fylld cirkel = intet sken

Övre ofylld cirkel = rött sken

Undre ofylld cirkel = grönt sken