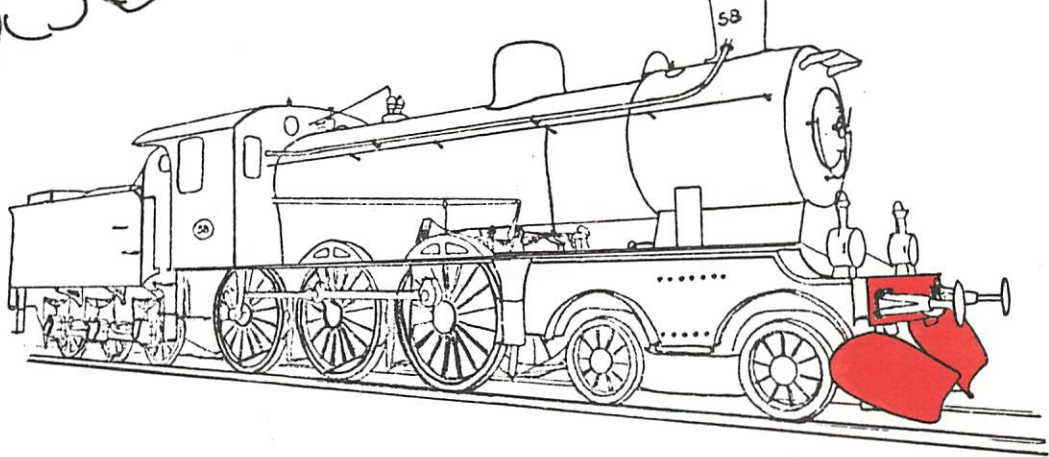


ÅNGANS DAG.



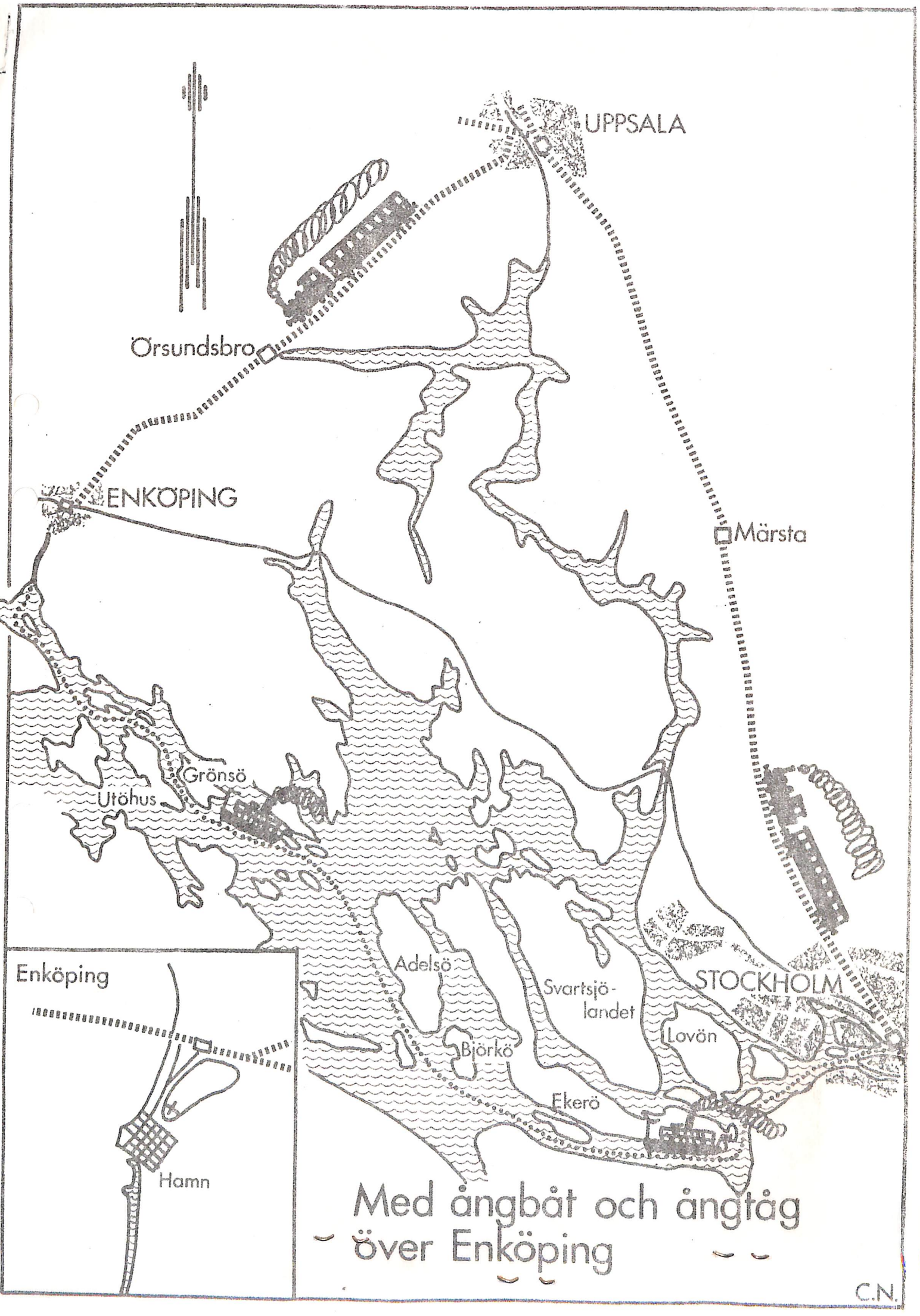
LÖRDAGEN 4 JUNI ANORDNAS UTFÄRD MED ÅNGLOK FRÅN STOCKHOLM ÖVER UPPSALA TILL ENKÖPING, OCH MED ÅNGPARTYK FRÅN STOCKHOLM TILL ENKÖPING. FÖRUTOM ÅNGPARTYGET SS MARIEFRED MEDVERKAR TVÅ ÅNGLOK.

NÅGRA TIDER:

UPPSALA		ÖRSUNDSBRO		ENKÖPING
13 ⁰⁰	→	13 ³⁵	→	14 ⁰⁰
15 ¹⁵	←	14 ⁴⁰	←	14 ¹⁵
16 ⁰⁰	→	16 ³⁵	→	17 ⁰⁰
18 ¹⁵	←	17 ⁴⁰	←	17 ¹⁵

PRIS EXEMPEL: UPPSALA - ENKÖPING TOR 20 KR, 6-12 ÅR 10 KR
SS MARIEFRED ANKOMMER ENKÖPING 15⁰⁰ OCH AVGÅR 16⁰⁰.

UPPLYSNINGAR OM ÖVRIGA PRISER OCH TIDER LÄMNAS
AV MUSEIFÖRENINGEN SWB TEL 0159/31581 ELLER
08/343252 KVÄLLSTID.



UPPSALA

Öresundsbro

ENKÖPING

Mårsta

Utöhus

Grönsö

Adelsö

Björkö

Svartsjö-landet

Lovön

Ekerö

STOCKHOLM

Enköping

Hamn

Med ångbåt och ångtåg
över Enköping

Ångbåtsleden Stockholm-Enköping. En kort resvägsbeskrivning.

Sjöresan mellan Stockholm och Enköping går till största delen genom ganska smala sund, och det är bara vid passagen tvärs över Björkfjärden mellan Adelsö och Veckholmslandet som man anar att man är ute på Sveriges tredje största sjö. Det finns ett par olika möjligheter till vägval. Under 1800-talet och början av seklet gick Enköpingsbåtarna norr om Lovön och Svartsjölandet, men på 1930- och 40-talet valde man vägen längs södra landet, ungefär som kartan anger. Man gick dock t ex öster om Adelsö för att kunna gå in till bryggorna där och på Munsö.

Efter passagen under Västerbron och Essingeleden kan man se olika årgångar av förortsbebyggelse på södra landet: Hägersten, Bredäng, Skärholmen och Hallunda/Norsborg. På farledens nordsida är det en rad mer eller mindre branta öar: Björnholmen, Fågelön, Kungshatt och Estbröte. Sedan kommer Ekerö med sina sandtag och den idylliska kyrkan nere vid målarstranden. Farleden smalnar och passerar det trånga Bockholmssundet, och sedan kommer båten ut på Södra Björkfjärden. Vi följer Björkö med sina rester av den gamla staden Birka, ett populärt resmål, och den stora jordbruksön Adelsö. I nordväst ligger Veckholmslandet, och båten fortsätter först den stora farleden förbi bl a Ringsö och genom sundet mellan Grönsö med sin ståtliga herrgård och Arnö. På Arnös sydöstspets ligger ruinerna av den märkliga medeltidsbyggnaden Utöhus med höga trappgavlar.

Ångaren lämnar därefter den stora leden, som fortsätter genom Hjulstabron mot Västerås och Köping, och styr sedan upp i Svinnegarnsfjärden. Till höger skymtar Vallby kyrka och till vänster Näs och Svinnegarns kyrkor. Vi passerar förbi en liten holme, där det finns några obetydliga rester av den mäktige Ivar Blås (Joar Blås) fäste Gröneborg, och kommer fram till utloppet av Enköpingsån med Haga Tegelbruk på vänstersidan. Nu följer en mer än tre km lång sträcka uppför den ganska grunda ån innan vi är framme vid Enköpings hamn, som fortfarande trafikeras av fartyg med spannmålslaster men det inte gått någon passagerarbåt i reguljär trafik sedan 1947.

Arne Sundström

Uppsala-Enköpings
Järnväg

Tur och retuR
Extra ångtåg
4.6.1977
Uppsala
Enköping
eller omvänt

20,00

SJK
mf SWB
SAS

00394

Uppsala-Enköpings
Järnväg

Extra ångtåg
4.6.1977
Enkel ○

Uppsala-Enköping
eller omvänt

Tur och retuR
Örsundsbro ○

Uppsala/Enköping
eller omvänt

15,00

SJK
mf SWB
SAS

00210

Uppsala-Enköpings
Järnväg

Barn

Extra ångtåg
4.6.1977

10,00

SJK
mf SWB
SAS

00010



MED ÅNGBÅT

TILL ENKÖPING

Ända fram till det andra världskrigets utbrott hade alla städer och större samhällen runt Mälaren regelbunden ångbåtstrafik till Stockholm. Med dessa båtar kunde man resa in till huvudstaden till ett lägre pris än vad tågbiljetten kostade. De var också ett praktiskt transportmedel för smågods av alla de slag, jordbruksprodukter m.m.

I början av seklet sköttes denna trafik av en mängd smårederier med lokal anknytning. Till Uppsala gick t.ex. Ångfartygs AB Garibaldis ångare, till Mariefred kunde man resa med Ångfartygs AB Gripsholms populära "Gripsholm" eller från 1903 med dess nybyggda konkurrent "Mariefred", som tillhörde Mariefreds Ångfartygs AB. Dessa två rederier sammanslogs 1905 till Gripsholms-Mariefreds Ångfartygs AB. ett företag som fortfarande driver ångbåtstrafiken Stockholm-Mariefred trots att det inte lämnat någon utdelning till sina aktieägare sedan 1927. Redan på 1930-talet var det insatser utan vinstsyfte från några Mariefredsbor som gjorde att "Mariefred" kunde fortsätta sin trafik, och sedan 1966 är Stiftelsen Skärgårdsbåten huvudägare i detta det sista av Mälarens gamla ångbåtsbolag. De stora driftsunderskotten täcks idag genom kulturbidrag från berörda kommuner och stöd från föreningens ca 1600 medlemmar.

Trafiken till Enköping sköttes då av Enköpings Ångfartygs AB, vars tre ångare "Enköping I" (byggd vid Södra Varvet i Stockholm - W Lindbergs Verkstads och Varfs AB - 1885), "Enköping II" (ex "Nya Enköping", byggd vid W Lindbergs verkstad 1872) och "Nya Enköping" (byggd vid Eriksberg 1913) dock redan våren 1916 kom att få ny hemort. Då övertogs nämligen fartygen och deras trafik av Mälarens storrederi, Ångfartygs AB Drottningholm-Fittja, som 1925 sedan bytte namn till Trafik AB Mälaren-Hjälmaren efter ytterligare fusioner. Särskilt långlivad blev inte denna koncern. Efter några år med dåliga somrar och hård priskonkurrens från bussar och tåg beslöt man att från den 1 april 1933 upphöra med all trafik. De trafikdugliga ångarna och traderna uthyrdes eller såldes till andra företag.

I Enköping fanns det fortfarande många som ville ha kvar ångbåtstrafiken till staden, och den 19 april 1933 kunde det nybildade Trafik AB Ena hålla sitt konstituerande sammanträde. Man inköpte två av det äldre rederiets fartyg, "Manne" (ex "Ekholmen", byggd vid Bergsund 1876) och "Hilösa"

(ex "Ekolsund", Bergsund 1883), som året därpå fick de mera lämpliga namnen "Ena I" resp. "Ena II". Då hade man också inköpt en tredje ångare, "Nya Hillersjö" (ex "Valborg" ex "Skärgården" ex "Wermdö I" ex "Wermdö", byggd vid Bergsund 1883), vilken nu döptes om till "Ena III".

Enabolaget tog hand om trafiken på sträckorna Stockholm- Adelsö- Enköping och Stockholm- Adelsö- Ön (Ekholmen) samt kompletterande turer till Kungshatt- Träkvista och Sundby på Ekerölandet. I slutet av 1930-talet anskaffades motorbåten "Ena IV" och den lilla ångaren "Femman" för denna närtrafik, som växte i omfattning. Det var dock bara under ett år, 1938, som rederiet hade dessa fem fartyg i sin tjänst. Detta år hade man också utvidgat sitt trafikområde med bryggorna utefter Långtarmen mellan Ekerö och Svartsjölandet, som hade blivit utan trafik sedan ångaren "Nya Svartsjölandet" upphört med sina turer hösten 1937. Det var konkurrensen från bussar och lastbilar som hade blivit för hård - en stor del av ångarens frakter var trädgårdsprodukter och andra färskvaror, som mädde bäst av landvägens snabbare transportmedel. Enabolaget lyckades inte bättre än föregångaren och drev denna trafik genom Långtarmen bara sommaren 1938. Ångaren "Ena III" togs sedan ur trafik och såldes för att ändras till pråm.

Även på linjerna till Enköping och Ön märktes konkurrensen från andra färdmedel alltmer. Det andra världskrigets restriktioner för bil- och busstrafiken innebar visserligen att de kvarvarande ångbåtsrederierna fick uppleva en ny blomstringstid, men det var ju bara en tillfällig förbättring. De första inskränkningarna kom på linjen till Enköping. Den långa restiden med båt och de goda järnvägsförbindelserna med Stockholm gjorde att trafikunderlaget krympte. Under sommaren 1947 hade Enabolaget minskat ner ångbåtstrafiken Stockholm-Enköping till två turer i veckan, men även det visade sig olönsamt, och i början av hösten 1947 gick den sista ångbåten i reguljär trafik till Enköping. Linjen till Ön trafikerades t.o.m. 1950 av "Ena II", som därefter t.o.m. 1956 fick gå på en avkortad trad med turistön Björkö som slutmål de sista åren. Även efter nedläggandet av ångbåtslinjen till Enköping gjorde Enabolaget några försök att behålla anknytningen till bygden. Sommaren 1948 fick sålunda den inhyrda godsskutan "Minandra" göra regelbundna turer Enköping-Stockholm, och 1949-50 skötte m/f "Mimer" en liknande trafik.

Under de snart 30 år som gått sedan den reguljära ångbåtstrafiken Stockholm-Enköping upphörde har staden några gånger gästats av ångbåtar på tillfälligt besök, bl.a. av s/s "Drottningholm", men "Mariefred"s Enköpingsresa den 4 juni 1977 är ändå ett historiskt evenemang. En sådan ström av passagerare till och från Stockholmsbåten minns nog bara riktigt minnesgoda och gamla Enköpingsbor.

UPPSALA-ENKÖPINGS JÄRNVÄG - UEJ

Städerna Enköping och Uppsala fick år 1912 järnvägsförbindelse med varandra men frågan hade diskuterats redan på 1880-talet. Landshövdingen i Uppsala län, greve A L Hamilton, hade då sonderat intresset för en järnväg. Kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C H Öhnell föreslog 1891 en smalspårig järnväg med dels en linje Uppsala-Enköping, dels en linje Uppsala-Grillby-Veckholm. Den nuvarande linjen överensstämmer nästan helt med det första förslaget. Öhnell avsåg dock att draga linjen rakt österut från Ekeby tegelbruk genom Polacksbackens sandås till den smalspåriga Lännabanan. Kommittéerna avlöste varandra under åren och först 1906 fick ingenjörsfirman Unander & Jonsson i uppdrag att uppgöra förslag till normalspårig järnväg Uppsala-Enköping. Förslaget lämnades samma år och kostnaden angavs till 1.750.000 kronor. Städerna tecknade nu aktier till betydande belopp och beslöt att söka koncession för linjen, bilda aktiebolag samt söka statslån för hälften av byggkostnaden. 1909 fick firman Bröchner, Larsen & Krogh uppdrag att bygga banan och arbetet påbörjades 1910. Järnvägen öppnades för allmän trafik den 14 maj 1912.

Från början avsåg inte UEJ att trafikera banan i egen regi. Man försökte få Uppsala-Gävle järnväg att sköta trafikeringen. Då UGJ avböjde blev man tvungna att beställa egna lok och vagnar. Penningbrist gjorde att endast två lok kunde beställas trots att fyra lok ansågs behövas för trafiken. Senare köptes ett begagnat SJ-lok och först 1918 hade banan fyra lok efter inköp av två f d SWB-lok.

De första åren ökade trafiken och UEJ:s ekonomi var relativt god. Därefter led järnvägen av en ständigt svag ekonomi vilket gjorde att statslånet inte kunde amorteras och att tidvis inte ens räntan kunde betalas. Läget blev så allvarligt att bolaget 1934 beslöt att träda i likvidation. Flera försök att sälja banan gjordes men först 1936 kom man överens om en försäljning till SWB. SJ hade nu börjat visa intresse för banan och 1937 såldes UEJ på exekutiv auktion till staten. Inte förrän 1935 upptäcktes att järnvägens dåvarande trafikchef sedan många år genom förskingring och förfalskning tillgripit stora belopp. Hur mycket detta bidragit till banans dåliga ekonomi blev aldrig helt klarlagt.

Persontrafiken var relativt stor på UEJ och på 1930-talet kom ungefär 2/3 av trafikinkomsterna från den. I godstrafiken dominerade jordbruksprodukter men särskilt under de första åren gav försäljning av grus från banans grusgrop utanför Enköping gott tillskott till inkomsterna. För att sänka järnvägens driftskostnader hyrdes från 1926 en dieselelektrisk motorvagn som ersättning för ånglok. Trots besparingen hade UEJ ibland stora svårigheter att betala hyran för vagnen.

Banans huvudort var Uppsala där byrån var belägen. Vid Uppsala Norra fanns lokstation med lokstall och verkstad och i Enköping hyrdes stallplats av SWB. Banans stationshus var i huvudsak av två storlekar. De mindre husen byggdes vid Läbyvad, Skärfelten och Lillsjön. De större stationshusen byggdes vid Ekebybruk, Navestabro, Balingsta, Biskopskulla och Härkeberga, Störst blev Örsundsbro stationshus som återuppfördes efter en brand 1924.

Vid förstatligandet insattes genast SJ-lok av typ J i trafiken i stället för UEJ:s små och omoderna lok. Rålsbussar kom 1947 och tågantalet utökades då. 1955 gick sista ordinarie persontåg draget av ånglok och 1958 började SJ använda moderna stålrålsbussar. De flesta stationerna och hållplatserna försvann 1968 och vid Örsundsbro upphörde bemanningen 1970 då även det sista godståget Enköping-Örsundsbro gick. I dag går endast några motorvagnståg förmiddag och kväll medan hela eftermiddagen är tåglös. Godstrafiken är nästan obefintlig. Banan är starkt nedläggningshotad och om trafiken kommer att vara kvar 1978 är mycket osäkert.

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN, SJK, bildades 1958 som en sammanslutning för alla intresserade av järnvägar och deras historia. Klubben har f.n. ca 3000 medlemmar över hela landet.

Klubbens syfte är främst att skapa kontakt mellan järnvägsintresserade och att främja intresset för järnvägar. Detta söker klubben nå genom att utge tidskriften TÅG, vilken är Sveriges ledande organ för järnvägsintresserade. TÅG utkommer med 10 nummer per år, vart och ett omfattande 24-32 sidor. Den innehåller historiska och aktuella artiklar illustrerade med bilder, kartor och ritningar. I TÅG meddelas allt om klubbens aktiviteter.

SJK ger även ut böcker, vykort och ritningar. Genom särskilda fotoerbjudanden säljs foton från lok- och vagn tillverkarnas arkiv samt från äldre fotosamlingar. SJK Resetjänst anordnar utfärder på olika järnvägar runt om i landet, ofta efter ånglok. Upplýsningar om kommande resor ges i TÅG.

Klubbmöten anordnas regelbundet vid lokalavdelningar i hela landet. För närvarande finns 12 lokalavdelningar från Skåne till Västerbotten.

Medlem i SJK blir man genom att betala medlemsavgiften, 45 kr, till postgiro 45 13 08-1, Svenska Järnvägsklubben. Ytterligare information kan erhållas från Svenska Järnvägsklubben, Box 124, 101 21 Stockholm.

MUSEIFÖRENINGEN STOCKHOLM-WESTERÅS-BERGSLAGENS JERNVÄGAR, MFSWB, bildades våren 1975 för att bevara och visa upp materiel från Stockholm-Westerås-Bergslagens Jernvägar, vilken förstättligades år 1945. Sedan har målsättningen vidgats till att gälla normalspåriga järnvägar i mellansverige.

Föreningen har nu ca 100 medlemmar. Den rullande materielen består av tre ånglok samt ett antal person- och godsvagnar, bl.a. några av de gamla vagnarna från Saltsjöbanan.

Förhoppningsvis skall ett levande järnvägsmuseum, med allt som hörde till järnvägsdriften förr i tiden, komma att byggas upp på norra sidan av Mälaren. För att kunna göra detta undersöker föreningen möjligheterna att överta eller arrendera en bana som SJ ej längre trafikerar.

Banan Uppsala-Enköping kan bli en sådan linje. Ett annat alternativ är delen Sala-Runhällen, som en gång ingick i Sala-Gysinge-Gävle Järnväg.

Medlemskap i MFSWB kostar 30 kr per år. Vi välkomnar alla hjälpsamma krafter till upprustningsarbetet. Föreningens adress är: Museiföreningen SWB, Fack, 125 20 Älvsjö. Arbetet med lok och vagnar äger rum vid lokstallet i Sala.

STOCKHOLMS ÅNGLOKSSÄLLSKAP, SÅS, bildades i juli 1974 av en handfull ångloksentusiaster. Ett av skälen var att det sista exemplaret av SJ:s då äldsta kvarvarande loktyp skulle skrotas. Föreningen köpte loket, av typ K4, och renoverade det till kördugligt skick, vilket krävde 2000 timmar av idéellt arbete.

Fordonsparken består i dag av 4 ånglok, 7 person- och 2 godsvagnar. Målsättningen med verksamheten är att renovera och i drift visa historiskt intressant materiel, och då särskilt med anknytning till Stockholm.

Uppställningsplats för materielen är Slakthusområdet i Stockholm. På den av Stockholms kommun ägda 5 km långa järnvägen från Slakthuset (T-station Iastadion) till Årsta partihallar företas under sommarhalvåret regelbundet utflyktsresor för allmänheten. Arbetet med lok och vagnar äger som regel rum på måndagskvällar och lördagar. Medlem blir den som aktivt arbetar med föreningens materiel eller researrangemang. Alla intresserade är välkomna! Föreningens adress är: Stockholms Ånglokssällskap, Box 67, 126 21 Hägersten.



TILLFÄLLIG TDT

Cst td tdt 177

707

SA

Till Cst, Uj, lokl Hgl, Cst, och Hgl, elg Va

Tåg 32200

1977-04-04

och till Stockholm C - Uppsala C

19

Tågslag: ept för SVJK

Td'n finns (ange endast för tåg som ej är resandetåg)
 Td'n finns ej (ange endast för resandetåg)

SN 90 Dnr 73 Lgr P

1	2	3	4	5	6	7	8
Stockholm C Pbg				10.32			
Wessböda							
Solna				39			
Kyndinge				45			
Sollentuna				10.50			
Väderholmen				53			
Rotebro				56			
Antuna				59			
Upplands Väsby				11.02			
Skavstaby				04			
Vallstanäs				06			
Rosersberg				07			
Horsikunda				09			
Härsta			Ⓟ	11.12			
Rosendal				17			
Älveta				23			
Ekshv				30			
Säby				35			
Uppsala C			11.42				
Uppsala N							
Iskända							
Wälsta							
Vindinge							
Korsnäs							
Heby							
Iskända							
Sala							
Brodbo							
Roskottan							
Älveta C							

1977-04-17

Kull

Utfördt Arbete	Skriv
Inf i tdboken	
S3 upplagd	på order
S3 kontroll	gjord
Kvito lämnat	



TILLFÄLLIG TDT

Cst td, tdt 177

1977

54

Tkl U-Epi lokal Hgl Cst, Va (st sign)

Tåg 32202

skall gå Uppsala C - Enköping

Tågslag: ept i för S v J K

1	9	7	0	6	0
1	9				
1	9				
1	9				

 Tbfh finns (anges endast för tåg som ej är resandetåg) Tbfh finns ej (anges endast för resandetåg)

Sth	Ortal	Brgr	Sträcka
40	16	P	---

Tpl (eller annan plats)	Sken (ving)	Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av	Ordern delgiven Mott sign
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Uppsala C				13.00	6.75e			
Uppsala N				06				
Örsundsbro			⊗	35				
Enköping			14.00					

Anm _____

1977 05 17

Kuce

Bestyrkes

Kopia mottagen (förare) (tbfh)	Ordern delgiven (fylls i av avs)						Ordern avsänd av (fylls i av mottagaren)		Utförd åtgärd	Sign
	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Avs sign	Inf i tklboken	
									S3 upplagd } på order- S3 kontroll } givn-st Kvitto lämnat	



TILLFÄLLIG TDT

Cst Ed, tdt 177

graf 82

Tkl Ep - U; lokal Hgl, Cst, Vä (st sign)

Tåg 32201

skall gå Enköping - Uppsala C

Tågslag: ept för Sjuk

19	77	05	17
19			
19			
19			

(år) (mån) (dag)

Tbfh finns (anges endast för tåg som ej är resandetåg)

Tbfh finns ej (anges endast för resandetåg)

Sth	Brtal	Brgr	Sträcka
40	16	P	---

Tpl (eller annan plats)	Sken (ving)	Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av	Ordern delgiven
1	2	3	4	5	6	7	8	Mott sign
Enköping				14.15	32202			
Örsundsbro			⊗	40				
Uppsala N				15.08				
Uppsala C			15.15					

Anm Tåg 676en skall möta tåg 32201 i Uppsala C

19	77	05	17
(år)	(mån)	(dag)	

Kull

Bestyrkes

Kopia mottagen	Ordern delgiven (fylls i av avs)						Ordern avsend av (fylls i av mottagaren)		Utförd åtgärd	Sign
	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Avs sign	Inf i tklboken	
	(forare)								S3 upplagd } på order- S3 kontroll } givn-st Kvitto lämnat	
(tbfh)										



TILLFÄLLIG TDT

Cst td, tdt 177

907

34

Tkl U-Ep; Lokal Hgl, Cst, Vä; (st sign)

Tåg 32204

skall gå Uppsala C - Enköping

Tågslag: Ept för Sjuk

1	9	77	0	6	04
1	9				
1	9				
1	9				
(år)		(mån)			(dag)

Tbfh finns (anges endast för tåg som ej är resandetåg)

Tbfh finns ej (anges endast för resandetåg)

Sth	Brtal	Brgr	Sträcka
40	16	P	—
			—
			—

Tpl (eller annan plats)	Sken (ving)	Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av	Ordern delgiver Mott sign
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Uppsala C				16.00	32201			
Uppsala N				06				
Örsundsbro			⊗	35				
Enköping			17.00					

Anm Tåg 2387 evokare måla 32204 i Enköping

1977-05-17 (år) (mån) (dag)

Kvial

Bestyrkes (st sign) (tkl)

Kopia mottagen (förare) (tbfh)	Ordern delgiven (fylls i av avs)						Ordern avsänd av (fylls i av mottagaren)		Utförd åtgärd	Sign
	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Avs sign	Inf i tklboken	S3 upplagd } på order- S3 kontroll } givn-st
									Kvitto lämnat	



TILLFÄLLIG TDT

Cost ta, rdt 177

epg

S 4

Tkl. Ep - U; 10kl Hg, Gt, Va

Tåg 32203

skall gå Enköping - Uppsala C

Tågslag: ept för SJK

1	9	7	7	0	6	0	4
1	9						
1	9						
1	9						

- Tbfh finns (anges endast för tåg som ej är resandetåg)
- Tbfh finns ej (anges endast för resandetåg)

Stn	Brtal	B:gr	Sträcka
40	16	P	—
			—
			—

Tpl (eller annan plats)	Sken (ving)	Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av	Ordern delgiven
1	2	3	4	5	6	7	8	Mott sign 9
Enköping				17.15	32204			
Orsundsbro			⊗	40				
Uppsala N				18.08				
Uppsala C			18.15					

Anm. Tåg 2388.eu skall möta 32203 i Uppsala C

1977-05-17

Keel

Bestyrkes

Ep

plenny

Kopia mottagen	Ordern delgiven (fylls i av avs)						Ordern avsänd av		Utförd åtgärd	Sign
	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Avs sign	Inf i tkiboken	
(förare)									S3 upplagd } på order- S3 kontroll } givn-st	
(tbfh)									Kvitto lämnat	



TILLFÄLLIG TDT

Cost (a. m. 177

open

S 4

Tkl Ep-U; lodd Hgr. Cost, Va (st sign)

Tåg 32203

skall gå Enköping - Uppsala C

Tågslag: ept för SJk

1977 06 01
19
19
19
(år) (mån) (dag)

natt mot - dag

natt mot - dag

Tbfn finns (anges endast för tåg som ej är resandetåg)

Tbfn finns ej (anges endast för resandetåg)

Table with columns: Stn, Brtal, Brgr, Sträcka. Values: 40, 16, P, -

Main train schedule table with columns: Tpl (eller annan plats), Sken (ving), Spår, Ankomst, Avgång, Möter, Förbigår, Förbigås av, Ordern delgiven Mott sign.

Anm Tåg 2388: en skall vänta 32203 i Uppsala C

1977 05 17 (år) (mån) (dag)

Keese (ll)

Bestyrkes (st sign) (tkl)

Order form table with columns: Kopier mottagen, Ordern delgiven (fills i av avs), Ordern avsänd av (fills i av mottagaren), Utförd åtgärd, Sign.



TILLFÄLLIGT YDT

Cst td tdt 177

9/17

84

Tid U, Cst; lokal Vg, Hg, Cst; och Hg

Tåg 32205

10 77 06 104

Skull gå Uppsala C - Stockholm C

Tågslag: ept för Sjuk

St 90 Brel 73 P

 Tbfh finns langes endast för tåg som ej är resandeför.

 Tbfh finns ej langes endast för resandeför.

Pl (eller annan plats)	Skön (ving)	Spår	Ankomst	Avgång	Höter	Förbigår	Förbigås av
1	2	3	4	5	6	7	8
Uppsala C				19.02			
Säby				05			
Ekeby				10			
Knivsta				15			
Rosendal				21			
Märsta			ⓐ	19.32			
Norslunda				35			
Rosersberg				38			
Vallstaräs				40			
Skavstaby				41			
Upplands Väsby				42			
Antuna				45			
Rotebro				48			
Väderholmen				50			
Sollentuna				52			
Kymlinge				20.00			
Solna				05			
Fantabro							
Stockholm C Pbg			h2012				

Anm _____

		Utförd åtgärd	Sign
		Infyllboken	
		SS upplagd } på order	
		SS kontroll } gvn-st	
		Kvitto lämnat	

10 77 05 17

Luce

Kopia mottagen