

STATENS JÄRNVÄGAR

10 TRAFIKSEKTIONEN.

Tidtabellsboken

Del I.

Tidtabell nr 131

Gällande fr. o. m. den 15 maj 1931

t. o. m. den 21 maj 1932

å följande bandelar och ångfärjeleder:

Malmö C.—Hässleholm

Malmö C.—Kävlinge

Malmö godsbangård—Arlöv

Malmö C.—Trälleborg

Malmö godsbangård—Lundavägen

Malmö C.—Malmö F.

Malmö—Köpenhamn

Trälleborg—Sassnitz.

Allmänna bestämmelser

Innehåll.

<i>Del I:</i>	Sid.
Förklaringar till tjänstetidtabellerna	3
Uppgift å lutningar och stigningar.....	6
Hastighetsuppgifter	7
Uppgift å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta	9
Vagnviktstabell	10
Bromstabell A	12
” B	12
Förklaringar till bromstabellerna	15
Hjälpvagnars placeringsorter	16
Förteckning över tågspår och signalbilder samt av- stånd mellan stationerna	17
Signalbeskrivning för Malmö C	21
” ” Trälleborg N och F	23
Uppgift å bansträckor med linjeblockering, vid vilka avgångssignal till genomfartståg icke skall givas...	24
Uppgift å vägövergångar med automatisk signal- anordning, som fungerar endast vid rörelse i ena riktningen	24

Tillägg till del I

N:r	I n f ö r t	
	datum	namn

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 Säkerhetsordningen medger endast en *lägre* hastighet, får denna lägre hastighet icke överskridas.

Om vid tågförsening 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 anbefalld. Tågbefälhavaren skall härom underätta tågklareren 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 siffer-talet 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 resp. sträckor;

för andra än nyss nämnda tåg gäller, att föraren är skyldig medtaga *minst* den i överskriften angivna vagnvikten.

Jämlikt § 11 i Str 27 (Tjänstgöringsföreskrifter för lokomotivpersonal) 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 vagnviktstabellen 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 overksammas 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 resgodis, 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 kör-signal för infart å driftplats, som är försedd med växel-förregling 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 ifråga 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 och avgångstid precis midnatt 0.00.

10) I kolumn 7 befintliga *tecken* betyda :

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

a = uppehåll för resandes *avstigande*,

p = " " " *påstigande*,

× = " " " *av- eller påstigande* eller *avlämnande* eller *upptagande* av gods enligt föreskrift i gällande transportplaner ;

a, p och **×**, omgivna av **○**, att tåget har *fast uppehåll*, kortare än en 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 icke användas vid automatiska blockposter, hållplatser och (under seglationstiden) rörliga broar ;

△ att station *icke* är tåganmälningsstation för tåget.

Vid **×**, **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 kör-signal för utfart från driftplats, där utfartssignal finnes, eller, i stället för dylik signalbild, en hänvisning till gällande signalbeskrivning. Visst antal vingar i körställning betyda ifråga om ljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

Uppgift

å lutningar och stigningar, som äro utslagsgivande för tågens utrustande med bromskraft.

Stationssträcka	Lutning		Stigning	
	för tåg med jämna nummer	för tåg med udda nummer	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer
Hässleholm—Tormestorp	3 ‰	4 ‰		
Tormestorp—Sandåkra	5 ‰	0 ‰		
Sandåkra—Sösdala	9 ‰	0 ‰	9 ‰	
Sösdala—Tjörnarp	10 ‰	4 ‰	10 ‰	
Tjörnarp—Höör	3 ‰	10 ‰		10 ‰
Höör—Sjöholmen	7 ‰	10 ‰	7 ‰	10 ‰
Sjöholmen—Stehag	10 ‰	1 ‰	10 ‰	
Stehag—Bosarp	4 ‰	4 ‰		
Bosarp—Eslöv	9 ‰	9 ‰	9 ‰	9 ‰
Eslöv—Örtofta	4 ‰	10 ‰		10 ‰
Örtofta—Stångby	10 ‰	0 ‰	10 ‰	
Stångby—Lund C.	8 ‰	10 ‰	8 ‰	10 ‰
Lund C.—Uppåkra	0 ‰	10 ‰		10 ‰
Uppåkra—Åkarp	0 ‰	7 ‰		7 ‰
Åkarp—Arlöv	1 ‰	4 ‰		
Arlöv—Malmö C.	0 ‰	0 ‰		
Arlöv—Malmö godsbangård	0 ‰	0 ‰		
Arlöv—Lomma	4 ‰	4 ‰		
Lomma—Lomma lastplats	10 ‰	0 ‰	10 ‰	
Lomma lastplats—Önnerup	7 ‰	7 ‰	7 ‰	7 ‰
Önnerup—Flädie	1 ‰	4 ‰		
Flädie—Stävieby	0 ‰	10 ‰		10 ‰
Stävieby—Furulund	10 ‰	10 ‰	10 ‰	10 ‰
Furulund—Kävlinge	7 ‰	3 ‰	7 ‰	
Malmö C.—Malmö godsbangård	10 ‰	10 ‰	10 ‰	10 ‰
Malmö C.—Fosieby	10 ‰	0 ‰	10 ‰	
Malmö godsbangård—Lundavägen	10 ‰	0 ‰	10 ‰	
Fosieby—Lockarp	10 ‰	5 ‰	10 ‰	
Lockarp—Arrie	3 ‰	4 ‰		
Arrie—Jordholmen	4 ‰	1 ‰		
Jordholmen—Östra Grevie	4 ‰	0 ‰		
Östra Grevie—Slågarp	0 ‰	4 ‰		
Slågarp—Sk. Vemmerlöv	0 ‰	2 ‰		
Sk. Vemmerlöv—Trälleborg	0 ‰	10 ‰		10 ‰

Ovan angivna lutningsförhållanden utvisa den största höjdskillnad, som finnes å en viss stationssträcka mellan två punkter på 1,000 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.

Hastighetsuppgifter.

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

Lok litt.	A	B	Cc Cd	E	F	Ga Gb	J	Ka Kd	Ke	Kf	L	Mb	Mc Md	N Na
Bandel:														
Hässleholm—														
Malmö	90	90	90	65	90	55	75	60	60	60	80	50	60	45
Malmö—Trälleb. F . .	90	90	90	65	90	55d)	75	60	60	60	80	50	60	45
Malmö (Arlöv)—														
Kävlinge e)	90	90	90	65	90	55	75	60	60	60	80	50	60	45

Lok litt.	Sa	Sb	Ta	Tb	W	Y
Bandel:						
Hässleholm—						
Malmö	80	90	75	75	65	55
Malmö—Trälleb. F . .	80	90	75	75	65	55
Malmö (Arlöv)—						
Kävlinge e)	80	90	75	75	65	55

e) För bron över Kävlingeån nedsatt hastighet: för lok litt. A, B, F, Ga, Gb, Mb, Mc, Md = 40 km./tim., övriga lok 60 km./tim.

d) Lok litt. G får icke framföras vid Trälleb. F å spåren 13, 14, 16, 17 eller kolspåren och icke å grusgropsåret vid Lockarp.

B. Med hänsyn till banans beskaffenhet skola följande linjesträckor passeras med nedanstående *minskade* hastighet.

Sträckor	Största tillåtna hastigheten		
	mellan	längd meter	utgör km.
Tö—Hö	Kmp 557+300—Kmp 557+700 (<i>mossen vid Karlarp</i>)	400	70
„ — „	Kmp 558+700—Kmp 559+100 (<i>mossen vid Sjunnerup</i>)	400	70
Al—Mgb	Kmp 614+450—yttersta växeln Mgb (<i>kurvor</i>).	800	50
Kg—Fu	Kmp 275+900—Kmp 276+000 (<i>bron över Kävlingeån</i>), {lok. litt. A, B, F, Ga, Gb, Mb, Mc, Md övriga lok	100 100	40 60
M—Fsb	Kmp 619+380—Kmp 619+850 (<i>kurva</i>)	470	60
„ — „	Kmp 620+219—Kmp 620+703 (<i>kurva och viadukt</i>)	484	75
Mgb—Fsb	Malmö godsbangård—växeln vid Lundavägen (<i>godstågsspår, kurvor</i>)	450	40
Svö—Trg	Kmp 648+700—Kmp 648+750 (<i>korsningen med stora landsvägen</i>)	50	25

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

Stationer	genom infartsväxlarna	genom platsen i övrigt	Anmärkningar
vid Hässleholm:			
Personbangården	65	65 d)	d) För tåg med jämna nr. nedsättes hastigheten till 40 km./tim. i växelkurvorna vid ställverket.
„ Tormestorp	90	90	
„ Sandåkra	„	„	e) Från plattformstaket norra ände t. o. m. södra utgångsväxeln.
„ Sösdala	„	„	
„ Tjörnarp	„	„	
„ Höör	„	„	
„ Sjöholmen	„	„	
„ Stehag	„	„	
„ Bosarp	„	„	f) Från kmp 601 + 680 till plattformstaket norra ände.
„ Eslöv:			
för tåg med udda nr . . .	„	40	
„ „ „ jämna „ . . .	„	90	
„ Örtofta	„	„	
„ Stångby	„	„	
„ Lund C:			
för tåg med udda nr . . .	„	40 e)	
„ „ „ jämna „ . . .	40 f)	90	
„ Uppåkra	90	„	
„ Åkarp	„	„	
„ Arlöv:			
för tåg med jämna nr M—Åk	„	„	
„ „ „ „ „ M—Lma	40	40	
„ „ „ udda „ Åk—M	90	90	
„ „ „ „ „ Lma—M	40	40	
„ „ „ jämna „ Mgb—Åk	„	90	
„ „ „ „ „ Mgb—Lma	„	40	
„ „ „ udda „ Åk—Mgb	90	„	
„ „ „ „ „ Lma—Mgb	40	„	
„ Malmö godsbangård	„	—	
„ Lundavägen:			
för tåg med udda nr M—Fsb	60	60	
„ „ „ jämna „ Fsb—M	„	„	
„ „ „ udda „ Mgb—Fsb	40	40	
„ „ „ jämna „ Fsb—Mgb	„	„	
„ Fosieby	90	90	
„ Lockarp	„	„	
„ Arrie	„	„	
„ Jordholmen	„	„	
„ Östra Grevie	„	„	
„ Slågarp	„	„	
„ Skytts Vemmerlöv	„	„	
„ Trälleborg N.	25	25	
„ „ F.	„	„	
„ Lomma	90	90	
„ Lomma lastplats	„	„	
„ Önnerup	„	„	
„ Flädie	„	„	
„ Stävieby	„	„	
„ Furulund	„	„	
„ Kävlinge:			
för tåg med udda nr . . .	40	40	
„ „ „ jämna „ . . .	90	„	

Uppgift

å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta.

I Säkerhetsordningens § 6 avd. II mom. 5 och § 15 mom. 5 omnämnda triangelformiga lystringsmärken äro anordnade vid nedan nämnda platser.

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets plats		Anm.
Stationssträcka	Sektionsnummer	Platsens art	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer	
Hm—Sd	546+767	Vägövergång		547+767	
Sd—Tö	553+640	Vägövergång		554+288	
Up—Lu	601+700	ingångskurvan till Lund C.		602+000	
M—Fsb	621+175	Vägövergång		621+715	
Svö—Trf	648+500	Ingångskurvan till Trälleborg F.	648+200		
Ste—Fu	278+086	Vägövergång	277+496	278+576	
Fl—Ste	282+357	Vägövergång		282+897	
Lma—Al	293+740	Ingångskurvan till Arlöv	293+300		

750	730	1170	470	460	560	630	540	Malmö											
"	"	"	"	"	"	"	"	Fosieby	1140	1095	1755	735	720	870	985			855	
1140	1095	1755	735	720	870	985	855	Lockarp	"	"	"	"	460	"	"	"	"	670	
"	"	"	"	"	"	"	"	Arrie	"	"	"	"	720	"	"	"	"	855	
"	"	"	"	"	"	"	"	Jordholmen . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	Östra Grevie . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	Slågarp	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	Sk. Vemmerlöv .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
								Trälleborg . . .	780	585	950	370	360	445	505			525	
1005	970	1370	575	630	665	745	750	Kävlinge											
675	660	1100	440	425	520	580	505	Furulund	1140	1090	1755	735	720	870	985			855	
1140	1090	1755	735	720	870	985	855	Stävieby	720	700	1170	470	460	560	630			540	
"	"	"	"	"	"	"	"	Flädie	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	Önnerup	1030 k)	930 k)	1755	"	" k)	"	"	"	"	595 k)	
"	"	"	635	575 e)	855	"	"	Lomma	1140	1090	"	735	720	870	985			855	
"	"	"	735	720	870	"	"	Arlöv	925 f)	890 f)	1480	605	575 f)	715	795			690 f)	
"	"	"	"	"	"	"	"	Malmö	1140	1090	1755	735	720	870	985			855	

d) Vagnvikterna för Tb skola användas även för Ta med konisk panna, dock med reducering av resp. vagnvikter med 7 % för lokalgodståg och 12 % för fjärrgodståg.

e) Passeras Lomma kan vagnvikten ökas för Kd lok till 720 ton.

f) Passeras Arlööv kan vagnvikten ökas för B, E, Kd, Tb lok till resp. 1005, 970, 630, 750 ton.

k) Passeras Önnerup kan vagnvikten ökas för B, E, Kd, Tb lok till resp. 1120, 1070, 700, 835 ton.

Bromstabell A (São § 40).

I lutning	Vid en största hastighet i km. pr tim. av																
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	
	B r o m s t a l l																
0:1000	4	4	4	4	5	5	7	9	12	15	16	20	24	30	35	42	
1: "	4	4	4	4	5	6	8	10	13	16	18	22	26	31	37	44	
2: "	4	4	4	4	5	7	9	11	14	18	19	23	27	33	38	46	
3: "	4	4	4	5	6	7	9	12	15	19	20	25	29	34	41	48	
4: "	4	4	5	5	6	8	10	13	16	20	22	26	30	36	43	50	
5: "	4	5	5	5	7	9	12	15	18	22	23	27	31	38	44	52	
6: "	5	5	6	6	8	10	13	16	19	23	25	29	33	39	46	54	
7: "	5	5	6	7	9	11	14	17	20	24	26	30	34	41	47	55	
8: "	5	6	7	8	10	12	15	18	21	25	27	32	36	42	50	57	
10: "	6	7	8	10	12	14	17	20	24	28	30	34	39	46	53	61	

Bromskraften för tåg, som framföres i stigning, får ej understiga vad som är föreskrivet för tåg med största hastighet av 15 km/tim. i motsvarande lutning.

Bromstabell B.

Bromstal	B r o m s k r a f t (i ton)																	Bromstal
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	
	V a g n v i k t (i ton)																	
4	250	375	500	625	750	875	1000	1130	1250	1380	1500	1630	1750	1880				4
5	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	5
6	165	250	335	415	500	585	665	750	835	915	1000	1080	1170	1250	1330	1420	1500	6
7	145	215	285	355	430	500	570	645	715	785	855	930	1000	1070	1140	1210	1290	7
8	125	190	250	315	375	440	500	565	625	690	750	815	875	940	1000	1060	1130	8
9	110	165	220	280	335	390	445	500	555	610	665	720	780	835	890	945	1000	9
10	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650	700	750	800	850	900	10
11	91	135	180	225	275	320	365	410	455	500	545	590	635	680	725	775	820	11
12	83	125	165	210	250	290	335	375	415	460	500	540	585	625	665	710	750	12
13	77	115	155	190	230	270	310	345	385	425	460	500	540	575	615	655	690	13
14	71	105	145	180	215	250	285	320	355	395	430	465	500	535	570	605	645	14
15	67	100	135	165	200	235	265	300	335	365	400	435	465	500	535	565	600	15
16	63	94	125	155	190	220	250	280	315	345	375	405	440	470	500	530	565	16
17	59	88	120	145	175	205	235	265	295	325	355	380	410	440	470	500	530	17
18	56	83	110	140	165	195	220	250	280	305	335	360	390	415	445	470	500	18
20	50	75	100	125	150	175	200	225	250	275	300	325	350	375	400	425	450	20
22	45	68	91	115	135	160	180	205	225	250	275	295	320	340	365	385	410	22
25	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240	260	280	300	320	340	360	25
26	38	58	77	96	115	135	155	175	190	210	230	250	270	290	310	325	345	26
28	36	54	71	89	105	125	145	160	180	195	215	230	250	270	285	305	320	28
31	32	48	65	81	97	115	130	145	160	175	195	210	225	240	260	275	290	31
32	31	47	63	78	94	110	125	140	155	170	190	205	220	235	250	265	280	32
34	29	44	59	74	88	105	120	130	145	160	175	190	205	220	235	250	265	34
36	28	42	56	69	83	97	110	125	140	155	165	180	195	210	220	235	250	36
42	24	36	48	60	71	83	95	105	120	130	145	155	165	180	190	200	215	42
46	22	33	43	54	65	76	87	98	110	120	130	140	150	165	175	185	195	46
61	16	25	33	41	49	57	66	74	82	90	98	105	115	125	130	140	150	61

Bromstal	B r o m s k r a f t (i ton)																									Bromstal									
	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215		220	225	230	235	240	245	250	255	
	V a g n v i k t (i ton)																																		
4																																			4
5																																			5
6	1580	1670	1750	1830																														6	
7	1360	1430	1500	1570	1640	1710	1790	1860																											7
8	1190	1250	1310	1380	1440	1500	1560	1630	1690	1750	1810	1880																							8
9	1060	1110	1170	1220	1280	1330	1390	1440	1500	1560	1610	1670	1720	1780	1830																				9
10	950	1000	1050	1100	1150	1200	1250	1300	1350	1400	1450	1500	1550	1600	1650	1700	1750	1800	1850																10
11	865	910	955	1000	1050	1090	1140	1180	1230	1270	1320	1360	1410	1450	1500	1550	1590	1640	1680	1730	1770	1820	1860												11
12	790	835	875	915	960	1000	1040	1080	1130	1170	1210	1250	1290	1330	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1630	1670	1710	1750	1790	1830	1880								12
13	730	770	810	845	885	925	960	1000	1040	1080	1120	1150	1190	1230	1270	1310	1350	1380	1420	1460	1500	1540	1580	1620	1650	1690	1730	1770	1810	1850	1880				13
14	680	715	750	785	820	855	895	930	965	1000	1040	1070	1110	1140	1180	1210	1250	1290	1320	1360	1390	1430	1460	1500	1540	1570	1610	1640	1680	1710	1750	1790	1820		14
15	635	665	700	735	765	800	835	865	900	935	965	1000	1030	1070	1100	1130	1170	1200	1230	1270	1300	1330	1370	1400	1430	1470	1500	1530	1570	1600	1630	1670	1700		15
16	595	625	655	690	720	750	780	815	845	875	905	940	970	1000	1030	1060	1090	1130	1160	1190	1220	1250	1280	1310	1340	1380	1410	1440	1470	1500	1530	1560	1590		16
17	560	590	620	645	675	705	735	765	795	825	855	880	910	940	970	1000	1030	1060	1090	1120	1150	1180	1210	1240	1260	1290	1320	1350	1380	1410	1440	1470	1500		17
18	530	555	585	610	640	665	695	720	750	780	805	835	860	890	915	945	970	1000	1030	1060	1090	1110	1140	1170	1190	1220	1250	1280	1310	1330	1360	1390	1420		18
20	475	500	525	550	575	600	625	650	675	700	725	750	775	800	825	850	875	900	925	950	975	1000	1030	1050	1080	1100	1130	1150	1180	1200	1230	1250	1280		20
22	430	455	475	500	525	545	570	590	615	635	660	680	705	725	750	770	795	820	840	865	885	910	930	955	975	1000	1020	1050	1070	1090	1110	1140	1160		22
25	380	400	420	440	460	480	500	520	540	560	580	600	620	640	660	680	700	720	740	760	780	800	820	840	860	880	900	920	940	960	980	1000	1020		25
26	365	385	405	425	440	460	480	500	520	540	560	575	595	615	635	655	675	690	710	730	750	770	790	810	825	845	865	885	905	925	940	960	980		26
28	340	355	375	395	410	430	445	465	480	500	520	535	555	570	590	605	625	645	660	680	695	715	730	750	770	785	805	820	840	855	875	895	910		28
31	305	325	340	355	370	385	405	420	435	450	470	485	500	515	530	550	565	580	595	615	630	645	660	675	695	710	725	740	760	775	790	805	825		31
32	295	315	330	345	360	375	390	405	420	440	455	470	485	500	515	530	545	565	580	595	610	625	640	655	670	690	705	720	735	750	765	780	795		32
34	280	295	310	325	340	355	370	380	395	410	425	440	455	470	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635	645	660	675	690	705	720				34
36	265	280	290	305	320	335	345	360	375	390	405	415	430	445	460	470	485	500	515	530	540	555	570	585	595	610	625	640	655	665	680	695	710		36
42	225	240	250	260	275	285	300	310	320	335	345	355	370	380	395	405	415	430	440	450	465	475	490	500	510	525	535	550	560	570	585	595	605		42
46	205	215	230	240	250	260	270	285	295	305	315	325	335	350	360	370	380	390	400	415	425	435	445	455	465	480	490	500	510	520	535	545	555		46
61	155	165	170	180	190	195	205	215	220	230	240	245	255	260	270	280	285	295	305	310	320	330	335	345	350	360	370	375	385	395	400	410	420		61

Bromstabel B.

Förklaringar till bromstabellerna.

A. Bromstabell A användes vid ändring av tågastigheten för bestämmande av det nya bromstalet.
Bromstal = det tal, som anger den erforderliga bromskraften i ton pr 100 tons vagnvikt.
 B. Bromstabell B användes vid bestämmandet av den erforderliga bromskraften, då bromstalet och vagnvikten äro kända, bestämmandet av den tillåtna vagnvikten, då bromstalet och den tillgängliga bromskraften äro kända.
 C. *Bromskraften* hos olika vagnar skall värderas på sätt i följande tabell anges.

Vagnar	med genomgående person-tågsbroms			med genomgående gods-tågsbroms			med malmtågsbroms vars ledningstryck är			med skruvbroms	
	Va-kuumbroms	Tryckluftbroms						minst 16, kg/cm ²	minst 4 kg/cm ²		
		K. K. P. med omställningsanordning i läget »Perst«	Enkambroms utan mellanventil eller med mellanventil i läget »P«	K. K. P. med omställningsanordning i läget »Godst«	K. K. G. med omställningsanordning i läget		Enkambroms med mellanventil i läget »G«				
					»Tom«	»Last«					
4-axliga person-, post-, fång- 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-, fång- 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 godsvagnar	—	—	—	—	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	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	Med omställningsanordning i läget	—	—	tom eller med last högst 5 ton	last över 5 ton
							»Tom» 10 ton pr vagn	»Last» 15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	
Malmbanans vagnar litt M och Q1	—	—	—	—	—	—	—	6 ton pr vagn	15 ton pr vagn	—	—

Anm. 1. Bromskraften hos överksamt lok beräknas till 5 ton pr bromsad axel.

Anm. 2. Bromskraften hos sådana *inspektions- och tjänstevagnar* (vagnar litt. B 07 och B 7), å vilka den genomgående bromsen verkar på endast halva antalet axlar, skall värderas till hälften av i tabellen angivna värden.

Anm. 3. Vagnar med enkambroms, 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 siffrerad 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 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 siffrerad, som i yttersta kolumnen innehåller det givna bromstalet. Det i skärningspunkten stående sifvertalet 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. Huru stor vagnvikt kan ytterligare tillkopplas?

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

Hjälpvagnarnas placeringssorter.

Ambulansvagn och redskapsvagn typ I finnas i **Malmö**.

Förteckning

över tågspår och signalbilder samt avstånd mellan stationerna.

Avstånd km.	Riktning	Station eller plats	Huvudtågväg		Sidotågvägar						Anmärkning			
			Tågspår nr:	Signal- bild för	Tågspår nr:	Signal- bild för		Tågspår nr:	Signal- bild för			Tågspår nr:	Signal- bild för	
						in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart			in- fart	ut- fart
		Hässleholm	3		1		2		4				} Ljussignaler	
		"			5		7		8					
5,6		Tormestorp												
4,7		Sandåkra .												
5,1		Sösdala . .	2		3									
5,0		Tjörnarp . .	3		2									
9,8		Höör	1		3									
7,5		Sjöholmen .	1											
2,7		Stehag . . .	3		1									
9,5		Eslöv	4		8			9			10			
7,9		Örtofta . . .	2		1									
4,0		Stångby . .	4		2									
5,6		Lund C. . .	2		3									} Ljussignaler.
4,7		Uppåkra . .	2		1			3						
2,9		Åkarp . . .	1		3									
3,6		Arlöv	2		3									
			2		3									
			6											
			5											
		Blockpost N.												
		" L.												
		" H.												
		" B. e)												
5,2		Malmö C. .		d)		d)		d)			d)			
2,6		Malmö godsbang.	3		2			4						

d) Se signalbeskrivningen.

e) Blockpost B är jämväl försignal till infartssignalen i Malmö C.

f) En andra utfartssignal (ljussignal) för tåg från Arlov till Malmö godsbangård är uppställd vid blockpost N. Från denna visas signalbilden för tåg till Malmö godsbangård.

k) Utfartssignal i Arlov för tåg till Malmö C får ej ställas till kör, med mindre blockpost N visar grönt blinkljus eller fast grönt sken.

n) För huvudtågväg tjänstgör infartssignalen jämväl som försignal till utfartssignalen.

Anm. De signalbilder, som visas från de automatiska blockposterna å bandelen Arlov—Malmö C äro:

för blockposterna N, L och H.

fast rött sken = stopp,

grönt blinkljus = framförliggande blocksträcka fri, men närmast efterföljande blockpost visar stoppsignal,

fast grönt sken = framförliggande blocksträcka fri,

för blockpost B

fast rött sken = stopp,

grönt blinkljus = närmast efterföljande huvudsignal visar "stopp",

ofärgat blinkljus = närmast efterföljande huvudsignal är ställd till "kör".

Avstånd km.	Riktning	Station eller plats	Huvudtåg väg		Sidotåg vägar						Anmärkning				
			Tågspar nr	Signal- bild för	Tågspar nr	Signal- bild för		Tågspar nr	Signal- bild för			Tågspar nr	Signal- bild för		
						in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart			in- fart	ut- fart	in- fart
	↑	Malmö godsbang.	1	┆											Ljussignal
		Malmö C. .		d)		d)		d)		d)		d)			Automatiska ljussignaler. En vinge i kör- ställning bety- der ifråga om blockposterna A C och K, att ett grönt sken visas samt ifråga om blockpost M, att ett grönt eller vitt blinkljus vi- sas. Se anm.
		Blockpost A.		┆											
		„ C.		┆											
		„ K.		┆											
		„ M. e)		┆┆											
5,2		Arlöv	1	┆┆	┆┆										För tåg fr. Malmö C. till Åkarp
			1	#	┆┆	3	#	┆							För tåg fr. Mgb. till Åkarp
			6	#	┆										För tåg fr. Malmö C. till Lomma
			5	┆	┆	1	#		3	#					För tåg fr. Mgb. till Lomma
3,6		Åkarp . . .	2	┆	┆┆	3	#	┆							
2,9		Uppåkra . .	4	┆	┆┆┆	1	#	┆┆┆	3	#	┆				
4,7		Lund C. . .	5	┆ ^{f)}	┆┆┆	2	#	┆	1	#	┆	6	#	┆	Ljussignaler
5,6		Stångby . .	3	┆	┆┆	2	#	┆	4	#	┆	7	#		
4,0		Örtofta . . .	3	┆		1	#								
7,9		Eslöv	3	┆	┆┆┆	8	#	┆┆┆	9	#	┆┆┆				
5,6		Bosarp . . .		┆	┆										
3,9		Stehag . . .	2	┆	┆┆	1	#	┆							
2,7		Sjöholmen .	2	┆											
7,5		Höör	2	┆		3	#								
9,8		Tjörnarps . .	4	┆		2	#								
5,0		Sösådal . . .	1	┆		3	#								
5,1		Sandåkra . .		┆											
4,7		Tormestorp		┆								7	#		
5,6	↓	Hässleholm	4	┆		5	#		6	#		8	#		Ljussignaler

d) Se signalbeskrivningen.

e) Blockpost M är jämväl försignal till infartssignalen i Arlööv.

f) För huvudtåg väg tjänstgör infartssignalen jämväl som försignal till utfartssignalen.

Anm. De signalbilder, som visas från de automatiska blockposterna å bandelen Malmö C.—

Arlöv äro:

för blockposterna A, C och K.

fast rött sken = stopp,

grönt blinkljus = framförliggande blocksträcka fri, men närmast efterföljande blockpost

visar stoppsignal,

fast grönt sken = framförliggande blocksträcka fri,

för blockpost M

fast rött sken = stopp,

grönt blinkljus = närmast efterföljande huvudsignal visar "stopp",

ofärgat blinkljus = närmast efterföljande huvudsignal är ställd till "kör".

Avstånd km.	Riktning	Station eller plats	Huvudtågsväg			Sidotågsväg			Anmärkning
			Tågspar nr	Signal- bild för		Tågspar nr	Signal- bild för		
				in- fart	ut- fart		in- fart	ut- fart	
2,0	↙	Malmö C.			d)				
		Lundavägen (hållpl.)	—	—	—	—	—	—	
5,2		Fosieby	1	↙		2	↘		
1,1	↙	Malmö godsb.	e)		f)				För tåg till Fosieby } Ljus- " " " Huvud- } signal " " " verkstaden }
		Lundavägen (Sjölundaviadukten)		↘	f)				
		Lundavägen (hållpl.)	—	—	—	—	—	—	
5,2	↙	Fosieby	1	↙	k) ↘	2	↘	k) ↘	k) Ljussignal
		Lundavägen (hållpl.)		↘					För tåg från Fosieby } Ljus- " " " Huvud- } signal " " " verkstaden }
		Lundavägen (Sjölundaviadukten)	—	—	—	—	—	—	
1,1		Malmö godsb.	e)						
5,2	↙	Fosieby	1	↙	k) ↙	2	↘	k) ↙	k) Ljussignal
		Lundavägen (hållpl.)		↘					Ljussignal
2,0		Malmö C.			d)				
2,6	↙	Malmö C.			d)				
		Lundavägen (Sjölundaviadukten)	—	—	—	—	—	—	
2,6	↙	Malmö godsb.	e)		f)				
		Lundavägen (Sjölundaviadukten)		↙	f)				Ljussignal
2,6		Malmö C.			d)				

d) Se signalbeskrivningen för Malmö.

e) Utdragsspåret.

f) Infartssignalen vid Lundavägen (Sjölundaviadukten) gäller även som utfartssignal från Malmö godsbangård.

Avstånd km.	Riktning	Station eller plats	Huvudtågväg		Sidotågvägar						Anmärkning			
			Tågspar nr	Signal- bild för	Tågspar nr	Signal- bild för		Tågspar nr	Signal- bild för			Tågspar nr	Signal- bild för	
				in- fart		ut- fart	in- fart		ut- fart	in- fart			ut- fart	in- fart
		Fosieby ..												Se föreg. sida
2,8		Lockarp ..	1	∩	2	≠								
3,5		Arrie. . . .	1	∩	2	≠								
3,8		Jordholmen	1	∩	2	≠								
3,1	↑	Östra Grevie	1	∩	2	≠								
2,8	↓	Slågarp . . .	3	∩	2	≠								
3,4	↓	Sk. V:merlöv	1	∩	2	≠								
5,7		Trälleb. N.												} Se signalbe- skrivningen
5,6		Trälleb. F.												
		Kävlinge . .	3 2	∩	6 3	d)		7 6	d)			7		} För tåg från Furulund För tåg från Södervidinge
2,4		Furulund .	3	∩	4	≠								
2,1		Stävieby . .	2	∩	1	≠								
4,0	↑	Flädie . . .	1	∩	2	≠								
1,6	↓	Önnerup . .	1	∩	∩ ^{k)}									k) För tåg söderut Signalen är elekt- riskt förbunden med växel vid Lomma lastpl.
4,1		Lomma lp.												
		Lomma . . .	2	∩	∩ ⁿ⁾		1	≠	∩ ⁿ⁾					n) För tåg norrut Signalen är elekt- riskt förbunden med växel vid Lomma lastpl.
4,7		Arlöv	6 5	∩ ^{e)} ∩ ^{f)}										

d) För signalredskap.

e) Utfartssignal i Arlöv för tåg till Malmö C får ej ställas till kör, med mindre blockpost N visar grönt blinkljus eller fast grönt sken.

f) En andra utfartssignal (ljussignal) för tåg från Arlöv till Malmö godsbangård är uppställd vid blockpost N. Från denna visas signalbilden ∩ för tåg till Malmö godsbangård.

Anm. De signalbilder, som visas från de automatiska blockposterna å bandelen Arlöv—Malmö C äro:

för blockposterna N, L och H

fast rött sken = stopp,

grönt blinkljus = framförliggande blocksträcka fri, men närmast efterföljande blockpost visar stoppsignal,

fast grönt sken = framförliggande blocksträcka fri,

för blockpost B

fast rött sken = stopp,

grönt blinkljus = närmast efterföljande huvudsignal visar "stopp".

ofärgat blinkljus = närmast efterföljande huvudsignal är ställd till "kör".

Signalbeskrivning för Malmö C.

Samtliga signaler äro ljussignaler.

A. Infartssignaler å signalbron.

Tåg från	Till spår nr	Signalbilder
Arlöv	8, 9 eller 10	
Arlöv	1, 2, 3, 4, 5, 6 eller 7	
Fosieby . .	8, 9 eller 10	
Fosieby . .	1, 2, 3, 4, 5, 6 eller 7	
Malmö godsbang. .	8, 9, 10, 11, eller 12	
Malmö godsbang. .	1, 2, 3, 4, 5, 6 eller 7	

B. Utfartssignaler å signalbron.

För tåg från Malmö C till	Signalbilder
Arlöv (blockpost A) . .	
Fosieby	
Malmö godsbangård . .	

C. Utfartssignaler vid eller i närheten av plattformarna.

Tåg till	Från spår nr:	Signalen placerad		A n m.
		till vänster om tågspåret	till höger om tågspåret	
Arlöv	1, 2 eller 3	†		} Gemensam signal för spåren 1, 2 och 3.
Fosieby . .	1, 2 eller 3	#		
Arlöv	4	†		
Fosieby . .	4	#		
Arlöv	5		†	
Fosieby . .	5		#	
Arlöv	6	†		
Fosieby . .	6	#		
Arlöv	7		†	
Fosieby . .	7		#	
Arlöv	8		†	
Fosieby . .	8		#	
Arlöv	9	†		
Fosieby . .	9	#		
Fosieby . .	10	#		
Arlöv	10	†		

Signalbeskrivning för Trälleborg N och F.

Infartssignaler.

Till station	Till spår nr	Signalbilder	
		Huvudsignal, gemensam för Trälleborg N och Trälleborg F	Vägsignal vid östra plattformens änden å Trälleborg F
Trälleborg N,	1 och 8		
„ F,	2		d)
„	3		d)
„	20		

Utfartssignaler.

Från station	Från spår nr	Signalbilder	
		Huvudsignaler i bangårdens östra del	Huvudsignaler vid östra plattformens änden å Trälleborg F
Trälleborg N,	1		
„ F,	2		d)
„	3		d)
„	20		

d) ljussignal.

Uppgift

å de bansträckor med linjeblockering, vid vilka enligt distriktschefens bestämmelse avgångssignal till genomfartståg ej skall givas:

Bansträcka	A n m.
Malmö C—Stångby d)	Avgångssignal gives även till genomfartståg, då linjeblockeringen är ur bruk.

d) Vid Stångby endast för södergående tåg.

Uppgift

å vägövergångar vid dubbelspåret Hässleholm—Malmö C., där automatisk signalanordning finnes, som fungerar endast vid rörelse i ena riktningen.

Ringverkets apparat monterad vid	Vägövergång vid kmp.	Bansträcka
Stattena	535 + 283	Hm—Sd
Finjasjön	538 + 161	” — ”
Lunnahöja	545 + 608	” — ”
Stränte	548 + 059	” — ”
Vannaröd	548 + 649	” — ”
Karlarp	557 + 161	Tö—Hö
Ormanäs	569 + 255	Hö—Shn
Bosarps bv-stuga (Öslöv)	577 + 703	Sg—E
Ellinge	587 + 894	E—Ö
Toftaholm	590 + 482	” — ”
Valkärratorn	597 + 426	Stb—Lu
Sliparemöllan	598 + 619	” — ”
Flackarp	603 + 871	Lu—Up
Tågarp	611 + 361	Åk—Al

STATENS JÄRNVÄGAR

10. TRAFIKSEKTIONEN.

TILLÄGG n:r 1

till

Tidtabellsboken

Del I

Tidtabell nr 131

Innehåller: Hastighetsnedsättning vid Trollebergsvägen i Lund.

Tillämpas omedelbart.

Följande ändringar införs med bläck:

Sid. 7, avd. B.

Lund C	Kmp 601+480—Kmp 601+640	160	25
	(Trollebergsvägen)		

Malmö den 27 juni 1931.

Trafikinspektören.

STATENS JÄRNVÄGAR

10. TRAFIKSEKTIONEN.

TILLÄGG n:r 2

till

Tidtabellsboken

Del I

Tidtabell nr 131

Innehåller: Hastighetsökning å lin. Höör—Tjörnarp.

Tillämpas omedelbart.

Följande ändringar införas med bläck:

Sid. 7, avd. B.

Hastighetsnedsättningarna å lin. Tö—Hö vid kmp 557 + 300
—kmp 557 + 700 samt kmp 558 + 700—kmp 559 + 100 utgå.

Malmö den 1 sept. 1931.

Trafikinspektören.

STATENS JÄRNVÄGAR.

10. TRAFIKSEKTIONEN.

TILLÄGG n:r 3

till

Tidtabelsboken

Del I

Tidtabell n:r 131

Innehåll:

Ändring av förteckningen över tågspår och signalbilder vid Tjörnarp i anledning av den nya växel- och signalsäkerhetsanläggningen.

Tillämpas:

fr. o. m. tågen 808 resp. 5 onsdagen den 30 september 1931.

Följande ändringar införs genom inklistring å vederbörliga platser av tillägget hörande lappar.

5,0	Tjörnarp ^{k)}	3	ⁿ⁾ γ	γ	2	γ	1 ^{r)}	γ	Ljussignaler.
-----	------------------------	---	-----------------	---	---	---	-----------------	---	---------------

Nederst å sidan.

k) I vardera änden av bangården finnas dvärgsignaler, visande signalbilder enligt § 6 avd. I c) 4) i Sáo. De äro uppställda omedelbart till vänster om det eller de spår, för vilka de gälla. Med dessa visas signalbild enl. fig. 11 b när utfartstågväg är lagd från det spår, för vilket signalen gäller, och utfartssignalen samtidigt visar kör.

r) Endast utfart.

9,8	Tjörnarp ^{k)}	4	ⁿ⁾ γ	γ	2	γ	1 ^{r)}	γ	Ljussignaler.
-----	------------------------	---	-----------------	---	---	---	-----------------	---	---------------

Nederst å sidan.

k) I vardera änden av bangården finnas dvärgsignaler, visande signalbilder enligt § 6 avd. I c) 4) i Sáo. De äro uppställda omedelbart till vänster om det eller de spår, för vilka de gälla. Med dessa visas signalbild enl. fig. 11 b när utfartstågväg är lagd från det spår, för vilket signalen gäller, och utfartssignalen samtidigt visar kör.

r) Endast utfart.

Malmö den 25 sept. 1931.

Trafikinspektören.

STATENS JÄRNVÄGAR.

10. TRAFIKSEKTIONEN.

TILLÄGG n:r 4

till

Tidtabellsboken

Del I

Tidtabell n:r 131

Innehåll:

- a) Ändring av Hastighetsuppgifter, avd. C vid Örtofta och Kävlinge i anledning av att växelförreglingen tages *ur bruk*.
- b) Ändring av Förteckningen över tågspår och signalbilder vid Stångby och Uppåkra i anledning av att ny växel- och signalsäkerhetsanläggning i Stångby tages *i bruk*, och att ändring av spårplan och signalbilder i Uppåkra ägt rum.
- c) Ändring av Uppgift ang. linjeblockering i anledning av att linjeblockeringen Lund C—Stångby borttagits.
- d) Ändring av hänvisningstecken.
Tillämpas beträffande Örtofta, Kävlinge, Stångby och Uppåkra fr. o. m. måndagen den 19 oktober 1931; beträffande ändring av hänvisningstecken omedelbart.

Följande ändringar, som gälla fr. o. m. måndagen den 19 oktober 1931, införs genom inklistring å vederbörliga platser av tillägget hörande lappar.

Sid. 8

vid Örtofta:

för tåg med udda n:r	40	40
„ „ „ jämna „	40	70
„ Stångby	90	90
„ Kävlinge:		
för tåg med udda n:r	40	40
„ „ „ jämna „	„	„

Sid. 17.

4,0		Stångby ^{l)}	.	4	ⁿ⁾				2				^{r)}					Ljussignaler.	
4,7		Uppåkra . .	.	2					1										

Sid. 18.

2,9		Uppåkra . .	.	3					1										
5,6		Stångby ^{k)}	.	3	^{h)}				2				^{r)}						Ljussignaler.

Sid. 24.

Under bansträcka och i anm. d) ändras Stångby till Lund C.

Följande ändring, som gäller omedelbart, införes med bläck:

I den genom tillägg 3 till tidtabellsboken del I meddelade ändringen å sid. 17 skall hänvisningsbokstaven k) ändras till l) såväl vid Tjörnarp som vid anm. '.

Malmö den 7 okt. 1931.

Trafikinspektören.

STATENS JÄRNVÄGAR.

10. TRAFIKSEKTIONEN.

TILLÄGG n:r 5

till

Tidtabellsboken

Del I

Tidtabell n:r 131

Innehåll:

Ändring av förteckningen över tågspår och signalbilder vid Höör i anledning av den nya växel- och signalsäkerhetsanläggningen.

Tillämpas:

fr. o. m. tågen 808 resp. 5 måndagen den 9 november 1931.

Följande ändringar införs genom inklistring å vederbörliga platser av till tillägget hörande lappar.

Sid. 17.

| 9,8 || Höör^{l)} . . . | 1. n) | γ | γ || 3 | γ | γ | 4^{r)} | | γ | 5^{r)} | | γ || Ljussignaler. |

Sid. 18.

| 7,5 || Höör^{k)} . . . | 2 | f) | γ | γ || 3 | γ | γ | 4^{r)} | | γ | 5^{r)} | | γ || Ljussignaler. |

Malmö den 4 nov. 1931.

Trafikinspektören.

STATENS JÄRNVÄGAR.

10. TRAFIKSEKTIONEN.

TILLÄGG n:r 6

till

Tidtabellsboken

Del I

Tidtabell n:r 131

Innehåll:

- a) Ändring av "Hastighetsuppgifter",
avd. B, uppspåret, Trollebergsvägen, Lund C.
avd. C, Sösdala, Tjörnarps och Eslövs. Växelförreglingen
vid Sösdala är tagen *ur bruk*.

Tillämpas omedelbart.

Sid. 7.

I tillägg 1 fastställd hastighetsnedsättning vid Trollebergsvägen, Lund C, ökas till 40 km. å *uppspåret*, jämlikt avd. C, sid. 8 för Lund C.

Genom tillägg 1 meddelade ändring skall därför erhålla följande lydelse

Lund C.....	Kmp 601 + 480— kmp 601 + 640	<i>nedspåret</i> (Trollebergsvägen)	160	25
-------------	---------------------------------	-------------------------------------	-----	----

Sid. 8.

vid Sösdala	40	40
„ Tjörnarps	90	90
vid Eslöv för tåg med udda n:r		90

Införes med bläck.

Malmö den 2 dec. 1931.

Trafikinspektören.

STATENS JÄRNVÄGAR.

10. TRAFIKSEKTIONEN.

TILLÄGG n:r 7

till

Tidtabellsboken

Del I

Tidtabell n:r 131

Innehåll:

Ändring av förteckningen över tågspår och signalbilder vid Örtofta i anledning av den nya växel- och signalsäkerhetsanläggningen.

Tillämpas:

fr. o. m. tågen 5 resp. 1722 fredagen den 18 december 1931.

Följande ändringar införes genom inklistring å vederbörliga platser av till tillägget hörande lappar.

Sid. 17.

| 7,9 || Örtofta . . . | 2 | ⁿ | 1 | # | 1 | | | | | | || Ljussignaler.

Sid. 18.

| 4,0 || Örtofta . . . | 3 | ^o | 1 | # | 1 | | | | | | || Ljussignaler.

Malmö i december 1931.

Trafikinspektören.

STATENS JÄRNVÄGAR.

10. TRAFIKSEKTIONEN.

TILLÄGG n:r 8

till

Tidtabellsboken

Del I

Tidtabell n:r 131

Innehåller: Hastighetsökning vid Trollebergsvägen i Lund och komplettering av förteckningen över tågspår och signalbilder för Örtofta.

Följande ändringar införes med bläck:

Sid. 7, avd. B.

Hastighetsnedsättningen vid Lund C utgår.

Sid. 8, avd. C.

Vid Lund C ökas hastigheten för tåg med jämna nummer genom infartsväxlarna till 50 f/km.

Sid. 17.

Vid stationsnamnet Örtofta tillföres l), hänvisning till anm. å samma sida.

Sid. 18.

Vid stationsnamnet Örtofta tillföres k) hänvisning till anm. å samma sida.

Tillämpas omedelbart.

Malmö den 21/12 1931.

Trafikinspektören.

STATENS JÄRNVÄGAR.

10. TRAFIKSEKTIONEN.

TILLÄGG n:r 9

till

Tidtabellsboken

Del I

Tidtabell n:r 131

Innehåll:

- a) Ändring av "Hastighetsuppgifter", avd. C, Sösdala och Örtofta.
- b) Ändring av förteckningen över tågspår och signalbilder vid Sösdala i anledning av den nya växel- och signalsäkerhetsanläggningen.

Tillämpas:

fr. o. m. tågen 808 resp. 5 tisdagen den 16 februari 1932.

Följande ändring införes med bläck:

Sid. 8.

vid Sösdala	90	90
„ Örtofta	90	90

Följande ändringar införes genom inklistring å vederbörliga platser av till tillägget hörande lappar.

Sid. 17.

5,1|| Sösdala ^d .. | 2 | ⁿ | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | | | | | | || Ljussignaler. |

Sid. 18.

5,0|| Sösdala ^k .. | 1 | 0 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | | | | | | || Ljussignaler. |

Malmö i januari 1932.

Trafikinspektören.

STATENS JÄRNVÄGAR.

10. TRAFIKSEKTIONEN.

TILLÄGG n:r 10

till

Tidtabellsboken

Del I

Tidtabell n:r 131

Innehåll:

- Bestämmelser för spårändring vid Malmö C.
- Ändring av "Hastighetsuppgifter", avd. B, Svö—Trg, samt tillkommer ny hastighetsnedsättning, dels avd. B i anledning av byggnadsställningarna vid Lackalängabron å linjen Kg—Fu, dels avd. C vid Malmö C. Tillämpas omedelbart.

Följande ändring införes genom inklistring nederst å sid. 16 av tillägget hörande lapp.

Bestämmelser för spårändring vid Malmö C.

Om spårändring, som icke föranleder ändring av signalbilden, för ankommande tåg måste vidtagas vid Malmö C så sent, att underrättelse härom ej hinner lämnas tåget å en föregående station, behöver det oaktat muntlig order om spårändringen ej givas till föraren utanför stationen. Beträffande lokaltåg Lund—Malmö må dock enahanda förfaringssätt tillämpas även när spårändringen föranleder ändring av signalbilden.

Följande ändringar införes med bläck:

Sid. 2. Innehåll: Bestämmelser för spårändring vid Malmö C. (Sid. 16.)

Å sid. 7 avd. B: ändras å sträckan Svö—Trg kmp 648 + 700 till kmp 648 + 680, 50 längdmeter till 70, tillkommer:

Kg—Fu	kmp 276 + 370—kmp 276 + 420 (nya Lackalängabron).....	50	40
-------	--	----	----

Å sid. 8 avd. C tillkommer:

Malmö C	40	40
---------	----	----

Malmö i februari 1932.

Trafikinspektören.