

STATENS JÄRNVÄGAR.
12. 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

Halmstad C.—Kävlinge,

Ängelholm C.—Hälsingborg F.,

Mölle—Åstorp,

Billesholms gruva—Landskrona,

Veinge—Hässleholm.

Allmänna bestämmelser.

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 Sjöo 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 anbefalld. 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 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 utrones genom sammanräkning av vikten hos de vagnar och overksammas lokomotiv, som befördras 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 overksammas, 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 satta⁴ 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 och 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 O, 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* " ;

O 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, lastplatser, som sakna huvudsignal, hållplatser och (under seglationstiden) 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.

Uppgift å avstånd i kilometer samt uppgift å de lutningar, som å olika stationssträckor i vardera tågriktningen äro utslagsgivande för tågens utrustande med bromskraft.

Stationssträckor	*Avstånd km.	Lutning ‰	
		för ned- gående tåg	för upp- gående tåg
Halmstad C.—Trönninge . . .	7.8	 2	 7
Trönninge—Eldsberga	3.3	0	12.5
Eldsberga—Genevad	4.0	12.5	1
Genevad—Veinge	3.8	0	12.5
Veinge—Laholm	5.3	12.5	0
Laholm—Vallberga	5.3	10	12
Vallberga—Skottorp	4.2	5	6
Skottorp—Båstad	6.4	6	12.5
Båstad—Grevie	7.2	0	12.5
Grevie—Förlövsholm	5.8	12.5	0
Förlövsholm—Vejbyslätt	3.7	12.5	1
Vejbyslätt—Skälderviken	5.5	12.5	7
Skälderviken—Ängelholm C. . .	3.0	 0	 2
Ängelholm C.—Spannarp	7.4	 1	 11
Spannarp—Åstorp	6.8	6	10
Åstorp—Norra Vram	5.6	6	5
Norra Vram—Billesholms gr.	3.3	 2	 10
Billesholms gr.—Böketofta . . .	6.7	 5	 10
Böketofta—Kågeröd	3.3	7	3
Kågeröd—Axelvold	3.5	1	9
Axelvold—Källstorp	3.1	3	1
Källstorp—Svalöv	3.9	10	8
Svalöv—Teckomatorp	5.3	10	0
Teckomatorp—Norrvidinge . . .	4.1	3	2
Norrvidinge—Södervidinge . . .	1.9	4	4
Södervidinge—Kävlinge	3.2	 10	 0
Ängelholm C.—Vegeholm	5.5	 3	 4
Vegeholm—Rögle	3.0	4	5
Rögle—Kattarp	4.7	1	2
Kattarp—Ödåkra	4.8	2	9
Ödåkra—Gyhult	—	0	7
Gyhult—Hälsingborg F.	8.3	 12.5	 0
Mölle—Krapperup	3.3	 6	 6
Krapperup—Nyhamsläge	1.5	6	6
Nyhamsläge—Strandbaden	2.2	6	6
Strandbaden—Höganäs	3.3	6	6
Höganäs—Ingelstråde	5.1	 3	 4

Stationssträckor	Avstånd km.	Lutning ‰	
		för ned- gående tåg	för upp- gående tåg
Ingelstråde—Mjöhult.....	3.0	1	2
Mjöhult—Stureholm.....	3.3	5	4
Stureholm—Västraby.....	2.0	0	2
Västraby—Kattarp.....	2.1	2	1
Kattarp—Hasslarp.....	2.7	3	2
Hasslarp—Ormastorp.....	3.7	5	4
Ormastorp—Nyvång.....	1.9	0	6
Nyvång—Åstorp.....	3.1	0	12
Billesholms gr.—Ekeby.....	5.1	0	10
Ekeby—Kingelstad.....	5.2	10	10
Kingelstad—Vadensjö.....	6.5	10	10
Vadensjö—Säby.....	5.0	10	0
Säby—Landskrona.....	4.3	8	2
Veinge—Skogaby.....	7.2	12	9
Skogaby—Knäred.....	8.5	12.5	10
Knäred—Putsered.....	6.3	7	12.5
Putsered—Majenfors.....	3.6	12.5	4
Majenfors—Råstorp.....	4.2	9	12.5
Råstorp—Markaryd.....	5.4	4	4
Markaryd—Århult.....	2.8	7	8
Århult—Emmaljunga.....	4.9	9	9
Emmaljunga—Vittsjö.....	6.7	8	2
Vittsjö—Bjärnum.....	6.5	9	8
Bjärnum—Mala.....	5.5	12.5	4
Mala—Vankiva.....	5.5	12	10
Vankiva—Hässleholm.....	4.8	12.5	10

Ovan angivna lutningsförhållanden 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.

Hastighetsuppgifter.

A. Under iakttagande av de allmänna bestämmelserna i säkerhetsordningen med avseende på hastigheten få tågen framföras å olika bandelar 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.

Bandel	L o k l i t t.																	
	A	B	Cc Cd	Da	E	F	Gab	J	Ka Kd	Ke	L	N	Sa	Sb	Ta	Tb	W	Y
Hd—Bå	90	90	90	75	65	90	55	75	60	60	80	45	80	90	75	75	65	55
Bå—Fö	60	60	60	60	60	60	55	60	60	60	60	45	60	60	60	60	60	55
Fö—Kg	90	90	90	75	65	90	55	75	60	60	80	45	80	90	75	75	65	55
Hbf—Ä	90	90	90	75	65	90	55	75	60	60	80	45	80	90	75	75	65	55
Ml—Hns	—	—	—	45	25	—	—	50	25	—	30	—	—	—	—	—	50	—
Hns—Åp	—	—	80	75	65	—	—	75	60	60	80	—	75	—	75	75	65	55
Bm—Lk	55	50	80	75	65	50	30	75	60	60	80	45	65	65	75	—	65	55
Vig—Hm	—	—	60	—	65	—	—	75	60	60	75	45	50	50	60	50	65	55

Anm. — betyder att lok icke får framföras.

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

Sträckor	Största tillåtna hastigheten		
	mellan	längd meter	utgör km.
Hd—Trn	<i>Bankorsningen vid Halmstad C. station</i>	100	20
Trn—Ea	Kmp 161+400 — Kmp 162+480 (<i>12,5 ‰ lutningen</i>). Hastighetsnedsättningen gäller för tåg med <i>jämna n:r</i>	1080	80
Ea—Gnd	Kmp 163+080 — Kmp 164+200 (<i>12,5 ‰ lutningen</i>). Hastighetsnedsättningen gäller för tåg med <i>udda n:r</i>	1120	80
Gnd—Vig	Kmp 167+460 — Kmp 167+720 (<i>450 m. kurvan söder om Gnd</i>)	260	75
„	Kmp 168+510 — Kmp 168+860 (<i>300 m. kurvan norr om Vig</i>)	350	60
„	Kmp 168+860 — Kmp 169+960 (<i>12,5 ‰ lutningen</i>). Hastighetsnedsättningen gäller för tåg med <i>jämna n:r</i>	1100	80

Sträckor	Största tillåtna hastigheten		
	mellan	längd meter	utgör km.
Vig—La	Kmp 170+725 — Kmp 171+050 (300 m. kurvan vid Vig)	325	60
›	Kmp 171+050 — Kmp 172+850 (11—12,5 ‰ lutningarna söder om Vig) Hastighetsnedsättningen gäller för tåg med udda n:r	1800	80
›	Kmp 173+780 — Kmp 175+550 (10—12,5 ‰ lutningarna och 300—600 m. kurvorna norr om La)	1770	60
La—Vba	Kmp 176+225 — Kmp 176+335 (500 m. kurvan i södra ingångslinjen till La)	110	80
›	Kmp 180+650 — Kmp 180+885 (300 m. kurvan vid Vba)	235	60
Skt—Bå	Kmp 189+735 — Kmp 191+502 (12,5 ‰ lutningen och 300 m. kurvorna vid Petersberg). Hastighetsnedsättningen gäller för tåg med jämna n:r	1767	60
›	Kmp 190+331 — Kmp 190+981 (300 m. kurvorna vid Petersberg). Hastighetsnedsättningen gäller för tåg med udda n:r	650	60
Gve—Fö	Kmp 202+815 — Kmp 202+835 (Vägportsarbeten).....	20	10
Fö—Vbt	Kmp 204+870 — Kmp 206+025 (12,5 ‰ lutningen). Hastighetsnedsättningen gäller för tåg med udda n:r	1155	80
Vbt—Svn	Kmp 211+493 — Kmp 212+967 (12,5 ‰ lutningen). Hastighetsnedsättningen gäller för tåg med udda n:r	1474	80
Svn—Ä	Kmp 214+630 — Kmp 214+730 (Svängbron över Rönned) lok litt A. B. F. Ga. Gb, Mb. Mc. Md.	100	40
	Övriga lok	100	60
Sar—Åp	Kmp 230+385 — Kmp 230+775 (300 m. kurvan vid Åp)	390	55
Åp—Nav	Kmp 231+450 — Kmp 231+580 (300 m. kurvan vid Åp)	130	55
Bö—Kd	Kmp 249+470 — Kmp 249+570 (540 m. kurvan i norra ingångslinjen till Kd)	100	80

Sträckor	Största tillåtna hastigheten		
	mellan	längd meter	utgör km.
Sal—Tp	Kmp 265+030 — Kmp 265+490 (300 m. kurvan i norra ingångslinjen till Tp)	460	60
Tp—Ndn	Kmp 266+205 — Kmp 266+535 (400 m. kurvan i södra ingångslinjen till Tp)	330	75
Ä—Vh	Kmp 217+285 — Kmp 217+425 (270 m. kurvan vid Ä)	140	40
Ka—Öda	Kmp 230+520 — Kmp 230+800 (400 m. kurvan vid Ka)	280	75
Öda—Hbf	Kmp 238+410 — Kmp 238+500 (300 m. kurvan vid Gh)	90	60
,	Kmp 239+338 — Kmp 240+208 (12,5 ‰ lutningen å linjen Gh—Hbf). Hastighetsnedsättningen gäller för tåg med udda n:r	870	80
,	Kmp 240+208 — Kmp 242+858 (300 m. kurvorna vid Påljö och viadukten)	2650	50
Åp—Nyv	Kmp 0+481 — Kmp 0+991 (450 m. kurvan vid Åp)	470	75
Hlp—Ka	Kmp 10+770 — Kmp 11+170 (305 m. kurvan vid Ka)	400	60
Ig—Hns	Kmp 25+235 — Kmp 25+385 (kurvan vid Oscarsschakt)	150	75
,	Kmp 25+913 — Kmp 25+953 (300 m. kurvan vid Hns)	40	60
,	Kmp 26+500 — Kmp 26+560 (Bankorsningen vid Hns)	60	20
Sgy—Knä	Kmp 14+200 — Kmp 14+500 (Svag grund)...	300	40
Vsj—Bjm	Kmp 54+707 — Kmp 54+864 (350 m. kurvan vid Slättaröd).....	157	65
Bjm—Mal	Kmp 58+353 — Kmp 58+466 (350 m. kurvan norr om Grytebron).....	113	65

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

Vid	lika i båda tåg- rikt- ningarna	Tåg med udda nummer		Tåg med jämna nummer	
		genom infarts- växlarne	genom platsen i övrigt	genom infarts- växlarne	genom platsen i övrigt
	km.	km.	km.	km.	km.
Halmstad C.	—	40	20	20	40
„ rangerbg, norra ändan	20	—	—	—	—
„ rangerbg, södra ändan	40	—	—	—	—
„ —Trönninge . . växel vid ställverk I	90	—	—	—	—
Trönninge	90	—	—	—	—
Eldsberga	—	90	80	90	80
Genevad	—	90	90	80	90
Veinge	—	80	60	60	80
„ tåg från och till Skogaby	40	—	—	—	—
Laholm	—	40	80	80	40
Vallberga	—	60	90	90	60
Skottorp	90	—	—	—	—
Båstad	—	80	60	60	80
Grevie	40	—	—	—	—
Förslovsholm	—	60	80	90	60
Vejbyslätt	90	—	—	—	—
Skälderviken	90	—	—	—	—
Ängelholm C.	40	—	—	—	—
Spannarp	90	—	—	—	—
Heagård	90	—	—	—	—
Åstorp	40	—	—	—	—
Norra Vram	90	—	—	—	—
Billesholms gr.	90	—	—	—	—
Böketofta	90	—	—	—	—
Kågeröd	—	80	90	90	80
Axelvold	90	—	—	—	—
Källstorp	90	—	—	—	—
Svalöv	90	—	—	—	—
Teckomatorp	—	40	40	60	40
Norrvidinge	90	—	—	—	—
Södervidinge	90	—	—	—	—
Kävlinge	—	40	40	—	—
Ekeby	40	—	—	—	—
Kingelstad	40	—	—	—	—
Vadensjö	40	—	—	—	—
Säby	40	—	—	—	—

Vid	lika i båda tåg- rikt- ningarna	Tåg med udda nummer		Tåg med jämna nummer	
		genom infarts- växlarna	genom platsen i övrigt	genom infarts- växlarna	genom platsen i övrigt
	km.	km.	km.	km.	km.
Landskrona	—	40	—	—	—
Vegeholm	90	—	—	—	—
Rögle	90	—	—	—	—
Kattarp, tåg från Ödåkra o. Rögle	—	90	75	75	90
Kattarp, tåg från Hass- larp o. Västraby	—	60	40	40	60
Ödåkra	90	—	—	—	—
Gyhult	—	90	60	60	90
Hälsingborg F.	40	—	—	—	—
Mölle	—	—	—	40	—
Krapperup	40	—	—	—	—
Nyhamnsläge	40	—	—	—	—
Strandbaden	40	—	—	—	—
Höganäs	—	50	20	20	50
Oskarsschakt	70	—	—	—	—
Ingelstråde	40	—	—	—	—
Mjöhult	40	—	—	—	—
Stureholm	40	—	—	—	—
Västraby	80	—	—	—	—
Hasslarp	40	—	—	—	—
Ormastorp	40	—	—	—	—
Nyvång	40	—	—	—	—
Åstorp	—	40	40	—	—
Skogaby—Vankiva	40	—	—	—	—

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, skall följande sträcka av helt eller delvis skruvbromsade tåg passeras med nedan angivna minskade hastighet:

Tåg med största hastighet enl. tdt av km/tim.	får å sträckan	framföras med största hastighet av km/tim.
50	Tågriktning Åstorp—Nyvång mel- lan kmp 0+102 och kmp 0+525	30

Lystringmärken.

I Säs:s signalföreskrifter § 6 II:5 samt § 15 mom. 5 omnämnda lystringsmärken äro anordnade vid nedannämnda platser:

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets plats		Anmärkn.
Stations- sträcka	Sektions- nummer	Platsens art	för tåg med udda n:r	för tåg med jämma n:r	
Ndn—Tp	266 + 403	Vägövergång	266 + 190	266 + 900	▽
Tp—Sal	263 + 636	„	263 + 096	—	▽
Hgd—Sar	225 + 780	„	—	226 + 320	▽
„	224 + 953	„	224 + 413 ¹⁾	225 + 493	<input type="checkbox"/> ¹⁾ Till höger om huvudspåret.
Sar—Ä	220 + 350	„	219 + 810	—	▽
Svn—Vbt	213 + 675	„	213 + 135	—	▽ ^{15/9—21/5}
„	210 + 732	„	210 + 192	211 + 272	<input type="checkbox"/>
Vbt—Fö	206 + 761	„	206 + 221	207 + 301	<input type="checkbox"/>
„	205 + 814	„	205 + 330	—	▽
Fö—Gve	201 + 830	„	201 + 460	202 + 190	▽
Gve—Bå	197 + 800	Skärning i kurva	197 + 260	198 + 200	▽
„	192 + 300	Skärning i kurva	192 + 000	192 + 630	▽
Bå—Skt	191 + 000	Skärning i kurva	190 + 590	191 + 172	▽
Vba—La	179 + 764	Vägövergång	179 + 220	—	▽
„	176 + 640	„	176 + 100	—	▽
La—Vig	174 + 500	Skärning i i kurva	174 + 200	174 + 793	▽
Rg—Ka	228 + 006	Vägövergång	227 + 466	228 + 546	<input type="checkbox"/>
Ka—Öda	231 + 958	„	231 + 420	—	▽
Öda—Gh	236 + 622	„	—	237 + 160	▽
Gh—Hbf	238 + 390	„	237 + 850	238 + 750	▽
„	240 + 900	Skärning i kurva	240 + 663	—	▽
„	241 + 400	Skärning i kurva	—	241 + 640	▽
Ig—Hns	25 + 262	Vägövergång	25 + 672	24 + 772	▽
Srm—Mj	18 + 565	„	—	18 + 085	▽
Bm—Eb	2 + 867	„	2 + 390	3 + 350	▽
Eb—Ksa	7 + 815	„	—	8 + 295	▽
„	9 + 635	„	9 + 155	10 + 096	<input type="checkbox"/>
Ksa—Vd	11 + 414	„	10 + 940	11 + 900	▽

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets plats		Anmärkn
Stationssträcka	Sektionsnummer	Platsens art	för tåg med udda n:r	för tåg med jämna n:r	
Vig—Sgy	1+398	Vägövergång	0+950	1+850	□
»	6+850	»	6+400	—	▽
Knä—Put	16+480	»	16+030	16+930	▽
»	19+175	»	18+725	19+625	▽
Put—Mjf	25+248	»	24+800	—	▽
Rp—Mrd	32+312	»	31+860	32+760	□
Elj—Vsj	43+103	»	—	43+550	▽
Vsj—Bjm	49+843	»	—	50+290	▽
»	54+785	Skärning i kurva m. m.	54+350	55+220	▽
Bjm—Mal	58+340	Skärning i kurva m. m.	57+890	58+770	▽
Mal—Vkv	63+825	Vägövergång	63+375	—	▽
Vkv—Hm	70+440	»	69+990	70+890	▽

Signalen »tåg kommer» med ångvissla skall alltid givas vid de sålunda med ▽-lystringsmärken utmärkta platserna och vid dimma även vid de med □-lystringsmärken utmärkta, varvid signalen givas upprepade gånger. (Säo:s signalföreskrifter § 18, mom. 6 b och c).

VAGNVIKTSTABELL.

1. Vagnvikterna tillämpas för alla gods- och blandade tåg, med undantag för de tåg, i vilkas tidtabell vagnvikt finnes angiven.
2. Då i vagnviktstabellen två siffertal äro angivna, det första *utan* och det andra *inom* parentes, avser talet *utan* parentes den minsta vagnvikt, som skall kunna framföras under månaderna april—september och talet *inom* parentes den minsta vagnvikt, som skall kunna framföras under månaderna januari—mars, oktober—december.
3. Föreskrifterna i säkerhetsordningens § 39 angående största tillåtna axelantal vid olika hastighet begränsa fortfarande tågstorleken.
4. Framföres tåg av två ånglokomotiv, erhålles vagnvikten genom att taga $\frac{1}{2}$ av sammanlagda vagnvikterna för båda lokomotiven.

T o n v a g n v i k t																		
med lok litt.								vid avgången från	med lok litt.									
Kd	Tb	G	E	B	J	Sa	Sb		Kd	Tb	G	E	B	J	Sa	Sb		
545	745	1250	960	1010	570	720	860	↓	Halmstad C.	↑	—	—	—	—	—	—		
350	405	950	540	545	360	425	475	↓	Trönninge	↑	720	855	1755	1090	1140	735	870	985
650	855	1270	1090	1140	670	865	985	↓	Eldsberga	↑	720	855	1755	1090	1140	735	870	985
300	355	785	470	465	310	375	415	↓	Genevad	↑	365	430	950	570	570	380	450	505
720	855	1755	1090	1140	735	870	985	↓	Veinge	↑	720	855	1755	1090	1140	735	870	985
340	405	890	535	530	350	415	465	↓	Laholm	↑	330	390	865	520	520	310	375	415
705	855	1435	1090	1140	735	870	985	↓	Vallberga	↑	365	430	950	570	570	380	450	505
300	355	785	470	465	310	375	415	↓	Skottorp	↑	720	855	1755	1090	1140	735	870	985
300	355	785	470	465	310	375	415	↓	Båstad	↑	580	820	1385	1020	1105	590	765	910
720	855	1755	1090	1140	735	870	985	↓	Grevie	↑	720	855	1755	1090	1140	735	870	985
720	855	1755	1090	1140	735	870	985	↓	Förslövsholm	↑	300	350	785	470	465	310	375	415
490	635	1175	840	880	510	615	740	↓	Vejbyslätt	↑	330	395	880	530	530	350	415	465
720	855	1755	1090	1140	735	870	985	↓	Skälderviken	↑	300	420	950	570	580	310	375	415
340	400	900	540	540	360	425	475	↓	Ängelholm C.	↑	720	855	1755	1090	1140	735	870	985

T o n v a g n v i k t

med lok litt.								vid avgången från	med lok litt.									
Kd	Tb	G	E	B	J	Sa	Sb		Kd	Tb	G	E	B	J	Sa	Sb		
365	425	935	560	565	375	445	495	↓	Spannarp	↑	720	855	1755	1090	1140	735	870	985
460	610	1170	820	830	470	560	630	↓	Åstorp	↑	515	720	1335	920	980	540	675	805
460	540	1170	700	720	470	560	630	↓	Norra Vram	↑	460	660	1170	870	890	470	870	985
410	490	1070	640	650	435	510	570	↓	Billesholms gruva	↑	720	855	1755	1090	1140	735	870	985
720	855	1755	1090	1140	735	870	985	↓	Böketofta	↑	460	540	1755	700	720	470	560	630
¹⁾ 450	¹⁾ 540	1170	¹⁾ 700	¹⁾ 720	450	525	590	↓	Kågeröd	↑	540	760	1755	970	1030	490	615	740
720	855	1755	1090	1140	735	870	985	↓	Axelvold	↑	460	540	1755	860	955	470	560	630
440	610	1100	800	795	450	570	680	↓	Källstorp	↑	530	750	1755	1090	1140	565	765	950
720	855	1755	1090	1140	735	870	985	↓	Svalöv	↑	405	540	1055	700	720	420	500	560
²⁾ 720	²⁾ 855	1625	²⁾ 1090	²⁾ 1140	410	495	625	↓	Teckomatorp	↑	420	495	1085	650	660	435	515	570
720	855	1755	1090	1140	735	870	985	↓	Norrvidinge	↑	720	855	1755	1090	1140	735	870	985
720	855	1755	1090	1140	735	870	985	↓	Södervidinge	↑	720	855	1755	1090	1140	735	870	985
—	—	—	—	—	—	—	—	↓	Kävlinge	↑	460	540	1170	700	720	470	560	630
430	510	—	670	680	450	530	590	↓	Ängelholm C.	↑	—	—	—	—	—	—	—	—
540	785	—	1090	1140	590	790	975	↓	Vegeholm	↑	720	855	—	1090	1140	735	870	985
720	855	—	1090	1140	735	870	985	↓	Rögle	↑	³⁾ 720	³⁾ 855	—	³⁾ 1090	³⁾ 1140	655	775	860
390	460	—	610	615	405	495	540	↓	Kattarp	↑	720	855	—	1090	1140	735	870	985
365	430	—	595	655	380	450	505	↓	Ödåkra	↑	720	855	—	1090	1140	735	870	985
—	—	—	—	—	—	—	—	↓	Hälsingborg F.	↑	300	350	—	470	465	310	375	415

570	810	1090	610	845	975	↓	Höganäs	↑	—	—	—	—	—	—
720	855	1090	735	870	985	↓	Ingelstråde	↑	720	855	1090	735	870	985
⁴ 570	⁴ 810	1090	580	830	970	↓	Mjöhult	↑	720	855	1090	735	870	985
720	855	1090	735	870	985	↓	Stureholm	↑	⁵ 720	⁵ 855	⁵ 1090	585	685	765
720	855	1090	735	870	985	↓	Västraby	↑	720	855	1090	735	870	985
720	855	1090	735	870	985	↓	Kattarp	↑	720	855	1090	735	870	985
560	660	865	615	775	860	↓	Hasslarp	↑	720	855	1090	735	870	985
330	390	520	340	410	460	↓	Nyvång	↑	720	855	1090	735	870	985
—	—	—	—	—	—	↓	Åstorp	↑	720	855	1090	735	870	985
420	500	655	440	520	580	↓	Billesholms gruva	↑	—	—	—	—	—	—
460	540	720	470	560	630	↓	Ekeby	↑	460	540	860	470	560	630
460	540	770	470	560	630	↓	Kingelstad	↑	460	540	700	470	560	630
720	850	1090	735	870	985	↓	Vadensjö	↑	460	540	700	470	560	630
720	850	1090	735	870	985	↓	Säby	↑	405	480	630	430	505	580
—	—	—	—	—	—	↓	Landskrona	↑	540	640	835	570	655	735

- ¹) Vid uppehåll vid Kågeröd minskas vagnvikten för lok litt. Kd, Tb, E och B till resp. 425, 505, 660 och 680 ton.
- ²) Vid uppehåll vid Teckomatorp minskas vagnvikten för lok litt. Kd, Tb, E och B till resp. 390, 485, 770 och 850 ton.
- ³) Vid uppehåll vid Rögle minskas vagnvikten för lok litt. Kd, Tb, E och B till resp. 630, 750, 970 och 1,000 ton.
- ⁴) Vid uppehåll vid Mjöhult minskas vagnvikten för lok litt. Kd och Tb till resp. 540 och 770 ton.
- ⁵) Vid uppehåll vid Stureholm minskas vagnvikten för lok litt. Kd, Tb och E till resp. 560, 660 och 960 ton.

Förklaringar till bromstabellerna.

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

Vagnar	med genomgående person-tågsbroms		med genomgående gods-tågsbroms					med malmtågsbroms vars ledningsstryck är		med skruvbroms	
	Va-kuum-broms	K. K. P. med omställningsanordning i läget »Perst»	T r y c k l u f t b r o m s					minst 1,6 kg/cm ²	minst 4 kg/cm ²		
			Enkammarbroms utan 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»				
					»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	Med omställningsanordningen i läget »tom» 10 ton pr vagn »last» 15 ton pr vagn	—	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	—	—	tom eller med last högst 5 ton 10 ton pr vagn	last över 5 ton 15 ton pr vagn
malmbanans vagnar litt. M. och Q 1	—	—	—	—	—	—	—	6 ton pr vagn	15 ton pr vagn	—	—

Anm. 1. Bromskraften hos overksamt 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 enkammarbroms, vilka ännu icke erhållit omställningsanordning för läge »Tom» eller »Last» skola fortfarande värderas till 10 ton pr vagn, varesig 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 siffra 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 siffraden 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 siffraden, 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 siffraden, 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.

Bromstabell A.

I lutningsförhållande	Vid en 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															
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
12: »	7	8	10	11	13	16	19	22	26	31	33	38	42	49		
12.5: »	7	8	10	12	14	16	19	23	27	31	34	38	43	50		
14: »	8	9	11	13	15	18	21	24	28	33	35	41	48	56		

För tåg, som framföres i stigning, får bromskraften ej understiga vad som i bromstabellen är föreskrivet för tåg med en hastighet av 15 km./tim. i motsvarande lutning.

Förteckning över tågspar och i förekommande fall signalbilder å 12. trafiksektionen.

OBS.! Där riktning för infart icke angivits (t. ex. vid Trönninge) är signalbilden för infart å samma spår densamma från båda hållen.

Plats	Infart		Huvud- tågväg å spår n:r	Sido- tågväg å spår n:r	Utfart	
	från	signal- bild			signal- bild	till
Halmstad C.	Ä	┌ d	2	1, 3, 4	┌ #	Ä Hd rbg.
Halmstad, Ställverk I.		┌	—	—	—	
Halmstad rangerban- gård	Ä	#	—	1	┌ #	Ä och Hd
"	"	#	—	2		
"	"	#	—	3		
Trönninge		┌ #	1 —	— 2	— —	
Eldsberga		┌ #	1 —	— 2	— —	
Genevad		┌ #	2 —	— 3	— —	
Veinge	Ä och Hd	┌	3	—	—	
		#	—	2	—	
		#	—	4	—	
	Sgy	┌	1	2e	—	
Laholm		┌ #	1 —	— 2	— —	

d I vardera ändan av bangården finnas för resp. tågspar dvärgsignaler uppsatta till vänster om det spår, de tillhöra. Signalerna äro vända mot stationshuset och visa i Sjö. angivna signalbilder.

e för signaredskap

Plats	Infart		Huvud-tågväg å spår n:r	Sido-tågväg å spår n:r	Utfart		
	från	signal- bild			signal- bild	till	
Vallberga		†	2	—	—		
		#	—	1	—		
Skottorp		†	1	—	—		
		#	—	2	—		
Båstad		†	2	—	†	Hd	
		#	—	3	†	"	
Grevie		†	3	—	—		
		#	—	2	—		
Förslövsholm ..		†	1	—	—		
		#	—	2	—		
Vejbyslätt		†	1	—	—		
		#	—	2	—		
Skälderv. grusgr.		†	—	—	—		
Skälderviken ..		†	4	—	†	Ä	
		#	—	3	†	"	
Ängelholm C. f	Hd	†	2	—	†	Hbf	
	"	†	2	—	†	M	
	"	#	—	1	†	"	
	"	#	—	3.4.	†	Hbf	Inre tågvägen vid infart.
	"	#	—	4.5.	†	"	Yttre tågvägen vid infart.
	"	#	—	3.4.	†	M	Inre tågvägen vid infart.
	"	#	—	4.5.	†	"	Yttre tågvägen vid infart.
	M	†	1	—	†	Hd	
	"	#	—	2.3.	†	"	
	"	#	—	4	†	"	Inre tågvägen vid utfart.
	"	#	—	4.5.	†	"	Yttre tågvägen vid utfart.
	Hbf	†	2	—	†	"	
	"	#	—	3	†	"	
	"	#	—	4	†	"	Inre tågvägen vid utfart.
	"	#	—	4.5.	†	"	Yttre tågvägen vid utfart.

f För tåg från Spannarp finnes en signal U (ljussignal) strax söder om vägbommarna över Malmö-vägen, vilken signal visar rött sken, när vägbommarna äro uppfällda. När vägbommarna äro nedfällda, visar denna signal antingen grön blink, då infartssignal står till stopp, eller vit blink, då infartssignal står till kör. Signalbilderna för utfart utgöras av ljussignaler.

Plats	Infart		Huvud- tågväg å spår n:r	Sido- tågväg å spår n:r	Utfart	
	från	signal- bild			signal- bild	till
Spannarp		Y	1	—	—	
		#	—	2	—	
Heagård		Y	—	—	—	
Åstorp g	Ä och M Ka ”	Y	3	—	Y	M
		#	—	5	Y	”
		Y	1	—	—	
		#	—	0	—	
Norra Vram		Y	1	—	—	
		#	—	2	Y	
Billesholms gr.	Ä	Y	2	—	—	
		#	—	1	—	
		#	—	3-7	—	
	M	Y	2	—	Y	Ä
		#	—	1		
		#	—	3-7		
	Lk	Y	3	—	—	
		#	—	4-7	—	
Böketofta		Y	1	—	—	
		#	—	2	—	
Kågeröd		Y	2	—	—	
		#	—	1	—	
Axelvold		Y	1	—	—	
		#	—	2	—	
Källstorp		Y	1	—	—	
		#	—	2	—	
Svalöv		Y	2	—	Y	M
		#	—	1	Y	”
		#	—	3	Y	”

g Vid Åstorp betecknar spår n:r 0 stickspåret intill stationshuset, spår n:r 1 spåret närmast stationshuset o. s. v.

Plats	Infart		Huvud- tågväg å spår n:r	Sido- tågväg å spår n:r	Utfart			
	från	signal- bild			signal- bild	till		
Teckomatorp.....		e # # e	1 — —	— 2 3	} e 	{ Sal Ndn		
Norrvidinge.....		# #	1 —	— 2			— —	
Södervidinge.....		# #	2 —	— 1			— —	
Kävlinge.....	Ä	— —	2 —	— 6	— —			
Vegeholm.....		# #	1 —	— 2	— —			
Rögle.....		# #	3 —	— 1	— —			
Kattarp.....	Ä	# #	2 —	— 1	 # # # # # # # # # # # #	Hbf		
	"	#	—	3		"		
	"	f	—	3		"		
	Hbf	#	2 —	— 3		Ä		
	"	#	—	3		"		
	Hns	#	3 —	— 4		Ä Hbf		
	"	#	—	4		Ä Hbf		
	Äp	#	4 —	— 3	Hns			
	"	#	—	3	"			
Ödåkra.....		# #	2 —	— 1	— —			
Gyhult.....		#	—	—	—			
Hälsingborg F.		—	3 g	1. 2.	#	Ä		
Mölle.....		#	2 —	— 1	— —			

e Ljussignaler, se särskild signalbeskrivning å sid. 23.

f För signalredskap.

g Vid Hälsingborg F. avses med spår 3 det för ankommande tåg längst till vänster belägna spåret, med spår 2 det närmast höger därom belägna spåret och med spår 1 det närmast höger om spår 2 belägna spåret.

Plats	Infart		Huvud- tågväg å spår n:r	Sido- tågväg å spår n:r	Utfart	
	från	signal- bild			signal- bild	till
Krappertup		—	1	—	—	
Nyhamnsläge		—	1	2	—	
Strandbaden		—	1	—	—	
Höganäs	MI	†	2	—	†	Ka
	Ka	†	1	—	†	MI
Oskarsschakt		†	—	—	—	
Ingelstråde		—	2	1	—	
Mjöhult		—	1	2	—	
Stureholm		—	2	1	—	
Västraby		†	1	—	—	
Hasslarp		—	2	1	—	
Ormastorp		—	2	1	—	
Nyvång		—	2	1	—	
Ekeby		—	1	2	—	
Kingelstad		—	1	2	—	
Vadensjö		—	2	1	—	
Säby		—	1	2	—	
Landskrona		† e	1	—	† e	Säy
		# e	—	2		
		# e	—	3		
Skogaby		—	2	1	—	
Knäred		—	2	3. 1.	—	
Putsered		†	1	—	—	
Majenfors		—	2	1	—	
Råstorp		—	2	1	—	
Markaryd		—	1	2. 3.	—	
Århult		†	2	—	—	
Emmaljunga		—	2	1. 3.	—	
Vittsjö		—	3	2. 1.	—	
Bjärnum		—	3	4. 2. 1.	—	
Mala		—	1	2	—	
Vankiva		—	1	2	—	
Hässleholm		† e	7	8	† e	

e Ljussignaler, se särskild signalbeskrivning för Landskrona å sid. 25.

Signalbeskrivning för Teckomatorp.

Vid Teckomatorp användas ljussignaler enligt Statens järnvägars Säos signalföreskrifter.

Infartssignalerna från Billeberga och Svalöv äro placerade 200 meter från resp. infartsväxlar.

Infartssignalen från Marieholm 330 meter och från Norrvidinge 400 meter från resp. infartsväxlar.

Försignalernas avstånd från infartssignalen är för L. & H. J. 400 och för S. J. 600 meter.

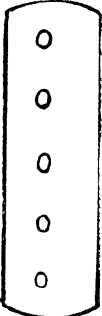
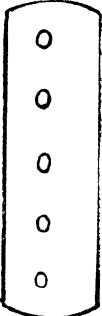
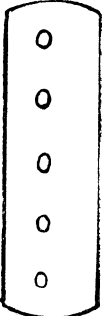
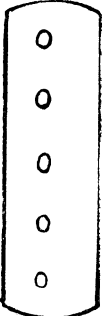
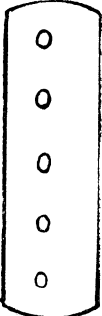
Utfartssignalerna äro uppställda vid ändan av tågspåren I, II och III.

Vid utfart mot Marieholm och Norrvidinge är utfartssignalen för spår I synlig längst till vänster, för spår II i mitten och för spår III längst till höger.

Vid utfart mot Billeberga och Svalöv är utfartssignalen för spår I synlig längst till höger, för spår II i mitten och för spår III längst till vänster.

FÖRENÄMND A SIGNALER VISA SÄVAL DAG SÖM NATT NEDANSTAENDE SIGNALBILDER.

För infart för tåg från Svalöv och Norrvidinge:

grönt		Stopp = rött fast sken.
rött		Klart till spår I med utfarten ställd på stopp = 1 st. grönt fast sken och 1 st. grönt blinkande sken.
grönt		Klart till spår I med utfarten klar = 1 st. grönt fast sken och 1 st. ofärgat blinkande sken.
ofärgat		Klart till spår II = 2 st. gröna fasta sken.
grönt		" " " III = 3 " gröna fasta sken.

Försignal.

grönt
eller
ofärgat
sken

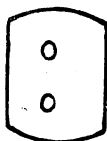


stopp å infartssignal = grönt blinkande sken.
klart å infartssignal = ofärgat blinkande sken.

För utfart för tåg till Svalöv och Norrvidinge.

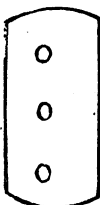
stopp = rött fast sken

rött
grönt



klart från spår I = 1 st. grönt fast sken.

rött
grönt
grönt



klart från spår II = 1 st. grönt fast sken.

klart från spår III = 1 st. grönt fast sken.

ETT GRÖNT FAST SKEN FÖR ALLA UTGAENDE TAG Å S. J.

Signalbeskrivning för Landskrona.

Vid Landskrona användas ljussignaler enligt Statens järnvägars Säo:s signalföreskrifter.

Infartssignalerna äro placerade cirka 200 meter från infartsväxlarne. Signalen för Statens Järnvägar längst till höger, för Landskrona & Hälsingborgs Järnvägar i mitten och för Landskrona—Lund—Trälleborgs Järnvägar längst till vänster.

Utfartssignalerna äro uppställda vid vändskivan vänster om spåret.


Vid utfart mot S. J., L. & H. J. och L. L. T. J. är utfartssignalen för spår 1 synlig längst till vänster, för spår 2 i mitten och för spår 3 längst till höger.

För S. J. och L. & H. J. äro därjämte fasta signaler för båda tågriktningarna uppsatta på ömse sidor om Östra Infartsgatan. Samma signaler gälla för båda banorna. Signalen för ankommande tåg repeteras dock för S. J. linje genom en 230 meter från vägkorsningen uppsatt särskild signal.

För L. L. T. J. ankommande tåg är fast signal uppsatt strax utanför korsningen med Fäladsvägen.

Förestående signaler visa såväl dag som natt nedanstående signalbilder.

FÖR INFART FÖR TÅG FRÅN SÄBY.

grönt		Stopp = rött fast sken,
rött		kör till spår 1 = 1 grönt fast sken,
grönt		„ „ „ 2 = 2 gröna fasta sken,
grönt		„ „ „ 3 = 3 gröna fasta sken.

FÖR UTFART FÖR TAG TILL SÄBY.

grönt

0

Stopp = rött fast sken,

rött

0

kör till spår 1 = 1 grönt fast sken,

grönt

0

" " " 2 = 1 " " "

" " " 3 = 1 " " "

grönt

0

1 GRÖNT FAST SKEN FÖR ALLA UTGAENDE TAG Å S. J.

SIGNALER VID ÖSTRA INFARTSGATAN OCH FÄLADSVÄGEN.

grönt

0

Stopp = rött fast sken,

rött

0

Kör = grönt fast sken.

Hjälpvagn (redskapsvagn) finnes uppställd i Ängelholm C. och Halmstad C.

STATENS JÄRNVÄGAR
12. TRAFIKSEKTIONEN

Tillägg n:r 1

till

Tidtabellsboken

(Del I)

Tidtabell n:r 131.

Att tillämpas fr. o. m. den 10 aug. 1931.

Följande ändringar skola göras med bläck:

Å sid. 7. Hastighetsnedsättningen å bansträckan Gve—Fö kmp
202+815 — kmp 202+835 skall utgå.

Hälsingborg den 10/8 1931.

TRAFIKINSPEKTÖREN.