

STATENS JÄRNVÄGAR

10. TRAFIKSEKTIONEN*).

Tidtabellsboken

Tidtabell nr 140

Gällande fr. o. m. den 1 juli 1940 och tillsvidare

å följande bandelar och tågfärjelinjer:

Malmö C—Hässleholm

Malmö C—Teckomatorp

Malmö godsbangård—Arlöv

Malmö C—Trelleborg

Malmö godsbangård—Lundavägen

Barsebäckshamn—Sjöbo

Malmö C—Malmö F

Malmö—Köpenhamn

Trelleborg—Sassnitz.

*) Bansträckorna (Hälsingborg C) Ramlösa—Eslöv, Landskrona—Billeberga, Landskrona—Lund C—Trelleborg C äro intagna i särskild tidtabellsbok gemensam för 10 och 12 ts.

Tillägg.

N:r	I n f ö r t	
	den	n a m n :

Innehåll.

A. Allmänna bestämmelser:

	Sid.
Förklaringar till tjänstetidtabellerna	4
Uppgift å lutningar och stigningar	8
Hastighetsuppgifter	9
Uppgift å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta.....	11
Vagnviktstabeller	12
Bromstabellerna A, B och C	13
Förklaringar till bromstabellerna	19
Tabell för beräkning av bromskraften hos olika fordon.....	21
Förteckning över tågspår och signalbilder samt avstånd mellan stationerna	22
Uppgift om reservloktjänst	27
Kol- och vattentagningsstationer	27
Vagnavsugning	27
Hjälpvagnars placeringsorter	27
Uppgift å samtliga driftplatser och signaturer	28
Utgångs- och slutstationer för bromsprov	29
Stationer, där förare, som är tågbefälhavare, skall utväxla handlingar	29
Uppgift å bansträckor med linjeblockering, vid vilka avgångssignal till genomfartståg icke skall givas	29
Uppgift å viktigare vägkorsningar och fasta postställen.....	30
Bestämmelser ang. enkelspårdrift	32
Orienteringsmärken	39
Inspektion m. m. vid ständigt obevakade driftplatser.....	40
Ordergivningsstationer	40
Underrättelsestationer	40
Stopp- och avgångssignal vid vissa driftplatser	40
Instruktion för växlingsrörelser å triangelspåret i Malmö.....	41
Bestämmelser för tågrörelser mellan Malmö gbg och Arlöv...	42
Instruktion för växlingsrörelser mellan Malmö gbg och Arlöv	42
Instruktion för ljussignaler vid avgång	43
Bestämmelser för spårändring vid Malmö C.....	44
Instruktion ang. automatiska linjeblockanläggningarna	45
Undantag från Sào § 52 för tågs intagande vid E, Lu, Up, Åk, Al, M och Kg	50
Bestämmelser om tåganmälan å linjen Barsebäckshamn—Sjöbo	50
Instruktion för tågloks framförande å Malmö personbang.....	51
» » » » » Hässleholms bang.....	52
» » » » » Eslövs bangård	53
» » » » » Lomma bangård	54
Föreskrifter rör. tåg-tjänsten Barsebäckshamn—Sjöbo	55
Obevakade driftplatser	57
Uppgift ang. stationär personals tjänstgöring vid hp, lp och obev. st.	57
Uppgift å bandisp. med nr och beteckning för vagnuttagning...	58

B. Tjänstetidtabeller.

Tåg med udda nummer	60
» » jämna »	99
Bispårståg	135
Tågfärjeturer	135

A.

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 loktypen. Ändras något av dessa förhållanden så, att endast en *lägre* hastighet medgives enligt säkerhetsordningen, får denna lägre hastighet icke överskridas.

Om vid tågförseining tågbefälhavaren och föraren efter samråd funnit, att med hänsyn till bromskraft och tågsammansättning betingelser för *ökning* av den i tidtabellen angivna största tillåtna hastigheten äro för handen, må denna hastighet överskridas *inom gränsen för den för bansträckan medgivna största tillåtna hastigheten*, såvitt tidinkörning är medgiven eller anbefald. Tågbefälhavaren skall härom underrätta tågexpeditören vid den station, där hastighetsökningen är avsedd att börja. Denne tågexpeditör skall i sin tur underrätta tågledaren.

Överskridande av den för en viss bandel allmänt gällande största tillåtna hastigheten får icke ske annat än under kortare tidsintervaller och under inga förhållanden med mer än 5 km/tim. över nämnda hastighet. Då dylikt överskridande iakttages å hastighetsmätaren, skola åtgärder vidtagas för tågets hållande inom den såsom regel gällande övre gränsen för hastigheten. Dylikt tillfälligt överskridande av den största tillåtna hastigheten får dock icke under några förhållanden äga rum vid passering av stationer eller å sådana delar av banan, där nedsättning av eljest gällande största tillåtna hastighet är föreskriven.

2) Det efter ordet "Ax" i överskriften stående siffer-talet betecknar det största antalet axlar, lastade eller tomma, som får medtagas enligt såo § 39, under förutsättning att den i överskriften angivna största tillåtna hastigheten och bromsgruppen icke ändras.

3) Beträffande tågbelastningen skall iakttagas att föraren är skyldig medtaga *minst* den i överskriften angivna vagnvikten.

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

Denna föreskrift gäller endast tåg, som framföres av ånglok. För tåg, framfört av elektrolok, anger vagnviktstabellen den största vagnvikt, som loket kan draga å olika sträckor; denna vagnvikt får sålunda icke under några förhållanden överskridas.

4) Ett tågs verkliga tyngd utrönes genom att den på nedan angivet sätt fastställda vikten av de vagnar och overksamma lok, som befordras med tåget, sammanräknas efter för varje fordon skedd avrundning, så att $\frac{1}{2}$ ton eller däröver räknas som helt ton men mindre del bortfaller.

För tom vagn upptages den å vagnen angivna vikten. Taran av overksam, icke nedkopplat lok fördubblas i fråga om elektrolok och höjes med hälften ifråga om övriga lok.

Person-, post- och fångvagnar ävensom vagn, använd för resgods, räknas alltid som tomvagnar, dock ej personvagnar använda för posttransport.

Bruttovikten av lastad vagn erhålles genom att sammanräkna vagnens egen vikt, som finnes angiven på vagnen, och lastens vikt. Bruttovikten finnes i regel angiven å vagnskorten.

Lastens vikt beräknas

till 1 ton för vagn, lastad med lik;

„ 3 „ „ „ „ „ levande djur eller styckegods, eller för gods- och personvagn, som användes för posttransport;

„ 4 „ „ Gs eller Gsh (CG)-vagn } som användes för
 „ 6 „ „ standard G eller Grh } manskaps-
 (CGr)-vagn } transport;

enligt den i transporthandlingarna angivna vikten, eller, om uppgift därom saknas, enligt uppskattning i fråga om övriga vagnslastsändningar.

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

6) I kolumn 1 äro signaturer för stationerna samt de platser, som för vederbörande tåg fungera såsom blockposter, satta med samma och större typer. Blockposterna äro särskilt betecknade därigenom att förkortningen *blp* tillagts signaturen. Övriga platser äro satta med mindre och kursiv stil. Övergångsstationer och större orter betecknas med fet stil. Därest så av utrymmesskäl anses behöfligt, må driftplatser utan fast signal uteslutas, då platsen passeras.

7) Framför kolumn 2 förekommande *grafiska beteckningar* betyda:

| = enkelspår,

|| = dubbelspår.

8) I kolumn 2 angives 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 huvudljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

9) I kolumn 3 angives tågspårsnummer.

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

11) I kolumn "Ank" befintliga tecken betyda:

a, p och **X** utan förbindelse med minutuppehåll, att tåget har *behovsuppehåll*, kortare än en minut, varvid

a = uppehåll för resandes *avstigande*,
p = " " " *påstigande*,
X = " " " *av- eller påstigande* eller *avlämnande* eller *upptagande* av gods enligt föreskrift i gällande transportplaner;

a, p och **X**, omgivna av **○**, att tåget har **fast uppehåll**, kortare än 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 minutuppehåll, 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 obebakad; detta tecken skall dock endast användas vid plats, som skyddas av platsen tillhörig infartssignal, vilken kan manövreras från platsen ifråga.

△ att station icke är tåganmälningsstation för tåget.

Vid **X**-, **p**- och **a**-uppehåll utan förbindelse med minutuppehåll 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.

12) I kolumn 6 angives 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 huvudljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

13) I kolumn **X** angivas tågets möten. Därest mötande tåg icke är dagligt, angives detta genom hänvisning. Se punkt 14.

14) Följande såsom hänvisningar inuti tjänstetidtabell förekommande standardförkortningar och tecken betyda:

- | | |
|--|--|
| † = går sön- och helgdagar | } Vid angivande av möte i X kolumnen. |
| X = går vardagar | |
| d = går dagligen utom dag efter S o H. | |
| e = extratåg; går på särskild order | |
| k = eget tåg uppehålls | |
| u = som uppehålls | |
| h = hinder strax bortom infartstågvägens slutpunkt (Säo § 73). | |
| m = måltidsuppehåll. | |
| s = föraren skall, när lok stannat hinderfritt i förhållande till mötande (förbigående) tåg genom signalen "lägg om växeln" med lokets vissla eller handsignallykta härom underrätta tågexpeditören (Säo § 55 : 6, anm. 3). | |
| v = tåget intages mot vagnar, varför tåget skall införas med försiktighet (Säo § 73). | |
| y = tåget må vid ingåendet vid behov framföras förbi utfartssignalen i stoppställning efter växlingsignal från tågexpeditören. | |
| z = se signalbeskrivning. | |

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 ⁰ / ₁₀₀	4 ⁰ / ₁₀₀		
Tormestorp—Sandåkra	5 ⁰ / ₁₀₀	0 ⁰ / ₁₀₀		
Sandåkra—Sösådal	9 ⁰ / ₁₀₀	0 ⁰ / ₁₀₀	9 ⁰ / ₁₀₀	
Sösådal—Tjörnarps	10 ⁰ / ₁₀₀	4 ⁰ / ₁₀₀	10 ⁰ / ₁₀₀	
Tjörnarps—Höör	3 ⁰ / ₁₀₀	10 ⁰ / ₁₀₀		10 ⁰ / ₁₀₀
Höör—Sjöholmen	7 ⁰ / ₁₀₀	10 ⁰ / ₁₀₀	7 ⁰ / ₁₀₀	10 ⁰ / ₁₀₀
Sjöholmen—Stehag	5 ⁰ / ₁₀₀	0 ⁰ / ₁₀₀		
Stehag—Bosarp	4 ⁰ / ₁₀₀	2 ⁰ / ₁₀₀		
Bosarp—Eslöv	9 ⁰ / ₁₀₀	9 ⁰ / ₁₀₀	9 ⁰ / ₁₀₀	9 ⁰ / ₁₀₀
Eslöv—Örtofta	4 ⁰ / ₁₀₀	10 ⁰ / ₁₀₀		10 ⁰ / ₁₀₀
Örtofta—Stångby	10 ⁰ / ₁₀₀	0 ⁰ / ₁₀₀	10 ⁰ / ₁₀₀	
Stångby—Lund C.	7 ⁰ / ₁₀₀	9 ⁰ / ₁₀₀	7 ⁰ / ₁₀₀	9 ⁰ / ₁₀₀
Lund C.—Uppåkra	0 ⁰ / ₁₀₀	10 ⁰ / ₁₀₀		10 ⁰ / ₁₀₀
Uppåkra—Åkarp	0 ⁰ / ₁₀₀	7 ⁰ / ₁₀₀		7 ⁰ / ₁₀₀
Åkarp—Arlöv	1 ⁰ / ₁₀₀	4 ⁰ / ₁₀₀		
Arlöv—Malmö C.	0 ⁰ / ₁₀₀	0 ⁰ / ₁₀₀		
Arlöv—Malmö godsbangård	0 ⁰ / ₁₀₀	0 ⁰ / ₁₀₀		
Arlöv—Lomma	4 ⁰ / ₁₀₀	4 ⁰ / ₁₀₀		
Lomma—Önnerup	3 ⁰ / ₁₀₀	2 ⁰ / ₁₀₀		
Önnerup—Flädie	1 ⁰ / ₁₀₀	4 ⁰ / ₁₀₀		
Flädie—Stävieby	0 ⁰ / ₁₀₀	7 ⁰ / ₁₀₀		7 ⁰ / ₁₀₀
Stävieby—Furulund	10 ⁰ / ₁₀₀	4 ⁰ / ₁₀₀	10 ⁰ / ₁₀₀	
Furulund—Kävlinge	7 ⁰ / ₁₀₀	4 ⁰ / ₁₀₀	7 ⁰ / ₁₀₀	
Kävlinge—Södervidinge	0 ⁰ / ₁₀₀	10 ⁰ / ₁₀₀		10 ⁰ / ₁₀₀
Södervidinge—Norrvidinge	4 ⁰ / ₁₀₀	4 ⁰ / ₁₀₀		
Norrvidinge—Teckomatorp	2 ⁰ / ₁₀₀	3 ⁰ / ₁₀₀		
Malmö C.—Malmö godsbangård	5 ⁰ / ₁₀₀	6 ⁰ / ₁₀₀		6 ⁰ / ₁₀₀
Malmö C.—Fosieby	10 ⁰ / ₁₀₀	2 ⁰ / ₁₀₀	10 ⁰ / ₁₀₀	
Malmö godsbangård—Lundavägen	6 ⁰ / ₁₀₀	0 ⁰ / ₁₀₀	6 ⁰ / ₁₀₀	
Fosieby—Lockarp	9 ⁰ / ₁₀₀	2 ⁰ / ₁₀₀	9 ⁰ / ₁₀₀	
Lockarp—Arrie	3 ⁰ / ₁₀₀	5 ⁰ / ₁₀₀		
Arrie—Jordholmen	5 ⁰ / ₁₀₀	2 ⁰ / ₁₀₀		
Jordholmen—Östra Grevie	4 ⁰ / ₁₀₀	0 ⁰ / ₁₀₀		
Östra Grevie—Slågarp	0 ⁰ / ₁₀₀	5 ⁰ / ₁₀₀		
Slågarp—Sk. Vemmerlöf	0 ⁰ / ₁₀₀	2 ⁰ / ₁₀₀		
Sk. Vemmerlöf—Trelleborg	0 ⁰ / ₁₀₀	10 ⁰ / ₁₀₀		10 ⁰ / ₁₀₀
Barsebäckshamn—Barsebäcksby	6 ⁰ / ₁₀₀	7 ⁰ / ₁₀₀	6 ⁰ / ₁₀₀	7 ⁰ / ₁₀₀
Barsebäcksby—Löddeköpinge	4 ⁰ / ₁₀₀	0 ⁰ / ₁₀₀		
Löddeköpinge—Västanhög	0 ⁰ / ₁₀₀	3 ⁰ / ₁₀₀		
Västanhög—Höjmsölla	10 ⁰ / ₁₀₀	0 ⁰ / ₁₀₀	10 ⁰ / ₁₀₀	
Höjmsölla—Kävlinge	1 ⁰ / ₁₀₀	9 ⁰ / ₁₀₀		9 ⁰ / ₁₀₀
Kävlinge—Rinnebäck	3 ⁰ / ₁₀₀	4 ⁰ / ₁₀₀		
Rinnebäck—Krutmöllan	4 ⁰ / ₁₀₀	2 ⁰ / ₁₀₀		
Krutmöllan—Lilla Harrie	3 ⁰ / ₁₀₀	1 ⁰ / ₁₀₀		
Lilla Harrie—Örtofta	2 ⁰ / ₁₀₀	0 ⁰ / ₁₀₀		
Örtofta—Viderup	7 ⁰ / ₁₀₀	1 ⁰ / ₁₀₀	7 ⁰ / ₁₀₀	
Viderup—Gårdstånga	1 ⁰ / ₁₀₀	6 ⁰ / ₁₀₀		6 ⁰ / ₁₀₀
Gårdstånga—Flyinge	4 ⁰ / ₁₀₀	4 ⁰ / ₁₀₀		
Flyinge—Holmby	5 ⁰ / ₁₀₀	4 ⁰ / ₁₀₀		
Holmby—Fr. Hammarlunda	0 ⁰ / ₁₀₀	8 ⁰ / ₁₀₀		8 ⁰ / ₁₀₀
Fr. Hammarlunda—Hunneberga	2 ⁰ / ₁₀₀	2 ⁰ / ₁₀₀		
Hunneberga—Harlösa	3 ⁰ / ₁₀₀	2 ⁰ / ₁₀₀		
Harlösa—Öved	3 ⁰ / ₁₀₀	6 ⁰ / ₁₀₀		6 ⁰ / ₁₀₀
Öved—Sjöbo	10 ⁰ / ₁₀₀	0 ⁰ / ₁₀₀	10 ⁰ / ₁₀₀	
Öved—Stenbrottet	17 ⁰ / ₁₀₀	0 ⁰ / ₁₀₀	17 ⁰ / ₁₀₀	

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 bestämmande av den för tåg erforderliga bromskraften.

Hastighetsuppgifter.

A. Under iakttagande av de allmänna bestämmelserna i Sjö 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 ² B	Cd	Dg	Dk Dr Ds	E	E2	Ga Gb	Gb2	Ha	Hb	J	Ka	Kf2 Kh	L	Na	Od	Oka
Bandel:																	
Hässleholm—Malmö— Trelleborg F . . .	90	90	75	90	65	70	55	60	70	80	75	60	60	80	45	60	90
(Malmö)—Arlöv— Teckomatorp . . .	90	90	75	90	65	70	55	60	70	80	75	60	60	80	45	60	90
Barsebäcksh.—Sjöbo					40	40					50	25		40			
Lok litt.	0ke	R	Sa	Sb	Ta Tb	Ua Ub Uc	W	Öa	Öc	Xc1	Xd1 nr 304	Xd2 nr 305 306	Xa2 nr 203 204	Xa4	Xa1	Xc4	
Bandel:																	
Hässleholm—Malmö— Trelleborg F . . .	70	50	80	90	75	45	65	55	75				75	90	60		
(Malmö)—Arlöv— Teckomatorp . . .	70		80	90	75	45	65	55	75				75	90	60		
Barsebäcksh.—Sjöbo							50			60	50	70					60

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

Vid tågs ankomst till fast eller rörlig bro, för vilken nedsatt tåghastighet är föreskriven, skola bromsarna vara lossade. Bromsning å sådan bro får endast äga rum i händelse av tvingande behov.

Sträckor	Största tillåtna hastigheten		
	mellan	längd meter	utgör km.
Up—Lu	Kmp 601+620—Kmp 601+880 (kurva) . . .	260	60
M—Fsb	Kmp 619+380—Kmp 619+850 (kurva)	470	60
„— „	Kmp 620+219 — Kmp 620+703 (kurva och viadukt)	484	75
Mgb—Fsb	Malmö godsbangård—växeln vid Lundavägen (godstågsspår, kurvor)	450	40
Svö—Trg	Kmp 648+508—Kmp 648+983 (kurva, vägkorsn.)	475	50
Ndn—Tp	„ 266+535 — „ 266+205 (400 m. kurvan i södra ingångslinjen till Tp)	380	75
Bky—Lkg	„ 4+545 — „ 5+145 (vägkorsn.)	600	50
Väh—Höj	„ 9+765 — „ 9+935 (kurva)	170	55
Höj—Kg	„ 14+590 — „ 14+860 (kurva)	270	55
„ — „	„ 15+115 — „ 15+675 (kurva)	560	55
Kg—Ri	„ 16+483 — „ 17+368 (kurva)	885	55
Lhe—Ö	„ 25+136 — „ 25+466 (kurva)	330	55
Ö—Vp	„ 25+942 — „ 26+442 (kurva)	500	55
Höa—Övd	„ 53+015 — „ 53+280 (kurva)	265	55
Övd—Sjö	„ 60+619 — „ 60+839 (kurva)	220	55

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:

Stationer	genom infartsväxlarna	genom platsen i övrigt	Anmärkingar
vid Håssleholm:			
Personbangården	65	65 d)	d) För tåg med jämna nr. nedsättes hastigheten till 40 km./tim. i växelkurvorna vid ställverket.
” Tormestorp	90	90	
” Sandåkra	”	”	
” Sösdala	”	”	
” Tjörnarps	”	”	
” Höör	”	”	
” Sjöholmen	”	”	
” Stehag	”	”	
” Bosarp	”	”	
” Eslöv	”	”	
” Örtofta	”	”	
” Stångby	”	”	
” Lund C:			
för tåg med udda nr	”	50	
” ” ” jämna ”	50	90	
” Uppåkra	90	”	
” Åkarp	”	”	
” Arlöv:			
för tåg med jämna nr M—Åk	”	”	
” ” ” ” M—Lma	90	50	
” ” ” udda ” Åk—M	90	90	
” ” ” ” Lma—M	40	90	
” ” ” jämna ” Mgb—Åk	”	90	
” ” ” ” Mgb—Lma	”	40	
” ” ” udda ” Åk—Mgb	90	”	
” ” ” ” Lma—Mgb	40	”	
” Malmö C.	”	” n)	n) Mellan ställverket och stoppbockarna får hastigheten icke överstiga 30 km./tim.
” 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	”	”	
” Trelleborg C.	25r)	25r)	r) Gäller även sidotågvägar.
” ” F.	” r)	” r)	
” Lomma	90	90	
” Önnerup	”	”	
” Flädie	”	”	
” Stävieby	”	”	
” Furalund	”	”	
” Kävlinge:			
för tåg med jämna nr Fu—Sdn	90	40	
” ” ” udda ” Sdn—Fu	90	50	
” ” ” udda ” Bkn—Ö	40	50	
” ” ” jämna ” Ö—Bkn	50	40	
” Södervidinge	90	90	
” Norrvinge	90	90	
” Teckomatorp	40	40	

Stationer	genom infartsväxlarna	genom platsen i övrigt	Anmärkingar
vid Barsebäckshamn	40	40	
„ Barsebäcksby	20	20	
„ Löddeköpinge	20	20	
„ Västanhög	40	40	
„ Höjmsölla	„	„	
„ Rinnebäck	„	„	
„ Krutmöllan	„	„	
„ Lilla Harrie	„	„	
„ Örtofta	„	„	
„ Viderup	„	„	
„ Gårdstånga	„	„	
„ Flyinge	„	„	
„ Holmby	„	„	
„ Frosta-Hammarlunda	„	„	
„ Hunneberga	„	„	
„ Harlösa:			
för tåg med udda nr	„	„	
„ „ „ jämna „	50	„	
„ Öved	40	„	
„ Sjöbo	„	„	

Uppgift

å platser, där lystringsmärken finnas uppsatta.

I säkerhetsordningens § 6 avd. II mom. 5 och § 15 mom. 5 omnämnda lystringsmärken äro anordnade vid nedannämnda platser.

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets plats		Anm.
Stationssträcka	Sektionsnummer	Platsens art	för tåg med udda nummer	för tåg med jämna nummer	
Sda—	544+809	Väggkorsning	544+809	544+809	▽
Sda grp	+350		544+809	+650	
Hm—Sd	546+766	„		547+344	▽
Sd—Tö	552+831	„	552+232		▽
„ —	553+639	„		554+250	▽
Tö—Hö	563+204	„	562+775	563+615	▽
Hö—Shn	570+481	„	569+947		▽
Lu—Up	601+700	Ingångskurvan till Lund C		601+980	▽
„ — „	603+283	Väggkorsning	602+696		▽
M—Fsb	621+175	„		621+698	▽
Lrp—Ari	630+133	„	629+533	630+743	▽
Svö—Trf	648+500	Ingångskurvan till Trelleborg	648+139		▽
Tp—Ndn	266+403	Väggkorsning	266+190	266+705	▽
Fu—Ste	278+036	„	277+496	278+576	▽
Ste—Fl	282+357	„		282+897	▽
Lma—Al	293+110	„		293+647	▽
Bky—Lkg	4+845	„	4+515	5+175	□
Kg—Ri	17+637	„	17+387	17+887	▽
Kml—Lhe	22+644	„	22+344	22+944	▽
Frh—Hba	41+637	„	41+217	42+057	□

Signalen "tåg kommer" med vissa skall alltid givas vid de sålunda med -lystringsmärken utmärkta platserna och vid dimma eller snöyra även vid de med -lystringsmärken utmärkta, varvid signalen gives upprepade gånger. (Så:s signalföreskrifter § 18, mom. 6 b och c).

Vagnviktstabel

för linjerna Hässleholm - Malmö C - Trelleborg F
och Teckomatorp - Arlöv.

Elektroloken kunna framföra:

Lok litt. Dk	.....	600	ton
» » Ds	.....	550*)	»
» » Dg	.....	900	»
» » Hab	.....	600	»
» » Uab	.....	600**)	»

*) Undantagsvis må, för undvikande av dubbling, 600 tons vagnvikt framföras med Ds-lok, när yttertemperaturen å tågets körsträcka icke beräknas komma att överstiga $+10^{\circ}$ samt eljest 560 ton, då så befinnes påkallat för att kunna medtaga en vagn, som ej kan medtagas vid vagnviktens begränsning till 550 ton.

Nämnda vagnvikter få ej överskridas även om 2 elektrolok framföra tåget.

**) Då med hänsyn till rådande väderleksförhållanden så befinnes möjligt, må å bansträcka med maximistigning av 10/1000 framföras en vikt av 700 ton med Ub-lok.

Vagnviktstabel

för linjen Barsebäckshamn—Sjöbo.

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 $\frac{4}{5}$ 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.		
E	J	Ka		E	J	Ka
650	400	425	↑ Barsebäckshamn ↑	900	600	650
			↑ Höjsmölla ↑	600	400	425
900	600	650	↑ Kävlinge ↑	900	600	650
			↑ Gårdstänga . . . ↑	675	450	475
			↑ Fr. Hammarlunda ↑			
750	500	550	↓ Öved ↓	900	600	650
			↓ Sjöbo ↓			

Bromstabelle A (Såo § 40).

för tåg av bromsgrupp I.

I lutnings förhållande	Vid en hastighet i km. pr tim. av															
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
	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

OBS.! 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, dock att bromskraften ej får understiga, vad som i bromstabellen är föreskrivet för tåg å horisontell bana (0: 1000).

Bromstabelle B.

för tåg av bromsgrupperna II, III och IV.

I lutnings förhållande	Vid en hastighet i km. pr tim. av											
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70
	B r o m s t a l l											
0:1000	4	4	4	4	5	5	7	9	12	15	20	28
1: "	4	4	4	4	5	6	8	10	13	16	22	30
2: "	4	4	4	4	5	7	9	11	14	18	23	31
3: "	4	4	4	5	6	7	9	12	15	19	25	33
4: "	4	4	5	5	6	8	10	13	16	20	27	35
5: "	4	5	5	5	7	9	12	15	18	22	29	37
6: "	5	5	6	6	8	10	13	16	19	23	30	39
7: "	5	5	6	7	9	11	14	17	20	24	32	41
8: "	5	6	7	8	10	12	15	18	21	25	33	42
10: "	6	7	8	10	12	14	17	20	24	28	36	45
17: "	10	12	14	16	18	21	24	28	32	39	49	

OBS.! Bromskraften för tåg, som framföres i stigning, får ej understiga, vad som i förestående bromstabelle är föreskrivet för tåg med en största hastighet av 15 km./tim. i motsvarande lutning, dock att bromskraften ej får understiga vad som i bromstabellen är föreskrivet för tåg å horisontell bana (0: 1000).

Bromstal	Broms-															
	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	
4	250	375	500	625	750	875	1000	1130								
5	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100						
6	165	250	335	415	500	585	665	750	835	915	1000	1080	1170			
7	145	215	285	355	430	500	570	645	715	785	855	930	1000	1070	1140	
8	125	190	250	315	375	440	500	565	625	690	750	815	875	940	1000	
9	110	165	220	280	335	390	445	500	555	610	665	720	780	835	890	
10	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650	700	750	800	
11	91	135	180	225	275	320	365	410	455	500	545	590	635	680	720	
12	83	125	165	210	250	290	335	375	415	460	500	540	585	625	665	
13	77	115	155	190	230	270	310	345	385	425	460	500	540	575	615	
14	71	105	145	180	215	250	285	320	355	395	430	465	500	535	575	
15	67	100	135	165	200	235	265	300	335	365	400	435	465	500	535	
16	63	94	125	155	190	220	250	280	315	345	375	405	440	470	500	
17	59	88	120	145	175	205	235	265	295	325	355	380	410	440	470	
18	56	83	110	140	165	195	220	250	280	305	335	360	390	415	445	
19	53	79	105	130	160	185	210	235	265	290	315	340	370	395	420	
20	50	75	100	125	150	175	200	225	250	275	300	325	350	375	400	
21	48	71	95	120	145	165	190	215	240	260	285	310	335	355	380	
22	45	68	91	115	135	160	180	205	225	250	275	295	320	340	365	
23	43	65	87	110	130	150	175	195	215	240	260	285	305	325	350	
24	42	63	83	105	125	145	165	190	210	230	250	270	290	315	335	
25	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240	260	280	300	320	
26	38	58	77	96	115	135	155	175	190	210	230	250	270	290	310	
27	37	56	74	93	110	130	150	165	185	205	220	240	260	280	295	
28	36	54	71	89	105	125	145	160	180	195	215	230	250	270	285	
29	34	52	69	86	105	120	140	155	170	190	205	225	240	260	275	
30	33	50	67	83	100	115	135	150	165	185	200	215	235	250	265	
31	32	48	65	81	97	115	130	145	160	175	195	210	225	240	260	
32	31	47	63	78	94	110	125	140	155	170	190	205	220	235	250	
33	30	45	61	76	91	105	120	135	150	165	180	195	210	225	240	
34	29	44	59	74	88	105	120	130	145	160	175	190	205	220	235	
35	29	43	57	71	86	100	115	130	145	155	170	185	200	215	230	
36	28	42	56	69	83	97	110	125	140	155	165	180	195	210	220	
37	27	41	54	68	81	95	110	120	135	150	160	175	190	205	215	
38	26	39	53	66	79	92	105	120	130	145	160	170	185	195	210	
39	26	38	51	64	77	90	105	115	130	140	155	165	180	190	205	
41	24	37	49	61	73	85	98	110	120	135	145	160	170	185	195	
42	24	36	48	60	71	83	95	105	120	130	145	155	165	180	190	
43	23	35	47	58	70	81	93	105	115	130	140	150	165	175	185	
44	23	34	45	57	68	80	91	100	115	125	135	150	160	170	180	
45	22	33	44	55	66	78	89	100	110	120	130	145	155	165	175	
46	22	33	43	54	65	76	87	98	110	120	130	140	150	165	175	
47	21	32	43	53	64	74	85	96	105	115	130	140	150	160	170	
48	21	31	42	52	63	73	83	94	105	115	125	135	145	155	165	
49	20	31	41	51	61	71	82	92	100	110	120	135	145	155	165	
50	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	
52	19	29	38	48	58	67	77	87	96	105	115	125	135	145	155	
53	19	28	38	47	57	66	75	85	94	105	115	125	130	140	150	
54	19	28	37	46	56	65	74	83	93	100	110	120	130	140	150	
55	18	27	36	45	55	64	73	82	91	100	110	120	125	135	145	
57	18	26	35	44	53	61	70	79	88	96	105	115	125	130	140	
61	16	25	33	41	49	57	66	74	82	90	98	105	115	125	130	

t a b e l l C.

kraft (i ton)

85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155
----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

vikt (i ton)

1060	1130													
945	1000	1060	1110											
850	900	950	1000	1050	1100									
775	820	865	910	955	1000	1050	1090	1140						
710	750	790	835	875	915	960	1000	1040	1080	1130				
655	690	730	770	810	845	885	925	960	1000	1040	1080	1120		
605	645	680	715	750	785	820	855	895	930	965	1000	1040	1070	1110
565	600	635	665	700	735	765	800	835	865	900	935	965	1000	1030
530	565	595	625	655	690	720	750	780	815	845	875	905	940	970
500	530	560	590	620	645	675	705	735	765	795	825	855	880	910
470	500	530	555	585	610	640	665	695	720	750	780	805	835	860
445	475	500	525	555	580	605	630	660	685	710	735	765	790	815
425	450	475	500	525	550	575	600	625	650	675	700	725	750	775
405	430	450	475	500	525	550	570	595	620	645	665	690	715	740
385	410	430	455	475	500	525	545	570	590	615	635	660	680	705
370	390	415	435	455	480	500	520	545	565	585	610	630	650	675
355	375	395	415	440	460	480	500	520	540	565	585	605	625	645
340	360	380	400	420	440	460	480	500	520	540	560	580	600	620
325	345	365	385	405	425	440	460	480	500	520	540	560	575	595
315	335	350	370	390	405	425	445	465	480	500	520	535	555	575
305	320	340	355	375	395	410	430	445	465	480	500	520	535	555
295	310	330	345	360	380	395	415	430	450	465	485	500	515	535
285	300	315	335	350	365	385	400	415	435	450	465	485	500	515
275	290	305	325	340	355	370	385	405	420	435	450	470	485	500
265	280	295	315	330	345	360	375	390	405	420	440	455	470	485
260	275	290	305	320	335	350	365	380	395	410	425	440	455	470
250	265	280	295	310	325	340	355	370	380	395	410	425	440	455
245	255	270	285	300	315	330	345	355	370	385	400	415	430	445
235	250	265	280	290	305	320	335	345	360	375	390	405	415	430
230	245	255	270	285	295	310	325	340	350	365	380	390	405	420
225	235	250	265	275	290	305	315	330	340	355	370	380	395	410
220	230	245	255	270	280	295	305	320	335	345	360	370	385	395
205	220	230	245	255	270	280	295	305	315	330	340	355	365	380
200	215	225	240	250	260	275	285	300	310	320	335	345	355	370
200	210	220	235	245	255	265	280	290	300	315	325	335	350	360
195	205	215	225	240	250	260	275	285	295	305	320	330	340	350
190	200	210	220	230	245	255	265	275	290	300	310	320	330	345
185	195	205	215	230	240	250	260	270	285	295	305	315	325	335
180	190	200	215	225	235	245	255	265	275	285	300	310	320	330
175	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	315	325
175	185	195	205	215	225	235	245	255	265	275	285	295	305	315
170	180	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300	310
165	175	185	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290	300
160	170	180	190	200	210	215	225	235	245	255	265	275	285	290
155	165	175	185	195	205	215	220	230	240	250	260	270	280	285
155	165	175	180	190	200	210	220	225	235	245	255	265	275	280
150	160	165	175	185	195	200	210	220	230	235	245	255	265	270
140	150	155	165	170	180	190	195	205	215	220	230	240	245	255

Bronstal	B r o m s -													
	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220	225
	V a g n -													
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14														
15	1070	1100												
16	1000	1030	1060	1090	1130									
17	940	970	1000	1030	1060	1090	1120							
18	890	915	945	970	1000	1030	1060	1090	1110					
19	840	870	895	920	945	975	1000	1030	1050	1080	1110			
20	800	825	850	875	900	925	950	975	1000	1030	1050	1080	1100	
21	760	785	810	835	855	880	905	930	950	975	1000	1020	1050	1070
22	725	750	770	795	820	840	865	885	910	930	955	975	1000	1020
23	695	715	740	760	780	805	825	850	870	890	915	935	955	980
24	665	690	710	730	750	770	790	815	835	855	875	895	915	940
25	640	660	680	700	720	740	760	780	800	820	840	860	880	900
26	615	635	655	675	690	710	730	750	770	790	810	825	845	865
27	595	610	630	650	665	685	705	720	740	760	780	795	815	835
28	570	590	605	625	645	660	680	695	715	730	750	770	785	805
29	550	570	585	605	620	640	655	670	690	705	725	740	760	775
30	535	550	565	585	600	615	635	650	665	685	700	715	735	750
31	515	530	550	565	580	595	615	630	645	660	675	695	710	725
32	500	515	530	545	565	580	595	610	625	640	655	670	690	705
33	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635	650	665	680
34	470	485	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635	645	660
35	455	470	485	500	515	530	545	555	570	585	600	615	630	645
36	445	460	470	485	500	515	530	540	555	570	585	595	610	625
37	430	445	460	475	485	500	515	525	540	555	570	580	595	610
38	420	435	445	460	475	485	500	515	525	540	555	565	580	590
39	410	425	435	450	460	475	485	500	515	525	540	550	565	575
41	390	400	415	425	440	450	465	475	490	500	510	525	535	550
42	380	395	405	415	430	440	450	465	475	490	500	510	525	535
43	370	385	395	405	420	430	440	455	465	475	490	500	510	525
44	365	375	385	400	410	420	430	445	455	465	475	490	500	510
45	355	365	375	390	400	410	420	430	445	455	465	475	490	500
46	350	360	370	380	390	400	415	425	435	445	455	465	480	490
47	340	350	360	370	385	395	405	415	425	435	445	455	470	480
48	335	345	355	365	375	385	395	405	415	425	440	450	460	470
49	325	335	345	355	365	380	390	400	410	420	430	440	450	460
50	320	330	340	350	360	370	380	390	400	410	420	430	440	450
52	310	315	325	335	345	355	365	375	385	395	405	415	425	435
53	300	310	320	330	340	350	360	370	375	385	395	405	415	425
54	295	305	315	325	335	345	350	360	370	380	390	400	405	415
55	290	300	310	320	325	335	345	355	365	375	380	390	400	410
57	280	290	300	305	315	325	335	340	350	360	370	375	385	395
61	260	270	280	285	295	305	310	320	330	335	345	350	360	370

t a b e l l C.

kraft (i ton)

230	235	240	245	250	255	260	265	270	275	280	285	290	295	300
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

vikt (i ton)

1100														
1050	1070	1090	1110											
1000	1020	1040	1070	1090	1110									
960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100							
920	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100					
885	905	925	940	960	980	1000	1020	1040	1060	1080	1100			
850	870	890	905	925	945	965	980	1000	1020	1040	1060	1070	1090	1110
820	840	855	875	895	910	930	945	965	980	1000	1020	1040	1050	1070
795	810	830	845	860	880	895	915	930	950	965	985	1000	1020	1030
765	785	800	815	835	850	865	885	900	915	935	950	965	985	1000
740	760	775	790	805	825	840	855	870	885	905	920	935	950	970
720	735	750	765	780	795	815	830	845	860	875	890	905	920	940
695	710	725	740	760	775	790	805	820	835	850	865	880	895	910
675	690	705	720	735	750	765	780	795	810	825	840	855	870	885
655	670	685	700	715	730	745	755	770	785	800	815	830	845	860
640	655	665	680	695	710	720	735	750	765	775	790	805	820	835
620	635	650	660	675	690	705	715	730	740	755	770	780	795	810
605	620	630	645	660	670	685	695	710	725	735	750	765	775	790
590	605	615	630	640	655	665	680	690	705	715	730	745	755	770
560	575	585	600	610	620	635	645	660	670	685	695	705	720	730
550	560	570	585	595	605	620	630	645	655	665	680	690	705	715
535	545	560	570	580	595	605	615	630	640	650	665	675	685	700
525	535	545	555	570	580	590	600	615	625	635	650	660	670	680
510	520	530	545	555	565	575	590	600	610	620	630	645	655	665
500	510	520	535	545	555	565	575	585	600	610	620	630	640	650
490	500	510	520	530	545	555	565	575	585	595	605	615	630	640
480	490	500	510	520	530	540	550	565	575	585	595	605	615	625
470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	570	580	590	600	610
460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	570	580	590	600
440	450	460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	565	575
435	445	455	460	470	480	490	500	510	520	530	540	545	555	565
425	435	445	455	465	470	480	490	500	510	520	530	535	545	555
420	425	435	445	455	465	475	480	490	500	510	520	525	535	545
405	410	420	430	440	445	455	465	475	480	490	500	510	520	525
375	385	395	400	410	420	425	435	445	450	460	465	475	485	490

Bromstabelle C.

Bromstal	Bromskraft (i ton)													
	305	310	315	320	330	340	350	360	370	380	390	400	410	420
	Vagnvikt (i ton)													
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14														
15														
16														
17														
18														
19														
20														
21														
22														
23														
24														
25														
26														
27														
28	1090	1110												
29	1050	1070	1090	1100										
30	1020	1030	1050	1070	1100									
31	985	1000	1020	1030	1060	1100								
32	955	970	985	1000	1030	1060	1090	1120						
33	925	940	955	970	1000	1030	1060	1090	1120					
34	900	910	925	940	970	1000								
35	870	885	900	915	945	970	1000	1025	1055	1085	1115			
36	850	860	875	890	915	945	970	1000	1030	1060	1090	1110		
37	825	835	850	865	890	915	945	970	1000	1025	1055	1080	1110	
38	800	815	830	840	870	895	920	945	975	1000	1030	1050	1080	1100
39	780	795	810	820	845	870	900	925	950	975	1000	1030	1050	1080
41	745	755	770	780	805	830	855	880	905	925	950	975	1000	1025
42	725	740	750	760	785	810	835	855	880	905	930	950	975	1000
43	710	720	735	745	765	790	815							
44	695	705	715	725	750	770	795	820						
45	675	690	700	710	730	755	775	800	820	845	865	890	910	930
46	665	675	685	695	715	740	760	780	805					
47	650	660	670	680	700	725	745	765	785	805				
48	635	645	655	665	690	710	730	750	770	790	810	830	855	875
49	620	635	645	655	675	695	715	735	755	775	795	815	835	855
50	610	620	630	640	660	680	700	720	740	760	780	800	820	840
52	585	595	605	615	635	655	675	690	710	730	750	770	785	805
53	575	585	595	605	625	640	660	680	700	715	735	755	770	790
54	565	575	585	595	610	630	650	665	685	705	720	740	760	775
55	555	565	575	580	600	620	635	655	675	690	710	725	745	760
57	535	545	555	560	580	595	615	630	650	665	685	700	720	735
61	500	510	515	525	540	555	575	590	605	625	640	655	670	690

Förklaringar till bromstabellerna.

I. Bromstabellerna A (för tåg av bromsgrupp I) och B (för tåg av bromsgrupp II, III och IV) användas vid ändring av tåghastigheten för bestämmande av det nya bromstalet samt

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

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

II. Bromstabell C 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,

bestämmandet av bromstalet hos ett tåg med hänsyn till dess vagnvikt och den tillgängliga bromskraften.

III. *Bromskraften* hos olika fordon skall värderas enligt bestämmelserna å sid. 21.

IV. Då vagnvikten och bromstalet äro bekanta, uppsökes det sistnämnda talet i den första lodräta kolumnen i bromstabell C. 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 bromstabell C 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 780, följer härifrån den lodräta kolumnen uppåt och finner i tabellens huvud talet 125, vilket anger den för tåget erforderliga bromskraften.

V. 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 eller, om detsamma ej finnes, närmast lägre tal i tabellens huvud (bromstabell C), 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 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 109 ton. Hur stor vagnvikt kan ytterligare tillkopplas?

Man söker i tabellens huvud bromskraften 109. Detta tal finnes icke, varför man tager det närmast lägre talet 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 $875 - 540 = 335$ tons vagnvikt ytterligare tillkopplas.

VI. Motsvarar bromskraften i ett tåg ej det i tjänste-

tidtabellen angivna bromstalet och vill man för att beräkna den ändrade största hastighet, varmed tåget därför högst kan få framföras, utröna det bromstal, tågets bromskraft i stället motsvarar, uppsökes först i tabellens huvud (bromstabell C) det tal, som är lika med bromskraften eller, om sådant icke finnes, närmast lägre tal, och den lodräta kolumnen följes härifrån nedåt tills man kommer till ett tal, som är lika med tågets vagnvikt eller, om sådant ej finnes, närmast högre tal. Därest detta tal förekommer å mer än en rad, väljer man det understa. Talet i yttersta vänstra kolumnen i samma siffrerad är det sökta bromstalet.

Ex. Ett persontåg, vars tidtabell föreskriver bromstal 61 och en största hastighet av 90 km/tim., har en vagnvikt av 212 ton och en bromskraft av 118 ton. Bromskraften är sålunda ej tillräcklig enligt tidtabellen. För bedömning om hastighetsnedsättning erfordras, måste därför tågets bromstal utrönas.

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

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

Tabell för beräkning av bromskraften hos olika fordon.

Bromskraften hos olika fordon värderas på sätt nedan under A och B anges, varvid iakttages att

Persontågsbroms (P-broms) omfattar:

Vakuumbroms,

Tryckluftbroms

- » Kunze-Knorr P (KKP) i läget »Perst.»
- » Kunze-Knorr S (KKS) » » »
- » Hildebrand-Knorr P (HiKP) i läget »Perst.»
- » Hildebrand-Knorr S (HiKS) » » »
- » Knorr, Westinghouse och New York utan mellanventil,
- » Knorr, Westinghouse och New York med mellanventil i läget »P»;

Godstågsbroms (G-broms) omfattar:

Tryckluftbroms

- » Kunze-Knorr G (KKG),
- » Kunze-Knorr P (KKP) i läget »Godst.»
- » Kunze-Knorr S (KKS) » » »
- » Hildebrand-Knorr P (HiKP) i läget »Godst.»
- » Hildebrand-Knorr S (HiKS) » » »
- » Knorr, Westinghouse och New York med mellanventil i läget »G» eller med annan strypning (finnes angivet å långbalken);

Malmstågsbroms (M-broms) omfattar:

Tryckluftbroms Knorr, Westinghouse och New York på malmbanans vagnar litt. M och Q1.

- A) Bromskraften hos fordon, som äro försedda med bromsviktskyltar och som tryckluftbromsas, värderas enligt de å bromsviktskyltarna angivna bromsvikttalet. Om dessa fordon skruvbromsas, värderas bromskraften enligt nedanstående tabell, kolumnen längst till höger.
- B) Bromskraften hos fordon, som ej äro försedda med bromsviktskyltar, värderas enligt nedanstående tabell.

Fordon	Med persontågsbroms			Med godstågsbroms			Med skruvbroms	
	utan lastutbromsning	med lastutbromsning i läget		utan lastutbromsning	med lastutbromsning i läget			
		»Tom»	»Last»		»Tom»	»Last»		
4-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar med vagnvikt 45 ton och däröver	40 ton pr vagn	—	—	25 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel	
4-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar med vagnvikt under 45 ton ¹⁾	30 ton pr vagn	—	—	20 ton pr vagn	—	—	5 ton pr bromsad axel	
2-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar ¹⁾	15 ton pr vagn	—	—	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	—	5 ton pr bromsad axel	
Godsvagnar med mer än 4 axlar	—	—	—	5 ton pr broms. axel	5 ton pr broms. axel	7,5 ton pr broms. axel	5 ton pr bromsad axel	
4-axliga godsvagnar	—	—	—	20 ton pr vagn	20 ton pr vagn	30 ton pr vagn	5 ton pr bromsad axel	
3- och 2-axliga godsvagnar (utom malmbanans vagnar)	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	10 ton pr vagn	10 ton pr vagn	15 ton pr vagn	tom. el. med högst 5 ton last: 5 ton	med last över 5 ton: 7,5 ton
Overksamta lok	För elektrolok 10 ton pr bromsad axel, för ånglok 5 ton pr bromsad axel.							

¹⁾ Bromskraften hos sådana *inspektions- och tjänstevagnar* (vagnar litt. B07 och B7), å vilka den genomgående bromsen verkar blott på halva antalet axlar, skall värderas till hälften av i tabellen angivna värden.

Förteckning

över tågspår och signalbilder samt avstånd mellan stationerna.

Avstånd km.	Riktning	Drift- plats	Huvudtågväg			Sidotågsvägar					Anmärkning	
			Signalbild för infart	Tågspår nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspår nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspår nr		Signalbild för utfart
	↑	Hässleholm		3			1,4,5 7,8			2		
5,6		Tormest. blp										} Semafor.
4,7		Sandåkra . .										
5,1		Sösåla . . .		2		#	3					
5,0		Tjörnarp . .		3		#	2			k) 1		
9,8		Höör		1		#	3			k) 4	k) 5	
7,5		Sjöholmen .		1		#						} Semafor.
2,7		Stehag . . .		3		#	1					
9,5		Eslöv ^{r)} . .		n) 4		#	n) 8		#	9		
										k) 10		
7,9		Örtofta . . .		2		#	1					
4,0		Stångby . . .		4		#	2			k) 1		
5,6		Lund C . .		n) 2		#	1, 3		#	5-7		
		Ringv., blp.					4					
		Flackarp blp										
4,7		Uppåkra ^{r)}		n) 2		#	1			{k) 10		
		S.Uppåk, blp								{k) 11		
2,9		Åkarp ^{r)} . . .		n) 1		#	2, 3					
		S.Åkarp, blp										
		Burlöv, blp.										
3,6	↓	Arlöv ^{r)} . .		n) 2		#	3					} För tåg från Akarp till Malmö C. För tåg från Akarp till Malmö gbg. För tåg från Lomma till Malmö C. För tåg från Lomma till Malmö gbg.
				n) 2		#	3					
				n) 2		#	3		m)	9		
				n) 2		#	3		#	3		
2,6	↓	Godst.-sp. norr, blp . .										
		Malmö gbg.		1		#	2, 3					
5,2	↓	S. Arlöv, blp										} Infartssignalerna å kontaktlednings- brygga.
		Rostorp, blp										
		Strandg., blp										
		V. Dalg., blp										
		Malmö C ^{r)} .					1-7					
							8-10 ^{d)}					

d) Tåg, som intagas å spåren 8, 9 eller 10, skola ingå med försiktighet mot vagnar.

e) Blockpost V. Dalgatan är jämväl försignal till infartssignalen vid Malmö C (se sid. 45).

k) Endast utfart.

m) Är försedd med försignal till utfartssignalen.

n) A-signal för avgång (se sid. 43).

r) Infartssignalerna äro försedda med telefon (se sid. 50, ang. undantag från Sjö § 52).

Avstånd km.	Riktning	Driftplats	Huvudtåg väg			S i d o t ä g v ä g a r					Anmärkning	
			Signalbild för infart	Tågspar nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspar nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspar nr		Signalbild för utfart
4,1 1,9 3,2 2,4 2,1 4,0 1,6 4,1 4,7	↑	Teckomat.	b) ↑	1	#	#	2	#	#	3	För tåg från Norr- vidinge. För tåg till Norr- vidinge.	
		Norrvidinge	↑	1	#	#	2	#	#	3		Semafor.
		Södervid...	↑	2	#	#	1	#	#	#	Semafor.	
		Kävlinge .	m) ↑	2	↑	#	1	↑ _r) #	#	3-6	↑	För tåg från Söder- vidinge.
		Furulund ..	m) ↑	2	↑ _r) #	#	1	r) #	#	3-6	↑	För tåg från Furulund.
		Stävieby ..	↑	3	#	#	4	#	#	#	#	Semafor.
		Flädie	↑	2	#	#	1	#	#	#	#	
		Önnerup ..	↑	1	#	#	2	#	#	#	#	
		Lomma	↑	1	#	#	1	#	#	#	#	
		Arlöv	↑	2	#	#	1	#	#	#	#	
											Se sid. 22 resp. 23.	
2,6	↓	Malmö C ..	↑	1	#	#	#	#	#	#	Överföringsspåret Malmö C—Malmö gbg.	
		Malmö gbg										
2,6	↓	Malmö gbg	↑	1	#	#	#	#	#	#		
		Malmö C ..										

b) Är försedd med försignal till utfartssignalen.

e) Fast grönt sken från dvärgsignal.

g) För tåg från Furulund finnes en ljussignal strax söder om vägbron vid Lackalänga, vilken signal visar rött sken, när vägbommarna vid Lackalänga banyaktsstuga äro uppfällda. När vägbommarna äro nedfällda, visar denna signal antingen grön blink, då infartssignalen står till stopp, eller vit blink, då infartssignalen står till kör. Signalen har telefon.

m) Är försedd med försignal till utfartssignalen samt med telefon (se sid. 51, ang. undantag från Säo § 52).

r) Är försedd med telefon (se sid. 51, ang. undantag från Säo § 52).

Avstånd km.	Riktning	Drift- plats	Huvudtågväg			Sidotågvägar					Anmärkning	
			Signalbild för infart	Tågspår nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspår nr	Signalbild för utfart	Signalbild för infart	Tågspår nr		Signalbild för utfart
1,9		Barseb.-h. .		2			3					
1,9		Sjöbobadet										
3,5		Barseb.-by .		3			2					
2,8		Löddeköp. .		3			2					
2,2		Västanhög .		2			1					
2,2		Höjsmölla .		2			1					
2,6		Tungan . . .										
1,8		Kävlinge .	|||	20	|||	#	1-4	|||	#	5, 6	|	{ För tåg från Barsebäckshamn.
2,1			|	5	|||	#	6	|		1-4, 20	|||	För tåg från Örtofta.
2,5	↑ ↓	Rinnebäck .		1			2					
2,0		Krutmöllan		1			2					
2,7		Lilla Harrie		2			1					
3,2		Örtofta . . .	|	4		#	5					
2,7		Viderup . . .		2			1					
2,6		Gårdstånga		1			2					
3,4		Flyinge . . .		1			2					
1,9		Holmby . . .		1			2					
2,7		Fr.Ham.-l. .		2			1					
3,7		Hunneb.-a .		2			1					
2,8		Harlösa . .	|||	2			1					{ För tåg från Örtofta
5,5			|	1			2				{ För tåg från Sjöbo	Semafor.
7,6		Våmb sjön .										
		Öved		3			2					
		Sjöbo . . . .	|	2			1					Semafor.

Huvudsignal utan föregling finnes vid Barsebäckshamn och Öved.

Uppgift om reservloktjänst.

Station	T i d	Lok litt.	Personal
Malmö C . . .	hela dygnet	Ds och Dg	Reservpersonalen
Hässleholm .	”	Ds och Dg ^{f)}	”
Kävlinge . .	5,30—22,30	E, J eller Ka g)	Ingen ”

f) Hf. L. Dg-reserv till tågen 2134—2133.

g) Ej uppeldat, då motorvagn finnes i reserv.

Kol- och vattentagningsstationer.

Kolstationer: Malmö, Kävlinge.

Vattentagningsstationer: Malmö, Kävlinge, Öved, Örtofta.

Vagnavsugning.

Trelleborg F: Alla tåg avsynas.

Malmö: Alla tåg avsynas med följande undantag:
 1) Lokalpersontågen på Lund C och Lomma, beträffande vilka avsugning sker av varje vsä minst två gånger om dagen enligt för Malmö station särskilt utfärdad order.
 2) Av lokalpersontågen på Trelleborg C avsynas endast 1961 och 1969.

Hässleholm: Avsugning av *alla tåg* med Hässleholm som utgångs- resp. slutstation, av genomgående vagnar till och från 12 trafiksektionen samt av genomgående godståg.

Kävlinge: Avsugning av *alla tåg* med Kävlinge som utgångs- resp. slutstation å linjen Sjöbo—Barsebäckshamn.

Hjälpvagnars placeringsorter.

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

Uppgift

å samtliga driftplatser och signaturer.

Driftplats	Sign.	Driftplats	Sign.
Hässleholm	Hm	Norrvidinge	Ndn
Tormestorp, blp	Tmp	Södervidinge	Sdn
Sandåkra, hlp	Sda	Kävlinge	Kg
Sösdala	Sd	Furulund	Fu
Tjörnarp	Tö	Stävieby	Ste
Frostavallen, hp	Fsv	Flädie	Fl
Höör	Hö	Önnerup, hlp	Ön
Sjöholmen	Shn	Lomma kyrka, hp	Lmk
Stehag	Sg	Lomma	Lma
Bosarp, hlp	Bos	Lundavägen, hp	Ldv
Eslöv	E	Fosieby	Fsb
Örtofta	Ö	Lockarp, hlp	Lrp
Stångby	Stb	Arrie	Ari
Lund C	Lu	Jordholmen	Jh
Ringvägen, blp	Riv	Ö. Grevie	Ög
Flackarp, blp	Flk	Slågarp	Slp
Norra Uppåkra, blp	Nup	Sk. Vemmerlöv	Svö
Uppåkra	Up	Trelleborg, C	Trg
Södra Uppåkra, blp	Sup	Trelleborg F	Trf
Norra Åkarp, blp	Nåk	Barsebäckshamn	Bkn
Åkarp	Åk	Sjöbobadet, hp	Sbd
Södra Åkarp, blp	Såk	Barsebäcksby	Bky
Burlöv, blp	Böv	Löddeköpinge	Lkg
Norra Arlöv, blp	Nal	Västanhög	Väh
Arlöv	Al	Höjsmölla	Höj
Södra Arlöv, blp	Söa	Tungan, hp	Tgn
Segeå, blp	Sgå	Rinnebäck	Ri
Rostorp, blp	Rto	Krutmöllan	Kml
Sjölundagård, blp	Slu	L:a Harrie	Lhe
Strandgården, blp	Srg	Viderup	Vp
Banporten, blp	Bpo	Gårdstånga	Gda
Västra Dalgatan, blp	Vdg	Flyinge	Fle
Slussen, blp	Sls	Holmby	Hby
Malmö C	M	Fr. Hammarlunda	Frh
Arlöv	Al	Hunneberga	Hba
Godstågspåret norr, blp	Gno	Harlösa	Höa
Godstågspåret söder, blp	Gsö	Våmbssjön, hp	Väm
Malmö gbg	Mgb	Öved	Övd
Teckomatorp	Tp	Sjöbo	Sjo

Utgångs- och slutstationer för bromsprov (str. 254 Bt B art. 40—48.)

- Trelleborg F:* Utgångs- resp. slutstation för *alla tåg*.
- Malmö:* Utgångs- resp. slutstation för *alla tåg* med följande undantag:
- 1) *Genomgående snälltåg* och *fjärrgodståg* 5157.
 - 2) För *lokalpersontåg* på Lund C, Eslöv, Höör, Tjörnarps, Lomma och Trelleborg C samt för *godstågen* 5152, 5158 endast utgångsstation.
- Hässleholm:* Utgångs- resp. slutstation för *alla tåg*, som hava Hässleholm till utgångs- resp. slutstation (å de genomgående tågen till och från 12 trafiksektionen utföres endast mellanstationsprov).
- Kävlinge:* Utgångs- resp. slutstation för *alla tåg* å linjen Barsebäckshamn—Sjöbo.
- För extratåg gäller, att station där dylikt tåg uppsättes eller upplöses, skall vara utgångs- resp. slutstation för tåget.

Uppgift å stationer,

där förare, som jämväl är tågbefälhavare, skall mottaga och avlämna konvolut med inneliggande tåghandlingar.

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

Uppgift

å de bansträckor med linjeblockering, vid vilka avgångssignal till genomfartståg ej skall givas.

Bansträcka	A n m.
Malmö C—Lund C Malmö gbg—Arlöv	Avgångssignal gives dock till genomfartståg, då linjeblockeringen är ur bruk.

Uppgift

å viktigare vägkorsningar och fasta postställen.
Vägkorsningar.

Plats	Belägen å		Skyddsanordning	
	Kmp.	Sträcka Station		
Linjen Hässleholm—Malmö.				
Startena	535+274	Hm—Tnp	ringverk *	ljussignaler*
Finjasjön	538+161	— "	" *	" *
Lunnahöja	545+608	Sda—Sd	" *	"
Sösdala n:a	549+630	Sösdala	fällbommar	bevakning ¹
" s:a	550+059	"	"	" ¹
Tjörnarp n:a	554+496	Tjörnarp	"	" ¹
" s:a	555+036	"	"	" ¹
Karlarp s:a	557+161	Tö—Hö	ringverk *	"
Höör n:a	563+906	Höör	fällbommar	bevakning ¹
Åkersberg	564+604	"	"	" ¹
Ormanäs	569+280	Hö—Shn	ringverk *	ljussignaler*
Sjöholmen	571+569	Sjöholmen	fällbommar	bevakning ¹
Rönneholm	573+795	Stehag	"	" ³
Öslöv	577+703	Sg—Bos	ringverk *	"
Rundelsgatan	583+268	Eslöv	fällbommar	bevakning ¹
Ellinge	587+889	E—Ö	ringverk *	ljussignaler*
Toftaholm	590+481	—"	" *	" *
Stångby s:a	596+160	Stångby	fällbommar	bevakning ¹
Vallkärratorn	597+423	Stb—Lu	ringverk *	ljussignaler*
Sliparemöllan	598+605	—"	" *	" *
Flackarp	603+870	Lu—Up	"	"
Väståkra	605+540	—"	"	"
Hjerup	606+880	Up—Åk	"	"
Åkarp n:a	608+750	Åkarp	fällbommar	bevakning ¹
" s:a	609+240	"	"	" ¹
Tågarp	611+350	Åk—Al	ringverk	ljussignaler
Kärleksgatan	612+283	Arlöv	fällbommar	bevakning ¹
Lommavägen	612+437	"	"	" ¹
Linjen Malmö—Trelleborg F.				
Celciusgatan	620+978	M—Fsb	ringverk	"
Industrigatan	621+175	—"	"	ljussignaler
Rosengårdsvägen	622+240	—"	"	"
Gullvik	624+186	—"	grindar	bevakning ²
Fosieby n:a	624+811	Fosieby	fällbommar	bevakning ³
" s:a	625+154	"	"	" ³
Kvarnhem	626+590	Fsb—Lrp	ringverk	ljussignaler
Lockarp	627+550	Lockarp	fällbommar	bevakning ¹
Kromby	629+872	Lrp—Ari	ringverk	ljussignaler
Arrie	631+517	Arrie	fällbommar	bevakning ¹
Hagbo	633+729	Ari—Jh	"	" ¹
Jordholmen n:a	634+383	Jordholmen	"	" ¹
" s:a	634+805	"	"	" ¹
Grevie	637+195	Ö. Grevie	"	" ¹
Östra Grevie n:a	637+433	"	"	" ¹
" " s:a	637+911	"	"	" ¹
Mossen	639+317	Ög—Slp	ringverk	ljussignaler
Slågarp	640+301	Slågarp	fällbommar	bevakning ³
Sk. Vemmerlöv n:a	643+697	Sk. Vemmerlöv	"	" ¹
" s:a	644+215	"	"	" ¹
Engelbrektsгат	648+177	Svö—Trf	"	" ²
Köpingegatan	648+305	—"	"	" ²
Bödkaregatan	648+500	—"	"	" ²
Östergatan	648+755	—"	"	" ²
Snäckgränden	648+810	Trelleborg	"	" ²

Linjen Teckomatorp—Arlöv.

Teckomatorp s:a .	265+970	Teckomatotp	fällbommar	bevakning ¹
Gisslaberga	267+405	Tp—Ndn	ringverk	ljussignaler
Norrvidinge n:a . .	269+347	Norrvidinge	fällbommar	bevakning ²
” s:a	269+996	”	”	”
Södervidinge	272+065	Södervidinge	”	”
Framtidsgatan . . .	274+756	Kävlinge	”	”
Lackalänga	276+208	Kg—Fu	”	”
Furulund n:a	277+334	Furulund	”	”
” s:a	277+750	”	”	”
Stäviehöj	278+630	Fu—Ste	ringverk	ljussignaler
Stävieby n:a	279+480	Stävieby	”	”
” s:a	279+895	”	”	”
Flädie	283+483	Flädie	fällbommar	bevakning ¹
Önnerup	285+195	Önnerup	ringverk	ljussignaler
Lomma kyrka	287+731	Ön—Lma	fällbommar	bevakning ²
” lastplats	288+220	” — ”	”	”
Lomma n:a	289+208	Lomma	”	”
” s:a	289+848	Lma—Al	”	”
Alnarp n:a	291+045	” — ”	ringverk	ljussignaler
Kärleksgatan	293+741	Arlöv	fällbommar	bevakning ¹
Lommavägen	293+884	”	”	”

Linjen Barsebäckshamn—Sjöbo.

Sjöbobadet	1+827	Bkn—Bky	grindar	bevakning ²
Barsebäcksbys	3+643	Barsebäcksbys	fällbommar	”
Löddeköpinge	7+608	Löddeköpinge	”	”
Västanhög	9+946	Västanhög	”	”
Höj	10+367	Väh—Höj	grindar	”
Höjsmölla	11+667	Höjsmölla	fällbommar	”
Tungan	14+402	Höj—Kg	”	”
Kävlinge n:a	15+508	” — ”	”	”
Framtidsgatan	15+883	Kävlinge	”	”
Garveriet	17+677	Kg—Ri	grindar	”
Krutmöllan	20+964	Kml—Lhe	fällbommar	”
Örtofta	26+242	Ö—Vp	”	”
” sockerfabr.	26+405	” — ”	”	”
Viderup	28+592	” — ”	”	”
Gårdstånga v:a . . .	31+213	Vp—Gda	”	”
” ö:a	31+603	Gda—Fle	”	”
Flyinge	34+157	Fle—Hby	”	”
Ängstugan	36+412	” — ”	grindar	”
Holmby	37+621	Hby—Frh	fällbommar	”
Fr. Hammarlunda . .	39+100	” — ”	”	”
Harlösa v:a	45+330	Harlösa	”	”
” ö:a	45+930	”	”	”
Våmsjön	47+991	Våmsjön	grindar	”
Öved	53+728	Övd—Sjo	fällbommar	”
Sjöbo	60+673	” — ”	”	”

Fasta postställen.

Inga fasta postställen.

* Fungerar ej vid rörelse å högerspår (jfr Sào § 31 : 6).

¹ Bevakas av tågexpeditör eller ställverkspersonal.

² Bevakas av vägvakt.

³ Bevakas av tågexpeditör eller av vägvakt, då stationen är obevakad.

Bestämmelser

vid enkelspårsdrift å dubbelspår.

Då enkelspårsdrift anordnas å någon del av bansträckan Malmö C—Hässleholm, skola, därest icke för särskilt fall annorlunda bestämmes, *tågen framgå över den enkelspåriga bansträckan i den ordning, som efterföljande tabeller angiva. Förbigångar äga rum såsom vid dubbelspårsdrift, såvida icke härnedan annorlunda föreskrives.*

Följande särskilda bestämmelser skola vid enkelspårsdrift iakttagas.

Tåganmälan.

Utförlig tåganmälan (Säo § 59 mom. 1) skall ske för alla tåg, som framgå under det enkelspårsdrift förekommer, ävensom för de tåg, som efter dubbelspårsdriftens återupptagande först skola framgå såväl å det spår, som använts för enkelspårsdriften, som å det andra spåret (Säo § 59 mom. 3).

Å bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk behöves dock endast "O ut" utväxlas.

Linjeblockeringens handhavande.

Blockeringsåtgärder och signalering utföras för tåg i båda riktningar med till säkerhetsanläggningen hörande anordningar, varvid för högerspår signaleras med dvärgsignal.

Avgångssignal.

Vid återupptagande av dubbelspårsdrift å sträcka med automatisk linjeblockering skall avgångssignal givas av tågklararen till det första tåg, som framgår å det spår, som använts för enkelspårsdriften.

Hastighetsnedsättning.

Enligt Säo § 28 och 30 gällande hastighetsnedsättning för tåg, som framgår å högerspår, skall meddelas lokpersonalen å dylikt tåg.

Väggorsningar med automatisk signalanordning.

Då signalanordningen fungerar endast för tåg, som går å vänsterspår, skola bestämmelserna i Säo § 81, mom. 6 tillämpas.

Kontroll över tågföljden.

Vid enkelspårsdrift skall tågpersonalen på vanligt sätt utöva kontroll därå, att tåget icke utgår å viss tåganmälningssträcka, förrän närmast föregående tåg å sträckan — därest detta eller dessa gå i motsatt riktning — lämnat sträckan.

Då linjeblockeringen är i bruk vid enkelspårsdrift skall order om tågmötesändring, möte med extratåg eller möte vid enkelspårstrafikens början eller slut å bansträckan Malmö C—Lund C icke delgivas tågpersonalen, varför dennas kontroll av tågföljden bortfaller.

Tabellerna läsas uppifrån och nedåt.

Hässleholm—Sösdala.

1	2	3	4	5	6
0.00-6.24	6.24-10.56	10.56-14.42	14.42-16.40	16.40-21.00	21.00-24.00
Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg
l 4002	1702	109	e 15	110	x 4584
l 5462	b) 1705	102	17	e 1694	e 79
e 4372	1701	x 7801	e 16	j) 1693	e 4409
e 4406	e 4583	e 4410	18	e 4402	p) 843
d 4355	104	e 4405	5461	101	1712
4565	e 98	d 4001	g) 1697	e 45	12
e 35	8	f) 7806	1706	1710	e 34
e 33	1703	x 5158	4004	7	d 4351
e 4401	x 7802	1707	807	e 97	4354
11	† 1700	1704			

Sösdala—Tjörnarp.

1	2	3	4	5	6
0.00-6.07	6.07-10.42	10.42-14.45	14.45-16.45	16.45-20.48	20.48-24.00
Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg
d 4002	11	102	e 15	110	e 97
d 5462	b) 1705	109	e 16	e 1694	e 79
e 4372	1701	e 4410	17	e 4402	e 4409
e 4406	e 4583	x 7801	18	j) 1693	p) 843
d 4355	104	e 4405	5461	101	1712
4565	e 98	d 4001	1706	e 45	12
e 35	8	f) 7806	g) 1697	1710	e 34
e 33	1703	x 5158	4004	7	4354
e 4401	x 7802	1704	807	x 4584	d 4351
1702	† 1700	1707			

Tjörnarp—Höör.

1	2	3	4	5	6
0.00-6.02	6.02-9.31	9.31-13.46	13.46-16.20	16.20-20.56	20.56-24.00
Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg
d 4002	11	x 7802	1704	807	e 97
d 5462	b) 1705	† 1700	1707	110	e 79
e 4372	1701	102	e 16	e 1694	e 4409
e 4406	104	109	e 15	e 4402	p) 843
d 4355	e 4583	e 4410	18	j) 1693	1712
4565	e 98	x 7801	17	101	12
e 35	8	e 4405	1706	1710	e 34
e 33	† 1718	f) 7806	5461	e 45	4354
1702	† 1719	d 4001	4004	x 4584	r) 4351
e 4401	1703	x 5158	g) 1697	7	

b) Vard. utom dag efter So H.

f) Hf. M., O., F.

g) So H fr. o. m. 2/9.

j) So H 1/7—1/9.

p) So H och dag före So H.

r) Fr. Hm dgl. utom dag efter So H.

Höör—Sjöholmen.

1 0.00-6.03	2 6.03-9.38	3 9.38-13.36	4 13.36-17.00	5 17.00-21.01	6 21.01-24.1
Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg
d 4002	11	† 1700	1704	110	e 97
r) 4351	b) 1705	102	e 16	e 1694	e 79
d 5462	104	e 4410	1707	1708	e 4409
e 4372	1701	b) 7804	18	1709	e 1696
e 4406	e 4583	109	e 15	e 4402	e 1695
d 4355	e 98	b) 7803	17	j) 1693	p) 843
4565	8	η 7806	1706	101	1712
e 35	† 1718	e 4405	5461	1710	12
1702	× 7802	d 4001	4004	e 45	e 34
e 33	† 1719	× 7801	e) 1697	× 4584	4354
e 4401	1703	× 5158	807	7	

Sjöholmen—Stehag.

1 0.00-6.05	2 6.05-9.42	3 9.42-13.27	4 13.27-17.03	5 17.03-21.03	6 21.03-24.00
Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg
d 4002	11	† 1700	1704	807	e 97
r) 4351	b) 1705	102	e 16	e 1694	e 79
d 5462	104	e 4410	18	1708	e 1696
e 4372	1701	b) 7804	1707	e 4402	e 4409
e 4406	e 4583	109	e 15	1709	e 1695
d 4355	e 98	b) 7803	17	j) 1693	1712
4565	8	η 7806	1706	101	p) 843
e 35	† 1718	e 4405	4004	1710	12
1702	× 7802	d 4001	5461	× 4584	e 34
e 33	† 1719	× 5158	e) 1697	e 45	4354
e 4401	1703	× 7801	110	7	

Stehag—Eslöv.

1 0.00-6.49	2 6.49-10.14	3 10.14-14.03	4 14.03-17.15	5 17.15-21.24	6 21.24-24.00
Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg
r) 4351	104	102	e 16	e 1694	e 1696
d 5462	b) 1705	e 4410	18	e 1708	e 79
e 4372	1701	b) 7804	1707	e 4402	e 4409
e 4406	e 4583	109	e 15	1709	1712
d 4355	e 98	b) 7803	1706	j) 1693	e 1695
1702	8	η 7806	17	101	p) 843
4565	† 1718	e 4405	4004	1710	12
e 35	× 7802	d 4001	5461	× 4584	e 34
e 33	† 1719	× 5158	e) 1697	e 45	4354
e 4401	1703	× 7801	110	7	× 4002
11	† 1700	1704	807	e 97	

b) Vard. utom dag efter S o H.

f) Hf. M., O., F.

g) S o H fr. o. m. 2/9.

j) S o H 1/7—1/9.

p) S o H och dag före S o H.

r) Fr. Hm dgl. utom dag efter S o H.

t) Hf. Tl. och F.

1 0.00-7.13	2 7.13-10.24	3 10.24-14.29	4 14.29-17.50	5 17.50-21.33	6 21.33-24.00
Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg
1728	✕ 1715	e 4410	e 16	e 4402	1725
r) 4351	✕ 7802	t) 7804	18	1709	e 79
e 4372	b) 1705	109	1706	1722	1712
e 4406	1701	f) 7806	1707	1723	e 4409
1702	e 98	t) 7803	4004	1710	e 1695
d 4355	8	e 7805	e 15	j) 1693	12
e 35	e 4583	1720	17	101	p) 843
4565	1718	e 4405	5461	✕ 4584	1726
e 33	✕ 1717	✕ 5158	110	1724	e 34
e 4401	† 1719	d 4001	g) 1697	e 45	4354
1713	1703	1721	807	7	✕ 4002
✕ 1716	† 1700	1704	e 1694	e 1696	1727
11	102	✕ 7801	1708	e 97	✕ 5462
104					

Örtofta—Stångby.

1 0.00-7.05	2 7.05-10.17	3 10.17-14.32	4 14.32-17.43	5 17.43-21.36	6 21.36-24.00
Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg
1728	104	e 4410	18	e 4402	1725
r) 4351	✕ 1715	t) 7804	1706	1722	1712
e 4372	b) 1705	109	✕ 7801	1709	e 79
e 4406	e 98	f) 7806	4004	1723	e 4409
1702	1701	t) 7803	1707	1710	e 1695
d 4355	8	1720	e 15	j) 1693	12
e 35	1718	e 7805	17	101	p) 843
4565	e 4583	✕ 5158	110	✕ 4584	1726
e 33	✕ 1717	e 4405	5461	1724	e 34
e 4401	† 1719	d 4001	g) 1697	e 45	4354
✕ 1716	† 1700	1721	e 1694	e 1696	✕ 4002
1713	1703	1704	807	7	1727
✕ 7802	102	e 16	1708	e 97	✕ 5462
11					

b) Vard. utom dag efter S o H.

f) Hf. M., O., F.

g) S o H fr. o. m. 2/9.

j) S o H 1/7—1/9.

p) S o H och dag före S o H.

r) Fr. Hm dgl. utom dag efter S o H.

t) Hf. Ti. och F.

Stångby—Lund C.

1 0.00-7.00	2 7.00-10.13	3 10.13-14.29	4 14.29-17.38	5 17.38-21.40	6 21.40-24.00
Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg
1728	11	e 4410	18	e 4402	1712
r) 4351	✕ 1715	b) 7804	1706	1722	1725
e 4372	e 98	h) 7806	4004	1709	e 79
e 4406	b) 1705	109	✕ 7801	1723	e 4409
1702	8	b) 7803	1707	1710	12
d 4355	1701	1720	e 15	j) 1693	e 1695
e 35	1718	e 7805	17	✕ 4584	1726
4565	e 4583	✕ 5158	110	101	p) 843
e 33	✕ 1717	e 4405	5461	1724	e 34
✕ 7802	† 1719	d 4001	g) 1697	e 45	4354
e 4401	† 1700	1704	e 1694	e 1696	✕ 4002
✕ 1716	102	1721	807	7	1727
1713	1703	e 16	1708	e 97	✕ 5462
104					

Lund C—Uppåkra.

1 0.00-7.08	2 7.08-10.05	3 10.05-14.01	4 14.01-17.01	5 17.01-21.15	6 21.15-24.00
Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg
1781	11	1703	1753	g) 1697	1712
1782	1734	e 4410	e 16	e 1694	7
e 4372	e 98	1742	1754	1765	e 97
r) 4351	1715	b) 7804	18	1708	1725
n) 1783	8	1745	1706	e 4402	e 79
e 4406	1718	1746	4004	807	1776
n) 1784	b) 1705	h) 7806	1757	1768	12
1702	1701	109	1758	1767	p) 1777
✕ 7802	1735	1749	1707	1722	e 4409
✕ 1732	1736	1720	e 15	1709	1726
d 4355	e 4583	b) 7803	1759	1770	e 34
✕ 1731	1737	✕ 5158	17	1723	e 1695
e 35	1738	e 7805	1760	1710	4354
4565	✕ 1717	1750	1761	✕ 4584	843
1716	1739	1751	110	j) 1693	✕ 4002
e 33	1740	e 4405	1762	101	1780
e 4401	† 1700	1704	✕ 7801	1724	✕ 5462
1733	1741	d 4001	1763	1773	1727
104	† 1719	1721	5461	e 1696	1728
1713	102	1752	1764	e 45	

b) Vard. utom dag efter So H.

f) Hf. M., O., F.

g) So H fr. o. m. 2/9.

j) So H 1/7—1/9.

n) Natt efter 31/12 40, 30/4 och 1/5 41.

p) So H och dag före So H.

r) Fr. Hm dgl. utom dag efter So H.

t) Hf. Ti. och F.

Uppåkra—Åkarp.

1 0.00-7.11	2 7.11-10.01	3 10.01-13.57	4 13.57-17.01	5 17.01-21.17	6 21.17-24.00
Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg
1781	11	1703	e 16	e 1694	1712
1782	1734	e 4410	1753	g) 1697	7
e 4372	e 98	1742	1754	1765	e 97
r) 4351	8	b) 7804	18	1708	1725
n) 1783	1715	1745	1706	e 4402	1776
e 4406	1718	1746	4004	807	e 79
n) 1784	b) 1705	ñ) 7806	1757	1768	12
1702	1701	109	1758	1767	p) 1777
✕ 7802	1735	1749	1707	1722	1726
✕ 1732	1736	1720	e 15	1770	e 4409
d 4355	e 4583	b) 7803	1759	1709	e 34
✕ 1731	1737	✕ 5158	17	1723	4354
e 35	1738	1750	1760	1710	e 1695
1716	✕ 1717	e 7805	110	✕ 4584	843
4565	1739	1751	1762	j) 1693	✕ 4002
e 33	1740	1704	1761	101	1780
e 4401	† 1700	e 4405	✕ 7801	1724	✕ 5462
104	1741	d 4001	1763	1773	1727
1733	† 1719	1721	1764	e 1696	1728
1713	102	1752	5461	e 45	

- b) Vard. utom dag efter S o H.
 f) Hf. M., O., F.
 g) S o H fr. o. m. 2/9.
 j) S o H 1/7—1/9.
 n) Natt efter 31/12 40, 30/4 och 1/5 41.
 p) S o H och dag före S o H.
 r) Fr. Hm dgl. utom dag efter S o H.
 t) Hf. Ti. och F.

Åkarp—Arlöv.

1 0.00-7.15	2 7.15-10.02	3 10.02-13.56	4 13.56-17.05	5 17.05-21.20	6 21.20-24.00
Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg
1781	11	e 4410	e 16	e 1694	1712
1782	1734	1742	1754	g) 1697	7
e 4372	e 98	1703	1753	1708	e 97
r) 4351	8	b) 7804	18	1765	1776
n) 1783	1718	1746	1706	e 4402	1725
e 4406	1715	1745	4004	1768	e 79
n) 1784	b) 1705	n) 7806	1758	807	12
1702	1701	109	1757	1722	1726
✕ 7802	1736	1720	1707	1767	p) 1777
✕ 1732	1735	1749	e 15	1770	e 34
d 4355	e 4583	b) 7803	1760	1709	4354
✕ 1731	1738	✕ 5158	1759	1710	e 4409
1716	1737	1750	17	1723	e 1695
e 35	✕ 1717	e 7805	110	✕ 4584	843
4565	1740	1704	1762	d) 1693	✕ 4002
e 33	1739	1751	1761	1724	1780
104	† 1700	e 4405	✕ 7801	101	✕ 5462
e 4401	1741	d 4001	1764	1773	1728
1733	102	1752	1763	e 1696	1727
1713	† 1719	1721	5461	e 45	

b) Vard. utom dag efter S o H.

f) Hf. M., O., F.

g) S o H fr. o. m. 2/9.

j) S o H 1/7—1/9.

n) Natt efter 31/12 40, 30/4 och 1/5 41.

p) S o H och dag före S o H.

r) Fr. Hm dgl. utom dag efter S o H.

t) Hf. Ti. och F.

¹ 0.00-7.49	² 7.49-10.32	³ 10.32-14.32	⁴ 14.32-17.25	⁵ 17.25-21.01	⁶ 21.01-24.00
Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg	Tåg
1781	1715	1883	1706	1765	e 1696
1782	42	1810	n 1873	1884	41
n) 1783	b) 1705	1746	1816	1821	1712
n) 1784	1736	1811	1758	1768	e 45
1702	1701	1745	1458	807	1828
✕ 1800	1735	1457	1817	p) 1875	1856
✕ 1732	1882	1452	1757	1722	7
✕ 1801	1865	109	1760	1822	1776
1716	1806	1720	1707	1767	e 97
✕ 1731	1738	1812	1451	1770	1725
e 35	1737	1749	e 15	1823	12
✕ 1802	1740	1750	1759	1852	1829
104	1807	1813	17	1709	e 79
1858	✕ 1717	e 43	110	† 1824	1726
e 33	1739	1704	1762	1710	1830
✕ 1803	† 1700	n) 1872	1874	1723	e 34
1733	102	1751	1761	† 1825	p) 1777
1734	† 1454	1752	1764	1826	1895
✕ 1804	1851	1721	r) 1819	1885	e 1695
1713	1741	1814	1763	1724	843
1891	† 1719	e 16	e 1694	1827	1780
11	1808	1754	e 44	j) 1693	t) 1831
e 98	1742	1815	1820	101	1728
8	1809	18	1708	† 1899	c) 1833
✕ 1805	1703	1753	e) 1697	1773	1727
1718					

b) Vard. utom dag efter S o H.

c) Dgl. 1/7—1/9. Fr. o. m. 2/9 vard. före S o H.

f) Vard. före S o H.

g) S o H fr. o. m. 2/9.

j) S o H 1/7—1/9.

n) Natt efter 31/12 40, 30/4 och 1/5 41.

p) S o H och dag före S o H.

r) Vard. utom dag före S o H.

t) Fr. o. m. 2/9 dgl. utom vard. före S o H.

Uppgift å orienteringsmärken, utsatta vid hållplatser.

Driftplatsens namn	Märkena äro upp- satta vid		Betydelse
	km	km	
Frostavallen, hp	559+733	560+813	Orientering ang. platsens belägenhet.
Bosarp, hlp	577+870	578+843	›
Lundavägen, hp		620+479	›
Lomma kyrka, hp	287+230		›

Inspektion m. m. vid ständigt o- vakade driftplatser.

Inspektion enligt Sáo § 45 (§ 93 mom. 5) verkställas vid Tormestorp, Sancåkra, Bosarp, Önnerup, Lockarp, Västan-
hög, Höjmsmölla, Rinneback, Krutmöllan, Viderup, Gård-
stånga, Holmby, Frosta-Hammarlunda och Hunneberga av
vederbörande banmästareavdelningsföreståndare och sträck-
vakter, vid Barsebåcksby, Löddeköpinge, Lilla Harrie av
resp. platsvakter.

Där manlig platsvakt tjänstgör, verkställer denne av-
syning av vagnar och biträder vid växling. Vid plats utan
manlig personal utföres detta av konduktörspersonalen.

Ordergivningsstationer.

Station	A n m.
Håssleholm	
Tjörnarp	För utgångståg
Höör	För utgångståg
Eslöv	
Örtofta	För bstr Kävlinge—Harlösa
Lund C	För utgångståg
Malmö C	
Malmö gbg	
Trelleborg C och F...	
Teckomatorp	
Kävlinge	För utgångståg samt för bstr Barsebåckshamn—Örtofta
Lomma	För utgångståg
Barsebåckshamn	
Harlösa	
Sjöbo	

Underrättelsestationer.

Station	Underrättelsestråcka
Håssleholm	Håssleholm—Tjörnarp
Eslöv	Tjörnarp—Eslöv
Lund C	Eslöv—Arlöv
Arlöv	Arlöv—Malmö godsbangård
Malmö C	{Arlöv—Malmö C
	{Malmö C—Trelleborg C o. F
	{Arlöv—Teckomatorp
Kävlinge	{Barsebåckshamn—Sjöbo

Stopp- och avgångssignal vid vissa driftplatser.

(Sáo § 67, mom. 4, § 72, mom. 5).

Stopp- och avgångssignal gives av *tågbefåhåvaren* vid
samtliga håll- och lastplatser ävensom vid *obervakade sta-
tioner*, där tåg har trafikutbyte. För tåg utan särskild
tågbefåhåvare visar platsvakt signalen "*klart för avgång*",
då trafikutbyte ägt rum. Vid *Uppåkra* och *Åkarþ* gives
dock avgångssignal av tågexpeditör för tåg, som haft
trafikutbyte. Vid Lockarp gives stopp- och avgångssignal
till tågen 7861 och 7862 av arbetsbiträdet.

Instruktion

för växlingsrörelser å triangelspåret i Malmö.

I syfte att underlätta rörelserna å triangelspåret Malmö C—Lundavägen—Malmö godsbangård—Malmö C har Kungl. Järnvägsstyrelsen bestämt, att rörelser, som endast äga rum *mellan* nämnda driftplatser och å nämnt spår, skola betraktas som *växlingsrörelser* och regleras av Malmö C.

Mot Lundavägen får växlingsrörelse företagas innanför den strax söder om nämnda hållplats befintliga ljussignalen för tåg från Foseby.

Trafiken å triangelspåret regleras genom de fasta signaler, som finnas beskrivna i tidtabellsbokens del A.

Begäran att få utgå med fordon å triangelspåret skall göras hos stationsförmannen i ställverket. Därest hinder för rörelsens utförande icke finnes, erhålles tillstånd genom körsignal från vederbörlig *fast signal*. De fasta signalerna göra sålunda för dessa speciella växlingsrörelser samma tjänst som spårspärrsignaler.

Vid utgång från verkstadsområdet skall, om körsignal icke erhålles, växlingsledaren respektive lokföraren medelst den å stationshuset vid Lundavägen befintliga telefonen begära tillstånd i ställverket att få framgå. Tillstånd erhålles därefter genom körsignal från fasta signalen.

Innan rörelse utföres, skall lokföraren underrättas om, vilken rörelse, som skall verkställas.

Därest växlingsrörelse å triangelspåret begäres så nära inpå tågtid, att försening kan befaras, skall stationsförmannen i ställverket inhämta direktiv av tågklararen å personbangården.

Stationsförmannen i ställverket skall, innan växlingsrörelse medgives, inhämta tågklararens å personbangården tillstånd att utföra rörelsen.

Växlingsrörelser för regelbunden överföring mellan Malmö C och Malmö godsbangård av M. S. J. och M. G. J. lok och vagnar samt av lok och vagnar mellan Malmö godsbangård och Huvudverkstaden, skola ske på bestämda tider, som fastställas varje tidtabellsperiod av trafikinspektören.

Bestämmelser

för tågrörelser mellan Malmö godsbangård och Arlöv.

Då linjeblockeringen å denna bansträcka är i bruk, skola tågmötesändringar mellan Arlöv och Malmö godsbangård icke delgivas tågpersonalen, vars kontroll av tågföljden sålunda bortfaller.

Instruktion

för växlingsrörelser mellan Malmö godsbangård och Arlöv.

I syfte att underlätta vagnöverföringen mellan Malmö godsbangård och Arlöv har Kungl. Järnvägsstyrelsen bestämt att rörelser, som endast äga rum mellan nämnda driftplatser, skola betraktas som *växlingsrörelser* (obs. sth 30 km/tim), för vilka följande bestämmelser gälla.

Godstågsspåret Malmö godsbangård—Arlöv skall beträffande dessa växlingsrörelser anses tillhöra Arlövs bangård, som sålunda har sin gräns vid infartssignalen till Malmö godsbangård.

För dessa rörelser gälla de fasta signaler, som finnas beskrivna i tidtabellsboken del A.

Vid utförandet av växlingsrörelserna gälla samma bestämmelser, som för framförandet av tåg, med följande undantag:

1. En vagnvikt av högst 120 ton får medtagas, utan annan bromskraft än lokets. Då tontalet överstiger 120, skall bromskraften beräknas såsom för tåg med sth 50 km/tim. Efter den sista genomgångs- resp. skruvbromsade vagnen få obromsade vagnar medföras intill en vikt av 120 ton.
2. Slutsignaler uppsättas icke och tågattiralj medföres ej.
3. Fullständig tåganmälan utväxlas av tågklareren eller, om sådan icke är i tjänst, av växlingsledaren. Beräknad avgångstid uppgives vid klartanmälan.
4. Vid avgång från Malmö godsbangård resp. Arlöv erhåller lokföraren av tågklareren eller växlingsledaren muntlig order om rörelsens utförande.
5. Lokföraren tjänstgör även såsom tågbefälhavare och växlingspersonal medföljer icke.
6. Tågbefälhavares tågrapport utfärdas icke.

I övrigt skola säkerhetsordningens bestämmelser tillämpas såsom vid tågrörelse.

Denna instruktion gäller endast, då linjeblockeringen är i bruk. Om linjeblockeringen sättes ur funktion, anordnas extra tåg, för vilka tidtabell begäres hos tågledaren.

Instruktion

för begagnande av ljussignaler för tågs avgång å linjen Malmö C—Eslöv.

För att lokomotivföraren skall kunna se tågklararens avgångssignal utan att lämna sin plats vid lokets körkontroller hava på nedanstående platser och för där angivna spår anordnats särskilda ljussignaler i enlighet med säkerhetsordningen, § 11 anm. 2.

Varje dylik signalanordning består av:

- 1) en lyktanordning, upphängd i kontaktledningsbrygga framför den plats, där tågen som regel stanna, i vilken avgångssignal visas genom att bokstaven A hålles tänd med ofärgad eldskrift;
- 2) en under denna "A"-signal uppsatt ljussignal, som tänd visar rött sken och med vilken stoppsignal kan givas åt tåg, som redan erhållit avgångssignal;
- 3) en kontakthanordning i vilken med särskild nyckel strömslutning kan ske för "A"-signalen;
- 4) en vridströmbrytare, monterad under denna kontakthanordning, med vilken den röda stoppsignalen kan tändas eller släckas;
- 5) en kontrollampa, uppsatt ovanför kontakthanordningen, som, om den lyser, visar att "A"-signalen är tänd.

Signalanordningarna äro uppsatta:

Vid Arlöv	spår 2,	för nedgående tåg
" "	" 9/10,	" uppgående "
„ Åkarp	" 1,	" nedgående "
" "	" 2,	" uppgående "
" Uppåkra	" 2,	" nedgående "
" Lund C	" 2,	" " "
„ Stångby	" 3,	" uppgående "
" Eslöv	" 4,	" nedgående "
" "	" 8,	" " "

För signalernas användning skola gälla följande regler:

- 1) För uppehållståg på ovan angivna spår och tågriktningar skall *avgångssignal* som regel givas med "A"-signalen, vilken hålles tänd intill dess tåget satt sig i gång eller lokföraren besvarat avgångssignalen.
- 2) Föreligger behov att stoppa dylikt tåg sedan avgångssignal givits, *visas röd stoppsignal* från signalen under "A"-lyktan.

Denna stoppsignal skall omedelbart åtlydas, och det åligger lokförarna att hava sin uppmärksamhet riktad på signalanordningen, så länge den är i sikte, så att given stoppsignal genast blir observerad.

- 3) Lokförare på uppehållståg har att vänta, att avgångssignal skall givas från "A"-signalen.
Skulle det emellertid för påskyndande av tågklaringen vara lämpligare att tågklararen giver signal med signalstav eller handsignallykta, skall även denna åtlydas. Om loket är enbemannat, måste tågklararen härfor påkalla lokförarens uppmärksamhet, exempelvis genom att begiva sig så långt fram att föraren ser honom eller genom förut given muntlig tillsägelse.
- 4) Befintligheten av dessa ljussignalanordningar upphäver icke lokpersonalens skyldighet att jämlikt särtryck nr 27 § 4 hava sin uppmärksamhet riktad bakåt i den utsträckning lokets manövrering det medgiver.
- 5) Om tåget stannat så långt fram, att "A"-signalen ej kan iakttagas från loket, skall, även å enbemannat lok, uppmärksamheten vara riktad bakåt, så att tågklararens signal med signalstav eller handsignallykta snarast kan åtlydas.
- 6) Nyckel till "A"-signals kontakthanordning skall handhavas av tågexpeditören.

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 de för sådant fall eljest gällande föreskrifterna om förarens varskoende icke iakttagas. I dylikt fall skall emellertid föraren, så snart spårändringen av honom uppmärksammas, nedbringa hastigheten till högst 30 km/tim., så att, om stoppsignal gives eller annat hinder förefinnes, tåget hastigt kan bringas till stopp. Beträffande lokaltåg Lund C—Malmö C och Lomma—Malmö C må dock enahanda förfaringssätt tillämpas även när spårändringen föranleder ändring av signalbilden.

Instruktion ang. automatiska linjeblock- anläggningarna.

A. Blockposternas signalbegrepp:

De signalbilder, som visas från de automatiska blockposterna äro:

för blp Slussen, Banporten, Strandgården, Sjölundagård, Rostorp, Södra Arlöv, Norra Arlöv, Södra Åkarp, Norra Uppåkra och Ringvägen:

fast rött sken = stopp,

grönt sken, fast eller blinkande = framförliggande blocksträcka är fri, varvid blinkande sken angiver, att nästa blockpost visar stopp,

för blp Godstågsspåret söder, Godstågsspåret norr, Burlöv, Norra Åkarp, Södra Uppåkra och Flackarp:

fast rött sken = stopp,

fast grönt sken = framförliggande blocksträcka är fri,

för blp Segeå och V. Dalgatan:

fast rött sken = stopp,

grönt blinkande sken eller ofärgat blinkande sken = framförliggande blocksträcka är fri och blockposten är försignal till infartssignalerna vid Arlöv resp. Malmö C.

B. Instruktion rörande automatisk linjeblockering å bansträckan Arlöv—Lund C enligt ritning litt C nr 50004.

1. Tågföljden å linjen mellan stationerna regleras genom automatiska signaler vid nedanstående blockposter:

På sträckan *Arlöv—Åkarp*:

för uppgående tåg på vänsterspår: Norra Arlöv (Nal),
Burlöv (Böv);

” ” ” ” höger- ” : Norra Arlöv (Nal);

” nedgående ” ” vänster- ” : Burlöv (Böv), Södra
Åkarp (Såk);

” ” ” ” höger- ” : Södra Åkarp (Såk).

På sträckan *Åkarp—Uppåkra*:

för uppgående tåg: Norra Åkarp (Nåk);

” nedgående ” : Södra Uppåkra (Sup).

På sträckan *Uppåkra—Lund C*:

för uppgående tåg på vänsterspår: Norra Uppåkra (Nup),
Flackarp (Flk)*);

” ” ” ” höger- ” : Norra Uppåkra (Nup);

” nedgående ” ” vänster- ” : Ringvägen (Riv),
Flackarp (Flk);

” ” ” ” höger- ” : Ringvägen (Riv).*)

2. Stationsområdena vid *Arlöv, Åkarp, Uppåkra och Lund C* skyddas genom infartssignaler, uppsatta vid de närmast utanför stationerna belägna blockposterna.

Utfartstågvägarna skyddas genom utfartsdvärgsignaler, vilka äro uppställda vid utfartstågvägarnas början.

*) Huvudsignalen vid Flackarp (Flk) och dvärgsignalen vid Ringvägen (Riv) i uppspåret föregå även växlarna till industrispåret till Lunds stads södra industriområde. Blocksträckan i uppspåret mellan Flackarp och Lund C anses tillhöra Lunds C stationsområde. Förflyttningar av järnvägsfordon till och från industrispåret ske på denna blocksträcka som växlingsrörelser.

Vid stationerna *Åkarp* och *Uppåkra* kunna vid vänster-spårstrafik huvudspåren genom stationsområdet fungera som blocksträckor, varvid signalerna ställas automatiskt genom tågets inverkan.

3. Nedanstående vägkorsningar i plan avstängas medelst ljus- och ljudsignaler, som *under nedan angivna förutsättningar* påverkas av tåg:

Tågarps vägkorsning å blocksträckan Nal—Böv (endast ljudsignaler), då körsignal visas vid Nal eller Böv för upp- resp. nedgående tåg.

Hjerups vägkorsning vid blockposten Sup, då körsignal visas vid nämnda blockpost.

Väståkra vägkorsning vid blockposten Nup, då körsignal visas vid nämnda blockpost.

Flackarps vägkorsning vid blockposten Flk, då körsignal visas vid nämnda blockpost.

(*Då ljuset i förenämnda huvudsignaler är släckt, äro tillhörande vägkorsningar vid Tågarp, Hjerup, Väståkra och Flackarp icke skyddade av vare sig ljus- eller ljudsignaler.*)

Två vägkorsningar *Åkarp södra* och *Åkarp norra*, belägna vid Åkarps station, skyddas medelst fällbommar, vilka manövreras från ställverket vid Åkarps station. Då ofärgat blinkljus visas å infartssignalernas utfartsförsignaler, äro båda vägkorsningarna avstängda. Då grönt blinkljus visas å utfartsförsignalen eller då körsignal visas för sidotågväg eller för tågväg från högerspår, behöver endast den närmast infartssignalen liggande vägkorsningen vara avstängd. För den bortre vägkorsningen i tågvägen signaleras i dylikt fall endast med bomsignalskärm eller -lykta. Då utfartsdvärgsignal finnes framför vägkorsningen, kan denna icke visa 90° ställning, med mindre än att vägkorsningen i utfartstågvägen är avstängd.

4. Signaleringen för blocksträckorna verkställs:

vid *vänsterspårstrafik* med huvudljussignaler uppsatta till vänster om banan omkring 4 meter över banans plan;

vid *högerspårstrafik* med dvärgsignaler, uppsatta till höger om banan omkring 1½ meter över banans plan.

Signalerna vid blockposterna äro försedda med märktavlor av cirkelrund form.

Huvudljussignaler för blocksträckor å linjen äro försedda med en ljusöppning, vari kan visas rött fast sken eller ock fast eller blinkande grönt sken. Blinkande grönt sken (varsamhetssignal) innebär, att efterföljande signalinrättning visar "stopp". Varsamhetssignal visas dock icke, då efterföljande signalinrättning utgöres av försignal till infartssignal till station.

Dvärgsignaler för blocksträckor å linjen kunna visa signalbilder enligt fig. 11 a och 11 b i såo, i vissa fall även signalbild enligt fig. 11 c (varsamhetssignal). Sistnämnda signalbild innebär, att efterföljande signalinrättning visar "stopp".

Då "varsamhet" visas vid blockpost å huvudljussignal

med grönt blinkljus eller å dvärgsignal med signalbild enligt fig. 11 c, skall föraren vara beredd på "stopp" å efterföljande signal och senast vid passerandet av nästföljande orienteringsmärke (jmf punkt 6) börja minska hastigheten till högst 40 km. per timme, såvida icke fullt tydlig kör-signal då kan iakttagas å efterföljande signal.

Då "kör" för blocksträcka visas mot tåg med fast grönt sken vid vänsterspårtrafik eller med signalbild enligt fig. 11 b vid högerspårtrafik, är föraren berättigad förvänta antingen att genom försignal bliva varskodd om nästföljande huvudsignals ställning, eller att från nästföljande huvud- resp. dvärgsignal erhålla signalen "kör" eller "varsamhet"; han får i senare fallet dock icke därför åsidosätta sin skyldighet att aktgiva på den nästföljande signalen och skall, om från denna ändock skulle visas "stopp" eller otydlig signalbild, stoppa tåget om möjligt framför signalen, eljest så snart ske kan.

5. Signaleringen för tågs framförande över i punkt 2 nämnda stationsområden verkställs:

vid vänsterspårtrafik:

för infartstågvägarna med huvudljussignaler;

Anm. Vid Arlöv kan dock även vid vänsterspårtrafik körsignal för infart visas enbart med dvärgsignal. Se signalbeskrivning för denna station.

för utfartstågvägarna med dvärgsignaler; beträffande Arlöv och Lund C jämväl med huvudljussignaler i den utsträckning tidtabellsboken angiver;

vid högerspårtrafik:

med dvärgsignaler såväl för infarts- som för utfartstågvägarna.

Signaler för tågvägar å stationerna äro försedda med kvadratiske märktavlor (fig. 45 a säo).

Körsignal visas:

å huvudljussignal för infart med signalbilder enligt fig. 21 i säo. Signalbilder för olika spår se tidtabellsboken. (I Lund C finnes utfartsförsignal för en sidotågväg);

å infartsdvärgsignaler genom signalbild enligt fig. 11 b;

å utfartsdvärgsignaler med signalbilder enligt fig. 11 b eller 11 c, av vilka den sistnämnda innebär, att hinder i tågvägen kan finnas strax bortom signalen, eller att signalen vid blockposten vid stationsgränsen visar "stopp".

Beträffande tåghastigheten inom stationsområdena gäller, att den i tidtabellsboken för huvudtågväg angivna maximihastigheten får användas vid vänsterspårtrafik, då infartssignalen visar körsignal för genomfart, d. v. s. ett fast grönt sken jämte ofärgat blinkljus från utfartsförsignalen. Då utfartsförsignalen visar grönt blinkljus, får hastigheten icke vara större än att tåget kan stoppas vid infartstågvägens slutpunkt.

Då infartssignalen angiver sidotågväg (2 eller 3 fasta gröna sken) får högst 40 km:s hastighet användas.

Vid högerspårtrafik får hastigheten inom stationsområde icke överstiga 40 km. per timme.

6. Orienteringsmärken, bestående av på försignalavstånd uppsatta triangelmärken med reflektorprismor (fig. 44 såo), äro anordnade framför alla huvudljussignaler och dvärgsignaler utom i de fall, då särskild försignal finnes, eller då orienteringsmärket skulle komma att ligga på stationsområde.

7. Då tåg stannat för stoppsignal vid blockpost, skall föraren, om körsignal ej erhålles efter högst 2 minuters väntan, uppringa närmaste bevakade station i tågets körriktning för erhållande av förhållningsorder av tågexpeditören därstädes. Vid telefonering skall föraren uppgiva blockpostens namn, tågnummer, spår å vilket tåg befinner sig, samt eget namn. Tågexpeditören skall å sin sida till föraren uppgiva sitt namn.

Sedan tågexpeditören förvissat sig om, att föregående tåg å samma spår inkommit, må tågexpeditören lämna föraren tillstånd att passera stoppsignalen. Lokomotivföraren skall därefter framföra tåget över blocksträckan till nästa signal med hastigheten så minskad, att tåget skyndsamt kan bringas till stopp, om oförmodat hinder för tågets framförande av föraren upptäckes. Innan å blocksträckan belägen vägforsning med automatisk signalering passeras, skall hastigheten vara så låg, att sammanstötning med vägfordon kan undvikas.

På enahanda sätt som ovan sagts skall förfaras, om signal vid blockpost vid tågs ankomst är släckt eller visar otydlig eller ofullständig signalbild.

Om tåg stannat för stoppsignal vid blockpost och medgivande att vidareföra tåget ej kan inhämtas per telefon, emedan denna vid påringningsförsök befinnes felaktig, må tåget vidareföras under iakttagande av de bestämmelser som enligt säkerhetsordningens § 92, mom. 1, gälla, då vid obevakad driftplats körsignal ej visas medelst huvudsignal.

8. Om tåg stoppats vid infartssignal till i punkt 2 avsedd station, må tåget ingå på stationen utan att körsignal visas med infartssignalen eller på denna anbragt hjälpsignalmedel och utan att vid densamma visas signal till växlingsrörelse, då föraren genom signaltelefonen vid infartssignalen erhållit tågexpeditörens tillstånd därtill. Vid uppringning skall förfaras på samma sätt, som i punkt 7 bestämts.

9. Trafikriktningen på linjen bestämmes medelst *riktningsställare*, vilka vid Arlov, Åkarp och Uppåkra manövreras av tågexpeditören och vid Lund C av ställverksvakt på order av tågklararen.

För varje spår å en stationssträcka finnas två riktningställare, vilka för nedspåret äro anbragta å stationen i norra änden och för uppspåret å stationen i södra änden av stationssträckan. De äro uppsatta i ställverket i Lund C och å övriga stationer i stationsexpeditionen.

Då trafikriktningen skall ändras, utlöses först den av ställarna, vars visare pekar åt höger, varpå den andra ställaren omvrides, så att visaren å denna pekar åt höger.

Trafikriktningen är omkastad, då den förstnämnda ställarens visare genom inverkan av en fjäder vridit sig ett halvt varv. Detta tager en tid av omkring en minut.

Då övergång skall ske från vänster- till högerspårtrafik, må riktningställarna omställas för den nya trafikriktningen, så snart det sista tåget, som skall framgå på vänster-spår, utgått på linjen.

Vid skiftning från höger- till vänsterspårtrafik må riktningställarna omställas, då det sista på högerspår framgående tåget inkommit på spårledningen närmast utanför stationen.

C. Ändrade säkerhetsbestämmelser vid användning av den automatiska linjeblockeringen Malmö C.—Lund C.

För linjen Malmö C—Lund C gälla följande undantag från och tillägg till säkerhetsordningen.

§ 67.

I stället för i *mom.* 3 meddelade föreskrifter, som ej äga giltighet ifråga om helt automatiska blockposter, gälla bestämmelserna i punkt 7 av "Instruktion rörande automatisk linjeblockering å bansträckan Arlöv—Lund C".

Dock må, när tågledaren utfärdat order om att linjeblockeringen å viss stationsträcka skall försättas ur bruk, de helt automatiska blockposterna å sträckan efter därom av tågledaren i varje särskilt fall given order, vari blockposternas namn skola vara angivna, betecknas såsom obefintliga genom att å huvudsignalerna anbringas ogiltighetsmärken enligt säkerhetsordningens § 15, *mom.* 6.

Har tågledaren utfärdat dylik order, äger han ej återkalla den utgivna ordern, förrän meddelande ingått att alla uppsatta ogiltighetsmärken nedtagits. I sådant meddelande skola de berörda blockposternas namn ävenledes uppgivas.

§ 81.

Vid enkelspårsdrift, då den automatiska linjeblockeringen är i bruk, skall iakttagas

att blockeringsåtgärder och signalering utföras för tåg i båda riktningarna med till säkerhetsanläggningen hörande anordningar (för högerspår signaleras med dvärgsignaler),

att beträffande tåganmälan endast "O ut" behöver utväxlas,

att vid återupptagande av dubbelspårsdrift avgångssignal skall givas av tågklararen till det första tåg, som framgår å det spår, som använts för enkelspårsdriften,

att i § 72, *mom.* 8, meddelade föreskrifter för stoppande av tåg med fast uppehåll vid uppehållsmärke icke gälla för tåg, som gå å högerspår, om trafikinspektören icke annorlunda bestämt,

att vid ändring av ordningsföljden mellan tåg i motsatt riktning order om mötesändring ej skall delgivas tågpersonalen.

att ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning å linjen Malmö C—Arlöv skall vid behov vidtagas av tågklarerarna vid Malmö C och Arlöv i samma omfattning som vid dubbelspårdrift.

att tågpersonalens kontroll av tågföljden bortfaller.

§ 83.

Vid sådan backning av tåg, som omförmäles i mom. 2 och 3, skall, utöver vad som i nämnda mom. bestämmes, iakttagas, att backning förbi fast signalinrättning icke må äga rum utan att tågbefälhavaren först inhämtat tillstånd därtill av tågklareraren vid närmast bakomliggande station.

§ 94.

Bestämmelserna i mom. 4 behöva ej iakttagas.

§ 95.

Föreskrifterna i denna paragraf äga ej tillämpning.

Om linjeblockeringen av någon anledning måste sättas ur bruk, varom i så fall order skall utfärdas av tågledaren, skola de åtgärder vidtagas som med hänsyn till förhållandena i varje särskilt fall kunna av trafikinspektören anses erforderliga.

Undantag från Säo § 52 för tågs intagande vid Eslöv, Lund C, Uppåkra, Åkarp, Arlöv, Malmö C (för tåg från Arlöv) och Kävlinge, när huvudsignal är ur bruk.

Då körsignal med huvudsignal icke kan visas och hjälpsignalmedel icke kommer till användning, förfäres på sätt föreskrives å sid. 48, mom. 8.

Bestämmelser

om tåganmälan m. m. å linjen Barsebäckshamn—Sjöbo.

Tåganmälan skall äga rum dagligen för samtliga tåg vid Barsebäckshamn, Kävlinge, Örtofta, Harlösa, Öved och Sjöbo.

Driftplats utan tåganmälan är även *obevakad*.

Instruktion

för tågloks framförande å Malmö personbangård.

Å Malmö personbangård må tåglok, utan att vara åtföljt av växlingspersonal, framföras till och från tågsätt på sätt här nedan angives, varvid tåglokens framförande regleras genom spårspärrsignaler (ljussignaler enligt Sjö § 6 I c) 4) fig. 11 a—d), uppställda invid och till vänster om det spår, för vilket de gälla.

Avgående tåglok må framgå till tågsättet, därest i vägen befintliga spårspärrsignaler visa signalen "Växling tillåten".

Om flera lok stå efter varandra å lokpassagespåret, gäller signalen "Växling tillåten" endast för det främsta loket. Först då spårspärrsignalen återgått till stopp och därefter ånyo visar "Växling tillåten", får ett efterföljande lok framgå.

Ankommande tåglok må, sedan tågsättet undanväxlats, framgå i riktning mot lokstallet eller till annat tåg, förutsatt att i vägen befintliga spårspärrsignaler visa signalen "Växling tillåten". Loket får dock icke sätta sig i rörelse, förrän tågsättet undanförs minst 150 m, vilket avstånd sedan bör hållas mellan sista fordonet i tågsättet och det efterföljande loket, som skall framföras med särskild försiktighet under gången i hallen.

Beträffande *såväl avgående som ankommande tåglok* gäller:

att lokpersonalen skall aktgiva på signaler, växlars lägen och huruvida fordon å angränsande spår stå hinderfritt i förhållande till det eller de spår, å vilka tågloket skall framgå samt från ställverket eller av spårvakt inhämta och avvakta tillstånd för fortsatt färd, därest hinder av något slag anses föreligga för lokets framförande,

att signalen "Växling tillåten" från spårspärrsignal gäller för tåglokets framförande till nästa spårspärrsignal i farriktningen,

att, därest endast en spårspärrsignal finnes i viss riktning, signalen "Växling tillåten" från densamma gäller för tåglokets framförande över hela den sträcka, som ligger på andra sidan om spårspärrsignalen, samt

att lokföraren å önbemannat lok ovillkorligen skall manövrera loket från framänden i lokets farriktning.

Instruktion

för tågloks framförande å Hässleholms bangård.

Å Hässleholms bangård må tåglok, utan att vara åtföljt av växlingspersonal, framföras till och från tåg, uppställningsplats eller lokbangård i den omfattning och på sätt här nedan angives.

Tåglokens framförande regleras genom spårspärrsignaler (ljussignaler enligt Sáo § 6 I c) 4) fig. 11 a—d) uppställda invid och till vänster om det spår, för vilket de gälla.

Lok får ej avgå från tågsätt eller uppställningsplats, förrän signal härtill mottagits och skall dylik signal givas av växlings-, vagns- eller ställverkspersonalen, varvid samtidigt uppställningsplats angives.

Från lokbangården får lok däremot avgå utan signal, men skall loket framföras med särskild försiktighet.

Efter erhållen signal skall loket framgå till tåg, uppställningsplats eller lokbangården, under förutsättning att i dess väg befintliga spårspärrsignaler visa signalen "Växling tillåten".

Vid utväxling av lok mellan lokbangården och norr-riktat tåg har loket att framgå endast i en riktning.

Då utväxling av lok skall äga rum mellan lokbangården och söder-riktat tåg, måste loket å personbangården framgå å särskilt passagespår. Härvid skall loket vid gång från lokbangården till tågsätt och från tågsätt till lokbangården framgå så långt mot söder, att växelomläggning kan ske till det spår, som därefter skall befaras. Som passagespår användes i regel spår 8.

Vid rundgång med lok skall rörelsen fortgå så långt mot norr resp. söder, att erforderlig växelomläggning kan ske.

Då lok skall passera övergången över tunneltaket mittför stationshuset, och något av spåren 1—7 användes, skall lokpersonalen avvakta signalen "Klart" från å tunneltaket posterande vakt, innan övergången passeras. Framgår loket å spår 8, behöver dylik signal icke avvaktas.

Lokpersonalen skall med skärpt uppmärksamhet aktgiva på signaler och växlers lägen samt förvissa sig om att spår, som skall befaras, är fritt från hinder. Lokföraren å en bemannat lok skall ovillkorligen manövrera loket från framänden i lokets farriktning. Om lokpersonalen anser hinder föreligga, skall tillstånd till fortsatt färd inhämtas från ställverket eller från växlingspersonalen.

Instruktion

för tågloks framförande å Eslövs bangård.

Å Eslövs bangård må tåglok, utan att vara åtföljt av växlingspersonal, framföras från tågsätt till södra (E. J.) lokstallet och omvänt på sätt nedan angives.

Instruktionen gäller endast för loks framförande å spåren 1—9 och mellan dessa befintliga förbindelsespår söder om en linje, som tänkes dragen vinkelrätt över spåren genom plattformarnas trapphus.

Med lok förstås även lokomotor, motorvagn och revisionsvagn.

Avgående tåglok.

Lok må utgå från E. J. lokstallspår sedan signalen "Giv akt" (.) givits med lokets vissla och denna signal besvarats med signalen "Framåt" resp. "Back" (— resp. — — från ställverks I tjutare. Sedan loket fullständigt genomgått växel 4, gives med lokvisslan signalen "Lägg om växeln" (. —).

Ställverksvakten förvissar sig hos ställverk II om, att hinder för den tänkta rörelsen ej föreligger, lägger om växeln och ger därefter med tjutaren signalen "Växling tillåten" (— .), på vilken signal loket får gå norrut. Loket skall stanna före ankomsten till plattformstrapphuset, såvida icke växlingspersonal dessförinnan övertager ansvaret för rörelsen.

Ankommande tåglok.

Lok må av tågväxlaren, sedan denne hos vakten i ställverk I förvissat sig om, att hinder för lokets gång till stall ej föreligger, avsändas söderut.

Loket får ej föras förbi ställverk I förrän signalen "Framåt" resp. "Back" givits av ställverksvakten (dock ej med tjutaren).

Sedan loket fullständigt genomgått växel 4, gives med lokvisslan signalen "Lägg om växeln", varpå ställverksvakten, sedan växelomläggning skett, ger signalen "Växling tillåten" med tjutaren, på vilken loket går till stall.

Beträffande såväl ankommande som avgående tåglok gäller,

- att lokpersonalen skall noga aktgiva på växlars och spårspärrars lägen, signaler, visade från dvärgsignaler eller med signalredskap, huruvida fordon å angränsande spår stå hinderfritt avställda och skall från ställverk eller växlingspersonal inhämta tillstånd till fortsatt färd, därest hinder av något slag förmodas föreligga,
- att lok av ställverksvakt ej får medgivas ingå på eller korsa tågväg under de sista 5 minuterna före den tidpunkt, då tåg tidigast väntas skola framgå å denna, för så vitt ej tågklareren för varje gång lämnat tillstånd härtill,

- att* hastigheten icke får överstiga 30 km vid klar sikt och 10 km vid dimma eller snöyra,
- att* därest från ställverk given signal icke tydligt uppfattats av lokpersonalen, lok ej får sätta sig i rörelse eller fortsätta förrän ny, tydlig signal erhållits, liksom ej heller ställverksvakt får besvara från lok given, otydligt uppfattad signal, utan skall avvakta ny, tydlig signal.

Instruktion

för tågloks framförande å Lomma bangård.

Vid Lomma få lokalpersontågsloken Malmö C—Lomma vid rundgång framföras över spåren 1 och 2 å bangården, utan att växlingspersonal behöver medfölja å loket.

Härvid skall iakttagas

att tågklararen i varje särskilt fall lämnar medgivande till, att rundgången får verkställas,

att erforderlig växlingssignal gives av den tjänsteman, som verkställer av- eller tillkopplingen av loket,

att lokföraren före erforderlig växelomläggning giver signalen "Lägg om växeln" samt äger efter det han förvissat sig om att yttersta växeln omlagts, föra loket åt motsatt håll utan särskild växlingssignal samt

att befintliga plattformsovergångar äro bevakade, antingen av tågklararen eller av honom beordrad tjänsteman, då loket passerar övergången, varvid den som bevakar övergången skall giva signalen "klart" åt föraren.

Dessutom skall iakttagas, att norra vägbommarna hållas nedfälda.

Med lok förstås även motorvagn.

Föreskrifter

rörande tåg tjänsten Barsebäckshamn—Sjöbo.

Följande bestämmelser skola gälla beträffande tåg tjänstens utförande å sträckan Barsebäckshamn—Sjöbo.

Tågen framföras av ånglok resp. motorvagn i den utsträckning tidtabellsboken angiver.

I.

Konduktörspersonal medföljer endast å tågen 3343—3342. Tåg tjänsten i dessa tåg bestrides således på vanligt sätt av konduktörspersonal.

II.

Å samtliga övriga tåg, vare sig dessa framföras av ånglok eller motorvagn, skall tåg tjänsten utföras på följande sätt.

A. Tågklarare (platsvakt).

- 1) Tillsyn att alla handlingar överlämnas till lokföraren.
- 2) Tillsyn att vagnsdörrar och grindar stängas före avgången.
- 3) Åligganden enligt Säo § 99 mom. f (å plats med kvinnlig betjäning utföres detta av lokbiträdet).
- 4) Biljettgranskning (se nedan under E).
- 5) Anmälan om övergångsresande vid tågförsening.
- 6) Avsugning av personvagnarna vid begynnelse- och slutstation.
- 7) Biträder vid lastning och lossning av gods.

B. Lokföraren.

- 1) Tjänstgör tågbefälhavare.
- 2) Handhar väskor, brev och övriga tjänstehandlingar.
- 3) Reglering av uppvärmning och belysning av personvagnarna. (Gasnyckel finnes å exp. i Bkn, Kg och Sjö.)

C. Lokbiträdet.

- 1) Tändning och släckning av belysningen i personvagnarna.
- 2) Lossning och lastning av gods. Är ansvarig för att gods till plats blir lossat där.

- 3) Tändning och uppsättning av aktersignaler. (I Kävlinge skötes detta arbete i samtliga tåg av stationspersonalen.)
- 4) Skyltning av personvagnar. (I Kävlinge utföres detta av stationspersonalen.)
- D. De åligganden, som enligt förestående skola utföras av stationsföreståndaren, kan denne uppdraga åt annan stationspersonal, antingen enligt fastställd arbetsordning eller enligt särskild order i varje fall.
- E. *Visering* av biljetter sker sålunda:
 Omedelbart före angivna tågs avgång från Barsebäckshamn, Kävlinge resp. Sjöbo skall tågklareraren eller annan tjänsteman visa biljetterna. Å mellanstationerna skall visering verkställas av stationsföreståndare eller platsvakt (i Örtofta av spärrvakt) och kan lämpligen ske så, att biljetten klipptes vid försäljningen till resp. tåg. Andra biljetter visas vid påstigandet. *Uppsamling* av biljetter skall ske av resp. stationsföreståndare eller platsvakt vid de resandes avstigande. Stationsföreståndaren placerar sig vid den plats i tåget, där på- och avstigande sker. Då tåg framföres av lok avstänges psv i ena ändan.
 Beträffande resande till och från *Tungan* skall förfaras sålunda. Påstigande resande tillfrågas av lokföraren om bestämmelsestationen, varvid den resande anmodas köpa biljett vid ankomsten till bestämmelsestationen å linjen Höjsmölla—Barsebäckshamn¹ eller Kävlinge. Lokföraren underrättar vederbörande stationsföreståndare om biljettköpet, så att detta bliver utfört. För i *Tungan* avstigande resande uppsamlar lokföraren eller biträdet biljetterna och avlämnar dem i Barsebäckshamn resp. Kävlinge.
 För resande till och från *Våmsbjön* tillämpas följande bestämmelser. Påstiger resande, anmäles detta av lokföraren till stationsföreståndaren *Harlösa* resp. *Öved*, som därefter till den resande i tåget skall försälja vederbörlig biljett, varvid användes samma formulär, som tilldelats tågpersonalen. Den resande skall i detta fall icke anmodas gå till expeditionen för biljettköp. För resande till *Våmsbjön* uppsamlas biljetterna i *Harlösa* resp. *Sjöbo*. I sistnämnda fall dock under förutsättning att resande icke skall göra uppehåll i *Öved*. Tågklareraren i *Harlösa* resp. *Sjöbo* underrättar lokföraren då resande till *Våmsbjön* finnas.
- F. I *Barsebäckshamn* verkställer lokpersonalen rundgång och vändning av lok, av- och tillkoppling av lok till och från tågsätt. För vändning av enbemannad motorvagn bör platsvakten biträda.
- G. Biträde å loktåg (förare å övriga tåg) skall underrätta vederbörande tågexpeditör om intet finnes att avlämna.

Uppgift å driftplatser,

som få lämnas *obevakade* för tåg:

Tormestorp, Sandåkra, Sösdala, Tjörnarps, Höör, Sjöholmen, Stehag, Bosarp, Örtofta, Uppåkra, Åkarp, Norrvidinge, Södervidinge, Stävieby, Önnerup, Fosieby, Lockarp, Slågarp, Barsebäckshamn, Barsebäcksby, Löddeköpinge, Västanhög, Höjsmölla, Rinnebäck, Krutmöllan, Lilla Harrie, Viderup, Gårdstånga, Flyinge, Holmby, Frosta Hammarlunda, Hunneberga.

Uppgift

angående stationär personals tjänstgöring vid tåg med uppehåll vid hållplatser, lastplatser och obevakade stationer samt angående förekommande påstigningsmärke.

Hållplats, lastplats eller obevakad station.	Tågexpeditörs- (platsvakts-) tjänstgöring enligt säkerhetsordningen § 72:11 förekommer för nedan angivna tåg
Tormestorp Sandåkra Bosarp	101, 843, 1693, 1707, 1710, 7801, 7802. 1703, 7801, 7802. 104, 807, 1703, 7802.
För biträde med lossning och lastning av gods m. m. finnes personal: Vid Tormestorp vid tågen:	102, 104, 109, 110, 807, 1701, 1702, 1703, 1704, 1706.
» Sandåkra » »	104, 807, 1701, 1704.
» Bosarp » »	1701, 1704, 1706, 1710.
» Uppåkra » »	} tågexpeditör, som visar avgångssignal för samtliga tåg, } som haft trafikutbyte.
» Åkarp » »	
» Lundavägen vid tågen:	1961, 1963, 1965, 1967, 1969.
» Lockarp » »	1960, 1961, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1973, 7861 o. 7862, för dessa senare två tåg gives stopp- och avgångssignal av arbetsbiträdet å resp. tåg.
» Slågarp » »	1960, 1961, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1973.
» Stävieby » »	1451, 1452, 1858 S o H, 1865, 1873, 1874, 1875, 1883, 1884, 1891 S o H.
» Önnerup » »	1451, 1452, 1858, 1865, 1872, 1874, 1875, 1883, 1884, 1891, 7831.
» Södervidinge » »	1451, 1452, 1856, 1858, 1865, 1872, 1874, 1875, 1883, 1884, 1891, 1895, 1899, 7831, 7832.
» Barsebäckshamn » Barsebäcksby » Löddeköpinge » Västanhög » Höjsmölla » Rinnebäck » Krutmöllan	} vid samtliga tåg.
	Vid Lilla Harrie » Viderup » Gårdstånga » Flyinge » Holmby » Frosta Hammarlunda » Hunneberga
	} vid samtliga tåg.

Uppgift

å bandispositioner med nummer och beteckning för vagnuttagning.

Nummer och beteckning	Bandispositionens utförande m. m.
<p><i>Bdisp. nr 1.</i> Pso. Malmö C—Fosieby mellan tågen 5151 och 1962.</p>	<p>Sedan tåg 5151 inkommit till Fosieby, disponeras bansträckan Malmö C-Fosieby till kl. 9.20 för gång med lok och vagnar från Malmö C till omformarestationen (Wennerthska tomten) och åter till Malmö C.</p>
<p><i>Bdisp. nr 2.</i> Pso. Malmö C—Fosieby mellan tågen 7862 och 1964.</p>	<p>Sedan tåg 7862 inkommit till Malmö Gbg, disponeras bansträckan Malmö C-Fosieby till kl. 11.25 för gång med lok och vagnar från Malmö C till omformarestationen (Wennerthska tomten) och åter till Malmö C.</p>
<p><i>Bdisp. nr 3.</i> Pso. Malmö C—Fosieby mellan tågen 1965 och 1966.</p>	<p>Sedan tåg 1965 inkommit till Fosieby, disponeras bansträckan Malmö C-Fosieby till kl. 13.55 för gång med lok och vagnar från Malmö C till omformarestationen (Wennerthska tomten) och åter till Malmö C.</p>
<p><i>Bdisp. nr 4.</i> Pso. Malmö C—Fosieby mellan tågen 1966 och 1967 (5457).</p>	<p>Sedan tåg 1966 inkommit till Malmö C, disponeras bansträckan Malmö C-Fosieby till kl. 15.55 (15.10 då 5457 går) för gång med lok och vagnar från Malmö C till omformarestationen (Wennerthska tomten) och åter till Malmö C.</p>
<p><i>Bdisp. nr 5.</i> Pso. Eslöv—Stehag uppspåret mellan tågen 7802 och 102.</p>	<p>Sedan tåg 7802 inkommit till Stehag disponeras uppspåret å bansträckan Eslöv—Stehag till kl. 10.15 för gång med lok (lokomotor) och vagnar från Eslöv till Bosarp och åter till Eslöv.</p>
<p><i>Bdisp. nr 6.</i> Pso. Kävlinge—Örtofta mellan tågen 3343 resp. 1981 och 1984 resp. 3342.</p>	<p>Sedan tåg 3343 resp. 1981 inkommit till Örtofta, disponeras bansträckan Kävlinge—Örtofta till kl. 11.45 för gång med lokomotor (lok) och vagnar till Glaceläderfabriken och åter till Kävlinge.</p>
<p><i>Bdisp. nr 7.</i> Pso. Kävlinge—Barsebäckshamn mellan tågen 1981 och 1986.</p>	<p>Sedan tåg 1981 inkommit till Kävlinge, disponeras bansträckan Kävlinge—Barsebäckshamn under tiden kl. 10.30—12.30 för gång med lokomotor (lok) och vagnar från Kävlinge till driftplatserna å bansträckan Kävlinge—Barsebäckshamn och åter till Kävlinge.</p>
<p><i>Bdisp. nr 8.</i> Pso. Hässleholm—Sösdala, uppspåret mellan tågen 110 och (4402) 1710. Får icke äga rum, då tåg 1694 går.</p>	<p>Sedan tåg 110 inkommit till Hässleholm, disponeras uppspåret Sösdala—Hässleholm till kl. 18.36 för gång med lok (lokomotor) och vagnar från Hässleholm till Tormestorp och åter till Hässleholm.</p>

Anm. Bestämmelserna i Sáo § 29 mom. 4 anm. 4 tillämpas.