

STATENS JÄRNVÄGAR.
12. TRAFIKSEKTIONEN.

Tidtabellsboken.

Tidtabell nr 140.

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

å följande bandelar:

Halmstad C.—Teckomatorp
Ängelholm C.—Hälsingborg F.
Mölle—Åstorp
Billesholms gruva—Landskrona
Veinge—Hässleholm.

INNEHALLSFÖRTECKNING.

A. Allmänna bestämmelser.

	Sid.
Förklaringar till tjänstetidtabellerna	4
Avstånd i kilometer samt lutningar och stigningar	7
Hastighetsuppgifter	9
Lystningsmärken	14
Uppgift betr. gångbanor å broar	15
Vagnviktstabell	16
Förklaringar till bromstabellerna	17
Bromstabell A och B samt C	20
Förteckning över tågspår och signalbilder	21
Viktigare vägkorsningar	27
Kol- och vattentagningsstationer	29
Reservlok	29
Hjälpvagnars placeringsorter	29
Uppgift å samtliga driftplatser och signaturer	30
Driftplatser, som få trafikeras obevakade	31
Uppgift ang. stationär personals tjänstgöring vid tåg med uppehåll vid hållplatser etc. samt ang. påstigningsmärken	33
Bestämmelser ang. inspektion m. m. av ständigt obevakade driftplatser	34
Instruktion för framförande av tåglok å Kågeröd bangård	34
Utdrag ur instr. rör. automatiska fällbomsanläggningen vid korsningen med Johan Banérgatan i Hälsingborg ..	35
Vagnavsyningsstationer	36
Utgångs- och slutstationer för bromsprov	36
Uppgift å stationer, där förare, som jämväl är tågbefäl- havare, skall mottaga och avlämna konvolut med tåg- handlingar	37
Orienteringsmärken	37
Bandispositioner med nummer och beteckning	37

B. Tjänstetidtabeller

för tåg med udda nummer	40
” ” ” jämna ”	75
Bispårståg Hälsingborg F.—Hälsingborg C.	108

A. Allmänna bestämmelser.

FÖRKLARINGAR TILL TJÄNSTETIDTABELLERNÄ.

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 siffertalet betecknar det största antalet axlar, lastade eller tomma, som får medtagas enligt säkerhetsordningens § 39, under förutsättning att den i överskriften angivna största tillåtna hastigheten och bromsgruppen icke ändras.

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

Jämlikt § 11 i Tjänstgöringsföreskrifter för lokpersonal (särtryck n:r 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 1/2 ton eller däröver räknas som helt ton, men mindre del bortfaller.

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

Person-, post- och fångvagnar ävensom vagn, använd för resgoda, 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, till 3 ton för vagn lastad med levande djur eller styckegods, eller för gods- och personvagn som användes för posttransport;

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

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

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

6) I kolumn 1 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 körsignal för infart å driftplats, som är försedd med växelförregling eller är utrustad med två eller flera infartssignaler, vilka äro så uppställda, att de kunna förväxlas med varandra. Har särskild signalbeskrivning upprättats, införes i stället för signalbild en hänvisning till signalbeskrivningen. Visst antal vingar i körställning betyda i fråga om huvudljussignal, att motsvarande antal *gröna* sken visas.

9) I kolumn 3 angives tågspårsnummer.

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

11) I kolumn "Ank" befintliga *tecken* betyda:

a, p och X utan förbindelse med minutuppehåll, att tåget har *behovsuppehåll*, kortare än 1 minut, varvid

a = uppehåll för resandes *avstigande*,

p = " " " *påstigande*,

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

a, p och X, omgivna av O, att tåget har *fast uppehåll*, kortare än 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 obevakad; 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 a-, p- och X-uppehåll utan förbindelse med minutuppehåll är som 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 anges bild av för tåget gällande körsignal för utfart från driftplats, där utfartssignal finnes, eller, i stället för dylik signalbild, en hänvisning till gällande signalbeskrivning. Visst antal vingar i körställning betyda i fråga om huvudjussignal, att motsvarande antal gröna sken visas.

13) I kol. 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:

f = går sön- och helgdagar.

X = går vardagar.

d = går dagligen utom dag efter S. o. H.

e = extratåg; går på särskild order.

k = eget tåg uppehålles.

u = som uppehålles.

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 växlingssignal från tågexpeditören.

z = se signalbeskrivning.

Vid angivande av möte i X kolumnen.

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

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

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

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

HASTIGHETSUPPGIFTER.

A. Under iakttagande av de allmänna bestämmelserna i Sáo 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, C och D angivna hastighetsbegränsningar.

Bandel	Å n g l o k														E l - l o k					
	A	A ² _B	Cd	E _W	E2	Ga _{Gb}	J _{Ta}	Ka _{Ke} Kf Kh	L	N _{Na}	R	Sa	Sb	Tb	Dg _{Öc}	Ds _{Dk}	Ub	Ha	Hb	Öb
Hd—Tp	90	90	90	65	70	55	75	60	80	45	—	80	90	75	75	90	45	70	80	75
Hbf—Ä	90	90	90	65	70	55	75	60	80	45	50	80	90	75	75	90	45	70	80	75
Ml—Åp	80	80	80	65	70	55	75	60	80	45	50	80	80	75	75	80	45	70	80	75
Bm—Lk	55	50	80	65	70	30	75	60	80	45	30	65	65	65	—	—	—	—	—	—
Vig—Hm....	75	75	75	65	70	55	75	60	75	45	50	75	75	75	75	75	45	70	75	60

Anm.: — betyder att lok icke får framföras.

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 tågshastighet 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.
Hd—Trn	<i>Bankorsningen vid Halmstad C. station</i>	20	40
Gnd—Vig	<i>Kmp 169 + 550 — Kmp 170 + 200 (500 m. kurvan norr om Vig)</i>	650	80
Vig—La	<i>Kmp 170 + 725 — Kmp 171 + 050 (300 m. kurvan söder om Vig)</i>	325	60
„	<i>Kmp 173 + 780 — Kmp 175 + 550 (300—600 m. kurvorna norr om La)</i>	1770	60
La—Vba	<i>Kmp 176 + 225 — Kmp 176 + 335 (500 m. kurvan i södra ingångslinjen till La)</i>	110	80

Sträckor	Största tillåtna hastigheten		
	mellan	längd meter	utgör km.
La—Vba	Kmp 180 + 650 — Kmp 180 + 885 (300 m. kurvan vid Vba)	235	60
Skt—Gve	Kmp 190 + 300 — Kmp 192 + 900 (kurvor och lutning)	2600	60
Bå—Gve	Kmp 192 + 900 — Kmp 197 + 300 (kurvor och lutning)	4400	80
Bå—Fö	Kmp 197 + 300 — Kmp 204 + 300 (kurvor och lutning)	7000	60
Svn—Ä	Kmp 214 + 630 — Kmp 214 + 730 (svängbron över Rönneå) lok litt. A, B, D, F, Ga, Gb, Mb, Mc, Md, U	100	40
	Övriga lok	100	60
Sar—Åp	Kmp 230 + 385 — Kmp 230 + 775 (300 m. kurvan vid Åp)	390	60
Åp—Nav	Kmp 231 + 450 — Kmp 231 + 580 (300 m. kurvan vid Åp)	130	60
Bö—Kd	Kmp 249 + 470 — Kmp 249 + 570 (540 m. kurvan i norra ingångslinjen till Kd)	100	80
Sal—Tp	Kmp 265 + 030 — Kmp 265 + 490 (300 m. kurvan i norra ingångslinjen till Tp)	460	60
Ä—Vh	Kmp 217 + 285 — Kmp 217 + 425 (270 m. kurvan vid Ä)	140	50
Ka—Öda	Kmp 230 + 520 — Kmp 230 + 800 (400 m. kurvan vid Ka)	280	75
Öda—Hbf	Kmp 238 + 410 — Kmp 238 + 500 (300 m. kurvan vid Ght)	90	60
”	Kmp 240 + 208 — Kmp 242 + 858 (300 m. kurvorna vid Pålsjö och Viadukten)	2650	50
Åp—Nyv	Kmp 0 + 300 — Kmp 0 + 380 (350 m. kurvan vid Åp)80	65

Sträckor	Största tillåtna hastigheten		
	mellan	längd meter	utgör km.
Hlp—Ka	Kmp 10 + 770 — Kmp 11 + 170 (300 m. kurvan vid Ka)	400	60
Ig—Hns	Kmp 26 + 500 — Kmp 26 + 560 (Bankors- ningen vid Hns)	60	20
Hns—Sbn	Kmp 27 + 400 — Kmp 27 + 960 (400 saml 300—315 m. kurvan norr om Hns)	560	60
Bjm—Mal	Kmp 60 + 300 — Kmp 60 + 800 (Svag grund)	500	60
Vkv—Hm	Kmp 71 + 048 — Kmp 71 + 230 (350 m. kurvan vid Hm)	182	65

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

Vid	lika i båda tågrikt- ningarna	Tåg med udda nummer		Tåg med jämna nummer	
		genom infarts- växlarna	genom platsen i övrigt	genom infarts- växlarna	genom platsen i övrigt
	km.	km.	km.	km.	km.
Halmstad C.	—	40	40	40	40
Halmstad Rbg, södra ingångsväxeln	90	—	—	—	—
Trönninge	90	—	—	—	—
Eldsberga	90	—	—	—	—
Genevad	90	—	—	—	—
Veinge	—	80	30	30	80
„ tåg från och till Skogaby	40	—	—	—	—
Laholm	—	60	80	80	60
Vallberga	—	60	90	90	60
Skottorp	90	—	—	—	—
Båstad	—	60	60	60	60
Grevie	40	—	—	—	—
Förslövsholm	—	60	90	90	60
Vejbyslätt	90	—	—	—	—
Skäldervikens grusgrop	90	—	—	—	—
Skälderviken	90	—	—	—	—
Ängelholm C.	40	—	—	—	—
Spannarp	90	—	—	—	—
Heagård	90	—	—	—	—
Åstorp, tåg fr. Span- narp o. Norra Vram	—	40	30	30	30
Åstorp, tåg fr. Nyvång	40	—	—	—	—
Norra Vram	90	—	—	—	—
Billesholms gr.	—	90	80	80	90
Böketofta	90	—	—	—	—
Kågeröd	—	80	80	90	80
Axelvold	90	—	—	—	—
Källstorp	90	—	—	—	—
Svalöv	90	—	—	—	—
Teckomatorp	40	—	—	—	—
Ekeby	40	—	—	—	—
Kingelstad	80	—	—	—	—
Vadensjö	80	—	—	—	—
Säby	40	—	—	—	—
Landskrona	—	40	—	—	—
Vegeholm	90	—	—	—	—
Rögle	90	—	—	—	—
Kattarp, tåg fr. Ödåkra o. Rögle	—	90	40	75	40

Vid	lika i båda tågrikt- ningarna	Tåg med udda nummer		Tåg med jämna nummer	
		genom infarts- växlarna	genom platsen i övrigt	genom infarts- växlarna	genom platsen i övrigt
	km.	km.	km.	km.	km.
Kattarp, tåg fr. Hass- larp o. Västraby ..	—	40	40	40	40
Ödåkra	90	—	—	—	—
Gyhult	—	90	60	60	90
Hälsingborg F.	40	—	—	—	—
Mölle	—	—	—	40	—
Krapperup	80	—	—	—	—
Nyhamnsläge	40	—	—	—	—
Strandbaden	80	—	—	—	—
Höganäs	—	40	20	20	40
Ingelstråde	40	—	—	—	—
Mjöhult	80	—	—	—	—
Stureholm	80	—	—	—	—
Västraby	80	—	—	—	—
Hasslarp	80	—	—	—	—
Ormastorp	80	—	—	—	—
Nyvång	80	—	—	—	—
Skogaby	40	—	—	—	—
Knäred	75	—	—	—	—
Majenfors	75	—	—	—	—
Råstorp	40	—	—	—	—
Markaryd	40	—	—	—	—
Århult	75	—	—	—	—
Emmaljunga	75	—	—	—	—
Vittsjö	75	—	—	—	—
Bjärnum	40	—	—	—	—
Mala	75	—	—	—	—
Vankiva	75	—	—	—	—
Hässleholm	—	65	—	—	—

D. På det att större bromskraft icke må genom förekomsten av enstaka branta lutningar behöva tillhandahållas än som erfordras för bansträckan i övrigt, skall följande sträcka av tåg passeras med nedan angivna minskade hastighet:

Tåg med största hastighet enl. tdt av km/tim.	får å sträckan	framföras med största hastighet av km/tim.
50	<i>Tågriktning Åstorp—Nyvång.</i> Kmp 0 + 102 — Kmp 0 + 525	30

LYSTRINGSMÄRKEN.

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

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets plats		Anmärkn.
Bansträcka	Sektionsnummer	Platsens art	förtåg med udda n:r	förtåg med jämna n:r	
Tp—Sal	263+636	Vägövergång	263+335	—	▽
Sal bgd	260+213	„	259+913	260+463 ¹⁾	▽ ¹⁾ mell. spår 2 o. spår 3.
Äp—Hgd	229+977	Vägövergång samt skärning i			
		kurva	229+680	230+280	▽
Hgd—Sar	224+953	Vägövergång	224+413 ¹⁾	225+493	□ ¹⁾ Till höger om huvudspåret.
Svn—Vbt	213+675	„	213+375	—	▽ ^{15/9—14/5.}
Vbt—Fö	206+761	„	206+221	207+301	□
„	205+814	„	205+515	—	▽
Fö—Gve	201+830	„	201+528	202+128	▽
Gve—Bå	197+800	Skärning i			
		kurva	197+260	198+200	▽
„	192+300	Skärning i			
		kurva	192+000	192+630	▽
Bå—Skt	191+000	Skärning i			
		kurva	190+590	191+172	▽
La—Vig	174+500	Skärning i			
		kurva	174+200	174+793	▽
Vig—Gnd	169+576	Vägövergång samt skärning i			
		kurva	169+300	169+876	▽
Gnd—Ea	164+600	Vägövergång	164+060	165+140	□
Rg—Ka	228+006	„	227+466	228+546	□
Ka—Öda	231+958	„	231+658	—	▽
„	232+209	„	—	232+509	▽
Öda—Ght	236+622	„	—	236+922	▽
Ght—Hbf	238+390	„	238+060	238+690	▽
„	240+900	Skärning i			
		kurva	240+663	—	▽
„	241+400	Skärning i			
		kurva	—	241+640	▽

Plats, för vilken lystringssignal skall givas			Lystringsmärkets plats		Anmärkn.
Bansträcka	Sektionsnummer	Platsens art	för tåg med udda n:r	för tåg med jämna n:r	
Sbn—Nyl	31+943	} Vägövergång	32+193	31+600	▽
„	31+850				
„	30+398	„	30+878	29+935	▽
Sbn bgd.	30+185	„	—	29+935	▽
Hns—Sbn	27+769	Vägövergång och kurva	28+069	27+519	▽
Ig—Hns	25+222	Vägövergång	25+510	24+922	▽
Srm—Mj	18+565	„	—	18+265	▽
Eb—Ksa	7+815	„	—	8+115	▽
„	9+635	„	9+155	10+096	□
Ksa—Vd	11+414	„	—	11+714	▽
„	14+251	Vägövergång samt skärning i kurva	13+950	14+550	▽
Vig—Sgy	1+398	Vägövergång	0+950	1+850	□
„	6+850	„	6+550	—	▽
Knä—Put	16+480	„	16+030	16+930	□
„	19+175	„	18+875	—	▽
Put—Mjf	22+814	„	22+445	23+517	▽
„	25+248	„	24+948	—	▽
Mjf—Rp	27+728	„	27+248	28+208	□
Rp—Mrd	32+312	„	31+860	32+760	□
Elj—Vsj	43+103	„	—	43+403	▽
Vsj—Bjm	51+296	„	50+996	—	▽
„	54+785	Skärning i kurva m. m.	54+350	55+220	▽
Bjm—Mal	58+340	Skärning i kurva m. m.	57+890	58+770	▽
Mal—Vkv	63+825	Vägövergång	63+525	—	▽

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

UPPGIFT Å BELÄGENHETEN AV GÅNGBANOR Å BROAR.

Samtliga broar å bandelen Billesholms gruva—Landskrona äro försedda med gångbana på vänstra (östra) sidan om spåret.

VAGNVIKTSTABELL

för linjerna Ängelholm C—Billesholms gruva—Landskrona.

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 tågstorl.
4. Framföres tåg av två ånglok, erhålles vagnvikten genom att taga $\frac{1}{2}$ av sammanlagda vagnvikterna för båda loken.

T o n v a g n v i k t

Kda	med lok litt.							Kda	med lok litt.								
	Tb	L	E	B	J	Sa	Sb		Tb	L	E	B	J	Sa	Sb		
340	400	310	540		360	425	475	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
365	425	320	560		375	445	495	↗	Ängelholm C.	↖	855	700	1090	735	870	985	985
460	540	400	700		470	560	630	↘	Spannarp	↙	720	500	920	540	675	805	805
—	—	—	—		—	—	—	↗	Åstorp	↖	660	450	870	470	870	985	985
—	—	—	—		—	—	—	↘	Billesholms gr.	↙	—	—	—	—	—	—	—
420	500	370	655		440	520	580	↗	Billesholms gr.	↖	—	—	—	—	—	—	—
460	540	410	720		470	560	630	↘	Ekeby	↙	540	400	860	470	560	630	630
460	540	440	770		470	560	630	↗	Kingelstad	↖	540	400	700	470	560	630	630
720	850	700	1090		735	870	985	↘	Vadensjö	↙	540	400	700	470	560	630	630
720	850	700	1090		735	870	985	↗	Säby	↖	480	350	630	480	505	580	580
—	—	—	—		—	—	—	↘	Landskrona	↙	640	480	835	570	655	735	735

VAGNVIKTSTABELL

för linjerna Halmstad C—Teckomatorp, Ängelholm C—Hälsingborg F,
Mölle—Åstorp och Veinge—Hässleholm.

De elektriska loken kunna framföra:

Lok. litt. D med snälltågsväxel (Ds lok)	550 ton*)
" " D " " (Dk lok)	600 "
" " D " godstågsväxel (Dg lok)	900 " b
" " Uab och Ha	600 " c**)
b å linjen Fö—Gve endast 800 ton för tåg med jämna nr:	
" " Bå—Gve " 800 " " " " udda "	
" " Hbf—Ä " 800 " " " " jämna " **)	
c " " Fö—Gve " 525 " " " " jämna "	
" " Bå—Gve " 525 " " " " udda "	
" " Hbf—Ä " 525 " " " " jämna " **)	

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

**) Då med hänsyn till rådande väderleksförhållande så befinnes möjligt, må å bansträcka med maximistigning av 10 ‰ framföras en vagnvikt av

700 ton med Ub-lok.

FÖRKLARINGAR TILL BROMSTABELLERNÄ.

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 ifrågasvarande 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. 17 och 18.

Bromskraften hos olika fordon värderas på sätt i det följande under A och B angives, varvid iakttagas att

Persontågsbroms (P-broms) omfattar:

Vakuumbroms,

Tryckluftsbroms 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:

Tryckluftsbroms 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);

Malmtågsbroms (M-broms) omfattar:

Tryckluftsbroms 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 bromsviktalen. 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- o. 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- o. 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- o. 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
							pr bromsad axel	
Malmbanans vagnar litt. M och Q ₁ med malmtågsbroms	{ Ledningstryck minst 4 kg/cm ² 15 ton pr vagn " " " " 1,6 " " " " 6 " " " "							
Overksamt 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.

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 angiver 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 sifferaden talet 770. Detta tal finnes icke, varför man tager det närmast högre talet 780, följer härifrån den lodräta kolumnen uppåt och finner i tabellens huvud talet 125, vilket angiver 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 sifferad, som i yttersta kolumnen innehåller det givna bromstalet. Det i skärningspunkten stående siffratalet 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 sifferad, 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 tjänstetidtabellen angivna bromstalet och vill man för att beräkna den ändrade största hastighet, varmed tåget därför högst kan få framföras, utrona 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 sifferad 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 bedömande om hastighetsnedsättning erfordras, måste därför tågets bromstal utronas.

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. Enär 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 lutningsförhållanden 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 därover t. o. m. 12 : 1000 o. s. v.).

BROMSTABELLERN A och B.

(För tåg av bromsgrupp II, III, IV är största tillåtna hastigheten 60 km.)

I lutningsförhållande	Vid en hastighet i km. pr tim. av															
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
	B r o m s t a l															
0: 1000	4	4	4	4	5	5	7	9	12	15	16	20	24	30	35	42
1: "	4	4	4	4	5	6	8	10	13	16	18	22	26	31	37	44
2: "	4	4	4	4	5	7	9	11	14	18	19	23	27	33	38	46
3: "	4	4	4	5	6	7	9	12	15	19	20	25	29	34	41	48
4: "	4	4	5	5	6	8	10	13	16	20	22	26	30	36	43	50
5: "	4	5	5	5	7	9	12	15	18	22	23	27	31	38	44	52
6: "	5	5	6	6	8	10	13	16	19	23	25	29	33	39	46	54
7: "	5	5	6	7	9	11	14	17	20	24	26	30	34	41	47	55
8: "	5	6	7	8	10	12	15	18	21	25	27	32	36	42	50	57
10: "	6	7	8	10	12	14	17	20	24	28	30	34	39	46	53	61
12: "	7	8	10	11	13	16	19	22	26	31	33	38	42	49	58	70
12.5: "	7	8	10	12	14	16	19	23	27	32	34	38	43	50	60	73

För tåg, som framföres i stigning, får bromskraften ej understiga vad som i bromstabellen är föreskrivet för tåg med en hastighet av 15 km./tim. i motsvarande lutning, dock att bromskraften ej får understiga, vad som i bromstabellen är föreskrivet för tåg å horison-tell bana (0:1000).

FÖRTECKNING ÖVER TAGSPÅR OCH SIGNALBILDER.

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

Driftplatser	Infart		Huvud-tågväg å spår nr	Sido-tågväg å spår nr	Utfart		Anm.
	från	sig-nal-bild			sig-nal-bild	till	
Halmstad C.			3	1, 2, 4		Trn	{ Huvudlinjen Hd-Trn. Sidospåret (till rangerbang. Huvudlinjen Trn-Hd. Sidospåret från rangerbang. { Huvudlinjen Trn-Hd.
			3	1, 2, 4			
	Trn		3	1, 2, 4			
	Hdrgb		3	1, 2, 4			
Halmstads rbg	Trn		—	—			
	"		—	1			
	"		—	2, 3			
	"		—	1		Trn	
	"		—	2			"
"		—	3		"		
Trönninge			1	—			
Eldsberga			1	—			
			—	2			
Genevad			2	—			
			—	3			
			—	—			
Veinge r	La		3	—			Ljussignaler.
	Gnd		—	4			
						Sgy	
	"		—	1			
						"	
		—	1, 2, 3, 4				
Laholm			1	—		Viq o. Vba	Utfartssigna- lerna äro ljus- signaler.
		—	2				
Vallberga			2	—			
			—	1			

b är försedd med utfartsförsignal.

r Då körsignal icke kan visas med huvudsignal, skall vid tågets framförande förbi signalen antingen förfaras på sätt i Sáo § 52 bestämmes, eller ock följande förfaringssätt tillämpas.

Sedan tåget stannat och signalen "tåg kommer" givits, skall föraren medelst en vid signalen uppsatt telefon sätta sig i förbindelse med tågklareraren, som därvid skall uppgiva sitt namn. Sedan föraren av tågklareraren erhållit upplysning om anledningen till körsignalens utblivande och tågklareraren meddelat, att hinder icke möter att framgå med tåget, äger föraren framföra detsamma förbi huvudsignalen i stoppställning, utan att på denna anbragts hjälpsignalmedel och utan att tjänsteman finnes tillstädes för att vid densamma visa signal till växlingsrörelse. Framförandet skall ske varsamt och med aktgivande å i tågvägen befintliga växlar samt dvärg-, spårspärr- och vägbomssignaler.

Driftplatser	Infart		Huvud-tåg väg å spår nr	Sido-tåg väg å spår nr	Utfart		Anm.
	från	sig- nal- bild			sig- nal- bild	till	
Skottorp			1	—	—		
			—	2	—		
Båstad			3	—	}	Skt	
			—	2			
Grevie			3	—	—		
			—	2	—		
Förslovsholm			1	—	—		
			—	2	—		
Vejbyslätt			1	—	}	Svn	{Utf.-sign. för- reglar växeln vid Svn grp.
			—	2			
Skälderviken	Vbt		4	—	}	Å	{Utf.-sign. för- reglar sväng- bron över Rönneå.
	"		—	3			
	Å		4	—	}	Vbt	{Utf.-sign. för- reglar växeln vid Svn grp.
	"		—	3			
Ångelholm C.	Svn		2	—	—		
	"		—	{1, 3, 4, 5 2 via 1	—		{För sp. 4 kan inre eller yttre tåg väg an- vändas.
	"		—	1, 2	—		
	Sar		1	—	—		
	"		—	{2, 3, 4, 5 1 via 2	—		
	"		—	1, 2	—		
	Vh		2	—	—		
	"		—	1, 2, 3, 4	—		
	"		—	2	—		
			1, 2, 3, 4, 5	—		Sar	Ljussignaler.
			1, 2, 3, 4, 5	—		Vh	"
			1, 2, 3, 4	—		Svn	" Inre tåg. fr. sp. 4.
			4, 5	—		"	" Yttre tåg. fr. sp. 4.

c Avkortade tåg vägar. Tåget skall stanna för fast stoppsignal med rött sken invid spåret framför växelförbindelsen vid stationshuset.

f För tåg från Spannarp finnes en signal U (ljussignal) strax söder om vägbommarna över Malmö-vägen, vilken signal visar rött sken, när vägbommarna äro uppfällda. När de äro nedfällda visar signalen antingen grön blink, då infartssignalen står till stopp, eller ofärgad blink, då infartssignalen står till kör.

Å en stolpe strax söder om U-signalen är anbragt en telefonapparat. Beträffande dess användning gäller anm. r å sid. 21 för Veinge.

i Utf.-sign. förreglar svängbron över Rönneå.

r Vid infartssignalen från Skälderviken å motsatta sidan av spåret är anbragt en telefonapparat. Beträffande dess användning gäller anm. r å sid. 21 för Veinge.

Driftplatser	Infart		Huvud- tåg väg å spår nr	Sido- tåg väg å spår nr	Utfart		Anm.
	från	sig- nal- bild			sig- nal- bild	till	
Spannarp			1	—	}	} Åp	{ Utf.-sign. för- reglar växlar- na vid Hgd
			—	2			
Åstorp	Sar	b	3	—	}	} Nav	} Samtliga sig- naler äro ljus- signaler.
	"		—	1,2,4,5			
	Nav	b	3	—	}	} Sar	} Utf.-sign. för- reglar väx- larna vid Hgd.
	"		—	1,2,4,5			
	"		—	20	}	} "	
	"		—	20			
	Nyv		1	—	}	} Nyv	
	"		—	2			
	"		—	20	}	}	
			—	1,2,3,4,20			
Norra Vram			1	—	}	}	
			—	2			
Billesholms gr. ...	Nav		2	—	}	}	
	"		—	1			
	"		—	3,4	}	}	
	Bö		2	—			
	"		—	1	}	} Nav	
	"		—	3,4			
	Eb		3	—	}	}	
	"		—	4			
Böketofta			1	—	}	}	
			—	2			
Kågeröd			2	—	}	}	
			—	1			
Axelvold			1	—	}	}	
			—	2			
Källstorp			1	—	}	}	
			—	2			
Svalöv			2	—	}	} Tp	
			—	1			
			—	3	}	}	
			—	3			

b är försedd med utfartsförsignal.

Driftplatser	Infart		Huvud-tågväg å spår nr	Sido-tågväg å spår nr	Utfart		Anm.
	från	sig- nal- bild			sig- nal- bild	till	
Teckomatorp	Sal		1	—		Sal	Ljussignaler.
"	"		—	2		"	"
"	"		—	3		"	"
Vegeholm			1	—	—		
"			—	2	—		
Rögle			3	—	}	Ka	
"			—	1			
Kattarp r	Rg		2	—	}	Öda Hlp	Samtl. signa- ler äro ljus- signaler.
"	"		—	1, 3, 4 1 via 2			
"	"		—	1, 5			
Öda		2	—	}	Rg Vsb		
"		—	1, 3, 4 2 via 1				
"		—	1, 2, 5	}	Öda Hlp		
Vsb		4	—				
"		—	1, 2, 3	}	Öda Hlp		
"		—	5				
Hlp		4	—	}	Rg Vsb		
"		—	1, 2, 3 2 via 1				
"		—	1, 2, 5				
Ödåkra			2	—	—		
"			—	1	—		
Gyhult			—	—	—		

b är försedd med utfartsförsignal.

c 3-skenssignal till spårn 1 och 2 anger avkortad tågväg. Tåget skall stanna för fast stoppsignal med rätt sken framför växelförbindelsen vid stationshuset.

r Vid infartssignalen är anbragt en telefonapparat. Beträffande dess användning gäller anm. r å sid. 21 för Veinge.

Driftplatser	Infart		Huvud- tågväg å spår nr	Sido- tågväg å spår nr	Utfart		Anm.	
	från	sig- nal- bild			sig- nal- bild	till		
Hälsingborg F. j g		—	3	1, 2	†	Öda		
Mölle		†	2	—	—			
Krapperup		†	1	—	—			
Nyhamnsläge		—	1	2	—			
Strandbaden		†	1	—	—			
Höganäs f	Sbn	†	2	—	†	Ig	Ljussignaler.	
"	"	†	—	1			"	"
	Ig	†	—	3	†	Sbn	"	
"	"	†	1	—			"	"
"	"	†	—	2			"	"
	"	†	—	3			"	
Ingelstråde		—	2	1	—			
Mjöhult		†	1	—	—			
		†	—	2	—			
Stureholm		†	2	—	—			
Västraby		†	1	—	—			
Hasslarp		†	2	—	—		Ljussignaler.	
		†	—	1	—		"	
		†	—	3	—		"	
Ormastorp		†	1	—	—			
Nyväng		†	2	—	—			
		†	—	1	—			
Ekeby		†	1	—	—			
		†	—	2	—			

f För tåg mot Ingelstråde finnes en signal G vid Polhemsgatan och för tåg från Ingelstråde en signal H 280 m. öster om vägkorsningen Oskarschakt, vilka signaler visa ett rött sken, när vägbommarna äro uppfällda och ett grönt sken, när de äro nedfällda.

Vid dessa signaler (G och H) finnas telefonapparater uppsatta. Be-
träffande dessas användning gäller anm. r å sid. 21 för Veinge.

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

g Signaler vid Johan Banérs gatukorsning, se sid. 35.

Driftplatser	Infart		Huvud- tågväg å spår nr	Sido- tågväg å spår nr	Utfart		Anm.
	från	sig- nal- bild			sig- nal- bild	till	
Kingelstad			1	—	—		
Vadensjö			2	1	—		
Säby			1	—	—		
Landskrona g.....	Säy		1	—	—		Ljussignaler.
	"		—	2	—		"
	"		—	3	—		"
		—	1	—		Säy	"
		—	2	—		"	"
		—	3	—		"	"
Skogaby		—	2	1	—		
Knäred			2	—	—		
			—	3	—		
Majenfors			1	—	—		
			—	2	—		
Råstorp		—	2	1	—		
Markaryd r.....			2	—	—		Ljussignaler.
			—	1, 4	—		"
			—	5, 6	—		"
Ärhult			2	—	—		
Emmaljunga			2	—	—		
			—	3	—		
Vittsjö			3	—	—		
			—	2	—		
Bjärnum			3	—	—		
			—	4	—		
Mala			1	—	—		
Vankiva			1	—	—		
Hässleholm	Vkv		7	—	—		Ljussignaler.
			—	8		Vkv	"
			—	3			"
			—	2			"
			—	4		"	"
			—	4			"

g Fasta signaler för båda tågriktningarna äro uppsatta å ömse sidor om Östra infartsgatan i Landskrona i samband med fällbommarna. Signalbild (ljussignal).

r Vid infartssignalen är anbragt en telefonapparat, beträffande vars användning gäller best. i anm. r å sid. 21 för Veinge.

UPPGIFT Å VIKTIGARE VÄGKORSNINGAR.

Plats:	Kmp	Belägen å sträcka, station	Skyddsanordning
Margaretagatan ...	152+263	Hd	fällbommar bevakning ¹⁾
Strandväg	153+169	Hd—Trn	" " " " ¹⁾
Kistinge	157+808	" — "	ringverk, ljussignaler
Trönninge st.	159+282	" — "	fällbommar bevakning ³⁾
Eldsberga N:a	162+558	" — "	" " " " ³⁾
" S:a	163+385	" — "	" " " " ³⁾
Elestorp gård	168+884	Gnd—Vig	ringverk
" N:a	169+277	" — "	" " " " ³⁾
" S:a	169+493	" — "	" " " " ³⁾
Mästocka	171+634	Vig—La	" ljussignaler
Bonnarp	173+636	" — "	" " " " ³⁾
Kungsgården	175+008	" — "	" " " " ³⁾
Laholms kvarn	175+283	" — "	" " " " ³⁾
Altona vägen	176+640	La—Vba	" " " " ³⁾
Nyby	177+784	" — "	" " " " ³⁾
Vallberga st.	180+888	" — "	fällbommar bevakning ³⁾
Skottorp st.	185+174	" — "	" " " " ³⁾
Finsbo	191+175	Skt—Bå	ringverk, ljussignaler
Korröd	192+974	Bå—Gve	" " " " ³⁾
Dala	195+053	" — "	" " " " ³⁾
Grevie st.	198+628	" — "	fällbommar bevakning ³⁾
Krogstorps N:a	200+497	Gve—Fö	ringverk, ljussignaler
Vystorp	204+203	Fö	fällbommar bevakning ³⁾
Förslövsholm N:a ..	204+382	" — "	" " " " ³⁾
" S:a ..	204+854	" — "	" " " " ³⁾
Vejbyslätt N:a	208+242	" — "	" " " " ³⁾
Vejby bv. stuga ..	209+975	Vbt—Svn	ringverk, ljussignaler
Magnarp	210+732	" — "	" " " " ³⁾
Skepparkroken	211+790	" — "	" " " " ³⁾
Skälderviken st.	213+675	" — "	fällbommar (under tiden ^{15/5-14/6} bevakning ³⁾)
Havsbadvägen	215+999	Å	fällbommar " " ¹⁾
Ängelholm g:a st. ..	217+906	Å—Sar	" " " " ¹⁾
Bonnarp	222+960	" — "	ringverk, ljussignaler
Spannarp st.	224+486	" — "	fällbommar bevakning ³⁾
Heagård	227+626	" — "	ringverk, ljussignaler
Vrams Gunnarstorp	234+591	Åp—Nav	" " " " ³⁾
Norra Vram N:a ..	236+575	" — "	fällbommar bevakning ³⁾
" S:a ..	236+894	" — "	" " " " ³⁾
Södra Vram	238+944	Nav—Bm	ringverk, ljussignaler
Kontorsvägen	240+665	Bm	fällbommar bevakning ¹⁾
Bässhus	244+157	Bm—Bö	ringverk, ljussignaler
Böketofta st.	246+816	" — "	fällbommar bevakning ³⁾
Kågeröd st.	249+720	" — "	" " " " ³⁾
Axelvold st.	253+271	" — "	" " " " ³⁾
Källstorp N:a	256+572	" — "	" " " " ³⁾
" S:a	256+740	" — "	" " " " ³⁾
Svalöv N:a	260+428	" — "	" " " " ¹⁾
Bondessons väg ..	260+935	Sal	" " " " ¹⁾
Källs Nöbbelöv	264+811	Sal—Tp	ringverk, ljussignaler
Teckomatorp N:a ..	265+481	" — "	fällbommar bevakning ¹⁾
" S:a ..	265+970	" — "	" " " " ¹⁾
Vegeholm bv. stuga	221+969	Vh	" " " " ³⁾
" st.	222+285	" — "	" " " " ³⁾
Rögle st.	225+306	" — "	" " " " ³⁾
" bv. stuga ..	226+457	Rg—Ka	ringverk, ljussignaler
Kattarp N:a	229+958	" — "	fällbommar bevakning ¹⁾
" S:a	230+490	" — "	" " " " ¹⁾
Fleninge	233+553	Ka—Öda	ringverk, ljussignaler

Ödåkra N:a	234+778		fällbommar	bevakning ¹⁾
” Mellersta ..	234+914		”	” ¹⁾
” S:a	235+420		”	” ¹⁾
Kullavägen	239+817	Öda—Hbf	”	” ²⁾
Johan Banérs g.	241+336	” — ”	automatiska fällbommar.	
Tågagatan	242+680	Hbf	fällbommar	bevakning ²⁾
Hälsovägen	242+940	”	”	” ²⁾
Sundstorget	243+146	”	”	” ¹⁾
Ekeby gruvväg	4+971	Eb	”	” ¹⁾
” kyrka	5+660	”	”	” ¹⁾
Ottarps kyrkväg ..	13+361	Ksa—Vd	fällbommar	bevakning ²⁾
Arrarp	15+871	” — ”	ringverk, ljussignaler	
Vadensjö st.	16+735		fällbommar	bevakning ³⁾
” bv. stuga	17+803	Vd—Säy	ringverk, ljussignaler	
Säby st.	21+571		fällbommar	bevakning ³⁾
Östra infartsgatan	24+804	Säy—Lk	} ” ”	” ”
Tegelbruksgatan ..	25+068	” — ”		
Fäladvägen	25+441	” — ”		
Gasverksgatan	25+754	Lk	} ” ”	” ”
Nyväng st.	3+026			
Kölegården	4+708	Oa	”	” ³⁾
Bosarps vägöverg. .	7+029	Oa—Hlp	ringverk, ljussignaler	
Hasslarp st.	8+924		fällbommar	bevakning ¹⁾
Västraby st.	13+483		”	” ³⁾
Höghult	18+518	Mj	”	” ¹⁾
Mjöhult Ö:a	18+724		”	” ¹⁾
” V:a	19+037		”	” ¹⁾
Ingelstråde Ö:a ..	21+724		”	” ¹⁾
” V:a ..	22+284		”	” ¹⁾
Bräcke	23+605	Ig—Hns	ringverk, ljussignaler	
Hustofta	24+141	” — ”	”	”
Oskarsschakt	25+498	” — ”	fällbommar	bevakning ¹⁾
Polhemsgatan	25+981	” — ”	”	” ¹⁾
Bagerigatan	26+563	Hns	ringverk	
Bruksgratan	27+482	”	fällbommar	” ¹⁾
Nyrup	30+761	Sbn	” (under tiden 15/5- 14/9 bevakning ³⁾)	
Nyhamnsläge st. ..	32+293		fällbommar	bevakning ¹⁾
Lerhamn	34+015	Krp	”	” ³⁾
Skogabyvägen	4+683	Vig—Sgy	grindar	” ²⁾
Knäred st.	15+905		fällbommar	” ¹⁾
” Övre	18+067	Knä—Mjf	grindar	” ²⁾
Råstorp st.	30+080		fällbommar	” ³⁾
Prestorp	33+746	Rp—Mrd	grindar	” ²⁾
Markaryd N:a	35+004		fällbommar	” ¹⁾
” S:a	35+505		”	” ¹⁾
Ulvaryd	37+201	Mrd—Elj	grindar	” ²⁾
Oretorp	47+159	Elj—Vsj	ringverk, ljussignaler	
Vittsjö kvarn	48+572	” — ”	fällbommar	bevakning ²⁾
” st.	49+384		”	” ¹⁾
Ledhultsvägen	49+843	Vsj	”	” ¹⁾
Bjärnum st.	56+373		”	” ¹⁾
” kyrkoväg	56+477	Bjm	”	” ¹⁾
Mala st.	61+828		”	” ³⁾
Vankiva st.	67+312		”	” ³⁾
Hässleholm st.	71+053		”	” ¹⁾

1) Bevakas av tågexpeditör eller ställverkspersonal.

2) ” ” vägvakt.

3) ” ” tågexpeditör eller av vägvakt, då stationen är obevakad.

Fasta postställen finnas inga å 12 trafiksektionen.

KOL- OCH VATTENTAGNINGSTATIONER.

Billesholms gruva: Från Landskrona och Ängelholm inkommande ångtåg
taga kol och vatten.

RESERVLOK.

Halmstad C Ds hela dygnet.

Ängelholm C Dg hela dygnet utom vard. mellan tågen 2019—2026.

Ds hela dygnet.

Hässleholm Dg hela dygnet.

Ds hela dygnet.

Anm. Reservlok i Hm drager

2134—2133 vardag före S. o. H.

HJÄLPVAGNARS PLACERINGSORTER.

Redskapsvagn typ II finnes uppställd i Ängelholm C. och Halmstad C.

UPPGIFT A SAMTLIGA DRIFTPLATSER OCH SIGNATURER.

Driftplatser	Sign.	Driftplatser	Sign.	Driftplatser	Sign.
Bandel. Halmstad C— Kävlinge.		Bandel. Ängelholm C— Hälsingborg F.		Bandel. Billesholms gr. —Landskrona.	
Halmstad C	Hd	Ängelholm C ..	Ä	Billesholms gr.	Bm
<i>Halmstads</i>		Vegeholm	Vh	Ekeby	Eb
<i>rangerbangård</i>	<i>Hrbg</i>	Rögle	Rg	<i>Kingelstad</i>	<i>Ksa</i>
Trönninge	Trn	Kattarp	Ka	<i>Ottarp</i>	<i>Otp</i>
Eldsberga	Ea	Ödåkra	Öda	Vadensjö	Vd
Genevad	Gnd	<i>Gyhult</i>	<i>Ght</i>	Säby	Säy
Veinge	Vig	Hälsingborg F..	Hbf	Landskrona	Lk
Laholm	La				
Vallberga	Vba	Bandel. Mölle—Åstorp.		Bandel. Veinge— Hässleholm.	
Skottorp	Skt	Mölle	Ml	Veinge	Vig
Båstad	Bå	Krapperrup	Krp	Skogaby	Sgy
Grevie	Gve	Nyhamnsläge ..	Nyl	Knäred	Knä
Förlövsholm ...	Fö	Strandbaden ...	Sbn	<i>Putsered</i>	<i>Put</i>
Vejbyslätt	Vbt	Höganäs	Hns	Majenfors	Mjf
<i>Skäldervikens</i>		Ingelstråde	Ig	Råstorp	Rp
<i>grusgrup</i>	<i>Son grp</i>	Mjöhult	Mj	Markaryd	Mrd
Skälderviken ...	Svn	Stureholm	Srm	<i>Århult</i>	<i>Årt</i>
<i>Rörlig bro</i>	<i>R bro</i>	Västraby	Vsb	Emmaljunga ...	Elj
Ängelholm C ...	Ä	Kattarp	Ka	Vittsjö	Vsj
Spannarp	Sar	Hasslarp	Hlp	Bjärnum	Bjm
<i>Heagård</i>	<i>Hgd</i>	<i>Ormastorp</i>	<i>Oa</i>	Mala	Mal
Åstorp	Åp	Nyvång	Nyv	Vankiva	Vkv
Norra Vram ...	Nav	Åstorp	Åp	Hässleholm	Hm
Billesholms gr. .	Bm				
Böketofta	Bö				
Kågeröd	Kd				
Axelvold	Ad				
Källstorp	Klt				
Svalöv	Sal				
Teckomatorp ...	Tp				

FÖRTECKNING

ÖVER DRIFTPLATSER SOM FÅ TRAFIKERAS OBEVAKADE.

Driftplats	Anm.
Halmstads rangerbang.	Ställverk I, huvudspåret.
Trönninge	Särskild vägvakt skall finnas för manövrering av fällbommarna.
Eldsberga	D:o D:o
Genevad	Ingen inskränkning.
Veinge	" "
Laholm	" "
Vallberga	Särskild vägvakt skall finnas för manövrering av fällbommarna.
Skottorp	D:o D:o
Båstad	Ingen inskränkning.
Grevie	Särskild vägvakt skall finnas för manövrering av fällbommarna.
Förslövsholm	D:o D:o
Vejbyslätt	D:o D:o
Skälderviken	Särskild vägvakt skall finnas för manövrering av fällbommarna under tiden $^{15}/_5$ — $^{14}/_6$. Full bevakning under tiden för pågående seglation.
Spannarp	Särskild vägvakt skall finnas för manövrering av fällbommarna.
Norra Vram	D:o D:o
Böketofta	D:o D:o
Kågeröd	D:o D:o
Axelvold	D:o D:o
Källstorp	D:o D:o
Vegeholm	D:o D:o
Rögle	D:o D:o
Gyhult	Ingen inskränkning.
Krapperrup	Särskild vägvakt skall finnas för manövrering av fällbommarna.
Strandbaden	Särskild vägvakt skall finnas för manövrering av fällbommarna under tiden $^{15}/_5$ — $^{14}/_6$.
Stureholm	Ingen inskränkning.

Driftplats	Anm.
Västraby	Särskild vägvakt skall finnas för manövrering av fällbommarna.
Ormastorp	D:o D:o
Nyvång	D:o D:o
Ekeby	D:o D:o
Kingselstad	Ingen inskränkning.
Vadensjö	Särskild vägvakt skall finnas för manövrering av fällbommarna.
Säby	D:o D:o
Skogaby	Ingen inskränkning.
Knäred	Särskild vägvakt skall finnas för manövrering av fällbommarna.
Majenfors	Ingen inskränkning.
Råstorp	Särskild vägvakt skall finnas för manövrering av fällbommarna.
Århult	Ingen inskränkning.
Emmaljunga	" "
Vittsjö	Särskild vägvakt skall finnas för manövrering av fällbommarna.
Bjärnum	D:o D:o
Mala	D:o D:o
Vankiva	D:o D:o

Å samtliga platser skall huvudtågväg användas. Tågen få framföras med den hastighet, som finnes bestämd i tidtabellsbokens allmänna bestämmelser under hastighetsuppgifter avd. C. (sid. 12).

FÖR TRAFIKEN FRÅN OBEMANNAD PLATS GÄLLER FÖLJANDE.

Tåget gör uppehåll för påstigande, om resande vid tågets ankomst befinner sig på plattformen. Biljetter säljas av tågchefhavaren. Resande får på eget ansvar i resgodsvagnen inlasta högst 25 kg. — å halvbiljett för barn 12 kg. — resgods ävensom eventuellt medförd velociped för att sedermera få detsamma inskrivet efter anvisning av tågchefhavaren.

UPPGIFT ANG. STATIONÄR PERSONALS TJÄNSTGÖRING

vid tåg med uppehåll vid hållplatser, lastplatser och obevakade stationer
samt angående påstigningsmärken.

Hållplats, lastplats eller obevakad station x = påstigningsmärke finnes	Tågexpeditörs- (platsvakts-) tjänstgöring enligt säkerhetsordningen § 72:11 förekommer för nedan angivna tåg
Stureholm	2054, 2055, 2063, 2065, 2066, 2067, 2069
Västraby	2053, 2054, 2063, 2065, 2066, 2069
Ormastorp	2061, 2063, 2064, 2065, 2066, 2069, 2072, 2112
Nyväng	2075
Ekeby	2171, 2172
Kingelstad	2171, 2172
Majenfors	2130
Mala	2133, 2134,
Personal, som kan biträda med lossning och lastning, finnes vid vid tågen	
Spannarp	1865 S. o. H.
Norra Vram	alla tåg med uppehåll
Böketofta	” ” ” ”
Källstorp	alla tåg med uppehåll
Krapperup	” ” ” ”
Strandbaden	” ” ” ” utom 2074, 2075 och 2076
Stureholm	” ” ” ” utom 2053, 2061, 2072, 2074, 2075 och 2076
Västraby	” ” ” ”
Ormastorp	” ” ” ”
Nyväng	” ” ” ”
Ekeby	” ” ” ”
Kingelstad	” ” ” ”
Vadensjö	” ” ” ”
Säby	” ” ” ”
Skogaby	” ” ” ” utom 2130
Majenfors	” ” ” ” ” 2130
Råstorp	” ” ” ”
Mala	” ” ” ”
Vankiva	” ” ” ”

**BESTÄMMELSER ANG. INSPEKTION M. M. AV
STÄNDIGT OBEVAKADE DRIFTPLATSER.**

a) Vid de ständigt obevakade driftplatserna åligger det sträckvakten att utföra den dagliga inspektionen enl. Sjö § 45 mom. 1 och 2, vad beträffar inspektion enl. nämnda moment 2 dock endast i den utsträckning, sådan kan utföras i samband med vakten åliggande sträckbesiktning. Samma inspektionsskyldighet åligger även banmästaren vid dennes inspektionsfärder.

b) I anslutning till § 17 i Instruktion för banvakter är vederbörande sträckvakt närmast ansvarig för att vid ständigt obevakad driftplats förefintliga spår-, växel-, signal- och förreglingsanordningar äro i gott skick och fungera tillfredsställande.

c) Vid samtliga ständigt obevakade driftplatser å linjen skall banavdelningen ombesörja all renhållning av spår, växlar, korsningar, plattformar, lastkajer och lastbryggor, frilastplaner, stationsplaner och övrig yttre renhållning, som kan komma ifråga, ävensom rengöring av vagnar, då detta åligger statens järnvägar, hopläggning av presenningar, koppling och upphängning av tryckluftslangar, rengöring av avträden och brunnar, vedhuggning för tjänstelokaler samt inläggning i förrådsrum av bränsle. Vid plats, där kvinnlig platsvakt ej finnes anställd, skall banavdelningen även utföra den dagliga rengöringen av väntrum och tjänstelokaler.

d) Konduktörspersonalen skall ombesörja växling, avsyning av vagnar ur säkerhetssynpunkt, så att risk för deras medtagande i tåg icke förefinnes, ävensom lossning och lastning av resgods och styckegods samt dettas forslande från och till förvaringsrum, där sådant finnes.

Anm. 1. Vid sådan ständigt obevakad driftplats, där i säkerhetstjänst icke användbar manlig tjänsteman vid trafikavdelningen tjänstgör, skola förestående bestämmelser under punkterna c) och d) — utom vad gäller växlingens ombesörjande genom konduktörspersonalen — icke tillämpas.

Anm. 2. Vid sådan ständigt obevakad driftplats, där i säkerhetstjänst användbar manlig tjänsteman vid trafikavdelningen tjänstgör, skola förestående bestämmelser i sin helhet icke tillämpas.

Instruktion för tågloks framförande å Kågeröds bangård.

Vid Kågeröds station få tågloken från tågen 2047 och 1884 vid rundgång framföras å bangården, utan att växlingspersonal behöver medfölja å loket.

Härvid skall iakttagas,

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

att erforderlig växlingssignal gives av den tjänsteman, som verkställer av- eller tillkoppling 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 tågklareraren eller av honom beordrad tjänsteman, då loket passerar övergången, varvid den som bevakar övergången skall giva signalen "klart" åt föraren.

Dessutom skall iakttagas, att vägbommarna hållas nedfällda.

Utdrag ur instruktion rörande automatiska fällbomsanläggningen vid korsningen med Johan Banérgatan vid sektion 241 + 336 å linjen Ödåkra—Hälsingborg F.

För signalering till tågen finnas följande skyddssignaler:

Huvudljussignal A, för tåg från Hälsingborg F, uppsatt 100 meter söder om gatukorsningen.

Huvudljussignal B, för tåg mot Hälsingborg F, uppsatt 40 meter norr om gatukorsningen och förbunden med försignal 300 meter framför signalen.

Då bommarna blivit fällda genom påverkan av tåg, visas körsignal med ett grönt sken mot tåget från vederbörlig signal A eller B.

Förfaringssätt vid framförande av tåg över gatukorsningen, då bommarna ej äro fällda och vägvakt ej finnes på platsen.

Om tåg närmar sig plankorsningen och körsignal icke visas från vederbörlig huvudsignal A eller B, skall tåget bringas till stopp, innan signalen passerats.

Äro bommarna ändock fällda, skall tåget framföras över plankorsningen med försiktighet, så att det kan bringas till stopp före korsningen, om bommarna skulle börja lyftas. Föraren skall fördenskull giva akt på bommarna tills loket uppnått korsningen.

Äro bommarna öppna skall följande förfaringssätt tillgripas.

1) Lokbiträdet bevakar plankorsningen under det tåget framföres över vägovergången, varvid han på dagen medelst röd flagga och under mörker med rött sken från handsignallykta visar stopp mot vägfärande.

2) Är loket enbemannat, skall tågbefälhavaren eller den, han därtill beordrar utföra bevakning på sätt i punkt 1 säges.

3) Är loket enbemannat och föraren tillika tågbefälhavare, får tåget framföras över plankorsningen med största försiktighet och under avgivande av upprepade signaler.

Lokföraren skall anmäla, att signaler eller fällbommar äro i olag vid ankomsten till närmaste bevakade station. Skall tåget ej där göra tidtabellsenligt uppehåll, skall föraren ändock stanna tåget för avgivande av anmälan. Anmälan göres till tågklararen.

UPPGIFT Å STATIONER, DÄR VAGNAVSYNING SKALL UTFÖRAS.

Str 123 §§ 5 och 8, Sjö § 66 : 4.

Halmstad C.

Avsugning av tåg med Halmstad C som utgångs- resp. slutstation samt genomgående tåg norr- och söderifrån utom 5151 och 5152 samt tåg med vagnskötare.

Ängelholm C.

Alla tåg avsynas utom 2007, 2185 och 2008.

Billesholms gruva.

Avsugning av 2162, 2163, 2167, 2170.

Hälsingborg F.

Avsugning av alla tåg med Hälsingborg F som utgångs- resp. slutstation samt betr. varmgång 5153 och 7903.

Hälsingborg C.

Avsugning av 5153, 5154, 7903 och 7904.

Hässleholm.

Avsugning av tåg med Hässleholm som utgångs- resp. slutstation, samt

av vagnar som äro genomgående å lin. Malmö C—Hässleholm—Veinge—Halmstad C och omvänt.

UTGÅNGS- OCH SLUTSTATIONER FÖR BROMSPROV

Str 254 Bt B art 40—48.

Station	Utgångsstation för	Slutstation för
Halmstad C resp. Halmstad Rbg	Tåg som utgå söderut fr. Hd samt 5153, 5157, 5154, 5158.	Tåg söderifrån som sluta i Hd.
Ängelholm C	Alla utgångståg. Genomgående tåg mot Hd, Kg, Hbf och omvänt utom 1453, 1454, 1456, 1851, 1895, 2185, 2007, 2008 och 5157.	Tågen 2006, 2026, 2092, 7651, 7832, 7904, 7976 o. 7984.
Åstorp	Utgående tåg mot Ka—Ml.	Ankommande tåg från Ka—Ml.
Billesholms gruva	Utgående tåg mot Lk.	Ankommande tåg från Lk-linjen.
Hälsingborg F	Tåg som utgå från Hbf eller Hb.	Samtliga tåg utom 5153 och 7903.
Hälsingborg C	—	Tågen 5153 och 7903.
Hässleholm	Utgående tåg mot Vig.	Ankommande tåg från Mrd-linjen.

För extra tåg gäller, att station, där dylikt tåg uppsattes eller upplöses, skall vara utgångs- resp. slutstation för detta tåg.

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 ORIENTERINGSMÄRKEN

uppsatta vid hållplatser (Säo § 15 mom. 9).

Driftplatser	Orienteringsmärken uppsatta vid	Betydelse
Heagård	Km 227+270 och 228+170	Orientering ang. platsens belägenhet
Ottarp	„ 13+040 „ 13+790	
Putsered	„ 21+670 „ 22+420	

UPPGIFT Å BANDISPOSITIONER

med nummer och beteckning (för vagnuttagnings).

Nummer och beteckning	Bandispositionens utförande m. m.
Bdisp. n:r 1. Vard. Hbf—Öda mellan tågen 2051 och 2006.	Sedan tåg 2051 inkommit till Hälsingborg F disponerar Ta linjen Hälsingborg F—Ödåkra till kl. 11.11 för gång med lok och vagnar från Hälsingborg F till Gyhult och åter.
Bdisp. n:r 2 P. s. o. Ä—Vbt mellan 1851 och 42 (62).	Sedan tåg 1851 inkommit till Ängelholm C disponerar Ba linjen Ä—Vbt till kl. 9.23 för gång med lok och vagnar från Ängelholm C till Skäldervikens grusgrop och åter. Då tåg 62 går, inskränkes bdisp. att gälla till kl. 9.18.

Anm. Bestämmelserna i Säo § 29 mom. 4, anm. 4, tillämpas.