

JÄRNVÄGAR

Malmö 15.2.51

DISTRIKTET  
Riktschefen

Tdt 1/51

Svarsskrivelse ovanstående  
Ärendenummer angives.

den 17 FEB 1951

INKOM TILL  
KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN  
PERSONTRAFIKBYRÅN  
17 FEB. 1951

Dnr Pbr. *Tk 6*

Kungl. Järnvägsstyrelsen  
Persontrafikbyrån

*1200 nr 4*

*Till Tj*

*Malmö*

Tidtabell 151 fr.o.m. 1 september 1951.  
"Ostergyllens" framdragande till Malmö  
i samband med indragningen av tågen  
7 och 8 Stockholm-Malmö-Stockholm.

Aberopande Styrelsens skrivelse den 23 januari 1951, dnr Pbr Tk 6, får jag anföra följande i anslutning till trafikinspektörernas här bifogade uttalanden.

De lägen, som expresstågen avses erhålla enligt Styrelsens utkast till tidtabeller, äro enligt min mening icke tillfredsställande om hänsyn skall tagas till möjligheten av att göra dem försvarbara ur ekonomisk synpunkt. Anslutningar från och till sidolinjerna komma att så gott som helt saknas enligt den för tidtabell 151 föreslagna tågplanen, och de till tågen 7 och 8 anslutande tågen kunna icke lämpligen flyttas för att åstadkomma anslutningar till expresstågen. Dessa tåg kunna därför erhålla resande endast till och från Malmö och Lund samt lokalresande till och från övriga stationer, där tågen avses göra uppehåll. Verkställd undersökning utvisar, att trafikunderlaget därvid icke kan beräknas bli tillräckligt.

Följande alternativa förslag till lägen för expresstågen synas böra övervägas, innan beslut eventuellt fattas om tågens anordnande.

83 C	83 D	Tåg nr		84 C	
12.30	15.00	fr	Stockholm C	t	22.06
13.41	16.11	"	Nyköping	fr	20.55
15.28	17.53	t	Mjölby	fr	19.15
15.28	17.55	fr	"	t	19.15
16.29	18.57	t	Nässjö	fr	18.15
16.33	19.01	fr	"	t	18.11
17.20	19.48	t	Alvesta	fr	17.25
17.25	19.51	fr	"	t	17.25
18.18	20.50	t	Hässleholm	fr	16.33
18.20	20.53	fr	"	t	16.30
18.47	21.20	t	Eslöv	fr	16.03
18.49	21.22	fr	"	t	16.01
19.01	21.34	t	Lund C	fr	15.49
19.03	21.36	fr	"	t	15.47
19.15	21.48	t	Malmö C	fr	15.35
19.45	22.15 <sup>x</sup>	fr	Malmö F(Hamn)	t	15.00
21.10	24.00 <sup>x</sup>	t	Köpenhamn	fr	13.35

*147*      *142*

*1 1/2*      *-1*      *+1*

*x) natt före  
och efter  
sön- och  
helldag.*

Dessa tågen medföra den fördelen, att anslutningar erhållas med Hälsingborg och Landskrona, enligt alternativ 83 D även Jönköping, Karlskrona och Kalmar. Förbindelsemöjligheterna med Köbenhavn anses särskilt önskefulla.

Ett vägande skäl mot tågens anordnande anses vara, att godstågstabellen avsevärt rubbas på såväl 10 som 11 trafiksektionen med försämrade befordringstider som följå. Inläggande av speciella tåg med stor hastighet måste alltid medföra svårigheter för en god tågföring.

Av trafikinspektörerna framfört förslag, att Xoa 5-sättet skulle insättas i tågens 7 och 8 tidtabeller, anses även böra övervägas. Reselägenheterna genom dessa tåg äro uppskattade och kostnaden för ett bibehållande av desamma skulle högst väsentligt minskas. En olägenhet är dock avsaknaden av restaurantvagn, men densamma torde dock icke vara alltför stor, med hänsyn till tågens läge.

Begärda kostnadstabläer, grafiska tidtabeller för 10 trafiksektionen, tidtabellsutskrifter på form Pbr 4 för 11 trafiksektionen, uppgift å hastighetsbegränsningar på 11 bansektionen och uppgift å ändringar av signal- och säkerhetsanläggningar bifogas.

*Åsén*

Skall  
spårstrå  
tåg 100 kl  
Linjen Mjöl  
Tranås.

På grund av  
utföras på  
vintertid  
får under  
1911

tt godstågs-  
ktioner med  
speciella  
för en  
las  
även med  
arna

gande hastighetsnedsättningar å driftsplatser på grund  
sakerhetsanläggningarnas beskaffenhet.

#### Strålsnäs.

Ställverksanläggningen vid Strålsnäs beräknas färdig för dubbel-  
spårstrafik - högsta hastighet för loktåg 90 km/tim och snabb-  
tåg 100 km/tim - kort tid efter dubbelspåret i bruktagande på  
linjen Mjölby - Strålsnäs. *15 juni klart med dubbelspår*

#### Tranås.

På grund av spårändring, som enligt inhämtad upplysning skall  
utföras på försommaren, kommer ställverksanläggningen vid Tranås  
att undergå en omfattande ändring och blir ej färdigställd till  
vintertidtabellens ikraftträdande. Ställverksanläggningens  
färdigställande efter spårändringen bör avvaktas, innan hastig-  
heten fastställs. *På räknar med 70 km ut till sommaren till falltellen*

#### Nässjö.

Då spårledningar och signaler för växlingsrörelser saknas, bör  
hastigheten ej sättas högre än 40 km/tim på station av Nässjö  
storlek i avseende på tåg och växlingsrörelser. *1957 men vill ha full hastighet till sommaren  
tidtabellen 1952.*

#### Grimstorp.

Hastigheten är för närvarande begränsad till högst 90 km/t.  
På grund av nuvarande korta signalsikt bör infartssemaforen för  
tåg norrifrån utbytas mot ljussignal, innan hastigheten höjes.  
Utbytet av infartssignalen medhinner sannolikt ej före snabbtågens  
insättande, varför hastigheten för snabbtågen bör sättas högst  
90 km/t.

#### Sävsjö.

Nuvarande hastighetsbegränsning till 90 km/t i uppspåret samt  
genom infartsväxlarna i nedspåret är föranledd av säkerhets-  
anläggningen. För högre hastighet kräves upprustning av anlägg-  
ningen och utbyte av utfartssemaforen mot ljussignaler,  
vilket icke medhinner, innan snabbtågen insätts. Nuvarande has-  
tighetsbegränsning bör därför tillämpas även för snabbtågen.

#### Alvesta.

Hastighetsbegränsning förekommer endast genom utfartsväxlarna på  
grund av växelkurvor. Då de elektriska växeldrivanordningarna icke  
äro försedda med förreglingsanordningar, som fastlåsa växeltung-  
orna, bör icke högre hastighet än 90 km/t förekomma genom  
växlarna.

#### Älmhult.

Tåghastigheten över Älmhults bangård är fastställd till 90 km/t.  
För höjning av hastigheten kräves i första hand, att utfartssema-  
foren utbytas mot ljussignaler. I anslutning till förslag från  
distriktet anförde styrelsen i skrivelse den 16 november 1944, dnr  
177/44, att utbytet bör anstå, till dess en ombyggnad av säkerhets-  
anläggningen i rationaliseringssyfte kan förverkligas. Nuvarande  
hastighetsbegränsning bör tillämpas även för snabbtåg.

#### Hässleholm.

Av samma skäl, som anförts beträffande Alvesta, bör högre hastig-  
het än 90 km/t ej förekomma genom växlarna i Hässleholm. Genom  
växlarna i huvudspåren framför stationshuset bibehålles nuvarande  
hastighet 70 km/t.

#### Stehag.

Den nya säkerhetsanläggningen vid Stehag blir färdigställd inom  
den närmaste tiden, och det förmodas, att huvudspåren få trafike-  
ras av snabbtågen med 130 km/t vid tidpunkten för snabbtågens in-

sättande.  
Lund,  
Eslöv, och Arlöv.

Av samma skäl, som anförts beträffande Alvesta, bör högre hastighet än 90 km/t ej förekomma. Eslöv är helt i avsaknad av spårledningar.

Malmö.

Nuvarande hastighetsnedsättning 40 km/t bör fastställas även för snabbtågen.

STATENS JÄRNVÄGAR  
SIGNALINGENJÖREN  
MALMÖ

*Olof Gustafsson*  
Fj

Expresståg Xoa5 Malmö -  
PM angående förlängning av  
signalanläggningar.

Av bifogade sammanställ-  
ning för automat-  
vid linjehastigheter  
se den 25/1 1951.

Skyttebc, Stalbo

Spårledningarna  
förlängas i e  
Tranås för  
ett samman  
heten 150  
arbeten

Aleho  
Tras

Be

Presståg Xoa5 Mjölby - Malmö

PM angående förlängning av spårledningar för automatiska vägsignalanläggningar.

Av bifogade sammanställning framgår de förlängningar av spårledningar för automatiska vägsignalanläggningar som erfordras vid linjehastigheterna enligt bilagan till Styrelsens skrivelse den 23/1 1951.

Skyttebo, Stallberga

Spårledningarna vid Skyttebo och Stallberga skola inom kort förlängas i samband med inrättningsställande av linjen Strålsås-Tranås för hastigheten 120 km/t. För att få arbetet utfört i ett sammanhang, komma spårledningarna att anpassas för hastigheten 130 km/t i stället för 120 km/t. Kostnaderna för dessa arbeten påföras dubbelspårsbygget.

Aleholm, Värnbron, Ugglehult, Grännaforssa, Lekaryd, Trästen, Hullingsved, Enebyda, Hörda och Hasslaröd.

Beträffande dessa vägsignalanläggningar föreligger av Styrelsen uppgjorda förslag till ombyggnad, Ebr dnr 60 - 104/48. Det förutsättes, att dessa förslag efter deras anpassning till hastigheten 130 km/t, leda till beslut så snart som möjligt, så att de speciella kopplingarna som erfordras för de gemensamma spårledningarna Trästen - Hullingsved och Enebyda - Hörda bli utförda enligt fastställda ritningar för ombyggnaden av dessa anläggningar. Snabbtågens insättande föranleder då ej några extra kostnader.

Gemön

Gemön har gemensam spårledning med vägsignalanläggningen vid Möckeln. Förlängningen av norra spårledningen medför därför omfattande ändring av båda anläggningarna. Södra spårledningen för Gemön slutar nu vid norra infartssignalen till Älmhult. Ny spårledning, som påverkar vägsignalanläggningen, när tågsväghävstången för utfart från huvdspåret mot Möckeln är omställd, måste anordnas innanför infartssignalen. På grund av rådande personalbrist torde ändringen för Gemön ej medhinnas på den tid, som kommer att stå till buds, efter det beslut om ändringen fattats och ritningar fastställt. Det bör därför räknas med hastighetsnedsättning eller personlig bevakning för snabbtågen.

Vallkärratorn

Spårledning 190 m lång anordnas som förlängningssträcka i nedspåret vid Stångby. Spårledningen skall påverka vägsignalanläggningen, då tågsväghävstången för utfart från spår III mot Lund är omställd.

Väståkra

Förlängningen utföres, genom att låta kontakt på spårrelä S2 i Uppåkra påverka vägsignalanläggningen, när tågsväghävstången för infart från Åkarp å uppspåret till spår III är omställd samtidigt med tågsväghävstången för utfart från spår III mot Lund å uppspåret.

Tågarp

Södra spårledningen förlänges med spårledning S6 i Arlov. Spårledning S6 måste dock förlängas 40 m i spår I och dvärgsignalen 13/15 V tillbakaflyttas samma avstånd, vilket icke torde medföra någonolägenhet.

Rossmäte, Algustorp

Nife-ackumulatörer och likriktare uppsättas i stället för befintliga sodaceller och spårledningarna förlängas.

Skrapstad, Torps bruk, Sjögård, Diö bro, Möckeln, Öslöv, Toftaholm

Spårledningarna förlängas.

Med undantag av vägsignalanläggningen vid Gemön, km 482 + 701, böra samtliga vägsignalanläggningar kunna trafikeras med full linjehastighet, om ej materielbrist eller annat oförutsett inträffar och beslut om snabbtågens insättande erhålles smärast.

Kostnader

Rossmäte, Algustorp	5800
Skrapstad, Torpsbruk, Sjögård, Diö bro, Möckeln, Toftaholm	800
Öslöv	1600
Gemön	9000
Vallkärratorn, Väståkra, Tågarp	<u>3800</u>

Summa 21000

STATENS JÄRNVÄGAR  
SIGNALINGENJÖREN  
MALMÖ

*Olof Lundström*  
14

Sammanställning  
signaleringssträckor  
läggningar för snabbtåg

Stigar	Förlängning av spårledning nr	
	Mot norr 130 km/t	Mot söder 130 km/t
by - Nässjö	140	140
280+160	370	80
287+050	470	45
311+030		
Nässjö - Sävsjö		60
374+982		
Sävsjö - Eslöv		60
380+528		40
403+407		40
409+818		4
420+801		
427+240		
431+843		
439+960		
454+705		
456+775		
462+162		
464+174		
471+964		
480+362		
482+72		
506+C		
524+		
577		
Linjen Eslöv - Mal		
Toftaholm		
Vallkärratorn		
Väståkra		
Tågarp		