

6-33/50

Arnvägar  
Taktet  
genjören

P.M.

ang. tåghastigheter för vanliga snälltåg över stationer  
Mjölby-Malmö vid tidtabellsskiftet omkring 1 juni 1952.

Strålsnäs	90 km/t	
Boxholm	90 "	
Sommen	90 "	
Tranås	40 "	Ombyggnad av säkerhetsanl. beräknas pågå.
Gripenberg	90 "	
Frinnaryd	90 "	
Aneby	90 "	Event. 40 km/t, om spårändr. arb. då utföres.
Flisby	90 "	
Solberga	90 "	
Nässjö	40 "	
Grimstorp	120 "	
Bodafors	120 "	
Sävsjö	90 "	tåg med jämna nr
"	90 "	" " udda " vid infart
"	60 "	" " " " " utfart
Stockaryd	120 "	
Rörvik	120 "	
Lamhult	120 "	
Lidnäs	120 "	
Moheda	120 "	
Gåvetorp	120 "	
Alvesta	40 "	Ombyggnad av bangård och säkerhetsanl. Dubbelspårsombyggnad
Blådinge	40 "	Event. 40, om dubbelspårsinledning pågår.
Vislanda	120 "	
Eneryda	120 "	
Liatorp	120 "	
Diö	120 "	
Möckeln	120 "	
Ålmhult	90 "	
Killeberg	120 "	
Osby	120 "	
Hästveda	120 "	tåg med udda nr
Ballingslöv	120 "	" " jämna ", infart
"	120 "	" " " " ", utfart
"	60 "	
Hässleholm	90 "	vid in- och utfart
"	70 "	mitt för stationshuset
Sösdala	120 "	
Tjörnarp	120 "	
Höör	120 "	
Sjöholmen	120 "	
Stehag	120 "	
Eslöv	90 "	(Nuv. tdt upptager 100 km/t, vilket jag anser bör ändras)
Örtofta	100 "	
Stångby	100 "	
Lund	90 "	tåg med udda nr, infart
"	90 "	" " " " ", utfart
"	60 "	" " jämna ", infart
"	90 "	" " " " ", utfart
Uppåkra	100 "	
Åkarp	100 "	
Arlöv	90 "	(Nuv. tdt upptager 100 km/t, vilka jag anser bör ändras)
	90 "	vid infart o. 200 m längd innanför

Malmö

40 km/t vid infart därefter.

Obs! Vid de större stationer, där spårledningar saknas, högre hastighet tillåtas för motorvagnståg än för andra. Dessutom bör hänsyn tagas till att eldrivanordningar finns i Eslöv, Lund och Arlov (även Alvesta) som ej hava växellåsanordningar (jmf Stehag), vilket jag anser vara ett skäl till högst 90 km/t för motorvagnståg.

Malmö den 22.9.1951

*L. Lundberg*

Överlämnas till Byrådirektör T. Lundberg enligt telefonbegäran. Reservation för event. av mig okända förändringsarbeten i spåret o.d. Malmö 22.9.51.

*L. Lundberg*

150 234  
-ablt  
använd  
ts  
Ar  
22.9.51

Byrådirektör T. Lundberg  
Sjundeledningskontoret  
Sveavägen 100  
Malmö

Byrådirektör  
Sveavägen 100  
Malmö

Malmö 22.9.51

Loz Ye / En  
Mu.

KUNGL.  
BÄNINGSSTYRELSEN

Stockholm 29.10.51

Persontrafikbyrån  
D-nr Fbr Tk 64

Öis Ebr 29.10.51 6

Om ett svarsskrivelse angives ovan-  
stående diarienummer och i adressen  
byråns namn

Tidtabell 152, expresstågsätt litt. Xoa5  
mellan Stockholm och Malmö

Det överväges att fr.o.m. den 15 juni 1952 insätta ett Xoa5-sätt såsom expresståg Stockholm-Nyköping-Malmö och Malmö-Katrineholm-Stockholm. Tågen önskas framförda med 10 km/tim högre sth, än vad som är tillåtet för loktåg, div.s. med följande sth:

Cst-Nk-Nh, Gi-Igm, Ip-Msä	sth 100
Nh-Gi	" 110
Igm-Ip	" 130
Msä-Sya	" 130
Sya-N	" 100
N-E	" 130
E-Al	" 110
Al-N	" 100

M-Al	sth 100
Al-E	" 110
E-N	" 130
N-Sya	" 100
Sya-Msä	" 130
Msä-Ip	" 100
Ip-Igm	" 110
Gi-Nh	" 130
Igm-Gi, Nh-K	" 100
K-Skv, Sh-B, Mö-Jn	" 130
Skv-Sh, B-Mö, Jn-Cst	" 100

Jag anhåller om besked snarast möjligt, huruvida expresståg fr.o.m. 15 juni 1952 med hänsyn till signaltekniska förhållanden kunna få framföras med ovan angiven sth. Skulle så mot förmodan icke vara fallet, utbedes uppgift på de platser, där sth måste vara lägre, än vad ovan angivits.

Efterhand som sth för loktåg höjes till 120, vilket väl närmast skulle bli fallet på upp- och nedspåren hela sträckan Norrköping-Nässjö, önskas expresstågens sth höjd till 130.

L. S. / J. L.

*J. Lundh*  
tjf

... som vi böra vidtaga

RELSSEN

Stockholm 27.9.50

Byråns  
Efen  
Ebr TK 33

svårskrivelse angives ovan  
artikelnnummer och i adressen  
byråns namn

318 Ebr

28.9.50. 6-208/46

1950  
208/46

Signalsäkerhetsanläggningen  
på 11 bansektionen

Sedan åtskilliga år är 11-linjen på båda sidor om Almhult  
jordningställd för sth 120. Över hela huvudtågvägen i  
Almhult är sth 90. Det har upplysts, att orsaken till  
bilden lägre hastigheten över Almhults bangård skulle vara  
signalteknisk. Det har också upplysts, att orsaken till  
sth Näsby-Sävsjö-nedsättningar och Sävsjö-Grimstorp-påspår  
sänkning till 90 km/tim. Grimstorp-Näsby 90 km/tim. är nästan  
endast, när sth Grimstorp-Näsby är 90 km/tim. Inom detta  
tidtabell får höjas till 120 men att sth över hela  
huvudtågvägen i båda riktningarna över Grimstorp ban-  
gård måste bibehållas vid 90. Även här har det upplysts  
att orsaken är signalteknisk.

Grimstorp:

Stockholm:

Det kan möjligen sägas, att det är jämförelsevis betyd-  
selöst, om några snälltåg av signaltekniska skäl måste  
sänka farten från 120 till 90 km/tim över ett par ban-  
gårdar, men trots detta finner jag det anmärkningsvärt  
att signalsystemen ej skola kunna hålla takt med upp-  
rustningen av linjerna och anhåller om Edert uttalande

Strålsnäs:

För närvarande äro signalsäkerhetsanläggningarna vid  
Strålsnäs och Boxholm mer eller mindre satta ur funkti  
med hastighetsnedsättning från 90 till 40 km/t som föl  
Orsaken härtill torde vara ändringsarbeten i samband m  
dubbelspårsbygget. Det vore emellertid högst olägligt,  
om hastighetsnedsättningar av signaltekniska skäl skul  
behöva ifrågakomma även under nästa sommar. Jag vore  
tacksam för ett besked, att signalsäkerhetsanläggning  
på samtliga bangårdar mellan Mjölby och Tranås fr.o.m.  
juni 1951 tillåtas, att tågen passera med sth 90 km i ti  
men.

Då planeringen av tidtabell 151, som skall gälla fr.o  
juni 1951, nu är brådskande, får jag anhålla om Edert  
uttalande snarast möjligt

R. Furusjö

Hy  
Söder  
Pövelst  
Samma  
Tranås  
Gripsholm  
Tranås  
kan till  
kan till

Åter Byråchefen Pbr.

INKOM TILL  
KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN  
PERSONTRAFIKBYRÅN  
10 OKT. 1950

För erhållande av upplysningar om exakta läget i riktet beträffande signalsäkerhetsanläggningarna med hänsyn till spårändringarna, remitterades skrivelsen till signalingenjören i Malmö.

Han har i närsluten PM av den 3 oktober 1950 klarlagt situationen, vilket till väsentliga delar utgör svar på Pbr skrivelse.



E b r 9.10.50.

D:nr Pbr Tk 33

/Ra

Då det är väl dock så, att när miljoner lagts ner på en längre sträckning för att få fram en högre hastighet, är det alltid olägligt och tråkigt med en punkt här och en punkt där, vid vilken hastigheten skall avsevärt bringas ner genom kraftig nödbromsning. Detta är både riskfyllt och påfrestande för materielen. Vi hoppas därför, att Ebr gör sitt bästa för att en besvärlig situation i Stockholm, i ill. 50. alla beständerna i den här delen av linjen, som är i besvärlig situation, skall kunna lösas på ett tillfreds- ställande sätt.

Ink. Ebrsi

- 6 NOV 1950  
208/46

Det kan möjligen antas, att om några åren till 50 till 60 km/h över ett par meter, men trots detta bättre tinner till det som är en avsevärd förbättring av signaltekniken. För närvarande är signaltekniken i ganska många fall fortfarande i ett sådant tillstånd, att det är svårt att förstå sig på den. Detta beror på att den tekniska utrustningen i många fall är gammal och inte har uppdaterats. Detta innebär att signalerna inte fungerar optimalt, vilket kan leda till olyckor. Det är därför viktigt att investera i modern signalteknik för att säkerställa trafiksäkerheten. Detta gäller särskilt i tätbefolkade områden som Stockholm, där trafikmängden är hög och konsekvenserna av en olycka skulle vara stora. Vi förväntar oss att Ebr kommer att ta hänsyn till detta i sina framtida planer.

.g.v.