



Utkom från trycket den 13 januari 1959

B 6 (6/1 59)

Dbr

Detta cirkulär skall tilldelas all personal, som får användas i säkerhetstjänst. Ny utgåva av såo (särtryck 110)

Till vederbörande utsänds:

Ny utgåva av särtryck 110, Säkerhetsordning, såo (bilaga 4, Särskilda säkerhetsföreskrifter för rälsbussar av klass B, och bilaga 5, Sakregister, utsänds dock först om någon månad) och

Specialtryck 1, Söo-kommentarer, söok. Detta specialtryck innehåller påpekanden, tolkningar, förklaringar m m och ersätter bl a de »Meddelanden från överinspektören för säkerhetstjänsten», som hittills utgetts. Specialtrycket är utformat så, att det skall lämpa sig även som lärobok. Söok skall tilldelas all personal, som får söo, och förvaras i en särskild ringpärm.

Senare utsänds:

Specialtryck 2, Särskilda säkerhetsföreskrifter för bansträckor med fjärrblockering. Detta specialtryck skall tilldelas personalen enligt sf bedömning och förvaras sist i samma ringpärm som söo.

Specialtryck 3, Särskilda säkerhetsföreskrifter vid beredskaps- och krigstillstånd. Detta specialtryck utsänds endast till distriktskanslier och sektionsledningsexpeditioner för att där handhasas som hemlig handling. Specialtrycket vidareänds till personalen först på särskild order vid beredskaps- eller krigstillstånd.

Den nya utgåvan av söo (jämte specialtryck) gäller fr o m den 31 maj 1959 på både normalspår och smalspår. Från samma dag upphävs den utgåva av söo och säkerhetsreglementet (sär), som nu gäller, med tillhörande specialtryck. Ändringstryck till särtrycksförteckningen kommer att utges.

Fr o m den 31 maj 1959 upphävs även alla undantag från nu gällande söo och sär, alla tolkningsuttalanden till dessa särtryck, alla »Meddelanden från överinspektören för säkerhetstjänsten», följande cirkulär:

A 14/54	A 31/55	A 1/56	A 6/57
A 70/54	A 78/55	A 10/56	A 33/57
A 83/54		A 14/56	A 42/57
A 85/54		A 66/56	A 48/57

I anslutning till nya sáo kommer ny utgåva av bl a särtrycken 113 (Växlingsinstruktion) och 114 (Vägvaktsinstruktion) att utges. Till vissa andra särtryck kommer ändringstryck att utarbetas.

De flesta av de böcker och andra blanketter, som används i säkerhetstjänsten, har omarbetats, framförallt i syfte att nå förenkling och modernisering. *Fr o m den 31 maj 1959 får blankett med äldre datum än enligt förteckningen i sáo sid 160 och 161 ej användas. Äldre blanketter skall makuleras.* I ett särskilt cirkulär kommer berörda tjänsteställen att i detalj orienteras om vilka blanketter, som ändrats, slopats eller tillkommit.

På grund av den omfattande sakliga och formella omarbetningen av sáo har det ej varit praktiskt möjligt eller lämpligt att genom nyhetsstreck i sáo ange de föreskrifter, som är nya eller ändrade i sak, eller att i detta cirkulär redogöra för alla dessa. Det är emellertid avsett att senare vid föredrag på olika platser redogöra för mera väsentliga nyheter i nya sáo.

Sedan nya sáo hunnit studeras, kommer examinering att ordnas med all personal i säkerhetstjänst. Denna skall vara avslutad senast den 30 maj 1959.



Utkom från trycket den 17 mars 1959

B 45 (¹⁰/₃ 59)

Dbr

Detta cirkulär skall tilldelas all personal, som fått nya säo (särtryck 110).

Bilaga 4 och
5 till säo
(särtryck 110)

Till vederbörande utsänds följande bilagor till nya säo:

*Bilaga 4, Särskilda säkerhetsföreskrifter för rälsbussar av klass B och
Bilaga 5, Sakregister till säo och säok.*

Bilagorna skall tilldelas all personal, som fått nya säo, och förvaras efter bilaga 3 i säo-pärmen.

B 46 (¹⁰/₃ 59)

Dbr

Detta cirkulär skall tilldelas all personal, som får användas i växlingstjänst. Ny utgåva av Vxi (särtryck 113)

Till vederbörande utsänds:

Ny utgåva av särtryck 113, Växlingsinstruktion, Vxi.

Den nya utgåvan av Vxi gäller fr o m den 31 maj 1959 på både normalspår och smalspår. Fr o m samma dag upphävs de utgåvor av Vxi (särtryck 113) och Vxis (särtryck 113 S), som nu gäller, med tillhörande specialtryck. Ändringstryck till särtrycksförteckningen kommer att utges.

Fr o m den 31 maj 1959 upphävs även alla undantag från nu gällande Vxi och Vxis, alla tolkningsuttalanden till dessa särtryck och cirkulär A 43/58.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Utkom från trycket den 9 april 1963

A 32 (21/3 63)

Da

Ett ändringstryck till säo och säok är avsett att tillämpas fr o m tidtabellsskiftet 26. 5. 1963. Samtidigt kommer vissa ändringar att göras i tdtboken del A och B — vad beträffar del A bli genom ändringstryck till den sk »gemensamma delen».

Vissa ändringar i säo (SJF 110) m m fr o m 26. 5. 1963

Med hänsyn till de relativt omfattande sakändringar som gjorts, redogörs i det följande för de viktigaste av dessa.

Platsbefälet (föreståndare för banmästaravdelning, lokstation, station och underhållsområde) skall instruera underlydande personal (SJF 200 A, art 54: 7).

I. Säo/säok

§ 1. Begreppet »motorvagn litt Y» har införts som beteckning för rälsbusståg av klass A. Under en övergångstid kommer dock båda uttrycken att användas i säo/säok.

§ 8. Blocksignal — antingen den utgörs av huvudsignal eller dvärgsignal — gäller för vut. Detsamma gäller försignal till blocksignal.

§ 10. Även dvärgsignal enl säo fig 5 e—f skall vara försedd med fyrkantig märktavla (säo fig 53 a).

§ 28. Säok § 28: 3 har ändrats som en följd av de ändringar, som gjorts i § 69: 5. Den viktigaste ändringen är att hastighetstavlor (begynnelsestavlor) skall sättas upp på *varje stationssträcka*, där sth på högerspår ej får uppgå till banans sth. Sluttavla däremot sätts upp endast vid *nedsättningssträckans* slut.

§ 29. 1) Även A-arbete för byte eller lösgörande av enstaka räl skall ske under bdisp. (Mom 23 har utgått.)

2) I fråga om »bdisp efter tåg» har följande ändringar gjorts:

a) tps skall ges order på S10 i stället för S1,

b) kontrollen av att sista fordonet i tåget har verksam broms har slopats,

c) vid vut efter tåg skall dragfordonet gå främst; om detta inte är möjligt, skall signal- och bromsapparat finnas på främsta fordonet.

3) Visar blocksignal ej »kör» för vut gäller föreskrifterna för tåg (§ 71).

§ 40. S-bromsar får i viss utsträckning finnas även i bromsgrupp P.

§ 41. Axelantalet i tåg av bromsgrupp G vid sth 61—70 km/tim får på normalspår uppgå till 120.

§ 43. 1) Med undantag av pålok skall verksamt, ej multipelkopplat lok gå främst i tåg. Framförs tåg av två sådana lok, skall de kopplas intill varandra. (Begränsningen av antalet lokaxlar intill varandra är oförändrad.)

2) Sth för tåg, som medför vagn med klor, svaveldioxid eller fosgen, får ej överstiga 70 km/tim (40 km/tim på smalspår).

3) Föreskrifter för transport av vagnar med 30 eller 40 meters räler har tagits in i säo (tidigare i cirk A 68/61).

4) Transportvillkoren för normalspårig överföringsvagn har kompletterats i enlighet med cirk A 78/62.

5) För normalspårig vagn litt Mas och Mar skall följande sth gälla:
tom eller lastad med högst 14,5 ton: 60 km/tim.
lastad med mer än 14,5 ton: 50 km/tim.

§ 50. Vid stationer med fritt spårval (kol 2 och 3 i tdt inramade) får tkl göra spårändring även till avkortad tågväg utan ordergivning eller signalering (säok § 50: 2, anm).

§ 63. Lokps behöver ej längre före avgång från dpl kontrollera att utfartssignal visar »kör». Föreskriften har ändrats därför att utfartssignal på vissa stationer är uppställd på sådan plats att den inifrån stationen ej kan iakttas av lokps. Dessutom regleras förhållandet genom föreskrifterna i säo § 5.

§ 65. 1) Tkl behöver ej kontrollera att slutsignal finns på tåg, som kommit från stationssträcka med automatisk linjeblockering i bruk.

2) Föreskrifterna för avgångssignal på bevakad station till tåg, som skall gå in på stationssträcka med automatisk linjeblockering i bruk, har ändrats sålunda:

genomfartståg: »avgång» ges ej,
tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll: »avgång» ges av tkl.

§ 69. Föreskrifterna i § 69: 5 är väsentligt omarbetade. Ändringarna innebär bl a följande:

1) Även »kör varsamt» (d v s två gröna fasta sken) från blocksignal innebär 40 km/tim (30 km/tim på smalspår). Eftersom det finns endast ett fåtal blocksignaler, som kan visa två gröna fasta sken, är ändringen mer av formell betydelse. Observera att »kör» och »varsamhet» från blocksignal (ett grönt blinkande sken eller ett grönt fast och ett grönt blinkande sken) liksom tidigare ej anger nedsatt hastighet från signalen.

2) De nya föreskrifterna innebär att 40 km/tim (30 km/tim på smalspår) efter »kör varsamt» från huvudsignal eller dvärgsignal enl säo fig 5 f gäller till nästa huvudsignal eller dvärgsignal enl säo fig 5 e—f. På station, där utfartssignal eller blocksignal, som utgörs av

huvudsignal, saknas vid stationsgränsen, gäller sth 40 km/tim (30 km/tim på smalspår) dock endast fram till stationsgränsen.

När hastighetsreglerande signalinrättning, d v s utfartssignal eller dvärgsignal enl såo fig 5 e—f, saknas framför utfartsväxlarna, bestäms således för ett genomfartståg hastigheten över hela stationsområdet av den signalbild, som visas på infartssignalen.

Anledningen till att gränsen för den sträcka, på vilken nedsatt hastighet skall hållas, satts vid stationsgränsen är att det på många stationer kan vara svårt för lokps att avgöra, vilka växlar som anses höra till »utfartsväxlarna».

3) Föreskrifterna om sth för tåg, som gjort uppehåll på bevakad station, har flyttats från säok till såo. Samtidigt har föreskrivits att sth får vara högst 40 km/tim (30 km/tim på smalspår), om utfartssignal eller dvärgsignal enl såo fig 5 e—f saknas framför utfartsväxlarna. (En »vanlig» dvärgsignal förreglar visserligen växlarna men lämnar — i motsats till dvärgsignal med grönt sken — ingen upplysning om huruvida tåget skall gå i växelkurva eller ej.)

4) När »h» angetts i tdt eller order om särskild försiktighet erhållits, gäller sth 30 km/tim från den *inre* infartssignalen.

5) Föreskriften om sth 90 km/tim (80 km/tim på smalspår) vid gång på högerspår, gäller endast på bansträcka, där ej alla infarts- och blocksignaler utgörs av huvudsignaler. På varje stationssträcka, där sth på högerspår ej får uppgå till banans sth, skall hastighetstavlor (begynnelsetavlor) vara uppsatta. Jfr § 28 ovan.

§ 71. 1) Om fristående försignal till blocksignal är felaktig, skall lokps på tåg — lokps och tsm vid vut — ges order (§10).

2) Order om att automatisk linjeblockering tagits ur bruk (§10) eller åter tagits i bruk (§11) skall ges även till lokps och tsm vid vut.

3) Kontroll av växel på linjen, när automatisk linjeblockering tages ur bruk, åvilar ej längre tkl. Föraren skall i stället tillämpa föreskrifterna i § 70: 6.

§ 83. Ett nytt moment har tillkommit med särskilda föreskrifter för bansträcka med automatisk linjeblockering.

Om ett tåg stannat på linjen och hjälpfordon behövs enbart av den anledningen att dragfordonets maskineri blivit otjänstbart, gäller i korthet följande.

1) Stoppsignalerna får placeras på ett avstånd av ca 400 m eller vid blocksignal, som tåget helt passerat.

2) Tbfh begär hjälpfordon hos tkl på nästa bevakade station. Om ett bakomvarande tåg finns på samma stationssträcka, får tkl ge muntlig order till tbfh på det bakomvarande tåget att detta som vut skall framgå till det hjälpbehövande tåget och framföra detta till nästa bevakade station.

II. Tdtboken

Del A. 1) I »Förklaringar till tjänstetidtabellerna» har punkten 7 omarbetats och förutvarande punkt 11 (ang kol 6 i tdt) har utgått, eftersom signalbild för utfart ej längre skall anges i tdt (se nedan).

2) En ny avdelning »Förklaringar till linjebeskrivningen» har tillkommit.

Föreskrifterna innebär ej någon ändring av signalbilder o d i linjebeskrivningen. Det bör dock observeras att signalbilden $\frac{1}{2}$ för *utfartssignal* utgått och att utfartssignal, som är uppställd *framför* utfartsväxlarna, förutsätts förregla dessa.

3) *Linjebeskrivningen*. I huvudet och i själva texten kommer förkortningen »R» med tillhörande text i regel att utgå. Sth i kurva är nämligen fr o m 26. 5. 1963 avsedd att vara densamma för alla tåg, varför all dubbel hastighetssignalering i kurva — således även för »Y» — kommer att försvinna på flertalet bansträckor.

4) *Vikt och bromsvikt hos olika fordon*. För godsvagnar, lastade med *ilstykkegoods eller post*, skall lastens vikt beräknas till 5 ton, d v s det tontal, som motsvarar dessa vagnars medelbelastning.

Ändringen har föranletts av att vissa snabbgående godståg består utslutande av godsvagnar med ilstykkegoods eller post. Att under sådana förhållanden vid bromsberäkningen helt bortse från lastens vikt kan innebära att det tillgängliga bromstalet blir för högt i förhållande till tågets verkliga vikt.

Del B. 1) I tdthuvudet har uppgiften »kan inställas vissa dagar vid helgerna» slopats.

2) Kol 6 i tjänstetidtabellerna (signalbild för utfart) har slopats.

Detta SJC skall tilldelas all personal, som fått säo (SJF 110).



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Sty

0: 55

Andringstryck 4 till SJF 010 (são).

SJF 010,

Andringstryck 6 till SJH 010 (sök).

SJH 010

Utsändes från eamft. Fhk (SJF 172) kompletteras.

Ändringstrycken gäller fr o m 1.1.1965. De viktigaste sakändringarna framgår av det följande.

§ 10. Moment 8 har kompletterats med en ny figur, som visar ett lystringsmärke jämte gul tilläggstavla med bokstaven »A» i svart. Lystningsmärket sätts i vissa fall upp framför arbetsplatser (se nedan under § 32). Omedelbart framför lystringsmärket skall signalen »tåg kommer» ges från tåg och vut.

§ 29. Med anledning av att stoppsignalerna vid tillämpning av § 83 placeras endast 200 m från det hjälpbehövande tåget, skall vid vut med hjälpfordon — när dragfordonet ej går främst — det främsta hjälpfordonet vara försett med signal- och bromsapparat.

§ 32. »Promemoria om skyddsföreskrifterna för personal, som arbetar i spår, och anvisningar för bevakning» (juni 1960), SJC A 48/63 och SJC 0:12/64 har inarbetats i são resp sök. Därutöver kan följande nämnas.

Paragrafen har uppdelats i två avdelningar, »A. Arbeten, som kräver avstängning av spår» och »B. Arbeten, som ej kräver avstängning av spår».

Signalen »Utrymning» skall med arm (dagsignal) eller vitt sken från lykta (nattsignal) ges på följande sätt: armen (lyktan) förs i en halvcirkel utåt-uppåt-nedåt upprepade gånger.

Efter bedömning av ledaren för arbetslaget skall vid behov lystringsmärke (se ovan under § 10) sättas upp på ömse sidor om arbetsplatsen. Lystningsmärket placeras i regel på det avstånd framför bevakarens — i förekommande fall ytterbevakarens — uppehållsplats, som erhålls i meter, när banans sth — uttryckt i km/tim — multipliceras med 6, dvs vid sth 90 km/tim $6 \times 90 = 540$ m framför bevakaren

(ytterbevakaren). *Det bör observeras att de signaler, som ges från tåg och vut framför lystringsmärket, ej får ersätta föreskriven bevakning utan endast är ett komplement till denna.*

§ 43. I mom-16 har föreskrivits, att tjänstevagnar, som saknar hastighetsmärkning, ej får framföras med högre sth än 40 km/tim (ersätter SJC A 54/63).

§ 45. I moment 1 har föreskriften om att tkl (annan tjänsteman enligt säpl) skall se till att tåg är riktigt sammansatt utgått. Enligt den nya utgåvan av SJF 010.3 (Vxi), artikel 2:3, skall nämligen växlingsledaren svara för detta. Vid nytryckning kommer även säpl att ändras i detta avseende.

Föreskrifterna om var vagnsyning skall utföras (SJC 0:24/64) har inarbetats.

§ 83. Föreskrifterna om stoppsignalering m m när hjälpfordon behövs eller när fordon från tåg måst lämnas kvar på linjen har ändrats. Ändringarna innebär bl a följande.

1) Om bredvidliggande tågspår har spårledning för automatisk linjeblockering, skall lokps kortsluta spårledningen med kontaktdon.

2) Stoppsignaleringen skall göras med reflexbelagda bansignaltavlor (av fjbtyp; fastgörs vid rälen) i stället för med knalldosor.

3) Stoppsignaleringen skall utföras av lokps och ej genom tbfh försorg.

4) Avstånden för stoppsignalernas (= bansignaltavlornas) placering har ändrats; på bredvidliggande tågspår ca 400 m på ömse sidor om hindret och på eget tågspår ca 200 m på ömse sidor om tåget.

5) För att bansignaltavlans i mörker skall ses i god tid från hjälpfordonet (= vut), bör skenen framåt på detta visas från lykta (lyktor) av strålkastartyp.

6) Med anledning av de ändrade föreskrifterna om stoppsignalering, skall fr o m 1.1.1965 användas en delvis omarbetad bl S13 (med be-teckning »Dasä 1.65 A»).

Anm. Dragfordon i tågtjänst kommer att förses med kontaktdon och bansignaltavlor. Knalldosor skall fr o m 1.4.1965 ej längre finnas på dragfordon och i tågattirål.

§ 85. När tps upptäcker hinder för tåg på bredvidliggande tågspår på linjen skall stoppsignalering ordnas enligt föreskrifterna i § 83 i stället för § 27:1.

Bilaga 2. Vid transport av djupplastningsvagn litt Q 23, Q 45 och Q 51 skall tl begära uppgift av bdc, om hastighetsnedsättning krävs och om observatör från ba skall medfölja.

Vid transport av specialfordon enligt bilaga 2 skall tl underrätta berörda stationer på eget distrikt och tl på angränsande distrikt.

Bilaga 3. Föreskrifterna om placering av smalspåriga överföringsvagnar i tåg (vut) har ändrats i följande avseenden.

Lastade överföringsvagnar skall placeras tillsammans, helst närmast lok, eljest efter fordon med en bruttovikt av minst 10 ton. Högst 200 tons vikt får finnas efter sista överföringsvagnen.

Tomma överföringsvagnar — högst sex — skall placeras sist i tåg. Därutöver får dock en tom överföringsvagn placeras mellan två lastade överföringsvagnar, om längden av fordon, som lastas på överföringsvagnarna, kräver detta.

Upphävda SJC och skrivelser e d

Följande SJC upphävs fr o m 1.1.1965.

Nr	Innehåll	Inarbetat i säo/säok
A 48/63	Skydd för personal, som arbetar i spår	Säo/säok § 32
A 54/63	Sth för normalspåriga tjänstevagnar, som saknar hastighetsmärkning	Säo § 43:16
0:12/64	Skydd för personal, sysselsatt med snöröjning på station	Säo/säok § 32
0:29/64	Organisation i säkerhetstjänsten	Säo, anvisningarna, sid 8—8a

Följande skrivelser e d upphävs fr o m 1.1.1965.

Datum	Dnr	Innehåll	Inarbetad i säo/säok
17.9.1959	Tbr 92487	Specialvagnar litt Q 23 och Q 45	Säo/säok bil 2:12
juni 1960	Dbr 00655	Promemoria om skydds-föreskrifterna för personal, som arbetar i spår, och anvisningar för bevakning	Säo/säok § 32
27.11.1962	Dbr 00655	Skydd för personal, som arbetar i spår (prov med lystringsmärken på f d IV distriktet)	Säo/säok § 10:8, 14:1, 32:8
9.1.1964 26.5.1964	Ba 1633/63	Skydd för personal, som arbetar i spår, eller i farlig närhet därav	Säok § 32:1

Detta SJC skall tilldelas all personal, som fått SJF 010 (säo).

Statens Järnvägars Cirkulär



SJC 6: 120

Utkom den 26 oktober

1965

Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Sty

6: 120

I många tåg beräknas bromsvikten och lämnas uppgift till föraren om tågsvikt och bromsvikt, innan bromsprovet utförts. Om bromsprovaren på grund av fel e d måste stänga av tidigare inkopplade bromsar, d v s sådana som medtagits vid bromsberäkningen, och ej meddelar föraren detta, kommer förarens uppgift om bromsvikt att ange ett högre tal än det verkliga. Upprepade sådana åtgärder kan leda till att föraren felbedömer tågets bromssträcka, vilket kan medföra att tåget ej kan stanna på avsedd plats, t ex framför signal i stoppställning.

Bromsberäkning i tåg

Föreskrifter för att på försök förebygga fel av nu nämnt slag har tidigare meddelats i SJC A 11/62. Med hänsyn till dels att tågrapporten numera slopats, dels att under försökstiden vissa erfarenheter vunnits har det blivit nödvändigt att omarbete föreskrifterna.

Fr om 1.12.65 skall följande förfaringssätt tillämpas.

I. Beräkning av bromsvikten i tåg

Den som beräknar bromsvikten (såo § 45:4-5) skall medtaga bromsvikten på alla fordon med inkopplad broms.

II. Vid bromsprovet eller vid annat tillfälle avstängd broms

Uppgift om vagnsnummer och bromsvikt på fordon, vars broms stängts av, skall lämnas av bromsprovaren eller, om broms stängts vid annat tillfälle än bromsprov, av den som stängt av bromsen.

Uppgift skall lämnas

a) för tåg med särskild tbfh

till tbfh (muntligt eller skriftligt på bl 452.10): denne skall underätta föraren om den ändrade bromsvikten, ändra vagnslistan och kontrollera att bromsvikten är tillräcklig:

b) för tåg utan särskild tbfh

till föraren (muntligt eller skriftligt): denne skall ändra uppgiften på på bl 670.17 ("Uppgift till förare") och kontrollera att bromsvikten är tillräcklig samt -- om muntlig uppgift erhållits -- själv fylla i baksidan på bl 452.10. Bl 670.17 -- jämte i förekommande fall bl 452.10 -- skall av föraren avlämnas på nästa station, där tågets

sammansättning ändras. Stationspersonalen där ändrar vagnslistan med ledning av uppgiften på bl 452.10, som därefter makuleras. Ny eller kompletterad bl 670.17 överlämnas till föraren i enlighet med föreskrifterna i säo § 45:5.

Har bromsen stängts på det sista fordonet med verksam broms i tåget, skall uppgift härom lämnas i fall a) till tbfh och i fall b) till tkf eller den som enligt säkerhetsplan kontrollerar att tåget är riktigt sammansatt (jfr säo § 40:3).

Föreskrifterna kommer att inarbetas i "Bromsföreskrifter", SJF 112. SJC A 11/62 upphävs härmed.

Omarbetad blankett Anslag "Tryckluftbromsen felaktig", bl 452.10 (Dad 7.65A), stycketal, arkiveringstid.

Blft ändras.

Blanketten rekvireras från cfd Gävle.

Blanketten, som skall användas fr o m 1.12.1965, är på baksidan försedd med text för de uppgifter, som hittills lämnats på bl "Uppgift om avstängda bromsar" (bl 441.2).

Äldre utgåvor Äldre utgåvor av bl 452.10 slopas och makuleras fr o m 1.12.1965.

Slopade blanketter "Uppgift om avstängda bromsar", bl 441.2 och "Tryckluftbromsen felaktig", bl 452.10 (Dbr 59), slopas fr o m 1.12.1965 och får ej användas efter detta datum. Blanketterna makuleras. Bl 441.2 stryks i Blft.

Detta SJC skall tilldelas all konduktörs-, lok- och tågklarararpersonal samt vagnpersonal och personal i vagnupptagartjänst.