

### Tillägg nr 1

(<sup>28</sup>/<sub>6</sub> 35)

Styrelsen har bestämt, att § 34, mom. 5, av säkerhetsordningen skall hava följande ändrade lydelse:

»Mom. 5. Under färd med B-fordon skall småfordonsföraren, oavsett om fordonet framföres såsom tåg eller ej, hålla noggrann utkik och efterse, om någon signal gives till detsamma. Före ankomsten till sådan vägkorsning, som är försedd med säkerhetsanordning enligt kungl. kungörelsen den 26 juni 1933 — även sådan vägkorsning, som är skyddad av endast kryssmärken — skall förare av motorfordon alltid giva signalen »tåg kommer». Är sådan vägkorsning ej försedd med grindar eller bommar jämlikt nämnda kungörelse eller kan motorföraren ej iakttaga, att desamma vederbörligen stänga över vägen, skall han därjämte minska fordonets hastighet så, att det under alla förhållanden kan vid behov stanna före ankomsten till vägkorsningen. Signalen »tåg kommer» skall givas jämväl före ankomsten till andra ställen, där försiktighet bör iakttagas, såsom sådana kurvor och oskyddade vägkorsningar e. d., där utsikten är skynd, och skall därvid även hastigheten, enligt motorförarens bedömning, i erforderlig mån nedbringas till underlättande av fordonets bringande till stopp, om därav skulle givas behov.»

### Tillägg nr 2

(Gällande fr. o. m. den 15 okt. 1935)

Styrelsen har bestämt, att § 43. mom. 6 av säkerhetsordningen skall ändras sålunda:

i anm. 4 under stycket h) ersättes hastighets-  
talet »80 km/tim.» med »70 km/tim.»;

efter nämnda anm. 4 intages ett nytt stycke  
med därtill hörande anmärkning av följande  
lydelse:

i) *bangårdsvagn*, vilken ej enligt transportplan  
eller annat beslut får regelbundet framföras i  
persontåg, *tjänstevagn och byggnadscentralför-  
rådet tillhörig vagn*: endast i tåg, vars hastighet  
ej överstiger 60 km/tim.: dock skall sådan vagn  
i regel befordras i lokalgodståg eller särskilt  
anordnat tåg och får endast undantagsvis, efter  
besiktning av fjäderupphängning med fjädrar,  
draginrättning och lageranordningar (särskilt  
smörjningstillståndet), framföras i fjärrgodståg.

*Anm. 5.* Utan särskilda villkor får i fjärrgodståg fram-  
föras tjänstevagn, som enligt styrelsens beslut är för-  
sedd med anslaget »Får framföras i fjärrgodståg»;

hittillsvarande stycket »i)» och därtill hörande  
»Anm. 5» erhålla beteckningarna »j)» resp.  
»Anm. 6»;

hittillsvarande stycket »j)» och därtill hörande  
»Anm. 6» erhålla beteckningarna »k)» resp.  
»Anm. 7» och givas följande ändrade lydelse:

k) *två- eller treaxlig vagn med ett avstånd  
mellan yttersta axlarna understigande 5 m*: får  
ej kopplas sist i tåg, vars hastighet överstiger  
70 km/tim.

*Anm. 7.* Å S. J. tillhöriga dylika vagnar (med undantag  
av malmbanans vagnar litt M) är anbragt ett cirkelrunt,  
vitfärgat fält vid adressramens ena sida samt å buffert-  
balken;

hittillsvarande styckena »k)»—»n)» erhålla be-  
teckningarna »l)»—»o)».

### Tillägg nr 3

(<sup>6/11</sup> 35)

Styrelsen har bestämt, att i avd. C, »Undantagsbestämmelser», skall efter § 101 tillkomma ett nytt kapitel av följande lydelse.

#### Kap. VII. Föreskrifter angående framförande såsom tåg av lokomotor med eller utan vagnar samt av rälsbuss.

##### § 102.

För framförande såsom tåg av lokomotor med eller utan vagnar samt av rälsbuss skola — med undantag i vissa fall från de för tågrörelse i allmänhet gällande bestämmelser — följande lända till efterrättelse.

Framförande såsom tåg av lokomotor med eller utan vagnar samt av rälsbuss.

*Mom. 1.* Till rälsbuss hänföres motorvagnsliknande, för allmän trafik avsett fordon, vilket ej är utrustat med normal stöt- och draginrättning och som i regel framföres av annan personal än lokpersonal.

*Mom. 2.* Rälsbussförare likställes med lokpersonal i avseende på ordergivning, åligganden m. m. enligt säkerhetsordningen, om annat ej uttryckligen säges.

*Mom. 3.* Vid framförande av rälsbuss över vägkorsningar och andra ställen, där försiktighet bör iakttagas, skola de föreskrifter lända till efterrättelse, som i sådant avseende stadgats i § 34, mom. 5.

*Mom. 4.* Då rälsbuss framföres utan släpvagn, får hastigheten, med iakttagande av sådana inskränkningar, som betingas av säkerhetsordningens bestämmelser eller särskilt meddelade föreskrifter, oavsett den för bansträckan eljest gällande största tillåtna, uppgå till den för fordonet självt fastställda. Medföres släpvagn, får rälsbussen dock under inga omständigheter framföras med större hastighet än 70 km/tim., om den självverkande bromsinrättningen på släpvagnen är inkopplad, och 50 km/tim., om så ej är fallet.

*Mom. 5.* När vagnar, som icke äro upplåtna för resande, framföras i lokomotortåg med helt utbromsad lokomotor, får annan bromskraft än lokomotorns en vagnvikt av högst 5 gånger lokomotorns vikt framföras, om hastigheten ej överstiger 25 km/tim., och 3 gånger lokomotorns vikt, om hastigheten överstiger 25 men ej 40 km/tim.

Framföras i lokomotortåg vagnar, som äro upplåtna för resande, må hela antalet medförda axlar uppgå till högst 6. Är sista vagnen därvid ej ansluten till bromsledningen, skall den sista vagnen vara utrustad med bemannad skruvbroms.

Vid beräkning av vagnvikten i lokomotortåg och för detsamma erforderlig bromskraft medräknas ej tåget framförande lokomotor.

*Mom. 6.* Såväl lokomotor som rälsbuss bemannas med endast förare, och kan denne enligt trafikinspektörens beprövande även vara tågchefhavare.

Vad som stadgats i § 64, mom. 3, gäller även förare å rälsbuss samt å lokomotor i tågtjänst.

*Mom. 7.* Då släpvagn medföres, skall rälsbussföraren ägna uppmärksamhet åt, att kopplingen mellan rälsbussen och släpvagnen är utförd på föreskrivet sätt, samt utföra bromsprov för tillsyn av, att bromsarna verka på avsett sätt. Föraren skall ansvara för, att släpvagnens dörrar före igångsättning äro stängda och reglade.

*Mom. 8.* Rälsbuss med tillhörande släpvagn må ej å linjen annat än i undantagsfall och endast en kortare sträcka förflyttas med släpvagnen främst.

*Mom. 9.* Å rälsbuss skola signaler föras såsom i § 19: I stadgats; medföres släpvagn, skall denna ej särskilt utmärkas vid dagsljus, men i mörker med en eller två lyktor, visande rött sken bakåt.

*Mom. 10.* Efter medgivande av distriktschefen får å tåganmälningssträcka, varå tåg utgått i annan ordning än enligt § 67, mom. 9, och innan detta lämnat sträckan, i samma riktning avsändas rälsbuss med eller utan släpvagn ävensom, därest det framförgående tåget utgöres av rälsbuss med eller utan släpvagn, lokomotor, ensam eller dragande vagnar. Härvid skola dock följande villkor gälla:

a) anordningen får ej tillämpas, om det framförande tåget skall göra uppehåll å stationssträckan

för växling eller för vagn tillkoppling och ej heller om tåget å obevakad driftplats skall möta eller förbigå annat tåg;

b) avståndet mellan tågen får ej å linjen understiga 300 m;

c) i lokomotortåg får en vagnvikt av högst 80 ton framföras, och skall tåget vara genomgångsbromsat med sista vagnen ansluten till bromsledningen;

d) lokomotortåg, som följer efter rälsbuss, får ej framföras med större hastighet än 40 km/tim.;

e) tågbefälhavare och lokpersonal å båda tågen skola genom order å form. S 10 eller genom föreskrift i tågens tjänstetidtabeller underrättas om förhållandet;

f) tåganmälan skall ske enligt följande:

*klartanmälan:* »Klart 0 och efterföljande tåg 00»,

»0 ut»-anmälan: »0 ut. Tåg C0 följer» samt då rälsbussen (lokomotortåget) avgår: »00 ut»,

»0 in»-anmälan: denna anmälan skall ske för båda tågen gemensamt sålunda: »0 in och efterföljande tåg 00 in»;

g) bestämmelsen i § 69, mom. 6, första stycket skall ej tillämpas för det efterföljande tåget;

h) nödgas först gående tåg stanna å linjen, skall tågbefälhavaren ofördröjligen förfara på sätt i § 27, mom. 2, stadgats;

i) trafikinspektören skall efter samråd med baningenjören meddela erforderliga föreskrifter för banpersonalens skyddande.

*Mom. 11.* a) Då rälsbuss med otjänstbart maskineri behöver framföras av annat fordon, får detta å alla linjer ske, förutom medelst dragande eller skjutande ensamt lok eller lokomotor eller annan rälsbuss — varvid bussen även då den skjutes skall vara sammankopplad med det densamma framförande fordonet — jämväl genom rälsbussens tillkoppling framför lok, som drager tåg. Vid avhämtning av rälsbuss medelst annat fordon från plats å linjen skola i § 100, mom. 7 b) föreskrivna försiktighetsmått iakttagas.

Vid tillkoppling till tåg skall rälsbussen skjutas mot tåget, sedan detta stannat i dess närhet, såvida icke i densamma befintliga resande efter anmodan urstigit.

b) Då rälsbuss med eller utan resande framföres av annat fordon, får hastigheten utgöra högst 30 km/tim.

c) Då rälsbuss skall från plats å linjen skjutas av lok, som drager tåg, skall dettas tågchefhavare och lokpersonal å form. S 10 givas order dels i vederbörlig avdelning av formuläret enligt § 67, mom. 9 om att »0 in» resp. »klart 0» för tåget ej kunnat erhållas, varvid tilläggas orden »Orsak: se nedan», dels i formulärets avdelning »annat besked» enligt formuleringen »Rälsbuss finnes å linjen vid kmp ..... och skall av tåget införas till .....». Innan rälsbussen tillkopplats, får tåget å den berörda stationssträckan framföras med en hastighet av högst 40 km/tim.

d) Rälsbuss med tillkopplad släpvagn får ej skjutas av annat fordon.

*Mom. 12.* Då självverkande anordning för kraftutvecklingens avbrytande finnes, får föraren under inga omständigheter sätta denna anordning ur funktion vid tågrörelse.

*Mom. 13.* Å rälsbuss samt å lokomotor i tågtjänst skola medföras effekter enligt av styrelsen särskilt meddelade föreskrifter.

## Tillägg nr 4

(Gällande fr. o. m. den 1 februari 1938).

---

Styrelsen har funnit skäl medgiva, att vid tågs intagande, då riktig, tydlig och fullständig *körsignal* ej kan visas med infartssignal, jämväl följande förfaringssätt må användas, varvid hjälp-signalmedel ej skall anordnas (jfr § 52, mom. 1, 2 och 5):

Vid tågets ankomst bibehålles infartssignalen till stopp. Sedan föraren givit signalen »tåg kommer» och därefter signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» samt tågexpeditören uppfattat båda dessa signaler, gives av honom stoppsignal, vid dagsljus med röd signalflagga, utvecklade och förd flera gånger från höger till vänster och åter, och i mörker med rött sken från handsignallykta, förd flera gånger upp och ned. Såsom svar, att stoppsignalen rätt uppfattats, skall föraren giva signalen »giv akt».

Består felet endast däri, att lyktorna i semafor ej kunna tändas, skall å station med växel-förregling vinge eller vingar dessutom ställas i körställning, sedan föraren givit ovan föreskrivna signaler »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring».

Tåget får därefter intagas genom vederbörlig signal till växlingsrörelse, varvid föraren, såsom svar att signalen rätt uppfattats, ånyo giver signalen »giv akt».

Kan tågexpeditören vid signalgivningen ej in-  
taga sådan plats, att signalerna bliva väl syn-  
liga för lokpersonalen, skall annan person beord-  
ras att från sådant ställe upprepa signalerna.

---

Styrelsen har vidare bestämt, att i § 40, mom.  
4, sista raden »Overksamt lok: 5 ton per bromsad  
axel» skall utgå och ersättas med följande:

”Overksamt elektrolok: 10 ton per bromsad axel,  
» ånglok: 5 » » » ».”



### Tillägg nr 5

Med omedelbar giltighet skola följande ändringar och kompletteringar göras:

#### § 26.

I mom. 2 inskjutes efter ordet »vägfarande» parentesen »(åt båda sidorna om banan)».

#### § 35.

I mom. 4 införes framför sista stycket:

»Anm. 3. För tåg enligt förenklad tjänstetidtabell, som ej anger avgångstid vid driftplats, varifrån vägvakt skall underrättas, skall tågets avgångstid beräknas av tågexpeditören och vid vägvaktens underrättande uppgivas. Tåget får ej utan underrättelse till lokpersonalen och tågbefälhavaren (jfr § 82, tabellen, anm. 2) avsändas tidigare än som med hänsyn till den uppgivna tiden är medgivet enligt § 67, mom. 5.»

#### § 39.

Mom. 1 skall erhålla följande ändrade lydelse:

»Bromsarna i tåg kunna utgöras av

*Genomgående bromsar och  
Skruvbromsar.*

De genomgående bromsarna indelas, beroende på ansättnings- och lossningstiden, i

a) *Snälltågsbroms (S-broms)*, som dock tills vidare ej får användas inom Sverige, omfattande

Tryckluftsbroms (ledningstryck 5 kg/cm<sup>2</sup>), bestående av

bromsar med i läget 'SNT' resp. 'S' inställda omställningshandtag på fordonssidorna (Hildebrand-Knorr-S, HiKs; Kunze-Knorr-S, KKS):

- b) *Personlångsbroms (P-broms)*, omfattande  
 Vakuumbroms och  
 Tryckluftbroms (ledningstryck 5 kg/cm<sup>2</sup>),  
 den senare bestående av
- 1) bromsar med i läget 'Perst' resp. 'P'  
 inställda omställningshandtag på for-  
 donssidorna (Hildebrand-Knorr-S,  
 HKS; Hildebrand-Knorr-P, HKP; Kunze-  
 Knorr-S, KKS; Kunze-Knorr-P, KKP) eller  
 under fordonet — s. k. mellanventil  
 å enkammarbroms (Knorr, Westing-  
 house, New York);
  - 2) enkammarbroms (se b 1) utan mel-  
 lanventil och utan annan stryp-  
 anordning;
- c) *Godstågsbroms (G-broms)*, omfattande  
 Tryckluftbroms (ledningstryck 5 kg/cm<sup>2</sup>),  
 bestående av
- 1) den allmänna godstågsbromsen  
 Kunze-Knorr-G, KKG;
  - 2) bromsar med i läget 'Godst' resp. 'G'  
 inställda omställningshandtag av un-  
 der b 1) nämnda slag;
  - 3) enkammarbroms (se b 1) utan mel-  
 lanventil men med annan (oregler-  
 bar) strypanordning enligt angivning  
 å fordonets långbalkar;
- d) *Malmtågsbroms (M-broms)*, omfattande  
 Tryckluftbroms å malmbanans vagnar  
 (litt. M och Q 1)  
 ledningstryck minst 4 kg/cm<sup>2</sup> (i huvud-  
 ledning),  
 ledningstryck 1,6 kg/cm<sup>2</sup> (i huvudled-  
 ning).»

Anmärkningen nederst å sid. 82 i säkerhets-  
 ordningen utgår.

I anm. 2 till mom. 3 skall i sista meningen  
 ordet »kursvagnar» ersättas med »styckegods-  
 vagnar».



## § 43.

I mom. 6 insättas efter stycket o) tvenne nya stycken av följande lydelse:

»p) *Statens järnvägars vagnar med transportabla omformare* (litt. Q 24 och Q 25): endast med en hastighet av högst 30 km/tim. och i särskilt anordnat tåg eller under bandisposition samt med behövt antal bemannade skruvbromsar tillkopplade för uppfyllande av bestämmelserna i § 40; igångsättning och avsakning skall ske med försiktighet;

q) *överksam lokomotor*: sist i godståg, vars hastighet ej överstiger 40 km/tim.: vårdare skall medfölja och ansvara för smörjningen och att växelspaken ligger i 0-läget.»

## § 52.

I mom. 3 efter ordet »dvärgsignal» och i mom. 4, sist i andra styckets första mening, införes »(signalbild enligt fig. 11 e, 11 f, 11 b eller, om annan körsignalbild ej kan visas, 11 c)».

## § 55.

Efter sista meningen i mom. 4 sättes komma-tecken och tillfogas följande: »om ej denna är gemensam för två eller flera utfartstågvägar.»

I mom. 10 erhåller andra stycket följande ändrade lydelse:

»Ifråga om signaler med elektrisk belysning må kontrollen av att lyktorna äro tända ske genom iakttagande av kontrollamporna, då dylika finnas.»

(Anm. 1 kvarstår oförändrad.)

## § 67.

Efter ordet »uppehållståg» i mom. 5, andra meningen, inskjutes parentesen »(jämväl utgångståg)».

## § 72.

Mom. 8, första stycket, erhåller följande ändrade lydelse:

»Tåg med fast — — — — — erhållits, fjärrgodståg eller direktgodståg: vid infartstågvägens slutpunkt, när ej av särskilt skäl annat påfordras; har tåget ej kunnat stoppas hinderfritt i förhållande till mötande eller förbigående tåg, skall föraren med sirén eller vissla eller på annat lämpligt sätt uppmärksamgöra tågklararen på att fara förefinnes, annat tåg: vid uppehållsmärke — — märke, *Ex. Tåg* — — — — — märket, vid anordning — — — — — bestämts.»

I mom. 13 utgår helt den nuvarande texten och momentet gives i stället följande lydelse: »Om vid tågs ankomst till automatisk blockpost huvudsignalen eller dvärgsignalen vid denna visar stopp, skall förfaras enligt i särskilda instruktioner givna föreskrifter.»

## § 98.

Mom. 2 skall erhålla följande ändrade lydelse:

»Tåg, för vilket § 40, mom. 5 ej är tillämpligt, skall tillhöra någon av bromsgrupperna I eller II och, om det medför resande, vara enbart genomgångsbromsat.»

## § 102.

I mom. 4 skall sista meningen erhålla följande ändrade lydelse:

»Medföres — — — — — större hastighet än 70 km/tim., om den självverkande — — — — — fallet.»

Utkom från trycket  
den 24 oktober 1939.

Särtryck nr 2

## Tillägg nr 6

Styrelsen har bestämt, att kap. VI under C, undantagsbestämmelser, med omedelbar tillämpning skall hava följande ändrade lydelse:

**Kap. VI. Bestämmelser innefattande ändringar i säkerhetsordningen att komma till användning vid tillämpning av militärtidtabell ävensom, i angivna fall, under luftskyddstillstånd utan att militärtidtabell tillämpas.**

### § 101.

#### Ändring nr 1.

Sist i § 19 tillkommer följande:

Under luftskyddstillstånd ävensom vid tillämpning av militärtidtabell skall slutsignal visas genom *en* lykta eller *en* skärm, uppsatt å högra sidan i tågets farriktning.

Ändring  
av säkerhetsordningen  
vid tillämpning  
av militärtidtabell  
m. m.

#### Ändring nr 2.

Sist i § 22 tillkommer följande:

A n m. 1. Ang. tillhandahållande av tjänstetidtabeller vid tillämpning av militärtidtabell intill dess att tidtabellsböcker blivit utlämnade, se § 101, ändring nr 4.

#### Ändring nr 3.

Till § 27 fogas följande:

*Åtgärder avseende tåg rörelsen vid eventuell gasbeläggning.*

Har driftplats eller linje belagts med stridsgas, skall tågexpeditören eller beträffande obebakad driftplats och linjen den, som observerat gasbeläggningen, här om underrätta närmaste, på ömse sidor om platsen belägna stationer och tågledaren. Station, som mottagit nyss nämnt meddelande — eventuellt obebakad station skall omedelbart inträda som tåganmälningsstation — skall underrätta tågbefälhavare och lokpersonal å tåg, som skall framgå mot den gasbelagda platsen; genomfartståg stoppas för underrättelsens lämnande. Befinner sig tåg å intill gasbelagt område angränsande sträcka,

skall tåget om möjligt stoppas å linjen och underrättas. Tåg få därefter icke avsändas mot det gasbelagda området utan vidare order från tågledaren.

År gasbelagd driftplats utrustad med anordning för obehåkad körning, skola åtgärder vidtagas för bevakningens upphörande. Å driftplats utan dylik anordning skall en genomfartslågväg klargöras.

Tågledaren äger avgöra, om tåg må framföras genom gasbelagt område, ävensom bestämma, om uppehåll för trafikutbyte skall göras utanför det gasbelagda området eller om tåget skall framgå till nästa icke gasbelagda driftplats.

Vid tågs gång genom gasbelagt område skola alla dörrar, fönster, ventilationsanordningar o. d. vara väl tillslutna, varjämte föraren under skärpt uppmärksamhet på signaler och växlar skall framföra tåget med för platsen gällande största tillåtna hastighet. Personal å ånglok skall därvid hava gasmask påtagen.

Har tåg framförts genom ett med *senapsgas* belagt område, skall den rullande materielen snarast möjligt saneras enligt särskilt meddelade föreskrifter.

Så snart gasfaran upphört, skola de närmaste på ömse sidor om den tidigare gasbelagda platsen belägna stationerna och tågledaren härom underrättas.

#### Ändring nr 4.

I § 35 tillfogas efter mom. 3 följande:

*Mom. 3 a.* Vid tillämpning av militärtidtabell skola, intill dess att tidtabellsböcker blivit utlämnade, grafiska militärtidtabeller i stället användas, dock med följande undantag. Till tågchefhavare och lokpersonal skola tjänstetidtabeller utlämnas för varje (även ordinarie) tåg på sätt i § 36, mom. 2, för extratåg är föreskrivet, men utfärdade på sätt nedan anges. Till sådan banpersonal, vilken enligt beprövande av vederbörande baningenjör anses ej lämpligen böra tilldelas grafiska militärtidtabeller, skola i stället utlämnas av baningenjören upprättade tågordningar för resp. bansträckor.

Med avseende å de grafiska militärtidtabellerna gäller i dylikt fall vad i mom. 1 stadgats angående tillhandahållande av tidtabellsbok, kvittering av dylik bok och tillhandahållande av tågordning. Avskrift av tågordningen och av uppgift å tåg, som skall underrättas om möte med extratåg, skola dock ej insändas till trafikinspektören, enär dessa handlingar enligt särskilt givna föreskrifter utarbetats och insänts för granskning redan i fredstid.

Tjänstetidtabell, som tillställes tågchefhavare och lokpersonal, skall bestå av avskrivet eller mångfaldigat

exemplar av den i manuskript till tidtabellsboken inlagda tjänstetidtabellen för tåget.

#### Ändring nr 5.

Till § 36, mom. 1, fogas följande:

A n m. 1. Vid tillämpning av militärtidtabell kommer under a) nämnd order att i regel meddelas med användning av särskilt formulär med beteckningen S 5 mt. I så fall behöver form. S 6 ej användas vid erkännande av orderens mottagande.

#### Ändring nr 6.

Till § 36, mom. 2, fogas följande:

A n m. 2. Vid tillämpning av militärtidtabell sker delgivning av å form. S 5 mt given order genom utdrag å form. S 5, varvid å raderna för anmärkningar angivas transportnummer, tågsättsbeteckning etc. enligt tågledarens order. Beträffande överlämnande till tågbefälhavare och lokpersonal av tjänstetidtabeller för extratåg, se § 101, ändring nr 4.

#### Ändring nr 7.

I § 39, mom. 4, tillfogas följande:

A n m. 3. Vid tillämpning av militärtidtabell må i tåg av bromsgrupp II vid en hastighet av 51—60 km/tim. medföras högst 120 axlar, även om tåget ej är enbart genomgångsbromsat.

#### Ändring nr 8.

I § 41 tillkommer följande:

Mom. 9. Vid tillämpning av militärtidtabell kunna utan hinder av bestämmelserna i mom. 1 särskilda s. k. loktåg framföras.

Tåg med mer än två lok, kopplade intill varandra, må ej framföras över bro eller viadukt med spann av större längd, mätt mellan upplagspunkterna, än 35 m., utan skall tåget vid sådan plats isärkopplas samt högst två lok i sänder framföras över bron eller viadukten med ett avstånd av omkring 100 m. mellan varje lokpar.

#### Ändring nr 9.

I § 43, mom. 6 k), tillfogas följande:

Vid tillämpning av militärtidtabell må i undantagsfall tvåaxlig vagn med minst 4,3 m. axelavstånd kopplas sist i tåg, vars hastighet överstiger 70 km/tim.

#### Ändring nr 10.

Till § 53, mom. 2, fogas följande:

A n m. 1. Under luftskyddstillstånd skall tiden för tändningen av med elektriskt ljus försedda signaler beträffande infartssignal avkortas till 10 minuter, innan tåg skall framgå, och beträffande



utfartssignal, som kan släckas oberoende av infartssignal, till 5 minuter, dock att beträffande genomfartståg utfartssignal skall hållas tänd samma tid som för tåget gällande infartssignal. Sedan tåg expedierats och signalering ej längre erfordras, skola här nämnda signaler släckas. Vad här sagts om huvudsignaler gäller ej bandel med automatisk linjeblockering.

Till § 53, mom. 3, fogas följande:

Anm. 1. Under luftskyddstillstånd skola vid växlingsrörelse signallykter vid växlar och lyktor i spårspärrsignaler hållas tända kortast möjliga tid och till minsta möjliga antal enligt stationsföreståndarens bestämmande. Lyktor i spårspärrsignaler i tågväg skola ej hållas tända under längre tid, än som oundgängligen erfordras.

Till § 53, mom. 4, fogas följande:

Anm. 1. Under luftskyddstillstånd skola vattenkranlykter vara släckta. Vattenkran skall vara låst och nyckeln förvaras på betryggande sätt.

#### *Ändring nr 11.*

I § 55, mom. 6, tillkommer följande:

Anm. 4. Vid tillämpning av militärtidtabell kan i anmärkning 3 nämnd föreskrift av trafikinspektör utfärdas genom särskild order.

Nuvarande kap. VI under C, undantagsbestämmelser, skall överkorsas med bläck och hänvisning göras till detta tillägg.