



CHEFEN

FÖR

STATENS JÄRNVÄGAR

## Järnvägarna i krig

Sakredaktion:  
Administrativa avdelningens  
försvarssektion

### **3.2.2 Verksamhetens fördelning mellan huvudnivåer**

#### **Central nivå**

Chefen för SJ leder verksamheten vid samtliga järnvägar. Ledningen är främst av övergripande och samordnande natur.

Chefen för SJ samverkar med övriga centrala totalförsvarsmyndigheter.

#### **Högre regional nivå**

Järnvägsbefälhavare leder verksamheten vid samtliga järnvägar inom järnvägsområdet.

Verksamheten inriktas och anpassas för att stödja militärbefälhavarens och civilbefälhavarens operativa verksamhet.

Järnvägsbefälhavare samverkar med övriga högre regionala totalförsvarsmyndigheter.

#### **Lägre regional nivå**

Regionchef leder verksamheten i huvudsak som i fred. Chef för distrikt, som delas av järnvägsområdesgräns, kommer efter krigsorganisation att lyda under mer än en järnvägsbefälhavare, som äger rätt utfärda order och anvisningar var och en för sitt område. Inom sådant distrikt får distriktchef inte omfördela resurser över järnvägsområdesgränsen utan medgivande av berörd järnvägsbefälhavare.

Förrädsregionchef leder verksamheten enligt föreskrifter, som utarbetas i särskild ordning.

I fred överenskomna entreprenader gäller, om inte annat avtalats.

Trafikdistriktschef svarar i samråd med bandistriktschef för intern samordning och samverkan med övriga lägre regionala totalförsvarsmyndigheter avseende såväl eget distrikt som motsvarande bandistrikt. Samverkan av rent teknisk art, som enbart berör bandistriktet, åligger dock bandistriktschefen.

#### **Lokal nivå**

Lokal chef leder verksamheten i huvudsak som i fred.

Trafikområdeschef svarar i samråd med övriga lokala chefer för intern samordning och samverkan med övriga lokala totalförsvarsorgan avseende såväl eget trafikområde som motsvarande underhållsområden. Samverkan av rent teknisk art, som enbart berör underhållsområde, åligger dock underhållsområdeschef.

På stationer utanför huvudorten utser trafikområdeschef vid behov särskild tjänsteman för ledning av verksamheten.

### **3.2.3 Verksamhetens omfattning**

#### **Allmänt**

Verksamheten skall främst inriktas på sådana arbetsuppgifter, som oundgängligen erfordras för att tillgodose det totala försvarets transportbehov. Organisationen skall anpassas därefter.

Tjänsten skall kunna fortgå dygnet runt. Organisationen skall baseras på en tjänstgöringstid av 84 timmar per vecka, i säkerhetstjänst dock 70 timmar per vecka.

### **Nedläggning av verksamhet**

Följande verksamhet skall läggas ned

- trafikvärvande verksamhet
- resebyråverksamhet
- fredsbedingad planerings-, rationaliserings-, utvecklings-, nybyggnads-, försöks- och kontrollverksamhet
- expressgodsbefordran
- effektförvaring
- revision av rullande materiel, omformare och övrig elektrisk materiel
- skrotningsverksamhet
- materialförsörjning som inte oundgängligen erfordras för verksamheten i krig
- fredsbedingad utbildningsverksamhet
- statistisk verksamhet
- försäljning av överskottsmateriel.

Huvudchef skall härutöver lägga ned sådan verksamhet inom sitt ansvarsområde, som inte bedöms vara nödvändig under krigsförhållanden.

### **Organisation**

Organisationen av de olika förvaltningsorganen framgår av krigspersonalplaner, som upprättas och fastställs enligt 4.2.4 samt av SJH 090.1.

Organisationen skall fortlöpande anpassas till läget och uppgifterna.

#### **3.2.4 Särskilda föreskrifter för ledning**

##### **Beslutsansvar**

Om läget så kräver och högre chefs order ej kan erhållas, skall chef besluta även i ärenden, där högre chef normalt har beslutanderätten. Högre chef skall snarast informeras om sådana beslut.

##### **Krigsuppehållsplatser**

Centralförvaltningen, järnvägsbefälhavarkansli och distriktsexpedition skall utöva sin verksamhet på särskilda krigsuppehållsplatser. Trafikdistriktsexpedition och motsvarande bandistriktsexpedition skall om möjligt ha gemensam krigsuppehållsplats. Föreskrifter för utflyttning till krigsuppehållsplats finns i bilaga H 1 (hemlig).

För lokala förvaltningsorgan, som i fred har huvudort i utrymningsort, skall distriktchef utse reservkrigsuppehållsplats dit expeditionen vid behov kan utflyttas.

##### **Samverkan**

Ansaret för samverkan med övriga totalförsvarsmyndigheter framgår av 3.2.2 och SJF 000.

Permanent samverkansgrupp skall finnas vid samtliga gemensamma stabsplatser (gpl) för länsstyrelse och försvarsområdesstab, där distriktsexpedition inte ingår.

lik- och bandistriktchef utfärdar gemensam instruktion för samverkansgruppen. Därvid skall även chefsförhållandena inom gruppen regleras.

I övrigt tillgodoses samverkansbehoven genom tillfällig samverkanspersonal, som vid behov sänds ut från distriktsexpeditionerna.

Samverkan med försvarsområdesstab, som inte ingår i gpl, får delegeras till lokal chef.

### **3.2.5 Arbetsformer**

#### **Allmänt**

Arbetsformerna vid centralförvaltningen och regionala förvaltningsorgan skall regleras i särskild arbetsordning. Därvid skall arbetsordningen för de förvaltningsorgan, som har arbetsplats i gemensam stabsplats, vara anpassad till gemensamma föreskrifter för stabsplatsen.

Vid lokala förvaltningsorgan regleras arbetsformerna vid behov genom tillägg till eller ändringar av fredsarbetsordningen.

#### **Stabsorienteringar**

Vid centralförvaltningen, järnvägsbefälhavarkansli och distriktsexpedition skall dagligen anordnas en eller flera stabsorienteringar. Vid dessa skall om möjligt samtliga enheter vara representerade. Vid stabsorientering skall information lämnas om läget samt om pågående och närmast förestående verksamhet. Om möjligt skall även direktiv lämnas för inriktning och samordning av arbetet inom förvaltningsorganet.

På gemensam stabsplats anordnas dessutom för hela stabsplatsen gemensamma stabsorienteringar och beredningar. Vid dessa skall järnvägarna representeras enligt de föreskrifter, som utfärdats för stabsplatsen.

#### **Expeditions- och sambandstjänst**

Expeditions- och sambandstjänsten skall omfatta registrering, avsändning, mottagning och övrig expeditionell behandling av tjänstemeddelanden samt erforderliga åtgärder för signalskydd.

Anvisningar för expeditons- och sambandstjänsten finns i SJH 090.1.

Föreskrifter om signalskydd finns i bilaga 4 och beredskapsplan Säkerhetsskydd.

Principskiss över teleföbindelser inom järnvägsområde finns i SJH 090.1.

Vid användning av telekommunikationer skall järnvägspersonalen i första hand använda järnvägarnas egna tele- och fjärrskriftförbindelser.

Försvarsmaktens transportledningsorgan får utnyttja järnvägarnas tele- och fjärrskriftförbindelser.

Järnvägspost får ej adresseras till särskild krigsuppehållsplats. I stället utses lämplig samlingsplats, där den avhämtas genom mottagarens försorg.

Centralförvaltningen och regionala förvaltningsorgan med särskilda krigsuppehållsplatser tilldelas fältpostnummer enligt beredskapsplan Ledning. Anvisningar för användning m m av fältpostnummer finns i SJH 090.1.

## **Lägesövervakning**

Övervakningen av läget skall ägnas särskild omsorg och organiseras så, att den kan utföras snabbt, metodiskt och kontinuerligt.

Vid centralförvaltningen, järnvägsbefälhavarkansli och distriktsexpedition skall finnas särskilda lägesgrupper för övervakning av läget. Varje enhet (avdelning, sektion, grupp o s v) skall dessutom övervaka läget inom eget ansvarsområde.

All personal skall instrueras att ständigt ge akt på vad som händer i dess omgivning och rapportera sina iakttagelser till närmaste chef. Det är av särskild betydelse, att personal i arbete på linjen och åkande personal ger akt på och rapporterar, vad som händer längs linjen.

Avlyssning av radio och TV skall ordnas överallt, där så är möjligt. Lufor avlyssnas och utvärderas enligt SJF 093.

Närmare anvisningar för lägesövervakning finns i SJH 090.1.

## **Rapportering**

Rapportering skall utföras enligt bilaga H 2 (hemlig).

Behovet av delgivning till utomstående totalförsvarsmyndigheter skall beaktas.

### 3.3 TRANSPORTREGLERING OCH TRANSPORTLEDNING

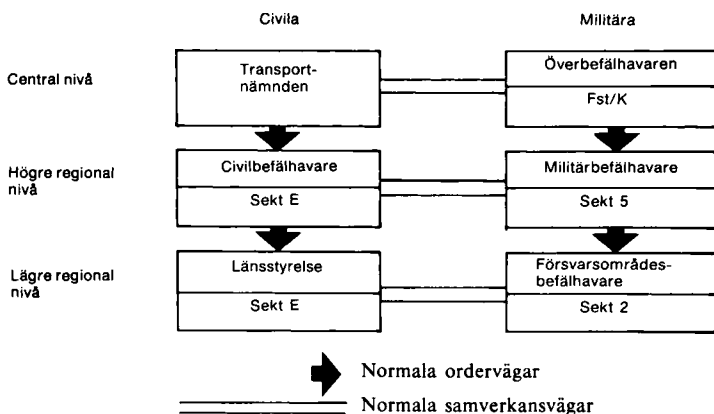
#### 3.3.1 Transportreglering

Transportreglering syftar till att säkerställa att väsentliga transportbehov blir tillgodosedda i största möjliga utsträckning och i den angelägenhetsordning som bäst tillgodoser totalförsvaret. Transportreglering berör alla transportmedel.

Transportreglering omfattar främst

- allmän inriktning av transportverksamheten inom transportväsendets olika grenar (järnvägstrafik, landsvägstrafik, sjöfart och luftfart) - prioritering
- anvisningar för val av transportmedel för olika typer av transportbehov
- fördelning och omdisponering av transportmedel
- samordning av militära och civila transportresurser.

Transportreglering utövas på olika nivåer av nedanstående civila och militära myndigheter i nära samverkan.



Transportnämnden utarbetar i samråd med överbefälhavaren och centrala transportledande (t ex SJ) och transportbehövande myndigheter riktlinjer för den transportreglerande verksamhet, som skall utövas av civilbefälhavare och länsstyrelse i samråd med berörda myndigheter.

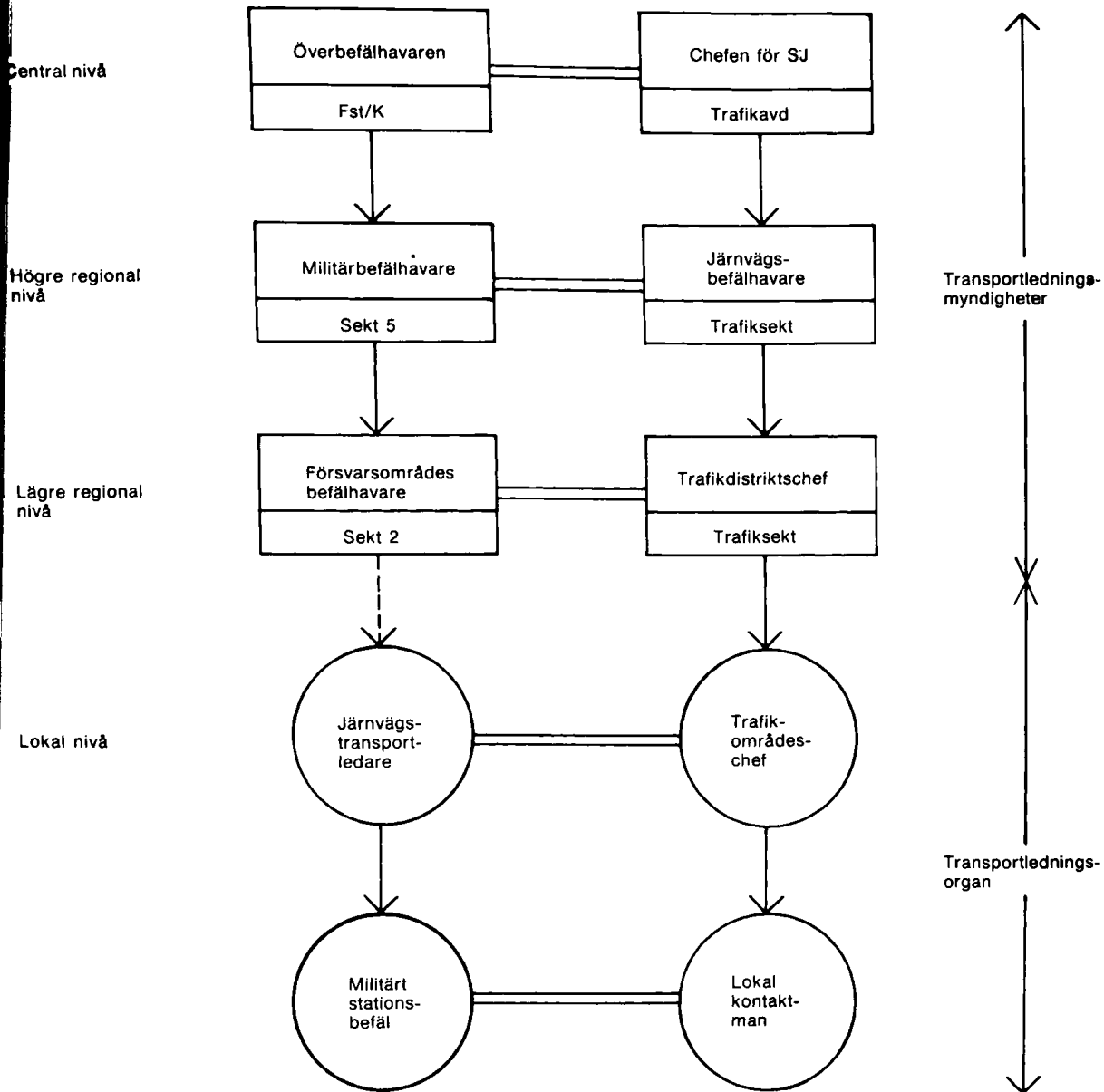
#### 3.3.2 Transportledning

Transportledning är åtgärder av administrativ och trafikteknisk art, som syftar till att största möjliga effekt tas ut av de olika transportmedlen och som säkerställer transporternas genomförande.


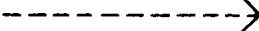
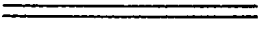
Transportledning omfattar främst planläggning, anskaffning av transportmedel, beordring och uppföljning.

Transportledning utövas separat för järnvägstransporter, landsvägstransporter, sjötransporter och flygtransporter.

Transportledning på lägre regional nivå av sjötransporter och flygtransporter benämns sjötrafikledning respektive flygtrafikledning.



Teckenförklaring

-  Order
-  Order angående skydd, ordningshållning, underhållstjänst m m
-  Samverkan

Militära järnvägstransportledningsplatser m m framgår av bilaga H 3 (hemlig).

## **3.4 JÄRNVÄGSTRAFIK**

### **3.4.1 Allmänt**

Verksamheten skall inriktas på att tillgodose i första hand totalförsvarets transportbehov och i andra hand övriga rese- och transportbehov.

### **3.4.2 Tidtabeller**

Trafiken skall genomföras på beredskapstidtabell (Btdt) eller på linjer, där sådan ej är upprättad, på fredstidstabell, vid behov kompletterad med tillfälliga tidtabeller.

Beredskapstidtabell skall tillämpas på chefens för SJ order eller vid tidpunkt, som anges i bilaga H 4 (hemlig).

De genomgående grundtågen får ej inställas utan chefens för SJ medgivande. Trafiken i övrigt får inskränkas genom tillfälliga eller varaktiga tåginställelser enligt trafikdistriktschefens bestämmande. Trafik får ej läggas ned utan chefens för SJ medgivande.

### **3.4.3 Säkerhetsföreskrifter**

På chefens för SJ order gäller de undantag från och tillägg till Säkerhetsordningen, som finns i SJF 010.2.

### **3.4.4 Trafikledning**

Transportledning (resursanvändning, planering av transporter m m) och lokledning (linjedragkraftens användning) skall i princip utföras från trafikdistriktsexpeditions krigsuppehållsplats.

Tågledning och vid behov lokledning skall i krig kunna utövas från platser enligt följande alternativ

- fredsplats
- utflyttad tågledningsplats (inklusive trafikdistriktsexpeditions krigsuppehållsplats)
- reservtågledningsplats.

När trafikdistriktsexpedition flyttar från ordinarie tjänstelokaler till krigsuppehållsplats, skall tågledningen alltjämt utövas från fredsplats så länge detta enligt trafikdistriktschefens bedömning är lämpligt. Härvid skall sådana förberedelser göras, att verksamheten snabbt kan flyttas ut. När tågledning från fredsplatsen ej längre är möjlig, skall den enligt trafikdistriktschefens bestämmande utövas från utflyttade tågledningsplatser enligt beredningsplan Trafiktjänst.

När tågledning inte längre kan utföras från vare sig fredsplats eller utflyttad tågledningsplats, flyttas verksamheten till förberedda reservtågledningsplatser.

Fjärrtågklarering skall fortgå så länge som möjligt.



### 3.4.5 Vagnfördelning

Vagnfördelning skall verkställas dagligen och omfatta både person- och gods-  
vagnar. Av transportregleringsmyndigheter utfärdade riktlinjer beaktas.

Vagnfördelning skall genomföras enligt nedanstående tablå.

Huvudanmälan/vagnorder skall vara inkommen			
Till	Senast klockan		Anm
	Anmälan	Order	
Centralförvaltningen Järnvägsbefälhavarkansli	13.00 Enl JB	15.00	Centrala vagnfördelaren Järnvägsområdesvagn- fördelaren 1)
Trafikdistriktsexpedition Trafikområdesexpedition	Enl tdc	Enl JB Enl tdc	Distriktsvagnfördelaren Lokalvagnfördelaren

1) Endast vid järnvägsområde S, Ö och B. Även vid övriga järnvägsområden skall dock huvudanmälan/vagnorder sändas via järnvägsbefälhavarkanslierna.

Trafikdistriktsschef bestämmer, hur vagnfördelning skall utföras på bansträcka, som är avskuren från järnvägsnätet i övrigt.

Om vagnorder uteblir, skall vagnfördelare med ledning av utfärdade prioriteringsföreskrifter sända vagnar i den riktning eller till den station, där behov föreligger eller brukar föreligga. Rapport om vidtagna åtgärder skall snarast avges till vagnfördelare i närmast högre nivå.

Uppstår svårigheter att snabbt lossa vagnar för att tillgodose vagnbehov för angelägna totalförsvartstransporter, bör framställning om arbetskraft göras till arbetsförmedlingens närmaste distrikts- eller lokalkontor.

### 3.4.6 Dragkraft

En viss omfördelning av dragkraft genomförs i samband med omställning till verksamhet i krig enligt beredskapsplan Trafiktjänst.

Elektrolok omfördelas först sedan koncentreringstransporterna genomförts. Denna omfördelning beordras av chefen för SJ. Efter omfördelningen skall dragkraften främst användas inom eget järnvägsområde. Viss samkörning måste dock tillämpas.

### 3.4.7 Knutpunktstrafik

Knutpunktstrafik skall upprätthållas med samma organisation som i fred.

Under koncentreringsskedet inställs styckegodstrafiken och återupptas efter hand som resurserna medger.

### **3.4.10 Trafikstörningar**

#### **Allmänt**

Vid trafikavbrott skall åtgärder omedelbart vidtas för vidaretransport på grundval av givna prioriteringsföreskrifter. Åtgärderna skall rättas efter avbrottets art och långvarighet samt utgörs främst av

- trafikomledning
- i- och urlastningsändring
- utväxling, kringgångsmarsch
- kringgångstransport.

Föreskrifter för åtgärder vid störningar på grund av ABC-krigföring redovisas i 3.14 och SJF 010.2.

#### **Trafikomledning**

Trafikomledning av större transporter för totalförsvaret beslutas i samråd med berörda transportregleringsmyndigheter av

- chefen för SJ för transporter som påverkar transportverksamheten i väsentlig grad inom mer än ett järnvägsområde
- järnvägsbefälhavare för övriga transporter.

I övrigt beslutas trafikomledning enligt i fred gällande föreskrifter.

#### **Kringgångstransport**

Då transportbehovet överstiger järnvägarnas resurser för utväxling, anordnas kringgångstransport på framställning av järnvägsbefälhavare. Kringgångstransport anbefalls i regel av civilbefälhavare i samråd med militärbefälhavare. Vid samrådet bestäms bl a vilken myndighet, som skall leda kringgångstransporterna, såvida detta ej reglerats i samband med fredsplanläggning. I regel leds kringgångstransport av länsstyrelse.

Vid långvariga avbrott kan transportnämnden i samråd med överbefälhavaren och bl a chefen för SJ utfärda särskilda bestämmelser för kringgångstransport. Vid vissa sannolika avbrottsställen är kringgångstransport planlagd redan i fred.

Anvisningar för kringgångstransporter finns i SJH 090.1.

## **3.7 REPARATION OCH UNDERHÅLL AV ANLÄGGNINGAR**

### **3.7.1 Allmänt**

Verksamheten skall avse att bibehålla för järnvägstrafiken nödvändiga ban-, el-, signal- och teleanläggningar i sådant skick, att järnvägstrafiken trots skador kan fortgå. Verksamheten skall i första hand inriktas på att möjliggöra genomgående trafik på prioriterade linjer (bilaga H5) (hemlig).

Verksamheten skall främst omfatta

- baninspektion
- reparation av skador
- underhåll (förslitningsunderhåll).

Verksamheten skall begränsas till anläggningar och anordningar, som är oundgängligen nödvändiga för järnvägstrafiken. Den skall bedrivas med fortlöpande prioritering av linjer och objekt.

Verksamheten skall bedrivas i nära samarbete med trafikavdelningen, vars krav skall vara utslagsgivande vid prioritering.

Snabbhet och enkelhet i utförandet skall eftersträvas. Provisoriska åtgärder skall tillgripas, om reparationstiderna därigenom kan avkortas. När så är möjligt, skall mera permanenta åtgärder vidtas.

Utgångsgruppering av reparationsenheter och uppläggning av stora lager av reservmaterial vid större stationer och andra sannolika anfallsmål skall undvikas.

Automatiska anordningar, t ex fjärrstyrning av stationer och omformarstationer bör bibehållas så länge det från skydds-, reparations- och underhållssynpunkt är möjligt och rimligt.

### **3.7.2 Baninspektion**

Baninspektion skall utföras enligt banunderhållsområdeschefs bestämmande. Vid behov utfärdar bandistriktschef direktiv för utökad baninspektion. Därvid skall hänsyn tas till det aktuella läget i fråga om transporter och kommunikationsbekämpning.

### **3.7.3 Reparation av skador**

#### **Allmänt**

Järnvägarnas egna resurser utgörs, förutom av hjälpberedskap, av ban- och broreparationslag samt lednings-, signal- och telereparationslag. Lagen organiseras inom underhållsområdena utom broreparationslagen, som organiseras vid vissa verkstadsregioner.

Järnvägsbefälhavare leder reparationsverksamheten inom järnvägsområdet främst genom att prioritera reparationsobjekt och omfördela resurser mellan bandistrikten.

Broreparationslag och vissa andra lag lyder direkt under järnvägsbefälhavare, övriga lag direkt under underhållsområdeschef.

När järnvägarnas egna resurser inte räcker till, skall medverkan begäras i första hand av BRB-enheter och för reparation av större järnvägsbroar av militära ingenjörsförband. I andra hand kan medverkan av följande utomstående reparationsenheter begäras

- enheter ur kommunala beredskapen
- enheter ur civilförsvaret
- enheter ur väg-, el- och teledirektoratet.

Behövs därutöver viss arbetskraft såsom grovarbetare och vissa yrkesarbetare, beställs denna hos arbetsförmedlingens närmaste distrikts- eller lokalkontor.

Reparationsresurser skall snabbt kunna kraftsamlas. Vid behov skall kraftsamling förberedas genom att anbefalla viss reparationsberedskap, t ex "En timmes reparationsberedskap från 03-23 kl 14.00". Detta innebär, att reparationslagen skall kunna rycka ut från sina ordinarie eller tillfälliga hemstationer senast en timme efter det att order mottagits.

Banunderhållsområdeschef skall vid behov utse gemensam chef på skadeplats. Bandistriktschef skall vid behov utse gemensam chef inom större skadeområde.

### **Banor, bangårdar och broar**

Reparationerna skall syfta till att så snabbt som möjligt återställa genomgående spår. Följande angelägenhetsordning skall gälla som huvudsaklig riktlinje:

- 1 ett genomgående spår
- 2 ett mötesspår
- 3 andra spåret på dubbelspårssträcka
- 4 övriga anläggningar och anordningar.

Skador på broar, som ej kräver insats av krigsbromateriel, repareras av järnvägarna. Mindre broar (högst 18 m teoretisk spännvidd) kan ersättas med järnvägarnas egna resurser. Större broar kan ersättas med krigsbromateriel. Om sådan insats beslutar militärbefälhavare i samråd med järnvägsbefälhavare.

Bangårdar, som erhållit svåra skador, skall som regel inte repareras i sin helhet. Järnvägsbefälhavare skall besluta om och i vilken utsträckning de skall repareras.

### **Starkströmsanläggningar**

Reparationerna skall syfta till att så snabbt som möjligt återställa eldrift på genomgående spår och hjälpkraftledningar.

Följande angelägenhetsordning skall gälla som huvudsaklig riktlinje:

- 1 kontaktledningar för ett genomgående spår
- 2 starkströmsanordningar för signal- och teleanläggningar
- 3 kontaktledningar för ett mötesspår
- 4 omformarstationer
- 5 kontaktledningar för andra spåret på dubbelspårssträcka
- 6 övriga anläggningar och anordningar.

## **Signalanläggningar**

Reparationerna skall syfta till att så snabbt som möjligt återställa eller åstadkomma signalanordningar anpassade till de övriga bantekniska reparationsåtgärderna.

Följande angelägenhetsordning skall gälla som huvudsaklig riktlinje:

- 1 signalanläggningar på stationer
- 2 anläggningar för linjeblockering
- 3 fjärrställverk
- 4 övriga signalanläggningar.

## **Teleanläggningar**

Reparationerna skall syfta till att så snabbt som möjligt återställa telefonförbindelser, som i det aktuella läget är mest betydelsefulla för transportverksamheten. Därvid beaktas möjligheterna att utnyttja dels SJ egna radioförbindelser, dels sambandsmedel, som disponeras av andra totalförsvarmyndigheter.

Följande förbindelser skall i första hand repareras:

- telefonförbindelser för tåganmälan, tågledning, eldrift och reparationsberedskap inom underhållsområden
- förbindelser för fjärrblockering och signaltelefon, så länge fjärrblockcentralen är intakt
- telefonförbindelser i k-nätet för distriktsexpeditioner, järnvägsbefälhavarkanslier och centralförvaltningen.

### **3.7.4 Underhåll**

Verksamheten skall begränsas till att omfatta sådant förebyggande underhåll, som är nödvändigt för att upprätthålla driftsäkerheten.

Chefen för SJ utfärdar fortlöpande föreskrifter och tekniska anvisningar m m för underhållstjänstens bedrivande, föreskrifter för tillåten materialförbrukning samt föreskrifter för prioritering. Järnvägsbefälhavare och bandistriktschef kompletterar vid behov dessa föreskrifter.

Reparation av elektrolok planeras endast vid verkstad belägen vid elektrifierad linje.

Ångloksreparationer planeras endast inom de regioner, där ångloksdrift enligt beredskapsplan Trafiktjänst skall förekomma.

### **3.9 ELKRAFTFÖRSÖRJNING**

Vid begränsad tilldelning av elkraft skall i första hand behovet för den elektriska tågdriften på prioriterade linjer tillgodoses, i andra hand starkströmsanordningar för signal- och teleanläggningar samt i tredje hand verkstäder.

Effektbegränsning genom lastbortkoppling genomförs enligt järnvägsbefälhavares bestämmande efter samråd med högre regional myndighet inom kraftförsörjningen (elbefälhavare).

### **3.10 MATERIALFÖRSÖRJNING**

#### **3.10.1 Allmänt**

Verksamheten skall omfatta anskaffning, lagerhållning, distribution och omfördelning av material, som är nödvändig för verksamheten.

Behovet av anskaffning täcks främst genom överenskommen krigsleverans och krigsproduktion. Därutöver tillgodoses materialbehovet genom den anskaffning från andra producenter eller lager, som kan vara möjlig. I sista hand utnyttjas möjligheterna till plundring, t ex från mindre viktiga sido- och stickspår eller delvis skadad materiel samt reparation och tillverkning i egen regi.

Vid lagerhållning tas hänsyn till såväl önskemålet om korta distributionsavstånd som föreskrifterna om skydd (3.13.1).

Omfördelning av material kan krävas för att

- täcka uppkomna brister eller
- tillgodose förändrad inriktning av transportverksamheten.

#### **3.10.2 Organisation**

Chefen för SJ fördelar centralt anskaffad material på järnvägsområden och omfördelar resurser för materialförsörjning mellan dessa samt ger direktiv för tillåten förbrukning.

I övrigt decentraliseras ledningen av materialförsörjningen till järnvägsområdena och förrådsregionerna.

Som närmare framgår av bilaga 6 indelas förråden i regionalförråd och lokalförråd. Regionalförråd försörjer järnvägsområde eller del därav. Lokalförråd försörjer bl a underhållsområde, trafikområde eller verkstad.

Vissa verkstäder kan försörjas direkt från närbeläget central- eller filialförråd.

Platser m m för förråd regleras i beredskapsplan Materialförsörjning.

### 3.13.1 Skydd mot kommunikationsbekämpning

#### Allmänt

Skyddet mot kommunikationsbekämpning skall avse såväl personal och trafikanter som anläggningar och materiel. Skyddet måste i huvudsak tillgodoses med järnvägarnas egna resurser. Fortlöpande samverkan med andra myndigheter och organ, som har uppgifter för skydd och undsättning skall dock eftersträvas.

Skyddet, som är både av förebyggande och undsättande natur, skall omfatta

- civildörsvar
- driftvärn
- bevakning av skyddsforemål
- materielskydd
- maskering
- utspridning
- undanförsel och förstörelse
- spärrning.

#### Civildörsvar

Civildörsvaret vid järnvägarna skall i sin uppgift att skydda och rädda människor och materiel samverka med det allmänna civildörsvaret, främst i lokal nivå. Närmare föreskrifter om civildörsvarets uppgifter och omfattning m m finns i SJF 093.

#### Driftvärn

Järnvägarnas driftvärn skall i sin uppgift att ge järnvägarnas personal och anläggningar m m ett väpnat skydd samverka med polismyndighet samt med närliggande driftvärns-, hemvärns- och militära förband. Närmare föreskrifter om driftvärnets uppgifter och organisation m m finns i SJF 099.

#### Bevakning av skyddsforemål

Vissa viktigare järnvägsanläggningar är skyddsforemål och skall bevakas av polis eller militära förband. Järnvägarnas driftvärn medverkar vid behov i sådan bevakning. Närmare föreskrifter om bevakning av skyddsforemål finns i SJF 097 och 099.

#### Materielskydd

Känslig och svårersättningsmateriel, främst i kraftförsörjnings-, signalställverks- och teleanläggningar samt verkstäder och förråd m m, skall skyddas. Skyddet kan utgöras av berg- eller betongrum, betongelement samt provisoriska anordningar i form av sandsäckar, sliprar, jordvallar o d. Anvisningar finns i SJH 090.1 och SJF 093.

#### Maskering

Viktiga anläggningar t ex omformarstationer, upplagsplatser och teleanläggningar m m skall maskeras för att försvåra anfall från luften. Även dragkraft och vagnar med brandfarligt, explosivt eller svårersättningsgodis skall så långt möjligt maskeras. Anvisningar finns i SJH 090.1.

### **Utspridning**

För att minska skadeverkan vid anfall, bränder o d skall verksamhet, materiel och förnödenheter spridas i största möjliga utsträckning. Utspridning skall främst omfattas verksamhet vid verkstäder, rangerbangårdar samt övriga platser, som bedöms vara sannolika anfallsmål. Dragkraft, vissa specialvagnar samt förråd på större orter skall även spridas ut.

### **Undanförsel och förstöring**

Undanförsel och/eller förstöring skall vidtas för att förhindra att materiel, förnödenheter och anläggningar utnyttjas av fienden. Undanförsel skall i första hand eftersträvas. Först då undanförsel inte kan utföras, genomförs förstöring.

För förstöring aktuella järnvägsanläggningar är främst bana, bro, tunnel eller liknande byggnadsverk. För undanförsel och/eller förstöring kan övriga anläggningar för järnvägs- och landsvägstrafik inkluderande fartyg, rullande materiel eller upplag av motordrivmedel och andra förnödenheter komma i fråga.

För genomförande av undanförsel och/eller förstöring gäller följande ansvarsförhållanden.

Undanförsel genomförs av dispositionsansvarigt förvaltningsorgan efter beslut av chefen för SJ eller därtill bemyndigad järnvägsbefälhavare. Före genomförandet samråder järnvägsbefälhavare med civil- och militärbefälhavare.

Förstöring av bana, bro, tunnel eller liknande byggnadsverk genomförs av militära förband. Övriga järnvägsanläggningar förstörs genom försorg av dispositionsansvarigt förvaltningsorgan på order av järnvägsbefälhavare.

Beslut om förstöring fattas av överbefälhavaren i samråd med SJ. Denne kan bemyndiga militärbefälhavare eller annan militär myndighet att besluta om förstöring i samråd med regional eller lokal chef.

Grunder samt anvisningar för planläggning finns i SJH 090.1 och beredskapsplan Undanförsel och förstöring.

### **Spärning**

Spärning avser tillfälliga åtgärder för att hindra järnvägs utnyttjande för trafik. Spärning planläggs och genomförs helt av försvarsmakten.

### **3.13.2 Skydd mot spionage**

Skyddet mot spionage skall främst avse att förhindra obehörig insyn i fråga om järnvägarnas kapacitet samt deras uppgifter inom totalförsvaret.

Åtgärderna omfattar främst tillträdesskydd, tystnadsplikt och inre bevakning. Tillträdesskyddet skall säkerställas genom skärpt kontroll av behörighet och legitimation samt utökad bevakning främst vid anläggningar, som är av väsentlig betydelse för verksamheten. All personal skall erinras om tystnadsplikten och uppmanas att aktivt medverka till att förhindra obehörig insyn i verksamheten på den egna arbetsplatsen – inre bevakning.

Regeringen kan vid beredskapstillstånd och i krig förordna om tillämpning av kungörelsen om vissa inskränkningar i rätten att begagna för allmän trafik avsedda transportmedel m m (SFS 1942:886). Sådant förordnande syftar till att förhindra obehörig befattning med krigsunderrättelser eller verksamhet till men för rikets försvar eller säkerhet. Järnvägspersonal är skyldig medverka i övervakningen och åtnjuta därvid polismans skydd och befogenheter.

Närmare föreskrifter om säkerhetsskydd finns i SJF 097.



## 4.2.6 Järnvägstrafik

### Tidtabeller

Beredskapstidtabell upprättas och fastställs av trafikdistriktschef. Föreskrifter för uppgörande av beredskapstidtabell finns i bilaga 8.

Beredskapstidtabell utgörs av fredstidtabellen kompletterad med beredskapståglägen på de linjer och till det antal, som framgår av beredskapsplan Trafiktjänst. För att säkerställa genomgående förbindelser, anslutningar och lokala förbindelser anges vissa tåg som grundtåg. Grundtåg för genomgående förbindelser fastställs av chefen för SJ i beredskapsplan Trafiktjänst. Övriga grundtåg – anslutnings- och uppsamlingståg – fastställs av trafikdistriktschef och sammanställs i en grundtågsplan. I den mån behov av lokala transporter inte tillgodoses genom dessa tåg, skall därutöver ett begränsat antal tåg för detta behov ingå i grundtågsplanen.

Grundtåg för godstransporter planeras inte i fred.

### Trafikledning

Utflyttad tågledningsplats (vid behov även lokledningsplats) fastställs av chefen för SJ i beredskapsplan Trafiktjänst efter förslag från trafikdistriktschef i samråd med bandistriktchef.

Verksamheten på utflyttad tågledningsplats skall planeras i fred, lokaler utses, erforderliga teleförobindelser anordnas m m. Dessa platser skall ha tillgång till etapp-telefonnätet samt en direkt telefonförbindelse till trafikdistriktets krigsuppehållsplat.

På sträckor där fjärrtågklarering utförs på entreprenad åt annat distrikt skall överenskommelse träffas i fred mellan trafikdistriktscheferna om eventuell ändring i tågledningsansvaret, när fjärrblockeringen slås ut.

Reservtågledningsplats utses av trafikdistriktschef i samråd med bandistriktchef och skall ha samma tillgång till etapptelefonnätet som utflyttad tågledningsplats.

Reservtågledningsplats skall om möjligt väljas så att den direktkopplade telefonförbindelsen till den utflyttade tågledningsplatsen kan utnyttjas.

### Knutpunktstrafik

Trafikdistriktschef skall i fred efter samråd med godsentreprenör till länsstyrelse anmäla behovet av lastbilar för region- och ortsforsling. Därvid skall, om inte särskilda behov föreligger, krigsbehovet antas motsvara fredsbehovet.

### Transporter för totalförsvaret

Planläggning av transporter för totalförsvaret genomförs i den omfattning, som framgår av beredskapsplan Trafiktjänst.

### Transportöversikt

Transportöversikter upprättas i fred enligt föreskrifterna i bilaga 9.

#### **4.2.7 Busstrafik**

Trafikdistriktschef planlägger busstrafiken i samråd med respektive länsstyrelse.

Länsstyrelse skall delges uppgift om dels tillgången på bussar efter uttagning enligt uttagningsbesked, dels antalet i krig tillgängliga bussförare.

#### **4.2.8 Övriga funktioner**

Föreskrifter för planläggning finns

- för civilt försvar i SJF 093
- för driftvärn i SJF 099
- för BRB-arbeten m m i avsnitt 4.3
- för materialförsörjning i avsnitt 4.4.

Vissa anvisningar för planläggning finns dessutom i SJH 090 samt i beredskapsplanerna.

### **4.3 ANLÄGGNINGAR**

#### **4.3.1 Allmänt**

Behovet av fasta anläggningar för järnvägsdriften i krig täcks i allt väsentligt av de tillgångar, som redan finns i fred.

Vid beredskapstillstånd beordrar chefen för banavdelningen åtgärder för att beredskapsinriktade pågående anläggningsarbeten. Detta innebär, att vissa arbeten helt avbryts, medan andra som positivt påverkar verksamheten i krig fortsätts i ökad, oförändrad eller minskad omfattning eller takt.

BRB-enheter kan ställas till förfogande för vissa arbeten enligt 4.3.3. Planering för att sätta igång dessa arbeten, startplanläggning, äger rum enligt anvisningar i SJH 090.2.

Förberedelser för att utnyttja andra entreprenörer än BRB eller tillfällig arbetskraft för vissa anläggningsarbeten bör göras bl a genom hänvändelse till länsarbetsnämnd.

Järnvägens egna arbeten redovisas i ban-, elektro-, signal- eller telearbetsplanerna. (4.2.2.).

#### **4.3.2 Beredskapsanläggningar**

##### **Allmänt**

Beredskapsanläggning är sådan anläggning eller anordning, som uteslutande erfordras för verksamhet i krig. Behovet är framtvingat av ändrade transportuppgifter samt kravet på ökad transportkapacitet, skydd och uthållighet.

##### **Anordnande**

Behovet av beredskapsanläggningar tillgodoses dels genom att anordna särskilda anläggningar, dels genom att behålla anläggningar, som ej längre erfordras i fred.

Chefen för SJ beslutar om anordnande av särskilda anläggningar.

## **4.6 SÄKERHETSSKYDD**

### **4.6.1 Allmänt**

Under förberedelserna skall noga beaktas de krav, som säkerhetsskyddet ställer enligt SJF 097. Sekretesskyddad information om planer, anläggningar, materiel m m får endast meddelas den personal, som oundgängligen behöver uppgifterna för medverkan vid förberedelserna eller vid omställning till verksamhet i krig.

### **4.6.2 Säkerhetsskydd vid krigsuppehållsplatser**

Allmänna föreskrifter för säkerhetsskydd vid gemensamma stabsplatser finns i Bestämmelser för gemensamma stabsplatser (Best Gpl). Utdrag ur bestämmelserna finns intagna i SJF 097. Särskilda föreskrifter utfärdas av säkerhetsansvarig myndighet. Särskilda föreskrifter för säkerhetsskydd vid civilförsvarets ledningscentraler finns i Föreskrifter om säkerhetstjänsten i fred vid ledningscentraler m m, som utsänds till berörda regionchefer.

### **4.6.3 Tillträdesförbud vid skyddsföremål**

Med stöd av skyddslagen och bevakningskungörelsen skall förbud utfärdas för tillträde till skyddsföremål – länsstyrelseförbud. Detta kan göras redan i fred.

Behov av länsstyrelseförbud anmäls av dispositionsansvarig till regionchef, som sammanställer behoven och gör framställning till berörd länsstyrelse.

Länsstyrelseförbud gällande såväl i fred som under beredskapstillstånd och krig begärs för främst följande objekt

- omformarstationer och upplagsplatser
- större beredskapsförråd av drivmedel.

Länsstyrelseförbud gällande endast under beredskapstillstånd och i krig begärs även för övriga anläggningar, vilka klassificerats som skyddsföremål.

# FÖRESKRIFTER FÖR TILLÄMPNING OCH UPPGÖRANDE AV BEREDSKAPSTIDTABELL

## 1 Tillämpning

Beredskapstidtabell skall tillämpas enligt föreskrifterna i bilaga H 4 (hemlig).

## 2 Tågnummer

Beredskapståglägen utgörs dels av särskilt inlagda tåglägen numrerade med femsiffriga nummer enligt TaO, dels av lämpliga godståglägen med bibehållna nummer. Beredskapståg är tåg som framförs i beredskapståglägen.

## 3 Beredskapståg - övriga tåg

Grundtågen skall kunna köras samtidigt med beredskapstågen dock ej då frekvensen överstiger 24. Beredskapstågen bör vid tidtabellsutformningen i tågföringshänseende jämföras med grundtågen.

I förhållandet mellan beredskapståg och icke-grundtåg skall möten och förbigångar etc så långt möjligt regleras i tidtabellen för att beredskapstågen skall kunna anordnas till varierande antal som komplement till fredstidtabellen. Beredskapstågen skall dock ges företräde vid sådana lägen, då t ex ett oreglerat möte skulle ge en kortare restid eller ett lämpligare läge för beredskapståget och det oreglerade mötet inte förutses få allvarigare konsekvenser för tågläget i övrigt.

## 4 Största tillåten hastighet (sth). Uppehåll

Tidtabellerna utarbetas i princip för sth 70 på ellinjer och sth 60 på övriga linjer.

Utöver sådana uppehåll, som är beroende av tidtabellsläget, läggs 15 minuters uppehåll in vid måltidsstation. Uppgift på måltidsstationer erhålls ur beredskapsplan Trafiktjänst.

## 5 Tågens fördelning över dygnet

För att på de olika distrikten ernå möjligast likformiga fördelning av tågen över dygnet skall beredskapstågen i princip avgå med följande avgångstider från distriktens utgångsstation:

Frekvens	Avgångstid kl
24 - tåg	0.00, 1.00, 2.00 o s v
16 - tåg	0.00, 1.30, 3.00 o s v
12 - tåg	0.00, 2.00, 4.00 o s v

Tiderna är att anse som riktlinjer vid uppläggnings.

## 6 Anslutningar

Kravet på anslutningar vid distriktens gren- och ändstationer anses tillfredsställt genom tidtabellens konstruktion, d v s jämn fördelning av tågen över dygnet jämte på vissa linjer hög frekvens.

## 7 Grafisk tidtabell

Beredskapstidtabellen ritas på en transparent kopia av originalet till den grafiska fredstidtabellen. Beredskapstidtabell fastställs av trafikdistriktschef före tidtabellsskiftet.

Tider utsätts endast vid utgångs-, mötes-, förbigångs-, gren- och slutstation. Beredskapståg utmärks lämpligen med grova, streckade linjer. Grundtåg utmärks genom att tågnmret (på samtliga ställen) ramas in. Beredskapstidtabell framställs i vitkopior. Ett exemplar sänds till järnvägsbefälhavaren och ett till försvarssektionen.

## 8 S 4 för beredskapståg

S 4 för de särskilt inlagda beredskapstågen grundade på fastställd tidtabell skall vara utarbetade i manuskript före tidtabellsskiftet. Därvid skall följande gälla:

- i S 4 för beredskapstågen anges möten med ordinarie tåg, extratåg enligt tidtabellsboken och övriga beredskapståg
- i S 4 för beredskapståg skall anges, att tåget får avsändas 15 minuter före tidtabellstiden.

Vid förändring i gällande tidtabell vidtas erforderliga justeringar av S 4-or.

I S 4 för icke-beredskapståg, som utfärdas för att användas, innan beredskapstidtabellen lagts på, anges inte möte med beredskapståg.

Beredskapstågens nummer får inte användas innan beredskapstidtabell tillämpas. Tågläget kan dock användas men med annat tågnnummer.

Då beredskapstidtabell börjar användas, makuleras *alla* S 4, som utfärdats för pso-tåg under tidtabellperioden.

## 9 Kopiering, krigsproduktion

Genom utflyttad tågledning uppstår ett ökat behov av den ordinarie grafiska tidtabellen. För framställning av fler sådana utnyttjas den transparenta kopian i 3/4 skala (A 2) av fastställd tidtabell.

Trafikdistriktschef skall beräkna behovet av grafiska beredskapstidtabeller och ordinarie tidtabeller samt S 4 och planera för deras mångfaldigande och distribution. Som regel torde tillgängliga kopieringsapparater vara tillräckliga. Om så inte är fallet, skall avtal om krigsproduktion upprättas av trafikdistriktschef.

## FÖRESKRIFTER OM BEREDSKAPSSTATIONER

### 1 GRUNDER

Beredskapsstation är sådan plats, som i fred ej är station enligt säkerhetsordningen men som i krig eller vid beredskapstillstånd erfordras som station.

Beredskapsstation erfordras främst som mötesstation för att uppnå den tågfrekvens, som anges i beredskapsplan Trafiktjänst. Därutöver kan i undantagsfall platser behövas som beredskapsstationer för andra ändamål t ex för lastning och lossning inom områden där kringgångstransporter planlagts.

Beredskapsstationer fastställs av chefen för SJ på förslag av järnvägsbefälhavare. Förslaget skall motiveras.

### 2 FASTA ANLÄGGNINGAR

På beredskapsstationer med huvuduppgift att vara mötesstation behöver i regel ej finnas mer än två spår. På övriga beredskapsstationer skall dessutom finnas ett spår för lastning och lossning.

Växlar i huvudtågväg behöver i princip ej vara inlagda men skall alltid förvaras på platsen. Upptagna växlar måste kunna inläggas inom den tid, som bestämts för beredskapsstationens iordningställande. Med hänsyn härtill kan det i vissa fall vara lämpligt att ha minst en växel kvar i huvudtågvägen.

Så bör t ex en växel ligga kvar på

- den ena av två intill varandra liggande beredskapsstationer
- beredskapsstation med vattengivningsanordning
- beredskapsstation där beredskapslok står uppställda.

Sliprarna skall ligga kvar, när växlarna tas upp. Vid slipersbyte på plats för sådan upptagen växel skall växelsliprar inläggas.

Eventuella kontaktledningar, fränskiljare och dylikt skall bibehållas för spår, som ej rivs upp, alltså även över spår till vilka växlar är upptagna. Spår som saknar växelanslutning i endera eller båda ändar, skall anslutas till minst två tvärförbindningar. Sådan kontaktledning får fränkopplas och jordförbindas. Återinkopplingen skall dock kunna utföras inom den tid som bestämts för beredskapsstationens iordningställande.

Lastkajer av olika slag behöver i princip ej finnas på beredskapsstationer, som icke är avsedda för kringgångstransporter eller i- och urlastning. Befintliga kajer behöver ej underhållas men om kaj erfordras enligt ovan skall plan finnas för snabbt iordningställande.

Signaler/ställverk behöver i princip inte finnas på beredskapsstation. Infartssignal kan ersättas med hindertavla (SJF 010.2).

Befintliga signaler och ställverk skall dock bibehållas, om de är i sådant skick, att de med rimligt underhåll kan inkopplas inom den tid, som står till förfogande för beredskapsstationens iordningställande. Kan tidskravet ej uppfyllas, men tillgång till säkerhetsanläggning bedöms vara väsentlig för den fortsatta verksamheten på stationen, bör även sådan anläggning bibehållas.

På beredskapsstation skall finnas teleutrustning, som medger utväxling av tåg-anmälan och förbindelse med tågledare (fjärrtågklarare).

I fred kan dock telefonapparaterna och även stationsutrustningen (transportabelt utförande önskvärt) förvaras i lämpligt förråd.

Utrymme för tågklarareexpedition skall finnas på varje beredskapsstation. Lokal för överliggning skall finnas i stationshuset eller dess närhet.

På sikt är det i åtskilliga fall inte lämpligt att behålla stationshus och övriga byggnader. I dessa fall kan lokalfrågan tillgodoses genom att planläggningstillstånd begärs eller med manskapsvagnar, rastkurar, husvagnar e d, vilka kan anskaffas och utrustas med kort varsel. Om lokalfrågan löses genom rastkur (motsv), skall inkoppling på belysningsnätet vara förberedd.

De markområden, som erfordras för anläggningar enligt ovan, bör i princip bibehållas i järnvägens ägo.

### **3 UNDERHÅLL**

Bandistriktchef svarar för underhållet av beredskapsstation. Kostnaderna budgeteras genom bandistriktchefens försorg och bokförs enligt SJF 107.

### **4 PLANLÄGGNING FÖR IORDNINGSTÄLLANDE**

Trafikdistriktchef skall i samråd med regional försvarskonsult och bandistriktchef ange tidpunkten, när beredskapsstation senast skall vara iordningställd.

I bandistriktchefens tekniska ansvar ingår att svara för att anordningar för beredskapsstationernas användning som bevakade stationer (signalanordningar, mötes-spår, teleanläggningar m m) hålls i användbart skick. I den mån anordningarna förvaras nedmonterade, skall plan för deras iordningställande inom den stipulerade tiden vara upprättad genom bandistriktchefens försorg.

Trafikdistriktchef skall säkerställa att utrymme för expedition finns disponibelt vid beredskap eller krig.

Chef för trafikområde skall planlägga bemanning av stationerna och deras utrustning - handlingar, materiel, möbler m m - samt vid behov förbereda förläggning och förplägnad av personalen.

Ovannämnda direktiv gäller i tillämpliga delar även för de stationer på fjärrblockeringssträckor, där utrymme för tågklarareexpedition, överliggningsmöjlighet e d saknas.

# KUNGL BREV ANGÅENDE ÅTGÄRDER VID NY-, OM- och TILLBYGGNADER VID STATENS JÄRNVÄGAR

GUSTAF, etc Vår ynnest, etc. Genom brev den 12 februari 1909 utfärdade Kungl Maj:t vissa allmänna bestämmelser att iakttagas vid ny- och tillbyggnader vid statens järnvägar. Sedermera förordnade Kungl Maj:t genom brev den 22 oktober 1937, den 8 november 1940 och den 5 februari 1943 om vissa ändringar i berörda allmänna bestämmelser.

I skrivelser den 8 mars och den 14 juni 1945 har chefen för försvarsstaben, efter samråd med järnvägsstyrelsen, på anförda grunder hemställt dels om utfärdande av ändrade bestämmelser angående särskilda anordningar för underlättande av förstöring i anslutning till ingivna förslag, att gälla i stället för de i ovanberörda brev meddelade föreskrifterna, dels ock om utfärdande av nya bestämmelser i ämnet beträffande åskskydd för konstbyggnader vid statens järnvägar.

Kungl Maj:t finner – med upphävande av vad jämlikt ovanberörda brev blivit stadgat – gott förordna, att följande allmänna bestämmelser skola iakttagas vid ny-, om- och tillbyggnader vid statens järnvägar:

## 1 VID ANLÄGGNING AV NY STATSANA

1. Innan plan till ny statsbanelinje underställs Kungl Maj:ts prövning, skall genom järnvägsstyrelsens försorg chefens för försvarsstaben yttrande inhämtas angående banans planlagda sträckning och allmänna beskaffenhet. Frågor av större militär betydelse skola härvid av chefen för försvarsstaben hänskjutas till överbefälhavaren.

Vidare skall genom järnvägsstyrelsens försorg i erforderliga fall från chefen för försvarsstaben inhämtas yttrande, huruvida ur militär synpunkt särskilda anordningar anses erforderliga dels för underlättande av banans förstöring (minkamrar), dels ock för konstbyggnads skyddande mot skador genom åsknedslag (åskskydd) ävensom rörande omfattningen av sådana anordningar. Chefen för försvarsstaben äger i samråd med järnvägsstyrelsen meddela bestämmelser om de fall, i vilka dylikt yttrande skall inhämtas. Likaledes skall chefens för försvarsstaben yttrande inhämtas beträffande planer för stationer och mötesplatser på ny bana, innan sådana planer fastställs till utförande.

2. Mötesstationer eller mötesplatser för militärtåg skola finnas till sådant antal, att avståndet, hänfört till horisontell bana, mellan två på varandra följande sådana stationer eller mötesplatser ingenstades överstiger 20 kilometer. Beräkningen av den horisontella banlängden skall ske på det sätt, att horisontella sträckor samt stigningar och lutningar, där lutningsförhållandet uppgår till högst 1/3 av det största för banan tillåtna, ingå med sin verkliga längd, att stigningar och lutningar, där lutningsförhållandet överstiger 1/3 men ej 2/3 av det största för banan tillåtna, ingå med en och en halv gång sin verkliga längd samt att ännu starkare stigningar och lutningar ingå med sin dubbla verkliga längd.

3. I mom 2 omförmälda mötesplatser skola vara försedda med rundspår av minst 400 meters längd mellan fripålarna samt med för trafikens skötande i övrigt nödvändiga anordningar. Därvid skall iakttagas, att även mötesplats, som utslutande avses för militära behov, skall hava ett vinterbonat liggrum för erforderlig stationspersonal.

På militära mötesstationer eller mötesplatser må av signalanordningarna sådana delar, som ej behövs för den vanliga trafiken, och av rundspåren växlarnas tungor och korsningar borttagas. Sålunda borttagna delar skola förvaras på platsen.



Lösa inventarier, såsom telefonapparater eller dylikt, tillhörande mötesplatser, som ej tagas i bruk i vanlig trafik, må förvaras i järnvägens förråd.

4. Vattenstationer skola finnas på det avstånd från varandra, att, om den mellan dem liggande bansträckan beräknas på nedan angivet sätt, banans sålunda beräknade längd i varje riktning ej överstiger 45 kilometer.

Denna beräkning skall ske på det sätt, att

lutningar åsättas koefficienten 1/4  
 horisontell bana åsättes koefficienten 1/2  
 stigningar 1-3 o/oo åsättas koefficienten 1/2  
 stigningar 4-6 o/oo åsättas koefficienten 1  
 stigningar 7-9 o/oo åsättas koefficienten 1 1/2  
 stigningar 10-12 o/oo åsättas koefficienten 2  
 stigningar 13-15 o/oo åsättas koefficienten 2 1/2  
 stigningar 16-18 o/oo åsättas koefficienten 3 1/2

om lutningsförhållandena pro mille icke äro angivna i helt tal, höjes detta till närmast högre hela tal.

Varje vattenstations kapacitet, räknat i kubikmeter per timme, skall motsvara 0,22 kubikmeter för varje kilometer av sammanlagda avstånden till närmaste vattenstationer, därvid avstånden beräknats enligt ovan angivna regel samt profilen tagits i riktning mot den vattenstation beräkningen gäller.

5. Vid besiktning av ny statsbana före dess öppnande för allmän trafik skall ett ombud för chefen för försvarsstaben närvara. Detta ombud äger yttra sig till protokollet angående förhållanden, som direkt hänföra sig till banans militära användbarhet.

6. Det åligger järnvägsstyrelsen att efter varje ny bandels fullbordande tillställa chefen för försvarsstaben plan- och profilritningar över banan samt planer över stationer och mötesplatser, angivande utseendet av dessa anläggningar vid tidpunkten för ritningarnas respektive planernas överlämnande. Beträffande sådana bandelar, för vilka chefen för försvarsstaben funnit särskilda anordningar för underlättande av förstöring eller för skydd mot skada genom åsknedslag erforderliga, skola uppgifter om de utförda särskilda anordningarna lämnas chefen för försvarsstaben.

## 2 VID REDAN TRAFIKERADE STATSBANOR

1. Vid anläggning av nya stationer, håll- eller lastplatser eller vid större förändrings- eller utvidgningsarbeten vid redan befintliga sådana åligger det järnvägsstyrelsen att lämna chefen för försvarsstaben tillfälle att yttra sig över de utarbetade planerna, innan dessa fastställas till utförande.

2. Vid ny-, om- eller tillbyggnad av bana åligger det järnvägsstyrelsen att i erforderliga fall från chefen för försvarsstaben inhämta yttrande, huruvida ur militär synpunkt särskilda anordningar anses erforderliga dels för underlättande av banans förstöring (minkamrar), dels ock för konstbyggnads skyddande mot skador genom åsknedslag (åskskydd) även rörande omfattning av sådana anordningar. Skulle sådana anordningar befinnas erforderliga, må styrelsen icke fastställa arbetsplan för ny-, om- eller tillbyggnad av bana, med mindre utförandet av dylika anordningar av tillfredsställande beskaffenhet tryggats. Chefen för försvarsstaben äger att i samråd med järnvägsstyrelsen meddela bestämmelser om de fall, i vilka dylikt yttrande skall inhämtas. Efter verkställd ny-, om- eller tillbyggnad av bandel, för vilken chefen för försvarsstaben funnit särskilda anordningar för underlättande av förstöring eller för skydd mot skador genom åsknedslag erforderliga, skola uppgifter om de utförda särskilda anordningarna lämnas denne.

## Bilaga 11

Vid sådana mindre ombyggnader eller förstärkningsarbeten, som kunna anses inverka på redan utarbetade förstöringsförslag, skola kopior i erforderligt antal exemplar av de för ombyggnaden eller förstärkningen gällande ritningarna likaledes tillställas chefen för försvarsstaben.

Stockholms slott den 17 augusti 1945.

Under Hans Maj:ts  
Vår allernådigste Konungs och Herres frånvaro,  
Dess tillförordnade regering:

P. Albin Hansson.  
John Ericsson.

Torsten Nilsson.  
Eije Mossberg.  
/Carl Uggla.