

STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Utkom från trycket
den 8 december 1949.

Särtryck nr ~~II~~

690c

Fsbr

CIVILFÖRSVARSBESTÄMMELSER

(Cfsb)

Gällande fr. o. m. den 1 januari 1950

Stockholm

K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI

1949

Förteckning över ändringstryck.

Ändringstryck skall efter verkställd komplettering
av särtrycket registreras här nedan.

Ändringstryck					
nr	infört		nr	infört	
	den	av		den	av
1			22		
2			23		
3			24		
4			25		
5			26		
6			27		
7			28		
8			29		
9			30		
10			31		
11			32		
12			33		
13			34		
14			35		
15			36		
16			37		
17			38		
18			39		
19			40		
20			41		
21			42		

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

*Utdelningsplan.**Inledning.*

Artikel-nr

Civilförsvaret i allmänhet 1—6**Civilförsvaret vid järnvägarna.**A. *Allmänna bestämmelser* 7—17B. *Luftskydd.*

Uppgift och omfattning m. m. 18—21

Skyddsrum m. m. 22—24

Materielskydd 25—29

Alarmering 30—35

Mörkläggning.

Allmänt 36

Innerbelysning 37—38

Ytterbelysning 39—42

Signalljus 43—47

Maskering 48—49

Trafikanter förhållande under mörkläggning och flyglarmtillstånd m. m. 50—51

Personalens förhållande under flyglarmtillstånd 52—58

Luftskyddstjänst 59—67

Beredskapsgradernas innebörd 68—72

C. *Markskydd.*

Uppgift m. m. 73

Tillträdes- och fotograferingsförbud m. m. 74—79

Legitimationstvang 80—86

Inre bevakning 87—91

Yttre bevakning 92—93

Ordningsföreskrifter för allmänheten 94—99

D. *Reparationsberedskap* 100—105E. *Utrymning, undanförsel, spärrning och förstörelse* 106—115Bilaga 1. *För resande att iakttaga under civilförsvarsberedskap.*Bilaga 2. *Förhållningsregler för trafikanter vid flyglarmtillstånd.*Bilaga 3. *Förhållningsregler för järnvägspersonal vid flyglarmtillstånd.*Bilaga 4. *Legitimationskort m. m.*Bilaga 5. *Särskilda ordningsföreskrifter för allmänheten.*

Utdelningsplan.

Detta särtryck tilldelas all järnvägspersonal.

Inledning.

Bestämmelserna i detta särtryck grunda sig på civilförsvarslagen, civilförsvarskungörelsen och kungörelsen om civilförsvaret vid järnvägarna samt andra hithörande föreskrifter och anvisningar.

Särtrycket innehåller vad järnvägspersonalen i allmänhet anses behöva veta dels om civilförsvaret i allmänhet, dels om civilförsvaret vid järnvägarna (järnvägsverkskyddet).

För planläggande järnvägsbefäl m. fl. gälla därjämte särtryck nr 11 a, Anvisningar för järnvägsverkskyddet, och andra detaljföreskrifter m. m., som meddelas av järnvägsstyrelsen.

Det observeras, att järnvägsverkskyddets verksamhet sker ej blott under beredskaps- och krigstillstånd utan i viss utsträckning även i fred. Då utföras nämligen dels organisering, planläggning, byggnadsarbeten, materielanskaffning och -vård samt personals uttagning och utbildning, övningar m. m., dels in- och utpasseringskontroll m. m. enligt detta särtryck.

Civilförsvaret i allmänhet.

Uppgift. 1. Civilförsvaret har huvudsakligen till uppgift att utöva sådan verksamhet för rikets försvar, som icke påvilar krigsmakten, så ock annan i samband därmed stående verksamhet.

Verksamheten omfattar huvudsakligen åtgärder för civilbefolkningens samt anläggningars, byggnaders och annan egendoms skyddande mot fientliga anfall, särskilt flyganfall, ävensom mot spioneri och sabotage. Civilförsvaret har även att ingripa mot brand eller skada vållad under krigsförhållanden, att ombesörja undanförsel och förstöring samt omhändertaga en mera omfattande flyktingström.

Bland civilförsvarets anordningar och åtgärder märkas särskilt

skyddsrum och annat skydd för människor och materiel,

alarmering för befolkningens varnande,
mörkläggning och maskering för att försvåra fientliga flygares orientering,
trafik- och säkerhetsåtgärder,
utrymning, undanförsel och förstöring samt
organisering m. m. för verksamhetens bedrivande.

Organisation och ledning.

2:1. Den centrala ledningen av civilförsvaret utövas under Kungl. Maj:t (inrikesdepartementet) av civilförsvarsstyrelsen. Inom varje län handhar länsstyrelsen ledningen av civilförsvaret och inom länsstyrelsen finnes en civilförsvarsdirektör, som närmast handlägger civilförsvarsfrågor.

2. Riket är indelat i civilförsvarsområden under civilförsvarschefer. Ett civilförsvarsområde utgöres i regel av ett landsfiskalsdistrikt eller stad, som icke ingår i landsfiskalsdistrikt.

Ett civilförsvarsområde kan uppdelas i civilförsvarsdistrikt under distriktschefer med distriktstjänstegrenschefer. Två eller flera civilförsvarsområden inom samma län kunna sammanföras till en civilförsvarskrets under kretschef.

På ort, som icke utgör eget civilförsvarsområde eller civilförsvarsdistrikt, kan finnas civilförsvarsfogde med biträdande tjänstegrenschefer.

Omfattar civilförsvarsområde mer än en kommun, kan länsstyrelse beträffande en eller flera av kommunerna bestämma, att för kommunen skall finnas en inkvarteringsledare med uppgift att under tjänstegrenschefen för utrymnings- och socialtjänsten leda ifrågavarande verksamhet inom kommunen.

3. Inom varje civilförsvarsområde skall finnas allmänt civilförsvar. I den mån så är påkallat med hänsyn till bebyggelsens täthet m. m., skall dessutom särskilt civilförsvar vara organiserat för byggnader och anläggningar.

Särskilt civilförsvar skall i första hand vara organiserat inom städer, köpingar och municipal-samhällen och benämnas hemskydd, under hemskyddsledare, om det är avsett för byggnad, som väsentligen användes för bostadsändamål, och eljest verkskydd, under verkskyddsledare.

Gemensamt hemskydd eller verkskydd organiseras för två eller flera närliggande byggnader eller anläggningar.

För tillsyn över hemskydd och verkskydd skall där så anses erforderligt i civilförsvarsområde finnas en eller flera hemskydds- och verkskyddsinspektörer.

Flera hemskydd kunna sammanföras till block (hemskyddsblock). Inom varje block utövas ledningen av civilförsvaret av en blockchef. Till sitt förfogande har denne s. k. blockgrupper (för

brand- och sjukvårdstjänst) utrustade med tyngre och bättre materiel än den, som vanligen finnes inom hemskydd. Även verkskydd kunna sammanföras till block (verkskyddsblock) under ledning av blockchef. Denne har dock icke särskild blockpersonal till sitt förfogande.

4. Det allmänna civilförsvarets verksamhet uppdelas på följande tjänstegrenar:

- a) ordnings- och bevakningstjänst,
- b) observations- och förbindelse-tjänst,
- c) brandtjänst,
- d) teknisk tjänst,
- e) gasskyddstjänst,
- f) sjukvårdstjänst,
- g) utrymnings- och socialtjänst samt
- h) undanförsel- och förstöringstjänst.

Det särskilda civilförsvaret organiseras på tjänstegrenar i den mån så befinnes ändamålsenligt.

För ledning av verksamheten inom en tjänstegren finnes en tjänstegrenschef.

5. För de olika befattningshavarna inom allmänna civilförsvaret förordnas en eller flera ersättare.

*Civilför-
svarsplikt.*

3: 1. I riket boende svensk medborgare är från och med det kalenderår, varunder han fyller sexton år, till och med det kalenderår, varunder han fyller sextiofem år, skyldig att fullgöra sådan tjänstgöring i civilförsvaret, som hans kroppskrafter och hälsotillstånd medgiva — civilförsvarsplikt.

2. Civilförsvarsplikt skall under tid, då civilförsvarsberedskap råder, fullgöras i den omfattning som är nödig med hänsyn till pågående eller befarad fientlig verksamhet samt till behovet av utbildning och övning i civilförvarstjänst.

Under annan tid får civilförsvarspliktig icke tagas i anspråk för annat ändamål än utbildning

och övning och detta under högst 30 timmar per kalenderår för i civilförsvaret icke inskriven personal och högst 60 timmar för inskriven personal dvs. personal som fullgör viss tjänst i civilförsvaret. Inskriften personal är därjämte skyldig att medverka vid förberedelsearbetet inom civilförsvaret.

3. Utan tillstånd av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av överbefälhavaren får tjänstgöring i civilförsvaret icke åläggas någon på sådan tid, att han hindras fullgöra åvilande skyldighet av värnplikt.

4: 1. Inom det allmänna civilförsvaret ordnas *Skyddsrum* som skydd för dess personal och för allmänheten s. k. allmänna skyddsrum.

2. Vissa anläggningar och byggnader på orter med särskilt civilförsvaret skola förses med s. k. enskilda skyddsrum.

5: 1. Inom civilförsvaret finnas tre bered- *Beredskaps-*
skapsgrader — III, II och I — och Kungl. *grader*
Maj:t eller myndighet, som Kungl. Maj:t bestämmer, förordnar om intagande av viss beredskapsgrad.

2. Beredskapsgraderna innebära med undantag för de delar av organisationen, som äro avsedda för utrymning, inkvartering och undanförsel:

beredskapsgrad III (lägsta beredskapsgraden), att i materiellt hänseende organisationen hålles i full beredskap samt att personal hålles inkallad till tjänstgöring för full bevakning enligt fastställda planer, för mottagande och vidarebefordran av viktiga meddelanden samt för verkställande av alarmering;

beredskapsgrad II (mellersta beredskapsgraden), att utöver vad som föreskrivits i fråga om beredskapsgrad III omkring en tredjedel av den personal i allmänna civilförsvaret, som under högsta civilförsvarsberedskap skall kunna helt tagas i anspråk för civilförsvaret, samt, i den

omfattning länsstyrelsen bestämmer, brandtjänstpersonal vid viktiga verkskydd hålles inkallad till tjänstgöring; samt

beredskapsgrad I (högsta civilförsvarsberedskap), att organisationen hålles i full beredskap.

Vid förordnande om intagande av beredskapsgrad III påbörjas omedelbart erforderlig komplettering av personalens utbildning i civilförsvarstjänst.

6. (Reservnr.)

Civilförsvaret vid järnvägarna (järnvägsverkskyddet).

A. Allmänna bestämmelser.

7:1. Civilförsvaret vid järnvägsanläggning är ett särskilt verkskydd — järnvägsverkskydd — som samordnas med järnvägsdriften. *Omfattning m. m.*

2. Bestämmelserna om järnvägsverkskyddet gälla för såväl statens som enskilda järnvägar utom sådana enskilda järnvägar av spårvägs- eller industrispårskaraktär eller liknande, vilka enligt överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen, överbefälhavaren och civilförsvarsstyrelsen skola undantagas från bestämmelsernas tillämpning. För sådan undantagen järnväg tillämpas eljest gällande civilförsvarsbestämmelser.

Anm. Följande järnvägar äro vid tiden för särtryckets utgivande undantagna: Askersund—Skyllberg—Lerbäcks, Falköping—Uddagårdens, Gruvgården—Fors, Hällefors—Fredriksbergs, Hälsingborg—Rå—Ramlösa, Johannisberg—Ljungaverks, Jularbo—Månsbo, Kumla—Yxhults, Norra Lidingöbanan, Malma—Haggårdens, Munkedals, Malmö—Limhamns, Matfors—Vattjoms, Säbyholms, Stockholm—Södra Lidingöns, Västra Klagstorp—Tygelsjö och Värtan—Lidingöns.

3. Beträffande järnvägarna på Gotland äger sektionsföreståndaren i Visby att i anslutning till bestämmelserna i detta särtryck och i samråd med militärbefälhavaren och länsstyrelsen utfärda erforderliga föreskrifter om civilförsvaret.

4. Såsom järnvägsanläggning räknas i civilförsvarshänseende till järnväg hörande område med därinom befintlig, järnväg tillhörande egendom, såsom byggnader, materiel, utrustning och förråd.

Finnes inom järnvägsområde byggnad etc., som icke tillhör järnvägen, eller är järnväg tillhörande byggnad belägen utom järnvägsområde, bestämmer vederbörande linjebefäl (chef för enskild

järnväg) i samråd med civilförsvarschefen och i förekommande fall ägaren, huruvida byggnaden etc. skall ingå i järnvägsverkskyddet eller huruvida civilförsvar skall beredas byggnaden etc. enligt eljest gällande civilförsvarsbestämmelser. Därest så från någondera sidan påfordras, skall skriftligt avtal härom upprättas. I sådant avtal kan även i vissa fall bestämmas de grunder, enligt vilka kostnaden skall fördelas.

*Uppgifter
och
verksam-
hetsgrenar.*

8: 1. Järnvägsverkskyddet tillkommer:

a) att planlägga och enligt meddelade föreskrifter verkställa erforderliga åtgärder för att skydda järnvägsanläggning samt där varande personal och trafikanter mot fientliga anfall, särskilt flyganfall, ävensom mot spioneri och sabotage,

b) att i fråga om järnvägsanläggning ingripa mot sådan brand eller skada, som förorsakats av fientlig verksamhet, samt i övrigt begränsa eller lindra följderna av dylik verksamhet,

c) att under krig ingripa även mot annan brand eller skada än sådan, som förorsakas av fientlig verksamhet,

d) att planlägga och verkställa andra åtgärder för järnvägstrafikens trygghet vid krig eller krigsfara, såsom omgruppering av materiel, ordnande av särskild dragkraftsberedskap m. m.,

e) att planlägga och verkställa utrymning (undanförsl), spärrning och förstöring av järnväg samt

f) att i övrigt handhava sådan civil verksamhet, som avser försvar av järnvägsanläggning i avsikt att säkerställa driften.

Järnvägsverkskyddet tillkommer därjämte att ansvara för ordningen i järnvägs skyddsrum och eljest handhava ordningsuppgifter, som äga omedelbart samband med järnvägsverkskyddet.

2. De olika verksamhetsgrenarna inom järnvägsverkskyddet äro:

- a) luftskydd,
- b) markskydd,
- c) reparationsberedskap,
- d) utrymning,
- e) undanförsel,
- f) spärrning och
- g) förstörelse.

9. Av Kungl. Maj:t anbefalld civilförsvarsberedskap, vilken meddelas bl. a. genom järnvägsstyrelsens (chefs för enskild järnväg) försorg, gäller endast för luftskyddet inom järnvägsverkskyddet. *Beredskap och beredskapsgrader.*

Angående beredskapsgradernas innebörd därvid, se art. 68.

Av Kungl. Maj:t anbefalld förstärkt försvarsberedskap eller mobilisering eller signalen beredskapslarm gäller *hela järnvägsverkskyddet*.

10: 1. Den centrala ledningen av järnvägsverkskyddet utövas av järnvägsstyrelsen.

*Ledning
m. m.*

2. Under järnvägsstyrelsen handhar linjebefälet (chef för enskild järnväg), envar för sitt verksamhetsområde, ledningen av järnvägsverkskyddet.

3. Den omedelbara ledningen av luftskyddet vid station, verkstad, lokstation, förråd etc. utövas av en luftskyddsledare. För luftskyddsledare skall finnas en eller flera ställföreträdare. Luftskyddsledare och hans ställföreträdare förordnas av distriktschef (chef för enskild järnväg).

I fråga om ledningen av civilförsvaret på tågfarja eller annat järnväg tillhörigt fartyg gäller vad eljest i sådant hänseende är stadgat beträffande svenskt fartyg.

4. Vid handhavandet av ledningen av järnvägsverkskyddet åligger det järnvägsstyrelsen:

- a) att leda och övervaka planläggningen av järnvägsverkskyddet,
- b) att tillse att i civilförvarshänseende under-

lydande organ fullgöra sina skyldigheter beträffande järnvägsverkskyddet enligt verkställd planläggning,

c) att leda och övervaka särskild civilförsvarsutbildning,

d) att genom inspektioner, civilförsvarsövningar och försvarsspel hålla sig underrättad om järnvägsverkskyddets tillstånd och verka för upprätthållande av ett effektivt civilförsvar vid järnvägarna samt

e) att i övrigt fullgöra de åligganden i berört avseende, som påvila järnvägsstyrelsen.

5. Vid utövandet av ledningen av järnvägsverkskyddet, främst luftskyddet, skall järnvägsstyrelsen i erforderlig omfattning samråda med överbefälhavaren och civilförsvarsstyrelsen, distriktchef (chef för enskild järnväg) skall i regel samarbeta med länsstyrelse samt sektions- och verkstadsföreståndare (motsvarande) eller luftskyddsledare med civilförsvarschef.

För samordning av järnvägsverkskyddet med civilförsvaret i övrigt skola järnvägsstyrelsen och civilförsvarsstyrelsen tillhandahålla varandra utfärdade anvisningar och övriga bestämmelser, som kunna vara av betydelse för den andra myndighetens verksamhet.

6. Representanter för civilförsvarsstyrelsen och länsstyrelsen ävensom civilförsvarschef eller representant för denne äga närvara vid inspektion av luftskyddet vid järnvägsanläggning.

7. Där i samband med krigshandlingar så erfordras skall järnvägsverkskyddet såvitt möjligt lämnas erforderligt bistånd av civilförsvaret inom orten.

Erfordras hjälp från det allmänna civilförsvaret, må framställning därom göras direkt till civilförsvarschefen.

Hjälp från järnvägsverkskyddet för uppgifter, som ej röra järnvägsanläggning, må i regel utgå från allenast luftskyddet. Det ankommer på

vederbörande linjebefäl (chef för enskild järnväg) att i varje särskilt fall avgöra, om och i vad mån bistånd kan lämnas. Mellan civilförsvarschef och luftskyddsledare på förhand överenskommen hjälpverksamhet skall dock oberoende av sådant medgivande äga rum, såframt icke järnvägsdriften hindrar det.

11:1. För järnvägsverkskyddets olika verksamhetsgrenar skola i den omfattning, som är särskilt föreskriven, finnas särskilda planer — specialplaner. Sådan plan för luftskyddet benämnes luftskyddsplan. *Specialplaner.*

2. Handlingar rörande planläggningen av järnvägsverkskyddet skola icke delgivas andra än dem som i och för sin tjänst eller för allmänt uppdrag måste äga tillgång till deras innehåll.

12:1. Civilförsvarspliktig är skyldig:

att på anmaning av vederbörande befäl (chef för enskild järnväg) lämna erforderliga upplysningar rörande personliga förhållanden av betydelse för frågan om tjänstgöring i järnvägsverkskyddet, *Civilförsvarsplikt.*

att, om kallelse till tjänstgöring i järnvägsverkskydd erhålles, efterkomma kallelsen, såvida icke särskilda hinder härför föreligga, vilka i så fall skola anmälas,

att under tjänstgöringen ställa sig till efterrättelse de föreskrifter, som meddelas av vederbörande befäl, och

att efter beslut av järnvägsstyrelsen dels undergå sådan särskild utbildning, som må vara föreskriven för befattningen och icke tidigare av honom genomgåts, dels ock deltaga i civilförsvarsövningar.

2. Civilförsvarspliktig järnvägspersonal är skyldig att medverka vid förberedelsearbetet inom järnvägsverkskyddet i den utsträckning, som påfordras av vederbörande befäl.

Inskrivning. **13:1.** För uttagning i järnvägsverkskyddet skall i första hand ifrågakomma fast eller tillfälligt anställd civilförsvarspliktig järnvägspersonal. Den som uttagits är därigenom att anse som inskriven. Om uttagning underrättas personalen. Till luftskydd uttagen personal benämnes aktiv luftskyddspersonal.

Såsom inskriven i järnvägsverkskyddet räknas även sådan järnvägspersonal, som under flyglarmtillstånd vid behov måste förrätta tjänst (träda i verksamhet), t. ex. tåg- och lokledare, viss personal på driftcentraler, tågexpeditörer, viss ban-, telefon-, signal-, ställverks- och växlingspersonal.

Ikke uttagen civilförsvarspliktig personal kan av vederbörande befäl beordras såsom förstärkningspersonal i luftskyddet.

2. Den som inskrivits i järnvägsverkskyddet ävensom järnvägspersonal, som erfordras för att järnvägsdriften skall kunna upprätthållas tillfredsställande under krig, får icke inskrivas i eller uttagas för annat civilförsvar. Sådan personal är dock skyldig att utföra sådan tillfällig tjänstgöring i hemskydd, som ålägges av vederbörande.

3. Det åligger den, som inskrivits i järnvägsverkskyddet, att vid ombyte av bostad ofördröjligen anmäla sin nya adress till luftskyddsledaren — om han är uttagen till luftskyddet — eljest till annat vederbörligt befäl.

4. Inskrivning i järnvägsverkskydd är utan särskilt beslut att anse såsom upphävd från och med den dag den inskrivne lämnar sin tjänst vid järnvägen.

5. Anslutning till SJ driftvärn eller allmänt hemvärn utgör intet hinder för vederbörandes inskrivning i järnvägsverkskyddet. Inom anläggning med större personalstyrka bör dock om möjligt icke samma person avses för aktiv tjänst både inom luftskyddet och driftvärnet.

14.—17. (Reservnr.)

B. Luftskydd.

Uppgift och omfattning m. m.

18. Luftskyddet har till uppgift att försvåra *Uppgift och* fientliga flyganfall och begränsa verkningarna av *indelning.* sådana anfall.

Luftskyddet omfattar följande anordningar och åtgärder:

- a) skyddsrum för personal och trafikanter,
- b) skydd för viss ömtålig och svårersättlig materiel (materielskydd),
- c) alarmering,
- d) mörkläggnings,
- e) maskering,
- f) vissa trafik- och säkerhetsåtgärder samt
- g) organisering och uppsättande av avdelningar för olika grenar av luftskyddstjänsten, nämligen ordningstjänst, observations- och förbindelsetjänst, brandtjänst, teknisk tjänst, gasskyddstjänst samt sjukvårdstjänst.

19:1. Luftskyddets omfattning vid olika järn- *Omfattning.* vägsanläggningar är beroende av dessas storlek och personaltillgång. I personaltillgången inräknas all vid anläggningen stationerad personal, oavsett vilket verk (järnväg, post) den tillhör samt dessutom civilförsvarspliktiga familjemedlemmar och eventuellt andra personer bosatta inom anläggningen. Härifrån undantages personal, vars tjänstgöring huvudsakligen är förlagd utanför anläggningen, t. ex. tågpersonal. Sådan personal kan däremot räknas som förstärkningspersonal på respektive överliggningsplatser.

Kategori I omfattar sålunda anläggningar med en personaltillgång av minst 25 personer samt driftcentraler.

Kategori II omfattar anläggningar med en personaltillgång av 6—24 personer.

Kategori III slutligen omfattar anläggningar med en personaltillgång av högst 5 personer.

2. Rullande materiel, signalinrättningar på linjen o. d. beröras icke av kategoriindelningen. Luftskyddet härför avser endast mörkläggning.

3. Luftskyddet på tågfärjor eller på annat järnväg tillhörigt fartyg beröres icke heller av kategoriindelningen. Det avser huvudsakligen mörkläggning och gasskyddstjänst.

Ledning.

20: 1. För anläggning av kategori I och II utser distriktschef (chef för enskild järnväg) luftskyddsledare samt minst en ställföreträdare för denne. Nära varandra belägna järnvägsanläggningar underställas, där så anses lämpligt och enligt distriktschefs (chefs för enskild järnväg) bestämmande, en gemensam luftskyddsledare. Därest i sistnämnda fall anläggningarna tillhöra olika sektioner, anses de i luftskyddshänseende tillhöra den sektion, på vilken luftskyddsledaren är placerad.

2. För anläggning av kategori I utser luftskyddsledare för varje organiserad avdelning en avdelningsledare (t. ex. för brandtjänsten) jämte minst en ställföreträdare. Denne har att biträda luftskyddsledaren dels med ledningen av de olika arbetena inom avdelningen, dels med tillsyn över materiel m. m. För det fall att inom viss avdelning patruller avdelats (t. ex. brandpatruller) utser luftskyddsledaren patrulledare jämte ställföreträdare.

3. För anläggning av kategori II torde i regel vara lämpligt med en sammanslagning av vissa avdelningar under en avdelningsledare. Personaltillgången är härvid den avgörande faktorn.

4. På anläggning av kategori III bestämmer sektionsföreståndaren (motsvarande), vem som skall ansvara för luftskyddsåtgärderna inom anläggningen.

5. På vissa anläggningar organiseras luft-

skyddscentral för ledning av luftskyddstjänsten.

21. (Reservnr.)

Skyddsrum m. m.

22: 1. Järnvägs skyddsrum äro avsedda att ut- *Skyddsrum.*
göra tillflyktsorter för personal och trafikanter
vid flyglarm. De anordnas enligt närmare upp-
gifter genom sektions- eller motsvarande befäl.

2. Skyddsrumms belägenhet angives med blå-
målade pilar, under mörker dessutom med lampa
med blått sken.

3. I skyddsrum skola bl. a. finnas viss röjnings-
materiel samt förhållningsregler för personer,
som där vistas.

23. Som skydd för observatörer och tågklarerare
m. fl., vilka icke kunna beredas skydd i närbe-
läget skyddsrum eller lämpligt splitterskydd,
kunna finnas särskilda skyddskurar.

*Skydds-
kurar.*

24. (Reservnr.)

Materielskydd.

25: 1. Åtgärder kunna erfordras för att skydda
maskiner, ställverk, telefonväxlar m. m. mot
bombsplitter, spridning av brinnande olja m. m.

*Maskiner
m. m.*

2. Beroende av skyddets närmare uppgift kan
det utgöras av plåtluckor för vissa fönster, skydds-
mattor av pansarplåt mellan maskinaggregat o. d.,
skyddsväggav betong eller pansarplåt, igen-
murning av fönster, uppdämningsvallar av jord,
fördjupningar kring anläggningen eller mellan
dess delar m. m. Ett effektivt splitterskydd er-
hålles genom formar av trä, som fyllas med sand.
Att använda enbart trä (timmer, sliprar o. d.) bör

undvikas med hänsyn bl. a. till eldfaran. Som provisoriska skydd och som reserv kunna emellertid trä och papperssäckar fyllda med sand användas.

Vid fast avskärmning av fönster bör beaktas, att anordningarna göras sådana, att fönstren vid behov kunna hållas öppna (t. ex. under den varma årstiden).

Angående det skydd, som i varje särskilt fall skall anordnas, meddelar vederbörande sektions- eller motsvarande befäl närmare uppgifter.

*Dissousgas-
behållare.*

26. Dissousgasbehållare böra under civilförsvarsberedskap icke förvaras på plats, där omgivningen lätt kan antändas av brinnande gas. Vidare bör förvaring av dylika behållare helst undvikas på plats, där allmänheten eller personal komma i omedelbar närhet av desamma. I varje fall böra behållare spridas, så att endast ett fåtal förvaras tillsammans, och helst böra de förvaras i särskilda skyddsrum o. d.

*Motor-
spruta.*

27. Motorspruta skall under civilförsvarsberedskap beredas splitterskyddad och frostfri uppställningsplats, helst invid naturvatten.

*Rullande
materiel*

28. För att begränsa verkningarna av bombfällning mot rullande materiel skall all berörd personal under beredskapsgrad I tillse, att, där så låter sig göra och kan ske utan men för trafikens upprätthållande, järnvägsfordon givas möjligast spridd uppställning, helst omkring 50 m mellan fordon eller mindre fordonsgrupper. Lok, hjälpvagnar, reparationståg o. d. placeras så, att deras ibruktagande icke förhindras genom skador på vändskivor (golvtraverser) eller på annat fordon. Under beredskapsgrad I får lok över vändskiva införas i stall, endast om så kräves för översyn eller reparation.

Även i andra fall är en spridd fördelning av materiel önskvärd under beredskapsgrad I.

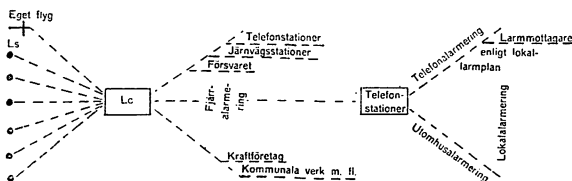
29. (Reservnr.)

Alarmering.

30: 1. Alarmeringen bygger på den militära luftbevakningen. Denna har bl. a. till uppgift att fastställa fientlig flygverksamhet och verkställa härav betingad orientering och alarmering. Riket är indelat i larmområden och inom dessa upprättas vissa observationsposter, vilka vid orostillfällen bemannas. De benämnas luftbevakningsstationer (Ls) och stå i förbindelse med luftbevakningscentraler (Lc). Till Lc inkomna meddelanden granskas där, och sedan sändas olika larmmeddelanden till vissa i särskild plan angivna mottagare, s. k. fjärralarmering. Meddelanden till allmänheten lämnas genom s. k. lokalalarmering d. v. s. utomhusalarmering och telefonalarmering.

*Allmänt
alarme-
ringssystem.*

2. Härnedan visas en schematisk skiss över alarmeringsvägar för fjärralarmering och lokalalarmering samt uppgifter om de olika larmsignaler, som givas genom det allmänna civilförsvaret, resp. såsom anfallslarm inom anläggning.



Förteckning över larmsignaler m. m.

Larmsignal	Signalens innebörd
<i>Yttre alarmering.</i>	
Flyglarm (utsändes under 1 minut): — — — — — osv. (membransändare) ~~~~~ osv. (rånnton) Faran över (utsändes under 30 sek.): ————— Beredskapslarm: — — — — — (30 sek. uppehåll) ————— (flyglarm) (faran över) — — — — — (30 sek. uppehåll) — — — — — (flyglarm) (flyglarm) Brandlarm (utsändes under 1 minut) ————— osv.	Fientligt flyganfall kan väntas inom högst 10 min. Faran över för denna gång. Högsta beredskap för civilförsvaret skall intagas så snabbt som möjligt (beredskapsgrad I). Givits vid överhängande krigsfara eller vid »blixtanfall». Lika med föregående beredskapslarm men dessutom fientligt flyganfall förestående. Åtgärder vid »flyglarm» skola vidtagas. Signalen får givas även under civilförsvarsberedskap, dock icke under flyglarmtillstånd.
<i>Inre alarmering.</i>	
Anfallslarm: — — — — — osv. (1 sek.) (4 sek.)	Fientligt flyganfall omedelbart förestående.

Larmsignal	Signalens innebörd
<i>Telefonalarmering.</i>	
Luftfara: — — — — — osv.	Förvarning. Flyganfall kan väntas inom 10—20 min.
Luftfara upphör: — — — — — osv.	Upphäver »luftfara». Därest »luftfara» följts av »flyglarm», innebär »faran över» även »luftfara upphör».
Flyglarm: — — — — — osv.	Fientligt flyganfall kan väntas inom högst 10 min. Utsändes inom vissa orter med automatiserat telefonnät även på telefon till abonnenterna.
Flyglarm upphör: — — — — — osv.	Fara för fientlig flygverksamhet föreligger icke tills vidare.
Provsignal: — — — — — osv.	Signalen utsändes för att prova fjärrlarmnätet. Meddelande lämnas härom.
Beredskapssignal: — — — — — (30 sek. uppehåll) — — — — — (6 à 12 signaler) (6 à 12 signaler)	Högsta beredskap för civilförsvaret skall intagas så snabbt som möjligt (beredskapsgrad I).

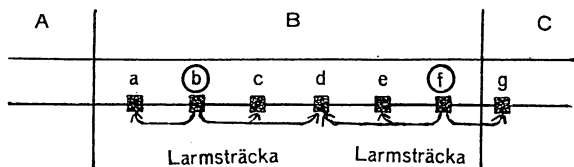
Anm. Under fred företages periodisk kontroll av det allmänna civilförsvarets alarmeringsanläggningar. Underrättelse om sådan kontroll lämnas genom pressen eller på annat sätt.

3. Tiden mellan »flyglarm» och »faran över» benämnes flyglarmtillstånd.

Larmmeddelanden till järnvägsanläggningar och tåg. (Larmstationsalarmering)

31:1. Bansträckor, som falla inom ett larmområde, indelas i en eller flera larmsträckor. Varje larmsträcka alarmeras av en larmstation, vilken erhåller larmsignaler genom fjärr- och/eller lokalalarmeringen. Alarmeringen av larmsträckor — larmstationsalarmering — avser i regel endast »flyglarm» och »flyglarm upphör» samt sker enligt nedanstående schema.

Larmområden



Sträckan a—g faller till huvuddelen inom ett larmområde B. Driftplatsen **b** är larmstation för larmsträckan a—d, och driftplatsen **f** är larmstation för larmsträckan d—g. Inkommande larmsignaler till **b** föranleder denna driftplats att lämna larmmeddelande till larmsträckan a—d. Detta senare larmmeddelande lyder t. ex.: »Flyglarm a—g» resp. »flyglarm upphör a—g» och anger således båda larmsträckorna inom larmområdet enligt ovanstående schema. Inkommande larmsignaler till **f** (vilka komma samtidigt som till **b**) föranleda där enahanda larmmeddelanden till larmsträckan d—g. Larmmeddelande till **d** lämnas sålunda från såväl **b** som **f**.

För larmmeddelande från larmstation användes enahanda befordringssätt som för tågorder. Det har emellertid ovillkorlig företrädesrätt vid befordringen.

2. På larmstation skall, när förhållandena så påfordra, finnas larmpost, vilken skall mottaga och vidarebefordra inkomna larmmeddelanden, och han bör ha sin plats vid den telefonapparat, dit meddelanden enligt plan skola lämnas, eller där utomhusalarmering bäst kan uppfattas.

3. Plan för larmstationsalarmering tillika med uppgifter på larmsträcksindelning tillställs larmstation genom trafikinspektören (trafikföreståndaren).

4. Driftbefäl eller andra tjänstehavare, som beröras av alarmeringen på viss sträcka men som icke ha sin stationeringsort därstädes, alarmeras genom tågledaren.

5. Anläggning, som uppfattar signalen »flyglarm» från det allmänna civilförsvaret, innan motsvarande meddelande från larmstation ingått, vidtager på grund därav samma åtgärder som om meddelande erhållits från larmstation (även skriftlig ordergivning till tåg).

6. Sedan anläggning, som icke genom det allmänna civilförsvaret erhåller »faran över», erhållit meddelandet »flyglarm upphör» etc., meddelar dess föreståndare på lämpligaste sätt »faran över» inom anläggningen, efter det han förvissat sig om, att så lämpligen kan ske.

7. Driftplats, som erhållit larmmeddelande, skall delgiva detta — i fallet enligt mom. 5 fullständigt med uppgift på vederbörliga larmsträckor — till följande tåg:

a) tåg, som finnes på eller skall utgå från driftplatsen samt

b) tåg, som avgått från närmast föregående bevakade driftplats, innan larmmeddelandet ingått, och som ännu icke ankommit till driftplats (oavsett om tåget där har uppehåll eller icke).

Tåg, som icke har fast uppehåll på driftplatsen, stoppas för delgivning av larmmeddelande. Till undvikande av att dylikt tåg stoppas på mer än en driftplats för delgivning av ett och samma

larmmeddelande, underrättar den driftplats, som verkställt delgivningen, övriga inom larmområdet belägna driftplatser i tågets väg därom.

Tågledaren kan vid behov bestämma, att annan driftplats än ovannämnda delgiver tåg larmmeddelande.

Delgivningen av »flyglarm» etc. till tåg, som skall framgå på larmad sträcka, sker på sätt för varsamhetsorder till tåg är föreskrivet (på bl S 10 under »Annat besked»).

Delgivningen av »flyglarm upphör» etc. till tåg, som ankommer från larmad sträcka, sker på sätt som gäller för allmänna order till tåg (på bl S 11 under »Annat besked»).

Delgivning till tåg i andra fall sker på samma sätt och i samma mån, som stationspersonalen underrättas.

Angående underrättelser till transportchef, se militärt järnvägsreglemente.

*Inre
alarmering.*

32. För att inom anläggning bekantgöra »flyglarm» och »faran över» i de fall, då platsens utomhusalarmering icke med säkerhet kan uppfattas av all personal, ordnas inre alarmering (jfr det i art. 31: 6 angivna fallet). Signaler givas därvid medelst sirener, lokvisslor, slag på gonggongar o. d., högtalare, muntligen, per telefon m. m. Signaler, som givas med kraftigt ljudande hjälpmedel, skola överensstämma med de gängse larmsignalerna.

*Anfalls-
larm.*

33. Anfallslarm inom en järnvägsanläggning gives för att varna den personal, som har att utföra sitt arbete för trafikens och driftens upprätthållande även under flyglarmtillstånd (jfr art. 53).

Anfallslarm får i regel endast givas *inomhus*. Det får givas *utomhus*, endast om det absolut icke kan förväxlas med annan larmsignal.

Signalen gives med samma slags hjälpmedel, som användas för inre alarmering.

34: 1. För att säkerställa delgivningen av signalen »beredskapslarm» till alla järnvägsanläggningar skall uppfattad sådan signal vidarebefordras sålunda: *Beredskapslarm.*

a) Driftplats, belägen på tågledares tjänstgöringsort, underrättar omedelbart tågledaren.

b) Tågledaren vidarebefordrar underrättelsen

dels till larmstationerna (art. 31) på sektionen, dels till driftbefäl och andra tjänstehavare enligt art. 31: 4,

dels till vederbörliga tåg, samt meddelar järnvägsstyrelsens försvarsbyrå, att vidarebefordringen skett.

c) Larmstation vidarebefordrar underrättelsen till de larmmottagare (utom tågledaren), som äro angivna i dess plan för larmstationsalarmering. Kan förbindelse icke nås omedelbart, lämnas underrättelsen så snart sig göra låter.

2. För underrättelsen användes formen »beredskapslarm» och samma befordringssätt som för andra larmmeddelanden. Delgivningen till tåg sker på samma sätt som delgivning av »flyglarm», om icke tågledaren annat bestämmer.

3. De som uppfattat eller delgivits beredskapslarm böra omedelbart påkoppla befintliga radio-mottagare för att kunna avlyssna myndigheternas vidare meddelanden.

35. (Reservnr.)

Mörkläggnig.

Allmänt.

36: 1. Mörkläggnig (vari även innefattas ljusdämpning) avser vid järnvägarna att under den *Ändamål och genomförande m. m.*

mörka delen av dygnet undandraga anläggning, fordon, tågfarjor, signalinrättningar på linjen o. d. upptäckt från fientliga flygares sida.

2. Mörkläggning skall genomföras vid civilförsvarsberedskap.

Mörkläggningstiden per dygn är beroende av rådande sikt och yttre belysningsförhållanden. Som allmän regel skall gälla, att ljus icke under någon tid av dygnet får användas på sådant sätt eller under sådana omständigheter, att det tjänar till vägledning för fientliga flygare.

Mörkläggningens effektivitet skall ofta kontrolleras.

3. För mörkläggningen och kontroll av densamma svarar i regel luftskyddsledaren samt annan personal, som särskilt ålagts detta. För mörkläggningen på fordon svarar dock vederbörande tågpersonal (bemanning), om icke annat bestämts av vederbörande sektions- eller motsvarande befäl.

4. För att underlätta vägledning i mörker utföres erforderlig markeringsmålning. Sålunda kunna inomhus trappstegskanter o. d. vitmålas samt skalor, spakar o. d. fosforesceras (målas). Utomhus bör vägledningen underlättas genom ändamålsenlig målning av plattformstrappsteg och -kanter, räcken, trappuppgångar o. d. samt genom målade riktningspilar på marken m. m.

5. Mörkläggningen medför ökade risker för såväl personal som trafikanter, varför stor försiktighet bör iakttas.

Behörig hänsyn skall tagas till, att mörkläggningens anordningarnas utförande icke framkallar ökad brandrisk.

Vid vistelse på bana, bangård eller annat järnvägsområde i mörker bör ihågkommas, att fordon m. m. icke äro lika siktbara som under vanliga förhållanden.

Ytterligare tilldelning av handsignallyktor o. d. kan erfordras för vägledning m. m.

De resande böra mer än vanligt hjälpas till rätta vid på- och avstigning av tåg m. m. Utropande av tåguppehåll är särskilt betydelsefullt även med hänsyn till att stationsnamnskyltarna icke kunna avläsas (jfr även särtryck nr 240).

6. Genomförd mörkläggning får icke utan vederbörande befäls medgivande slopas eller ändras i den grad, att dess effektivitet äventyras.

Sådan handling kan medföra, att den skyldige ställs till ansvar enligt allmän lag.

Om avskärmning skadas (rubbas), så att ljus kan tränga ut, vidtagas omedelbart betryggande åtgärder (släckning, reparation).

7. I fråga om järnvägarnas anläggningar och materiel för tågfarjedriften gäller i tillämpliga delar vad som är allmänt stadgat om mörkläggning på sjötrafikens område.

8. Beträffande mörklägningsanordningar för järnvägarnas landsvägsfordon gälla de bestämmelser, som meddelats för vägtrafiken i allmänhet.

Innerbelysning.

37:1. All innerbelysning skall under mörk- *Byggnader*
o. d.
läggningstid vara *fullständigt avskärmad utåt*.
(Förutom fönster och dörrar böra därvid även
ventiler, takluckor, lanterniner o. d. ihåggkommas.)
För ändamålet vidtagas lämpliga *avskärmnings-*
anordningar.

För all avskärmning av ljusöppningar (fönster etc.) gäller, att den skall vara utförd av ljustätt material (träfiberplattor) och sluta så tätt, att ljus icke kan tränga ut genom springor vid sidorna. Det är förmånligt, om avskärmning kan kombi-
neras med splitterskyddsanordning.

Vid avskärmning beaktas bl. a., att erforderlig verksamhet och rörelsefrihet inomhus i minsta

möjliga mån hindras. Av särskild vikt är, att trapphus och gångar, vilka leda till skyddsrum, äro så upplysta, att snabb och riskfri trafik i dem kan äga rum. Tillika bör möjligheten att erhålla reservbelysning uppmärksammas.

2. Dörrar, som leda ut till det fria och äro försedda med glas, måste ha glaset fullständigt täckt (träfiberplattor). Där risk finnes, att ljusken uttränger vid öppnande av ytterdörr, anordnas s. k. ljussluss. Sådan kan ordnas antingen genom att belysningen i lokalen närmast ytterdörren dämpas och avskärmas mot densamma eller genom att draperier, skärmväggar o. d. uppställas närmast ytterdörren.

3. Fönster i lokaler m. m., där såväl dagsljus som artificiellt ljus måste utnyttjas, förses lämpligen med rörlig fönsteravskärmning. Denna bör helst utföras med träfiberplattor, anbragta innanför fönstren. Träfiberplattor ersätta även fönsterrutor, därest dessa krossas. Fönsteravskärmning kan även utföras med rullgardiner, draggardiner, luckor o. d. Rullgardiner böra vara av väv eller starkt papper. Luckor kunna lämpligen utföras av plåt, trä eller hårda träfiberplattor. Den effektivaste sidotätningen av rullgardin erhålles genom att låta gardinen löpa i vid sidorna anbragta falsar. Fast fönsteravskärmning kan utföras av samma materiel som ovan nämnts, dock i allmänhet av kraftigare slag, så att den delvis skyddar mot stötluftvägar och splitter.

Innan belysningen tändes skall tillses, att erforderliga mörklägningsanordningar vidtagits.

4. Förutom ovannämnda avskärningsåtgärder bör innerbelysningen dessutom i förekommande fall *inskränkas*. Framför allt böra starka ljuspunkter i omedelbar närhet av fönster undvikas.

5. Där så för tjänsten befinnes nödvändigt, kunna i anordnad fast avskärmning göras tithål med förtäckningsanordning att användas för

en hastig observation, dock icke under flyglarmtillstånd.

6. Belysningen i lokaler, som utrymmas vid »flyglarm», skall släckas i samband med utrymningen, om icke annat bestämts.

7. *Avskärmningsmateriel skall alltid förvaras inom den anläggning, där den skall användas.*

38:1. Innerbelysningen i tågfordon och småfordon skall avskärmas (inskränkas) i tillämpliga delar på i närmast föregående art. angivet sätt. Dessutom gälla följande detaljföreskrifter.

Fordon.

På ånglok må hyttbelysning hållas tänd, under förutsättning att betryggande avskärmning åstadkommits. Vid påeldning iakttages försiktighet, så att onödig gnist- och rökbildning samt onödigt öppethållande av eldstadslucka undvikas.

På elektrolok, motorlok och motorvagnar må oundgängligen behövlig hyttbelysning i främre förarhytten (där två hytter finnas) hållas tänd. Fönster och skärmjalusier i maskinrum skola vara förtäckta med träfiberplattor. För övriga delar av motorvagn gälla nedan för personvagnar givna föreskrifter.

På lokomotorer må erforderlig instrumentbelysning hållas tänd; vid »flyglarm» bör den dock såvitt möjligt släckas.

Förarrum på rälsbuss mörklägges genom släckning av dettas innerbelysning (utom instrumentlampa för avläsning av tidtabell och instrument) samt genom uppsättning av ljustäta draggardiner framför glastrutor i mellanvägg mellan förarrum och övriga vagnsutrymmen. De sistnämnda mörkläggas i likhet med personvagnar enligt nedan.

I personvagnar och släpvagnar till rälsbussar skola rullgardiner, ljustäta draggardiner eller träfiberplattor finnas för samtliga fönster. Normal innerbelysning får då hållas tänd

med undantag för vestibullampor och lampa närmast vestibul eller plattform i personvagnar.

Betryggande åtgärder i övrigt skola, där så påkallas, vidtagas för att förhindra, att ljus utträder vid av- eller påstigning.

I ångfinkor får endast erforderlig instrumentbelysning hållas tänd.

I övriga vagnar (post-, fång-, resgods-, arbets- m. fl.) ävensom i motordressiner skall belysningen antingen hållas släckt eller också betryggande avskärmning vara vidtagen, varjämte samtliga dörrar skola hållas stängda under färden. På platser, där trafikutbyte äger rum och dörrarna på exempelvis en resgodsvagn tillfälligt måste öppnas, skall släckning ske eller ock tiden för sådant öppethållande inskränkas till minsta möjliga. Vid »flyglarm» skall belysningen omedelbart släckas eller ock dörrarna stängas, allt efter arbetsförhållandena.

2. *Mörkläggningsmateriel skall såvida i visst fall icke annat bestämts förvaras i resp. fordon.*

3. Upptäcker stations- eller banpersonal, att i gång varande tåg är bristfälligt avskärmat, underrättas därom vederbörande tågpersonal i förekommande fall genom driftplats i tågets väg, där för ändamålet genomfartståg och tåg med behovsuppehåll skola stoppas.

Ytterbelysning.

*Allmän
regel.*

39. Under mörkläggningsstid må av ytterbelysning endast arbetsbelysning och vägledande belysning hållas tända.

*Arbets-
belysning.*

40:1. Arbetsbelysning omfattar sådan belysning, som oundgängligen erfordras för verksamhetens ändamålsenliga bedrivande. Sagda belysning må bestå av uppåt och åt sidorna avskärmade lampor om i allmänhet högst 15 W. Utstrålningsvinkeln får vid fast montage icke över-

stiga 160° och för rörligt upphängd 130°. Belysningen skall vara så anordnad, att reflex och spegling såvitt möjligt undvikas. I samband med vidtagande av avskärmningsanordning kan det vara ändamålsenligt att placera ljuskällan nära den detalj, som önskas belyst. Erforderliga förberedelser skola vara vidtagna för arbetsbelysningens snabba släckning.

När verksamheten det medgiver, hålles arbetsbelysningen helt eller delvis släckt, så även vid månsken, som åstadkommer erforderlig belysning.

Vid »luftfara» eller senast vid »flyglarm» skall all arbetsbelysning släckas.

Släckning får i allmänhet icke verkställas genom fränslagning av huvudströmbrytare.

2. Arbetsbelysning vid reparationer och felsökningar skall anbringas så nära som möjligt den detalj, som behöver belysas. Belysningen inskränkes till den ur arbetssynpunkt minsta möjliga. Vid »flyglarm», om denna signal kan höras på arbetsplatsen, eller när flygplan höres eller synes, skall belysningen helt släckas. Kan fullgod provisorisk avskärmning medelst presenningar o. d. ordnas, må dock belysningen hållas tänd.

41. Vägledande belysning anordnas, där så Vägledande
anses erforderligt för trafikanter och personal. belysning.
Denna består av särskild luftskyddsarmatur eller eljest av ljussvaga lampor med sådan avskärmning, att de icke äro iakttagbara från luften och icke kasta ljusreflexer mot marken. Lampor utmärkande skyddsrum skola hava blått glas (sken) och få icke användas annat än för vägledande belysning till skyddsrum.

Under flyglarmtillstånd må den vägledande belysningen hållas tänd.

Är marken täckt med snö, torde ofta vägledande

belysning icke alls behöva tändas; nattmarkering av skyddsrum skall dock upprätthållas.

42. (Reservnr.)

Signalljus.

*Omfattning
m. m.*

43: 1. Signalmedel skall under mörkläggnings-tid antingen vara försett med avskärningsanordning eller — beträffande elektriskt ljus — ha sänkt lampspänning, allt enligt detaljföreskrifterna nedan. Enligt säkerhetsordningens resp. säkerhetsreglementets närmare föreskrifter skall visst signalljus även hållas släckt i största möjliga utsträckning. *Sålunda medgivet minimum av signalljus må i regel hållas tänd även under flyglarmtillstånd.*

2. I närheten av signalinrättningar böra icke finnas föremål, som åstadkomma menliga ljusreflexer, t. ex. stolpe, träd, anslagstavla o. d.

3. Signalljuset dämpas för närvarande med avbländarplåtar (huvar) med olika storlek på ljusöppningen för olika signaler samt i mindre utsträckning genom sänkning av lampspänningen. Det är emellertid avsett, att alla elektriskt utrustade signaler på linje och driftplatser främdeles skola ljusdämpas på sistnämnda sätt (sänkning av lampspänningen med omkring 50 %). I avvaktan därpå gäller allt efter de lokala förhållandena ett »äldre» eller ett »nytt» ljusdämpningssätt enligt art. 44.

44. Signalmedel på linje och driftplatser.

Äldre ljusdämpningssätt	Nytt ljusdämpningssätt
<i>Huvudljussignaler.</i> Förses med avbländarplåt typ 1 ritning C nr 6554, håldiameter 10 mm. <i>Anm.</i> För att erhålla ett tydligare sken på dagen och ett mindre skarpt på natten kan en ofärgad 1 mm tjock på ena sidan matterad cellonremsa fästas på avbländarplåtens »lamp-sida» framför ljusöppningen. (Gäller båda modellerna.)	
<i>Försignaler.</i> 1. Ljusförsignal, Agas modell: Förses med avbländarplåt typ 2 ritning C nr 6554, håldiameter 25 mm. 2. Ljusförsignal av huvudljussignaltyp: Förses med avbländarplåt typ 1 ritning C nr 6554, håldiameter 10 mm. 3. Skivförsignal: Linsen förses med avbländarplåt typ 3 ritning C nr 6554, håldiameter 20 mm. 4. Försignal av blocksignaltyp: Se blocksignaler. 5. Sidotågvägslyktor: Förses med plåthuv enligt ritning C nr 7021. Ljusöppning 70 × 15 mm.	
<i>Semaforer.</i> 1. Agalyktor och gjutjärnslyktor enligt ritning C nr 6504 förses med anordning enligt ritning C nr 6948 resp. 6949.	

Sänkning av lampspänningen.

Förses med anordning enligt ritning C nr 7020.

Sänkning av lampspänningen.

Ingen ändring.

Se blocksignaler.

Sänkning av lampspänningen.

Ingen ändring.

Äldre ljusdämpningssätt	Nytt ljusdämpningssätt
2. Semaforlyktor av loklyktstyp förses med plåt- eller pappskiva med en ljusöppning av 20 mm diameter.	Ingen ändring.
3. Semaforlyktor av annan typ än ovan nämnda förses med passande plåt- eller pappskivor med en ljusöppning av 20 mm diameter.	Ingen ändring.
<i>Blocksignaler.¹⁾</i>	
Förses med avbländarplåt typ 4 ritning C nr 6554, håldiameter 40 mm, hålet excentriskt placerat med hålcentrum 35 mm från plåtens centrum. Fastsättningen skall ske så, att ljusöppningen kommer snett ned mot spåret.	Sänkning av lampspänningen.
<i>Linjedvärgs signaler.¹⁾</i>	
Avbländas med plåthuvur enligt ritning C nr 7021, ljusöppning 70 x 15 mm. Huvurna trädas över skuggskärmarna vid mörkrets inbrott och nedtagas vid dagningen.	Sänkning av lampspänningen.
<i>Stationsdvärgs signaler.</i>	
Normalt sker ljusdämpningen genom sänkning av lampspänningen med användning av ett lägre spänningsuttag på matningstransformatorn. Ytterligare reglering av lampspänningen sker genom vid transformatorn anbragt skjutmotstånd. På motstånden märkes genom bemålning var detsammas löpare skall stå dels vid månsken, dels vid fullständigt mörker. När sänkning av lampspänningen ej lämpligen kan ske, utföres ljusdämpning med plåthuvur, försedda med en mittemellan huvens centrum och kant placerad ljusöppning av 10 mm diameter. Plåthuvurna trädas över skuggskärmarna så, att ljusöppningen kommer nedåt. Huvurna uppsättas vid mörkrets inbrott och borttagas i dagningen.	Ingen ändring.

¹⁾ Vederbörande sträckvakter ombesörja till- och fränslagning av strömomkastaren. Turerna för sträckvakterna böra därför läggas så, att tiden för sänkning och höjning av lampspänningen sammanfaller med växlingarna mellan de mörka och ljusa delarna av dygnet (årstiden).

Äldre ljusdämpningssätt	Nytt ljusdämpningssätt
<i>Automatiskt fungerande stopplyktor.</i>	
Lyktenhet av Avos typ förses med pappskiva med en ljusöppning av 10 mm diameter.	Ingen ändring utöver att ljusöppningen ökas till 20 mm. ¹⁾
Lykta av gjutjärn enligt ritning C nr 6504 förses med avbländarhuv enligt ritning C nr 6949, ljusöppning 32 x 10 mm.	Ingen ändring.
<i>Repetersignaler.</i>	
Agalyktor förses med avbländarplåt enligt ritning C nr 6948. Gjutjärnslyktor enligt ritning C nr 6504 förses med avbländarhuv enligt ritning C nr 6949.	Ingen ändring.
<i>Skyddssektionssignaler.</i>	
	Hållas släckta.
<i>Manövrerbar ljusanordning (A-signal m. fl.).</i>	
Behöva i regel icke avskärmas, enär de användas endast under kort tidrymd.	Ingen ändring.
<i>Påstigningsmärken.</i>	
(Agas modell.)	
Förses med avbländarplåt typ 3 ritning C nr 6554, håldiameter 20 mm.	Behöva i regel icke avskärmas. Användningen bör inskränkas till kortast möjliga tid.
<i>Rangersignaler.</i>	
Lampspänningen sänkes genom inkoppling av motstånd.	Ingen ändring.
<i>Spårspärrlyktor.</i>	
Mjölkglasens insidor bemålas med grå färg (t. ex. Vebotonex nr 11 utspädd med 50 % vatten). Innanför de ofärgade glasen placeras skärmlåtar, försedda med två över varandra, på 150 mm centrumavstånd placerade ljusöppningar av 15 mm diameter. På skärmlåtarnas insida fästes horisontellt en plåt, som hindrar direktljus att tränga ut genom den övre ljusöppningen. Där sänkning av lampspänningen kan ske, utföres detta i stället för bemålning.	Sänkning av lampspänningen. Där spänningssänkning är besvärlig att genomföra, bemålas glasens insidor med grå färg (t. ex. Vebotonex nr 11 utspädd med 50 % vatten). Skärmlåt, som förhindrar att direktljus tränger ut genom öppningar i lyktans överdel, insättes.

¹⁾ Där så anses lämpligt, kommer lampspänningen att sänkas.

Äldre ljusdämpningssätt	Nytt ljusdämpningssätt
<i>Växellyktor.</i> Hållas släckta.	
<i>Vattenkranlyktor.</i> Hållas släckta.	
<i>Bansignallyktor.</i> Förses med plåtskiva med en ljusöppning av 20 mm diameter.	
<i>Bomsignallyktor.</i> 1. Fyrkantig lykta av den vanliga typen ljusdämpas genom insättning i lyktan av 2 pappskärmar 585 x 140 mm, som vikas med 2 veck samt förses med 2 st 20 mm hål (ett åt vardera hållet) ca 30 mm under lampcentrum. Om oljelampa användes i lyktan, göres erforderligt hål i skärmen för lampglaset. 2. Rund linslykta av lanternetyp, fristående eller på bomstativ, ljusdämpas genom insättning i lyktan av en pappcylinder, i vilken göras 4 ljusöppningar, avpassade efter vägvinkeln, 5 mm höga och 20 mm breda, ca 30 mm under lampcentrum.	
Sänkning av lampspänningen genomföres där så lämpligen går att ordna, eller också målas lyktglasens insidor med grå färg (se spårspärrlyktor). I övrigt böra växellyktor hållas släckta, där så utan olägenhet kan göras.	
Ingen ändring.	
Förses med plåtskiva med en liggande rektangulär ljusöppning av 50 x 20 mm.	
Ingen ändring.	

Äldre ljusdämpningssätt	Nytt ljusdämpningssätt
3. Vridlyktor av annan typ med linser, exempelvis som i Agalyktor, avskärmas genom insättning av avbländarplåt typ 3 ritning C nr 6554, håldiameter 20 mm. I övriga fall insätts pappskivor med ljusöppning av 20 mm diameter.	Förses med avbländarplåt enligt ritning C nr 6948.
4. Bomlyktor, monterade på bomrören, ljusdämpas genom insättning av lämplig pappskiva med en ljusöppning av 20 mm diameter.	Ingen ändring.

Kryssmärkeslyktor.

Ändrade Agalyktor och gjutjärnslyktor enligt ritning C nr 6504 förses med avbländarplåt typ 3 ritning C nr 6554, håldiameter 20 mm. Lyktor av annan typ förses med pappskiva med en ljusöppning av 20 mm.	1. Ändrade Agalyktor förses med avbländarplåt enligt ritning C nr 6948.
	2. Gjutjärnslyktor enligt ritning C nr 6504 förses med avbländarhuv enligt ritning C nr 6949.
	3. Lyktor av annan typ än ovanstående förses med pappskiva med en ljusöppning av 20 mm.

Ljussignaler vid vägkorsning.

1. Aga elektriska signaler samt Sanderssons elektriska signaler avskärmas med en plåthuv enligt ritning C nr 7019 (ändrad 7/9 1948).	Ingen ändring.
2. Aga gassignaler avskärmas med en plåthuv enligt ritning C nr 7020 (ändrad 7/9 1948).	Ingen ändring.
3. LME elektriska signaler förses med avbländarplåt typ 2 ritning C nr 6554, håldiameter 25 mm.	Ingen ändring.

Spårplansljus på ställverk, ljus på värmeposter o. d.

Avskärmas på enklaste sätt eller släckas enligt vederbörande befäls bestämmande.	Ingen ändring.
--	----------------

Signalmedel på tågfordon och småfordon. **45:1.** Signallykter på lok, rälsbussar, motorvagnar, lokomotorer och motorlok förses i den mån vissa lykter icke enligt nedan skola hållas släckta med avbländarplåtar enligt följande.

Belysningsystem	Avbländarplåt enligt ritning	Anmärkning
Ånglok.		
AGA-standard	Mbr 51297	
Pyle-buffertlykta	» »	
AGA-förenklad	» 51296	
Asea-Stal-buffertlykta ..	» »	
Elektrolok.		
Buffertlykta	» 104690	Befintliga avbländarplåtar (med hål) omändras och användas för äldre el-lok. Nybeställda el-lok förses med plåt enligt ritning Mbr 51296.
Rälsbussar		
med plant glas	Ör V 61782	
» kupigt »	1)	
Motorvagnar		
förbränningsmotordrivna	1)	
Lokomotorer		
med plant glas	Ör V 61782	
» kupigt »	1)	
Motorlok.....	1)	

1) Vissa prov pågå. Ritningsnummer meddelas senare.

För att markera lykta med rött sken användes avbländarplåt enligt ovanstående, varvid ljusöppningen överklistras med rött cellofanpapper.

Finnes utom nedre lykter med ofärgat sken även en övre, centralt fästad sådan, hålles denna i regel släckt. Om föraren emellertid ovillkorligen måste orientera sig, må han för något ögonblick tända densamma, dock endast på »halvlyse» och icke under flyglarmtillstånd.

Likaså hållas de mot vagnarna vända lyktorna släckta, när vagnar medföras vid tågrörelse eller vagnuttagning.

»Hellyse» eller »halvlyse» i avskärmade lyktor användes enligt förarens bedömande; under flyglarmtillstånd användes dock endast »halvlyse».

2. På dressiner, truckar och traktorer avbländas signallyktor med ofärgat sken med plåtskiva med en vågrät ljusöppning av 10×80 mm — för truckar och traktorer 10×30 mm — placerad excentriskt uppåt ungefär mittemellan plåtens centrum och kant. Ljusöppningen omslutes (enligt ritning Ör V 61782) av ett trattformigt rör för ljusets avskärmning uppåt, nedåt och åt sidorna. Rött sken avbländas med plåtskiva med en ljusöppning av 4 mm diameter (eller 4×4 mm).

Användning av »hellyse» eller »halvlyse» blir beroende av de lokala förhållandena. Under flyglarmtillstånd företages den ljusminskning, som är möjlig med hänsyn till förhållandena i övrigt.

3. På slutsignallyktor dämpas ofärgat sken med avbländarplåt med håldiameter 10 mm och rött sken med dylik plåt av 15 mm håldiameter. Slutsignallyktor av mindre typ avbländas med plåtskiva med en ljusöppning av 4 mm diameter (eller 4×4 mm).

4. *Avbländningsmaterielen skall, där icke annat bestämmes, förvaras på resp. fordon enligt särskilt meddelade anvisningar.*

46: 1. Handsignallyktor (andra handlyktor) skola hanteras med försiktighet, så att ljus eller ljusreflexer icke kastas uppåt. De få hållas tända, endast då så oundgängligen erfordras för tjänsten. Där så kan ske, bör ljusstyrkan minskas.

*Hand-
signallyktor
m. m.*

2. Övriga icke särskilt nämnda signalljus skola avskärmas på enklaste sätt enligt vederbörande befäls bestämmande.

Maskering.

*Ändamål,
slag och
utförande.*

48: 1. Maskering avser att vid dagsljus i möjligaste mån undandraga järnvägsanläggning m. m. upptäckt från fientliga flygares sida.

Möjligheterna för en effektiv maskering äro för järnvägarnas vidkommande endast sällan för handen, varför åtgärder härutinnan i regel måste begränsas till anläggning av särskilt vital betydelse, t. ex. driftcentraler o. d. Å andra sidan bör eftersträvas att giva järnvägsanläggningar en sådan utformning, att de icke i onödan tilldraga sig uppmärksamhet från luften. Olämplig färg på tak eller en från omgivande bebyggelse starkt avvikande byggnadsstil tilldrager sig redan på stort avstånd uppmärksamhet från luften och bör såvitt möjligt undvikas.

2. Maskering kan vara döljande, dämpande eller imiterande. Döljande maskering avser att bringa föremål (anläggning) att helt smälta samman med omgivningen. Dämpande maskering är av samma art som döljande men icke lika effektiv. Imiterande maskering slutligen avser att ge föremålen utseende av ur försvarssynpunkt relativt värdelösa föremål, oftast fullt synliga, såsom enklare byggnader, virkesupplag o. d. De olika maskeringstyperna äro icke skarpt avgränsade från varandra. Vid järnvägarna kunna förekomma döljande och dämpande maskering.

3. En särskild åtgärd av maskering är att avskärma eller övertäcka stationsnamnskyltar.

4. Maskeringsåtgärder vidtagas i regel efter närmare föreskrift av sektions- eller motsvarande befäl.

49. (Reservnr.)

Trafikanter förhållande under mörkläggnings- och flyglarmtillstånd m. m.

50: 1. Under civilförsvarsberedskap uppsätts anslag »För resande att iakttaga under civilförsvarsberedskap» (bilaga 1) i alla personförande tåg, vid biljettluckor o. d. Det bör även utdelas till djurvårdare o. d. trafikanter samt vid behov, särskilt de första dagarna, utläggas i tågen. *Anslag.*

2. För uppsättning i personvagnar är nämnda anslag dessutom kombinerat med ett fyrspråkigt anslag »Förbud mot fotografering», (SJ bl 512 D), vilket senare skall vara uppsatt enligt art. 75.

3. Vad trafikanterna på järnvägsstationerna ha att iakttaga vid flyglarmtillstånd angives i anslaget »Förhållningsregler för trafikanter vid flyglarmtillstånd» (bilaga 2).

51. Om så påfordras, kunna personer, som sökt skydd i järnvägs skyddsrum, åläggas att tillfälligt biträda med luftskyddsuppdrag (ordningshållning i skyddsrum, tillsyn av sjuka och skadade o. d.). *Skyldighet att medverka.*

Personalens förhållande under flyglarmtillstånd.

52. Under flyglarmtillstånd måste trafiken med alla medel upprätthållas som vanligt, även om fara för flyganfall föreligger. Åtgärderna under flyglarmtillstånd och däribland uppsökande av skydd måste bli beroende av de förhandenvarande tågförhållandena och arbetsläget i övrigt, och tiden för verksamhetens avbrytande måste inskränkas till den minsta möjliga. *Allmän regel.*

53. För upprätthållande så länge som möjligt av verksamheten vid en anläggning avdelas vid behov viss personal i »arbetsgrupper». »Ar- *Arbetsgrupper m. m.*

betsgruppen» fortsätter med arbetet och uppsöker skydd först vid »anfallslarm», under det att övrig personal uppsöker skydd omedelbart vid »flyglarm».

Aktiv luftskyddspersonal kan ingå i »arbetsgrupp».

Trafiken.

54: 1. Angående tågrörelsen under flyglarmtillstånd och gasbeläggning, se säkerhetsordningen resp. säkerhetsreglementet.

2. Därutöver gäller följande:

a) därest flyganfall icke synes vara direkt förestående, böra trafikanter tillsägas att påstiga tåg, vars avgångstid närmar sig eller är inne,

b) under flyganfall bör personförande tåg såvitt möjligt icke finnas på driftplats,

c) personalen hjälper trafikanterna till rätta beträffande skyddsrum o. d., innan den själv söker skydd,

d) enär utrymmet för trafikanter i järnvägens skyddsrum är begränsat, böra under beredskapsgrad I från anläggningen bortvisas personer, som uppehålla sig där utan ärende eller — i fråga om driftplats — äro där enbart för att säga adjö till eller möta resande.

*Åtgärder
efter
signalen
»flyglarm
upphör».*

55. Efter signalen »flyglarm upphör» igångsättes i erforderlig omfattning sådan luftskyddstjänst vid anläggningen, som icke utförts under flyglarmtillstånd. Därjämte återupptages verksamheten i övrigt i den mån så kan ske med hänsyn till skador o. d. Detaljföreskrifter härutinnan meddelas av luftskyddsledaren.

*Särskilda
förhåll-
ningsregler
m. m.*

56. Under flyglarmtillstånd iakttagas i övrigt de »Förhållningsregler för järnvägspersonal under flyglarmtillstånd» (bilaga 3), som vid civilförsvarsberedskap finnas anslagna för personalen.

57. Skyldigheten för vägfärdande att under flyglarmtillstånd uppsöka skydd skall icke avse personal, som hör till järnvägarnas reparationsberedskap, icke heller annan järnvägspersonal på väg till tjänstgöringsplats eller eljest stadd i tjänstgörande. Personal, som nu sagts, skall vara försedd med legitimationshandling, se art. 82, samt vara iklädd järnvägsuniform (uniformsmössa) eller bära mörkblå armbindel med bevingat hjul i gul färg.

Legitimation för järnvägspersonal under flyglarmtillstånd.

58. (Reservnr.)

Luftskyddstjänst.

59: 1. Till förstärkning av ordningshållningen i samband med flyganfall finnas vid civilförsvarsberedskap särskilda ordningsmän jämte ställföreträdare. Sålunda skall för varje skyddsrum finnas minst en ordningsman. Ordningsman kan finnas även på annan uppehållsplats dit personer hänvisas att söka skydd, på plattformar m. m.

Ordningstjänst.

2. Ordningsmans närmare uppgifter framgå av särskild instruktion, som tilldelas honom.

60: 1. Genom observationstjänsten konstateras och bestämmas till art och läge de skador, som vållats av flyganfall o. d. Observations-tjänsten bestrides av en eller flera observationsposter (observatörer).

Observations- och förbindelse tjänst.

Observationspost tjänstgör före anfall som luftbevakningspost och under anfall som skadeobservatör.

Observationspost har att till luftskyddsledaren inrapportera allt av vikt som inträffar. Platsen för inträffade skador anges genom hänvisning till förefintliga byggnaders benämning (stationshuset, ställverket, vågkuren, godsmagasinet osv.) eller till viss ruta på översiktskarta över anläggningen.

2. Genom förbindelsetjänsten avses att snabbt och säkert vidarebefordra gjorda observationer, dels inom anläggningen till luftskyddsledaren, dels, om förhållandena så påfordra, från denne till det allmänna civilförsvaret eller till andra verksskydd i närheten ävensom överbringa order och andra meddelanden.

Rapportering bör om möjligt verkställas per telefon, enär meddelandet fortast når mottagaren på detta sätt. Eljest användas ordonnanser, vilka måste vara beredda att även under flyganfall fullgöra ålagda uppdrag. Under sina rapportfärder bör ordonnansen iakttaga omgivningarna utefter rapportvägen, samt om något av vikt iakttages, meddela detta till rapportmottagaren. Medför ordonnans skriftlig rapport, skall den förvaras bakom pannkudden i stål hjälm, om sådan bäres, eljest i högra byxfickan. Detta för att om något skulle hända ordonnansen, annan person lätt kan finna rapporten och vidarebefordra den till mottagaren. Ordonnans måste vara beredd att lämna muntliga upplysningar samtidigt som skriftlig rapport lämnas.

3. Rapportskyldighet åligger vid flyganfall för övrigt all personal, som under anfallet befinner sig »ovan jord».

*Brand-
tjänst.*

61:1. Luftskyddets brandtjänst avser att utgöra en förstärkning av anläggningens normala brandförsvar med egna hjälpmedel. Allt efter anläggningens storlek och tillgång på personal och materiel kan uppsättas särskild brandkår, brandavdelning eller brandpatrull. Brandkår och brandavdelningar uppsättas inom anläggningar, där tillgång finnes till tyngre släckningsmateriel (motor-spruta).

2. Förutom nämnda direkta åtgärder för åstadkommande av ökad brandberedskap är det nödvändigt att vidtaga åtgärder för minskande av eldfaran genom vindsröjning m. m.

62. Tekniska tjänsten vid luftskyddet har som viktigaste uppgift att rädda nödställda. Dessutom skall för sådan tjänst organiserad avdelning (personal) kunna utföra erforderliga uppstötnings-, förstärknings- och rivningsarbeten samt enklare reparationer för att förebygga ytterligare förstörelse vid ett skadeställe. Avdelningen avses jämväl för undanröjande av vagnar och lok m. m., som vid bombnedslag eventuellt kullvräcks på bangården. För återställande av linjen och spårsystemet i övrigt svarar reparationsberedskapsorganisationen (avd. D). Åt sådan avdelning kan dessutom uppdragas att verkställa bombröjning samt avspärrning (vid nedslag av icke briserad bomb, vid nedfallna strömförande starkströmsledningar m. m.).

*Teknisk
tjänst.*

Röjnings- och reparationsarbeten böra icke utföras under flyganfall.

63:1. Stridsgas kan under krigsförhållanden komma till användning för att åstadkomma skadegörelse på människor, djur och materiel. Stridsgaser benämnas kemiska ämnen, som kunna vara fasta, flytande eller gasformiga. Man skiljer på luftgaser, som utspridas och blandas med luften, och markgaser, som utspridas på marken i form av droppar eller fasta partiklar. Stridsgaserna kunna vara ögonretande, näs- och svalgretande, lungskadande, hudskadande och allmänt förgiftande. Kännedom om stridsgasernas egenskaper och användning är en av grundförutsättningarna för ett effektivt gasskydd. Hittills använda stridsgaser hava haft viss lukt och det är också genom egendomlig lukt, som man i första hand får misstanke om, att stridsgas finnes.

*Gasskydds-
tjänst.*

Gasskydd innebär skydd mot stridsgasers inverkan på människor, djur, materiel och livsmedel. Det erhålles genom begagnande av gasskyddsmateriel och genom en väl planlagd och utförd gasskyddstjänst.

Inom gasskyddstjänsten arbetas med indikering, sanering och avgasning.

Indikeringens uppgift är att snabbt fastställa, om stridsgas förefinnes eller icke, samt i förra fallet stridsgasens art (kvarliggande eller försvinnande) och utsträckningen av det gasbelagda området. Personal, som utför indikering, skall dessutom på lämpligt sätt avspärra gasbelagt område och utsätta varningsanslag.

Saneringen avser att förstöra, undandriva eller isolera stridsgaser.

Avgasningen avser att förhindra uppkomsten av gasskador på levande varelser.

2. För gasskyddstjänsten organiseras på vissa anläggningar indikerings- och saneringsavdelning bestående av en eller flera patruller och försedda med erforderlig utrustning.

3. All personal skall känna till var allmänna civilförsvarets närmaste avgasningsplats och egen anläggnings avgasningsställe äro belägna, så att nedgasade personer kunna hänvisas dit.

4. Indikering, sanering och avgasning utföras som regel först efter ett flyganfall.

5. Som enskilt skydd mot stridsgas användes gasmask, som vid civilförsvarsberedskap tilldelas viss luftskydds-, reparationsberedskaps- och driftpersonal.

6. Beträffande framförande av tåg genom gasbelagt område, se säkerhetsordningen resp. säkerhetsreglementet.

Sjukvårdstjänst.

64. Luftskyddets sjukvårdstjänst avser att öka järnvägarnas normala sjukvårdsberedskap för första hjälpen vid olycks- och sjukdomsfall. Denna ökade sjukvårdsberedskap består däri, att på vissa anläggningar särskilda sjukvårdsavdelningar eller bårpatruller uppsättas. Därjämte ha vissa minimikrav fastställts i fråga om tillgång till samaritutbildad personal och sjukvårdsutrust-

ning kompletterats med gasvårdsmateriel. Även förbandsställen ordnas i vissa fall.

65:1. För luftskyddstjänsten erforderlig materiel tillhandahålles, förvaras och underhålles enligt närmare uppgifter genom sektions- eller motsvarande befäl resp. luftskyddsledare.

Materiel.

Sådan materiel skall, i den mån så går att genomföra, vara märkt med bokstaven L i gul färg.

2. Materielen säges vara »krigsplacerad», när den är omedelbart tillgänglig för användning vid civilförsvarsberedskap.

3. I händelse av stark kyla får stål hjälm utbytas mot pälsmössa. Enär det dock är önskvärt, att stål hjälm bäres i möjligaste mån vid beredskapsgrad I, är det lämpligt, att den enskilde förser sig med ändamålsenligt hjälmunderlag (skyddshuv).

4. För utförande av viss tjänst, där stål hjälm och gasmask äro till hinder, må dessa tillfälligt avlägsnas. Dock skola de städse finnas till hands i händelse av flyglarm.

66. Angående personalens utbildning och övningar i luftskyddstjänst meddelas närmare föreskrifter genom sektions- eller motsvarande befäl resp. luftskyddsledare.

*Utbildning
och
övningar.*

67. (Reservnr.)

Beredskapsgradernas innebörd.

68. Beredskapsgraderna inom luftskyddet innebära följande.

Beredskapsgrad III innebär, där icke enligt nedan större krav ställas på viss detalj av luftskyddet, att i materiellt hänseende luftskyddsorganisationen hålles i full beredskap samt att personal finnes i tjänstgöring för bevakning enligt

*Beredskaps-
grad III.*

fastställda planer, för mottagande och vidarebefordran av viktiga meddelanden samt för verkställande av alarmering.

För denna beredskapsgrad gäller i övrigt följande.

Tillsyn av att all i luftskyddsplanerna upptagen personal kan påräknas och är lämpad för de avsedda uppgifterna skall ske omedelbart efter beredskapsgradens intagande samt därefter med jämna mellanrum.

Övning med aktiv luftskyddspersonal skall företagas.

Luftskyddsledare eller ställföreträdare för dessa skola vara anträffbara per telefon eller på annat sätt. Luftskyddsledare får icke lämna orten utan särskilt medgivande härtill.

Semester för och permittering av aktiv luftskyddspersonal må endast ske i den utsträckning och på de villkor, som beredskapens innebörd medger.

Ständig telefonpassning för luftskyddet skall vara anordnad, såvida icke styrelsen annat meddelar. Vid anläggningar tillhörande kategorierna II och III erfordras dock dylik passning endast under de tider, då tåg framgå på berörd bansträcka.

Materiel för mörkläggning skall vara avprovad och avpassad, så att mörkläggning ofördröjligen kan genomföras.¹ På fordon skola avskärmningsanordningar medföras.

Erforderlig materiel för verkställande av planlagda maskeringsåtgärder skall vara iordningställd.

Övrig materiel skall likaledes vara krigsplacerad.

Skyddsrummen skola vara iordningställda samt, i den mån undantag icke medgivits av styrelsen,

¹ Beträffande ljus i fasta signalinrättningar skall mörkläggning kunna genomföras snarast möjligt och senast inom 6 timmar.

utrymda, så att de omedelbart kunna tagas i bruk.

Materielskydd skall vara anbringat. Undantagsvis må efter vederbörande linjemyndighets beprövande dylikt skydd flyttas men skall i så fall åter kunna anbringas inom 6 timmar.

Beredskapsgrad II innebär, där icke enligt *Beredskapsgrad II*. den större krav ställas på viss detalj av luftskyddet, att luftskyddsorganisationen skall omedelbart kunna utnyttjas till omkring en tredjedel.

Utöver för beredskapsgrad III meddelade bestämmelser gäller i övrigt följande.

Luftskyddsledare eller ställföreträdare för honom skall ständigt vara anträffbar inom anläggningen eller i dess omedelbara närhet.

Tillstånd att lämna orten må beviljas personalen endast i den utsträckning och på de villkor, som beredskapens innebörd medgiver.

Materielen skall vara krigsplacerad.

Skyddsrummen skola vara iordningställda och utrymda, så att de omedelbart kunna tagas i bruk.

Beredskapsgrad I innebär full beredskap för *Beredskapsgrad I*. hela luftskyddsorganisationen.

Samtliga planlagda luftskyddsåtgärder skola skyndsamt genomföras, i den må så icke redan skett.

Tillstånd att lämna orten må beviljas personalen endast i den utsträckning och på de villkor, som beredskapens innebörd medgiver.

69.—72. (Reservnr.)

C. Markskydd.

Uppgift m. m.

Uppgift och indelning. **73.** Markskyddet har till uppgift att med hänsyn till fara för fientlig verksamhet förhindra spioneri, sabotage och annan skadegörelse från marken.

Markskyddet avser bl. a. följande förhållanden:

- a) tillträdes- och fotograferingsförbud m. m.,
- b) legitimationstvång,
- c) inre bevakning,
- d) yttre bevakning samt
- e) ordningsföreskrifter för allmänheten.

Tillträdes- och fotograferingsförbud m. m.

Tillträde till och vistelse inom järnvägsområde. **74.** Utöver järnvägstrafikstadgans förbud för obehöriga att beträda för allmänheten icke upplåtna järnvägsområden anbefallas av vederbörande befäl under beredskaps- och krigstillstånd vid behov inskränkningar i fråga om vistelse i väntsalar, på plattformar och andra eljest upplåtna lokaler (områden).

Fotografering o. d. **75.** Det är under beredskaps- och krigstillstånd förbjudet att utan vederbörligt medgivande taga fotografier eller göra annan avbildning inom järnvägsområde (även i och från tåg).

Dispens från fotograferingsförbudet meddelas enligt särskilda föreskrifter till vederbörande befäl.

Innehav av sprängämnen o. d. **76.** Det är under beredskaps- och krigstillstånd även förbjudet att utan vederbörande järnvägsmyndighets medgivande inom järnvägsanläggning (-område) inneha sprängämne o. d., som kan föranleda skada på järnvägs egendom. Detta förbud utgör dock givetvis intet hinder för vederbörlig transport av explosiva varor m. m.

77. Förbud mot obehörigt beträdande, fotograferande och innehav av sprängämne kunna i fråga om vissa anläggningar (områden) vara utfärdade i särskild ordning av vederbörande länsstyrelse (fridlysning). Kungörelse härom finnes i så fall uppsatt på platsen.

*Tillträdes-
förbud
genom
länsstyrelse.*

78. Angående förbud för utlänningar att beträda järnvägsområden m. m. gälla särskilda genom socialstyrelsen eller länsstyrelse kungjorda föreskrifter. Dessa kunna även avse inskränkningar i rätten att begagna transportmedel.

*Utlän-
ningar.*

79. (Reservnr.)

Legitimationstvång.

80: 1. Gångbiljetter och andra i fred gällande medgivanden att beträda förbjudna järnvägsområden — dock icke legitimationskort enligt nedan — upphöra vid beredskaps- och krigstillstånd tills vidare att gälla.

*Passer-
handlingar
som upp-
höra att
gälla
(indragas).*

2. Plattformsbiljetter eller dylika i fred gällande handlingar till avspärrat (men ej förbjudet) järnvägsområde indragas vid beredskaps- och krigstillstånd, där trafikinspektör (trafikföreståndare) så prövar erforderligt. Är så icke fallet, få de således alltjämt användas.

81: 1. Rätt till tillträde till förbjudna områden m. m. vinnes i regel genom legitimationshandling (med passertillstånd).

*Grunder
för till-
trädesrätt.*

Dessutom kan i vissa nedan angivna fall tillträde vinnas utan legitimationshandling.

2. För järnvägarna utomstående personer erfordras i regel »särskilt passertillstånd» för tillträde till följande slags järnvägsanläggningar:

driftcentraler,

broar, viadukter, tunnlar o. d., ställverk och

apparatrum för signalsäkerhetsanläggningar samt bangårdsmaskinerier,

lokstationer och -stallar, vagnhallar, bilgarage, gasverk och liknande anläggningar samt verkstäder, förråd och upplag,

centraler o. d. för telefon-, telegraf- och radioverksamheten samt

luftvärns- och andra försvarsanläggningar för järnvägarnas skydd m. m.

Nämnda anläggningar benämnas kollektivt »särskilda bevakningsföremål». Beträdande av dem sker, då det gäller annan person än behörig tjänstepersonal, på dennes egen risk och eget ansvar.

3. För tillträde till (färd med) lok och annan för allmänheten icke upplåten rullande materiel (förbjudet utrymme i sådan materiel) erfordras även särskilt tillstånd i fråga om annan person än behörig tjänstepersonal. Sådant tillstånd meddelas i därför gällande ordning, och beröres icke vidare i detta särtryck.

82: 1 a. Vid järnvägarna förekomma i regel följande slags legitimationshandlingar:

a) legitimationskort (med vidsittande passer-tillstånd),

b) kompletterande passertillstånd (tillhörande visst legitimationskort) samt

c) tillträdesbevis vid krig eller krigsfara.

Dessa handlingars utseende framgår av avbildningar i bilaga 4.

1 b. I speciella fall och enligt närmare bestämmande av Kungl. Järnvägsstyrelsen (försvarsbyrå) kan även legitimationshandling av annat slag komma till användning.

2. Legitimationskort (jämte de kompletterande passertillstånden) äro för legitimationssystemet grundläggande, för såväl fred som krig gällande handlingar.

Legitimationskort, medförande viss tillträdesrätt till järnvägarnas förbjudna områden m. m.,

*Olika
legitima-
tions-
handlingar.*

kan utfärdas även av en del verket utomstående myndigheter. Passertillstånd avseende järnvägar-
nas »särskilda bevakningsföremål» (art. 81:2) utfärdas dock endast av vederbörande järnvägsmyndighet.

Å andra sidan kunna legitimationskort för järnvägspersonals tillträde till andra förbjudna områden m. m. än järnvägarnas utfärdas av vederbörande järnvägsmyndighet. I fråga om »särskilt bevakningsföremål», t. ex. en hamn, har dock järnvägsmyndighet att hos den, varunder föremålet lyder, begära särskilt passertillstånd.

3. Tillträdesbevisen vid krig eller krigsfara äro av mera tillfällig eller undantagsmässig natur och huvudsakligen avsedda att vara av krigsförhållandena betingade kontrollhandlingar.

4. På ovannämnda legitimationshandlingar kunna, om så är angivet, även medhjälpare (arbetslag, trupp o. d.) få medtagas.

83:1. Legitimationskort utfärdas av järnvägsmyndighet i regel:

Legitimationshandlingar i olika fall.

a) för personal med behov av passerrätt vid flyglarm (art. 57),

b) för personal med tjänstgöring (placering) vid bevakningsföremål eller på sträcka, station etc. med sådana bevakningsföremål, allt i den mån militär- eller polisbevakning är eller avses anordnad därstädes,

c) för åkande eller annan »rörlig» personal samt för personal överhuvud med mera regelbundet behov av tillträde i tjänsten till annat för obehöriga förbjudet järnvägsområde m. m. (tjänsteställe, arbetsplats, för banpersonal banmästaravdelning) än det egna tjänstestället eller till annat förbjudet område m. m. än järnvägarnas samt

d) för personal i övrigt, när så enligt utfärdande järnvägsbefäls beprövande finnes lämp-

ligt med hänsyn till lokala förhållanden (t. ex. önskvärd enhetlighet i legitimationshänseende inom visst verksamhetsområde) eller av andra skäl.

2. Kompletterande passertillstånd utfärdas av järnvägsmyndighet:

a) för personal med legitimationskort, för vilken till följd av mera tillfällig förändring i verksamhetsområdet (bortbeordring o. d.) ändring påkallas i tillträdesrätten, samt

b) för järnvägarna utomstående person med legitimationskort, för vilken framställning gjorts hos järnvägsmyndighet om tillträdesrätt till bevakningsföremål vid järnvägarna.

3. Tillträdesbevis vid krig eller krigsfara utfärdas för sådana personer utan rätt till legitimationskort, som under fredsförhållanden skulle kunna inneha gångbiljett eller annan rätt till visst beträdande av förbjudna järnvägsområden eller -anläggningar och som efter utfärdande järnvägsbefäls beprövande anses bära medgivas motsvarande rätt under krigsförhållanden; exempel härpå äro personal med passerbehov av privat natur, personalens hushållsmedlemmar, gångbud, skolbarn och studiebesökande. Tillträdesbevis kan därjämte behöva utfärdas för enstaka eller oförutsedda fall, t. ex. hastigt påkommande tjänsteresa för person utan legitimationskort.

*Behöriga
att utfärda
legitima-
tions-
handlingar.*

84. Legitimationshandlingar utfärdas vid SJ av distriktschef, sektionsföreståndare, verkstadsföreståndare, förrådsintendent och arbetschefen vid elektrifieringsarbetena, vid enskild järnväg av järnvägens chef och befäl motsvarande det för SJ angivna. Envar av dessa är behörig beträffande eget verksamhetsområde. Legitimationshandlingar avseende järnvägsstyrelsens personal, flera distrikt (järnvägar) eller eljest mera omfattande passerrätt utfärdas av Kungl. Järnvägsstyrelsen (försvarsbyrå).

85. Tillstånd till inpassering utan legitimationshandling beviljas av vederbörande bevaknings- eller järnvägsbefäl för tillfälliga besökare, såsom varubud, flottningsarbetare m. fl. Härvid ankommer på nämnda befäl att bestämma, om den inpasserande under besöket skall åtföljas av personal på platsen.

Tillträde utan legitimationshandling.

Vid katastrofsituation (brand, översvämning, bombskada o. d.) tillåtes militär-, polis-, brand- och annan behörig tjänstepersonal inpassera utan legitimation. Andra personer medgivnas tillträde först efter tillstånd från nyssnämnda befäl.

86. (Reservnr.)

Inre bevakning.

87:1. Den inre bevakningen vid en anläggning avser i första hand att förhindra varje åtgärd, som kan störa verksamheten, den allmänna ordningen och säkerheten, i synnerhet vid »särskilda bevakningsföremål» (art. 81:2). Den erfordras under såväl krigs- som fredsförhållanden och oavsett om yttre bevakning (art. 92) är ordnad vid anläggningen eller icke. Inre och yttre bevakning, den sistnämnda där sådan finnes, skola samverka och tillsammans med stängsel och andra tekniska skyddsanordningar bilda ett enhetligt bevakningssystem.

Ändamål och omfattning.

2. Den inre bevakningen utföres alltid av järnvägarnas egen personal. Den omfattar dels in- och utpasseringskontroll (legitimationskontroll) genom vederbörande personal, dels bevakningstjänst genom härtill särskilt förordnad personal, dels allmänna åligganden för personalen jämsides med dess vanliga arbete.

88. Port- och nattvakter, ordningsmän och annan personal, som helt eller delvis hava till uppgift att kontrollera att obehöriga icke beträda

In- och utpasseringskontroll (legitimationskontroll).

förbjudna järnvägsområden m. m., erhålla genom befälet särskilda anvisningar om utförande av in- och utpasseringskontroll. Anvisningarna äro närmast avsedda för kontrollpersonal vid stationer och liknande koncentrerade anläggningar men gälla i tillämpliga delar även för banbevaknings- och annan »rörlig» personal med ålagd liknande kontrolluppgift.

*Särskild
bevaknings-
tjänst.*

89. För att under krigsförhållanden effektivisera den inre bevakningen och stärka ställningen hos den personal, som regelbundet anlitas för sådan bevakning, förses vissa tjänstehavare med särskilt polisemblem. Sådana personer kunna i vissa fall bära skjutvapen. De skola enligt särskilda anvisningar ingripa med de tvångsmedel, som erfordras för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet inom tjänstgöringsområdet.

*Allmänna
åligganden
för perso-
nalen.*

90: 1. Personalen i allmänhet åligger:

att öva uppsikt över att obehöriga icke uppehålla sig inom för sådana förbjudet område eller att någon där eller från plats utanför anläggning icke vidtager åtgärd, som innefattar ett störande av eller fara för driften eller verksamheten,

att förhindra utförande av skadegörelse eller eljest förbjuden verksamhet (under beredskaps- och krigstillstånd fotografering eller annan utbildning), söka minska befarade skadeverkningar samt ingripa för att avvärja brand- eller annan fara,

att på sätt nedan närmare angives inskrida mot brottsliga, obehöriga eller misstänkta personer och rapportera misstänkta förhållanden m. m.,

att vid behov bistå för bevakning särskilt utsedd personal,

att tillse att åverkan icke göres på inhägnaden kring anläggningen eller på lås- och stängselanordningar,

att tillse att alla dörrar, grindar och övriga öppningar stängas (låsas) enligt därom givna föreskrifter,

att noga förvara anförtrodda nycklar samt bekomna legitimationshandlingar, ritningar, skisser, instruktioner och övriga handlingar av vikt, så att dessa icke komma i obehörigas händer,

att på väggar eller på andra synliga ställen icke hava uppsatta ritningar, skisser, enhetsöversikter o. d. med uppgifter, som icke böra komma till obehörigas kännedom,

att icke lämna rum eller kassaskåp, i vilket hemliga eller eljest viktiga handlingar ligga framme eller förvaras, obehakat (olåst),

att icke — utöver vad som innehålles i för allmänheten anslagna ordningsföreskrifter o. d. — lämna allmänheten (även egna familjemedlemmar) upplysning eller förklaring om anledningen till eller ändamålet med för markskyddet o. d. vidtagna åtgärder,

att i fall av sabotage icke utom tjänsten om-tala vad som iakttagits eller erfarits,

att över huvud taget vara tystlåten med allt, som rör anläggningens inre förhållanden, betydelse och bevakningsorganisation,

att vid samtal och telegrafering (ordergivning) iakttaga nödig försiktighet, så att obehöriga icke komma i tillfälle att avlyssna samtal eller telegrafering eller avläsa telegram samt

att i övrigt (även utom tjänsten) iakttaga skärpt vaksamhet mot allt, som avviker från den normala ordningen inom anläggningen eller i dess närhet och som kan innebära fara för skadegörelse; främlingar, vare sig de äro svenskar eller utlänningar, uppmärksammas särskilt.

2. På driftplats bör särskilt under beredskaps- och krigstillstånd bl. a. kontrolleras, att obehöriga icke dölja sig i kurar, uppställda vagnar o. d. eller uppehålla sig i expeditiionslokaler (delar av sådana), som icke äro upplåtna för allmänheten.

I samband därmed bör före tågs avgång av stationspersonal bl. a. kontrolleras, att obehöriga icke dölja sig i vagnar (eventuellt under presenningar) och på detta sätt söka medfölja tåget.

3. Iakttages bombfällning (-detonation) över eller intill banan, undersökes, huruvida skada uppstått på banan (anläggning eller materiel) och vidtagas erforderliga åtgärder.

Inskridande mot brottsliga, obehöriga eller misstänkta personer. 4 a. Den som gör sig skyldig till spioneri eller sabotage eller försök eller förberedelse därtill skall av personalen gripas och skyndsamt överlämnas till närmaste polisman.

Den som bryter mot tillträdes- eller fotograferingsförbud m. m. enligt art. 74—79 eller trots tillsägelse av personalen icke upphör därmed eller på grund av sitt förhållande skäligen kan misstänkas att ha för avsikt att begå brott, som sägs i första stycket, må av personalen avlägsnas från anläggningen eller området, så ock — om det finnes erforderligt — tillfälligt ställas under särskild uppsikt eller omhändertagas.

Har personalen inskridit som nu sagts, göres omedelbart anmälan till järnvägsbefälet fvb. till närmaste polisman.

Vid inskridandet åtnjuter personalen polismans skydd och befogenhet.

b. Då under beredskaps- och krigstillstånd särskilda skäl därtill föreligga, underkastas misstänkta personer jämte av dem medförda effekter noggrann visitation, som i regel dock endast bör företagas av eller efter bemyndigande av stationsbefäl, motsvarande eller högre järnvägsbefäl, polisman eller officer vid militär bevakningsavdelning. Vid visitationen möjligen anträffade misstänkta föremål skola tagas i förvar, tills erforderlig utredning vunnits.

c. Godsvagn, i vilken djurvårdare (utom militär sådan, som färdas under särskilt befäl) medföljer, bör under beredskaps- och krigstillstånd enligt stationsbefälets närmare föreskrifter tillika

med vårdaren själv och hans bagage före avgången visiteras med hänsyn till eventuell förekomst av misstänkta föremål (bomber, handgranater o. d.). Därefter skall tillses, att vårdaren icke lämnar vagnen och att han icke kommer i besittning av misstänkta föremål. Under uppehåll på mellanstation skall likaledes tillses, att inga misstänkta föremål införas i vagnen. Avgångs- och mellanstation skall underrätta nästa uppehållsstation om förekomst i tåget av dylik djurvagn.

5. Allt misstänkt, iakttagen skadegörelse eller gasbeläggning rapporteras ofördröjligen till vederbörande högre befäl, i brådskande fall även direkt till polis eller militär.

Rapportering av misstänkta förhållanden m.m.

Denna rapporteringsskyldighet omfattar även av personalen gjorda eller till personalen meddelade iakttagelser om exempelvis landsättning från fientliga luftfartyg, om landande eller nödlandande fientliga flygplan. Dylik rapport bör i allmänhet gå genom tågledaren fvb. till vederbörande myndighet. Därvid användes vid behov järnvägstelefon (-telegraf, -radio) dock ej med företrädere framför järnvägens egna viktiga meddelanden.

91. (Reservnr.)

Yttre bevakning.

92: 1. Den yttre bevakningen vid en anläggning utgör en av krigsförhållandena betingad förstärkning och komplettering av den inre bevakningen (jfr art. 87: 1).

Ändamål m. m.

2 a. Yttre bevakning omfattar dels s. k. föremålsbevakning vid viktigare järnvägsanläggningar (bevakningsföremål), dels utökad banbevakning, dels tågbevakning.

b. Föremålsbevakningen utföres i regel av militär- eller bevakningspolispersonal tillhörande

allmänna civilförsvaret men i vissa fall även av järnvägspersonal tjänstgörande vid bevakningsföremålet eller — tillfälligtvis innan militär- eller polisbevakning igångsatts — av annan järnvägspersonal, i första hand driftvärnsmän.

c. Utökad banbevakning och tågbevakning utföres i regel av järnvägspersonal jämsides med dess vanliga arbete.

3. Den yttre bevakningen utföres närmare enligt särskilda instruktioner för berörd personal. I densamma ingår bl. a. in- och utpasseringskontroll (jfr art. 88).

4. Militär- och bevakningspolispersonalen äger icke befogenhet att ingripa i utövningen av järnvägstjänsten och järnvägspersonalen icke i den andra personalens tjänst, därest icke ett omedelbart ingripande är erforderligt med hänsyn till trafiksäkerheten eller för skydd av människor.

5. Militär- och bevakningspolispersonal får icke på banan färdas på småfordon annat än under ledning av medföljande järnvägspersonal.

6. Anses anledning till anmärkning föreligga i fråga om militär- och bevakningspolispersonals åtgöranden, göres anmälan till närmaste järnvägsbefäl.

7. Stationsföreståndare (motsvarande platsbefäl) är skyldig att, så långt förhållandena medgiva, mottaga och förvara utrustning för militär- och bevakningspolispersonalen samt att tillfälligt ställa utrustningslokal till förfogande.

I fråga om skyldighet att i vissa fall ordna med förläggning och förplägnad meddelas särskilda föreskrifter genom vederbörande befäl.

8. Angående avgiftsfri befordring av bevakningspersonal m. m., se militärtaxan (särtryck nr 88).

93. (Reservnr.)

Ordningsföreskrifter för allmänheten.

94: 1. De allmänna tillträdes- och fotograferingsförbud m. m., som gälla för allmänheten under beredskaps- och krigstillstånd, äro angivna i anslaget »Särskilda ordningsföreskrifter för allmänheten» (bilaga 5).

*Anslag
m. m.*

2. Dessutom äger linjebefälet meddela detaljföreskrifter om beträdande av järnvägsområden, tider för väntsalars öppethållande o. d.

95.—99. (Reservnr.)

D. Reparationsberedskap.

100: 1. Den i civilförsvaret ingående reparationsberedskapen har till uppgift att i trafikdugligt skick återställa järnvägsanläggning, som skadats genom sabotage eller fientligt anfall, eller att eljest säkerställa driften.

Uppgift.

Denna reparationsberedskap utgör en av krigsförhållandena betingad förstärkning och komplettering av den normala beredskapen för reparationer av byggnader, bana och konstbyggnader, elektriska anläggningar och rullande materiel m. m. Redan befintlig hjälpberedskap förändras dock icke härigenom.

2. Bestämmelser om järnvägarnas reparationsberedskapsorganisation och verksamhet meddelas berörda tjänstehavare i särskild ordning.

101.—105. (Reservnr.)

E. Utrymning, undanförsel, spärrning och förstörelse.

*Järnvägs
utrymning,
spärrning
och förstörelse.*

106:1. Med järnvägs utrymning vid överraskande angrepp avses huvudsakligen att förebygga, att dess personal och materiel falla i fiendens händer, och innebär undanförelse av personal och flyttbar materiel, inbegripet vissa handlingar och kassor. Sådan utrymning eller förberedelse därför sker på framställning av överbefälhavaren eller annan högre militär chef. Vid överhängande fara äger dessutom varje militär chef att hos järnvägsmyndighet göra framställning om undanförelse av för sådan fara utsatt järnvägsmateriel.

Järnvägslinjes spärrning och förstörelse förberedas och verkställas enligt bestämmelser, som utfärdas av överbefälhavaren i samråd med järnvägsstyrelsen, och vilka jämte tillämpningsföreskrifter tillställas berörda tjänstehavare i särskild ordning.

Verkställighetsorder avseende utrymning och förstörelse erhålles genom sektions- eller motsvarande befäl.

2. *I fall av synnerlig brådska, då telefon-(telegraf-) förbindelserna icke fungera*, kan order om undanförelse eller förstörelse behöva givas av *militär chef på platsen*. Undanförelse torde då endast kunna ske genom bortbärande av viktigare handlingar, kassor o. d. Så länge förbindelse med vederbörligt högre järnvägsbefäl fungerar, skall om så medhinner order som nu sagts underställas detta befäl för avgörande.

3. Utan hinder av ovanstående skall *stationsföreståndare* (motsvarande platsbefäl), därest *flyttbar järnvägsmateriel* utsättes för *överhängande fara att falla i fiendens händer* och möjlighet icke finnes att undanföra densamma samt förhållningsorder icke utan tidsutdräkt kan inhämtas från

högre järnvägsbefäl, *låta förstöra materielen*. Finnes militär chef på platsen, skall dock först samråd ske med denne.

4. Det är av vikt att fastställa, att order om förstöring utfärdats i *legitimt syfte* (icke av sabotörer). Därför skall såvitt möjligt kontrolltelefonering ske eller överenskomna »lösenord» eller meddelanden användas.

5. Med materiel, som undanföres, sändes personal för materielens omhändertagande. Övrig personal undanföres i den utsträckning, som är möjlig, med beaktande av att viss personal måste kvarstanna för undanförelsestrafikens utförande.

6. Personal, som icke hinner undanföras, lämnar järnvägens område för att icke, om fienden där uppträder, bli under hot tvingad att lämna fackupplysningar eller utföra reparationsarbeten o. d. för fiendens räkning. Om inga särskilda direktiv erhållas, söker sig personalen med till buds stående medel bakåt mot andra i egen trafik ännu varande bandelar och anmäler sig där till tjänstgöring.

7. Vid bortflyttning får icke glömmas att medtaga, gömma eller förstöra personlig egendom och i tjänsten tilldelade effekter m. m., som fienden kan begagna sig av (handlingar, verktyg, skidor, cyklar, båtar, signalmedel m. m.)

8. Det är möjligt, att, då personalen flyttar enligt ovan, en del familjemedlemmar måste kvarstanna, om nämligen Kungl. Maj:t icke anbefallt allmän utrymning av civilbefolkningen. Personalen får icke taga hänsyn härtill utan skall handla endast med tanke på sina tjänsteåligganden.

9. Om personalen skulle komma att befinna sig inom av fienden ockuperat område, måste den på allt sätt söka vilseleda fienden om sin fackliga kompetens och icke genom sin kännedom om vederbörlig järnvägsanläggning medverka till dess utnyttjande av fienden. Under alla omstän-

digheter skola uniformsemlen o. d. avlägsnas och förstöras.

10. Beträffande utrymning av järnvägsstyrelsens byråer och kontor, distriktskanslier, sektionsledningsexpeditioner m. fl. har järnvägsstyrelsen utfärdat bestämmelser i särskild ordning.

*Annan
utrymning
och undan-
försel m. m.*

107:1. Denna utrymning innebär, att samtliga eller särskild befolkningsgrupp inom vissa områden av myndigheterna uppmanas att lämna sina bostäder och taga uppehåll utom angivet område. Sättet för verkställande av utrymning beror på vid utrymningstillfället rådande förhållanden.

2. Denna undanförsel avser att enligt myndigheternas närmare bestämmande förhindra att varuförråd, maskiner, boskap, fordon, fartyg och annan egendom av betydelse för försvaret eller folkförsörjningen eller eljest för det allmänna genom fiendens åtgöranden förstöras eller annorledes gå förlorade.

3. Järnvägspersonal och järnvägsanläggning beröras *icke* av nyssnämnda utrymning och undanförsel, om så icke särskilt anbefalles, och icke heller familjemedlemmar m. m., som uttagits för järnvägens luftskydd.

108.—115. (Reservnr.)

För resande att iakttaga under **civilförsvarsberedskap.**

Gå försiktigt.

Mörkläggningsmedför ökade faror för olycksfall, särskilt när resande går i vagn eller på plattform, stiger på eller av.

Var därför vid mörkläggningsmer uppmärksam och försiktig än vanligt.

Följ noggrant riktningspilar och andra anvisningar.

Iakttag ljusdisciplin.

Mörkläggningsavbyggnader och tåg skall förebygga, att flygare orientera sig med ledning av utträngande ljus.

Gå därför snabbt men varsamt genom dörr till vagn, väntsal, vestibul o. d., så att minsta möjliga ljus tränger ut.

Undvik att gå från vagn till vagn i tåget.

Öppna icke vagnsfönster. — Tänd icke ficklampa eller annat lyse.

Rubba icke avskärmning (fördragna gardiner o. d.).

Anmäl till järnvägspersonalen omedelbart brister i avskärmningen.

Håll resgods ur vägen.

Ställ icke resgods i vagn, på plattform eller annorstädes så, att det är till hinder för dem som måste fram. Anmäl överträdelse omedelbart.

Förbered avstigningen.

Tag reda på när Ni skall stiga av och gör Er i god tid färdig. Förvissa Er om att Ni stiger av vid rätt station — namnskyltarna kunna vara övertäckta.

Uppehåll Er icke i onödan på station.

Flyglarm.

Vid flyglarm på station ges signaler enligt särskilda anslag. Uppsök den tillflyktsort, som anges genom särskilda anslag eller anvisas av personalen.

Har Ni redan tagit plats i vagn, så avvakta någon minut anvisningar från personalen.

Kom ihåg, att tåg kan avsändas från station före den i tidtabellen angivna tiden.

Vid flyglarm på tåg, som stannat på linjen, ges signalen »flyglarm» (upprepade korta ljud) med lokvissla. — Lämna tåget och sök skydd i terrängen. Återvänd efter »faran över» (en lång utdragen signal med lokvissla).

Förhållningsregler för trafikanter
vid
FLYGLARMTILLSTÅND.

Visa lugn och besinning. Medverka till förhindrande av
panik. Lyd ovillkorligen befäl och ordningsmän.
Iakttag noga nedanstående.

"FLYGLARM"

meddelas genom upprepade korta ljudsignaler medelst

eller ock genom

Trafikanter begiva sig därvid snarast till

Avvakta där signalen »faran över»
(eller annat meddelande, att faran är över).

"FARAN ÖVER"

meddelas genom en lång utdragen signal medelst

eller ock genom

**Trafikanter fortsätta sin vid »flyglarm» avbrutna
verksamhet.**

LUFTSKYDDsledaren.

Förhållningsregler för järnvägspersonal

vid

FLYGLARMTILLSTÅND.

Bibehåll alltid lugn. Lyd ovillkorligen befäl och ordningsmän. Tag reda på er uppehålls- eller samlingsplats vid »flyglarm» och »anfallsalarm». Föregå edra kamrater med gott exempel.

”FLYGLARM”

meddelas av allmänna civilförsvaret genom upprepade korta ljudsignaler medelst

eller ock medelst inre alarmering genom

Verksamhet, som icke avser oundgängligen erforderlig drift- eller säkerhetstjänst eller luftskyddstjänst under larmtillståndet, *skall avbrytas*. I tveksamma fall tillfrågas luftskyddsledaren (befälet).

Arbetsbelysning skall släckas och andra planlagda åtgärder vid »flyglarm» (avslängning av vissa ledningar o. d.) *skola vidtagas*.

Personal, som icke måste vara i fortsatt verksamhet enligt ovan, *skall skyndsamt begiva sig till följande uppehålls- och samlingsplatser* för att enligt av luftskyddsledaren (befäl) meddelade anvisningar *träda i verksamhet* i vederbörlig luftskydds- eller beredskapstjänst eller för att *avvakta signalen »faran över»*:

Personal för luftskyddstjänst samlas i:

Personal för hjälpberedskap samlas till:

Personal för reparationsberedskap:

Förhåller sig på av befälet meddelat sätt.

Övrig personal förhåller sig sålunda:

Med handlingar, kassor o. d. förfares på sätt särskilt föreskrives.
På i gång varande *tåg* skall personalen vidtaga de åtgärder,
som angivas i tillägg B till Säs och Sär.

"ANFALLSLARM"

meddelas genom två korta signaler i serier medelst

All verksamhet upphör; viss luftskyddstjänst upprätthålles dock.
Planlagda åtgärder vid »anfallslarm» skola vidtagas. Personal
i »arbetsgrupp» skall skyndsamt begiva sig till:

"FARAN ÖVER"

meddelas av allmänna civilförsvaret genom en lång utdragen
signal medelst

eller ock medelst inre alarmering genom

*Återgång skall ske till förhållandena före »flyglarm» resp.
»anfallslarm», i den mån så är möjligt med hänsyn till inträffad
skadegörelse (inbegripet gasbeläggning). Tillbörlig försiktighet skall där-
vid iakttagas, bl. a. vid påsläppning av gas och elektrisk ström i
ledning, som under larmtillståndet varit avstängda. Av ordnings-
män, indikeringspersonal m. fl. givna anvisningar skola noga följas.*

LUFTSKYDDSLEDAREN.

Legitimationskort.

(Verkets namn)	LEGITIMATIONSKORT Nr			
Fullständigt namn				
Foto Tjänste- stämpel	Tjänsteställning (anställning, uppdrag)			
	Tjänstgör vid (anstalt vid)			
	Född den / i			
	Hemvist			
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 5px;">Signalement:</td> <td style="padding: 5px;">Härfärg</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Längd i cm</td> <td style="padding: 5px;">Ögonfärg</td> </tr> </table>	Signalement:	Härfärg	Längd i cm
Signalement:	Härfärg			
Längd i cm	Ögonfärg			
Gäller tills vidare t. o. m. den / 19 den / 19				
Obs. Innersidan!				
PASSERTILLSTÅND				
(Verkets namn)	tillhörande legitimationskort nr			
Äger i tjänsten tilltråde till				
Fullständigt namn				
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top; padding-right: 10px;"> Kontroll av kortet kan ske hos </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Medhjälpare till medtagas på detta kort (Stryktes i förekommande fall) </td> </tr> </table>		Kontroll av kortet kan ske hos	Medhjälpare till medtagas på detta kort (Stryktes i förekommande fall)	
Kontroll av kortet kan ske hos	Medhjälpare till medtagas på detta kort (Stryktes i förekommande fall)			
Gäller t.v. t.o.m. den / 19				
Obs. Innersidan!				
Telefon				

På blankettens baksida finnas vissa allmänna upplysningar och anvisningar samt en rad för innehavarens egenhändiga namnteckning.

— 72 —