

Ersätter punkterna
18—33 i äldre ASkb,
vilken härigenom i
sin helhet upphäves.



Mtbr Kbr Dbr
Bbr Mbr Vbr
Fbr Ebr Bilavd

Utkom från trycket
den 28 mars 1940.

Allmänna skyddstjänstbestämmelser, del II. (ASkb II)

Träda i kraft vid *luftskyddstillstånd* och gälla tillsvi vidare. För planläggning och övningar gälla de dock i tillämpliga delar även utan att luftskyddstillstånd är rådande.

Vad i bestämmelserna säges om station gäller även annan driftplats, och vad däri säges om omförmarestation gäller även järnvägen tillhörig transformatorstation för bandriften.

Förklaringar.

1. Angående begreppet *skyddstjänst* och däri ingående grenar — skyddsbevakning, luftförsvaret och reparationsberedskap — se »Allmänna skyddstjänstbestämmelser, del I». I dem förklaras också i korthet vad som avses med luftskydd, luftbevakning och luftvärn. Närmare uppgifter om luftskydd och luftbevakning återfinnas nedan.

2. *Luftskydd* avser åtgärder av icke militär natur, vilka äsyfta att försvåra anfall från luften eller begränsa verkningarna av sådant anfall. Riket indelas i luftskyddsområden — i regel ett för varje stad och landsfiskalsdistrikt. Luftskyddsområde kan indelas i luftskyddsdistrikt. De orter, inom vilka mera omfattande luftskyddsplanläggning kan ifrågakomma — luftskyddsorter —

äro indelade i klasserna A, B, C och D. En motsvarande planläggning kan ifrågakomma för särskilda anläggningar och företag, s. k. skyddsföremål.

Luftskyddet kan omfatta åtgärder, som avse ett samhälle i dess helhet (allmänt luftskydd), åtgärder beträffande särskilda anläggningar och företag (industriluftskydd) samt åtgärder i övrigt för beredande av luftskydd (enskilt luftskydd eller hemskydd). Tillsynen å luftskyddet inom riket utövas av luftskyddsinspektionen. Inom varje län handhar länsstyrelsen ledningen av luftskyddet. Inom luftskyddsområde utövas ledningen av luftskyddschef, eventuellt med biträde av bl. a. distrikts- och tjänstegrenschefer.

Från länsstyrelses och luftskyddschefs handläggning undantagas, i den mån Kungl. Maj:t ej annorlunda förordnar, frågor rörande luftskyddet vid bl. a. järnvägarna (utom vissa av spårvägs- och industrispårskaraktär), för vilka Kungl. Järnvägsstyrelsen och i andra hand linjemyndigheterna utöva ledningen. Järnvägarnas luftskydd, som i viss mån är sammansatt av industriluftskydd och hemskydd, benämnes *järnvägsluftskydd*.

Planläggningen av luftskyddet utföres med ledning av vissa »Allmänna anvisningar» från luftskyddsinspektionen. Dessa gälla i tillämpliga delar även för järnvägarna, varvid dock bl. a. beaktas vad nyss sagts om ledningen av järnvägsluftskyddet. Vidare gälla nedan givna specialbestämmelser ävensom av linjemyndigheter meddelade tillämpningsföreskrifter i ämnet.

Vederbörande luftskydds- och järnvägsmyndigheter skola i frågor berörande luftskyddet samråda och samverka. För samarbete med luftskyddschef beträffande det allmänna luftskyddet å luftskyddsart utses av linjemyndighet »lokal järnvägsrepresentant». Samarbetet beträffande järnvägsluftskyddet framgår av bestämmelserna nedan.

För luftskyddet upprättade planer skola verkställas, då Kungl. Maj:t genom allmän kungörelse därom förordnat vid anbefallande av luftskydds-tillstånd.

Handlingar angående luftskyddets planläggning må ej i vidare mån än som erfordras för luftskyddets förberedande bringas till allmänhetens kännedom.

3. *Luftbevakning* organiseras genom militär försorg. Genom luftbevakningen inrapporteras eventuell flygverksamhet (fientlig såväl som egen) till vederbörlig luftbevakningscentral (1c). Denna sammanställer inkommande rapporter och utsänder telefonledes muntliga eller automatiska larmmeddelanden (fjärralarmering) till därav berörda myndigheter m. fl., alarmeringscentraler (ac) och telefonstationer. Larmmeddelandenas vidaresändning (lokalalarmering) verkställs per telefon (telefonlarm) samt med sirener och andra akustiska signalmedel (sirenlarm).

Närmare uppgifter om larmmeddelanden till järnvägarna samt om järnvägarnas medverkan i vissa fall vid luftbevakningen återfinnas nedan.

Järnvägsluftskyddets omfattning, ledning och planläggning.

4. Järnvägsluftskyddets omfattning vid olika *anläggningar* (stationer, verkstäder, förråd, byggnader¹ m. m.) är beroende av anläggningarnas storlek och belägenhet.

Kategori I omfattar anläggningar — oavsett belägenheten — med en personalstyrka av minst 25 man² samt omformarestationer. Järnvägsluftskyddet vid anläggning av denna kategori skall

¹ Här avses även boställshus (tjänstebostäder), järnvägs-hotell, postverkets lokaler m. m., belägna inom anläggningen.

² I personalstyrkan inräknas all vid anläggningen stationerad personal, oavsett vilket verk (järnväg, avdelning) den tillhör, med undantag dock av personal, vars tjänstgöring huvudsakligen är förlagd utanför anläggningen, t. ex. tåg-personal.

i huvudsak ha den omfattning, som luftskyddsinspektionen angivit för industriluftskyddet (enligt Allmänna anvisningar nr 7).

Kategori II omfattar anläggningar med en personalstyrka understigande 25 man¹ men belägna inom luftskyddsart eller utgörande skyddsföremål. Järnvägsluftskyddet vid anläggning av denna kategori skall i huvudsak ha den omfattning, som luftskyddsinspektionen angivit för hemskyddet (enligt Allmänna anvisningar nr 1, avd. C). Anläggning, som utgör skyddsföremål men är belägen utanför klassindelade luftskyddsarter, hänföres därvid till luftskyddsart klass A.

Kategori III omfattar anläggningar, vilka icke äro hänförliga till kategorierna I eller II ovan. Järnvägsluftskyddet för anläggning av denna kategori avser i huvudsak mörkläggning och förstärkt brandtjänst (enligt luftskyddsinspektionens anvisningar för hemskyddet).

Rullande materiel, tågfarjor, signalinrättningar å linjen e. d. beröras icke av kategoriindelningen. Järnvägsluftskyddet härför avser mörkläggning enligt nedan samt för tågfarjor i huvudsak de åtgärder, som luftskyddsinspektionen angivit för handelsfartyg (enligt Allmänna anvisningar nr 4).

Närmare uppgifter om järnvägsluftskyddets omfattning framgå av bilaga 1.

5. För anläggning av kategori I utser vederbörande linjemyndighet *luftskyddsledare* samt för anläggning av kategori II *hemskyddsledare*, i båda fallen jämte ställföreträdare.

Luftskyddsledare resp. hemskyddsledare är inför nyssnämnda myndighet ansvarig för planläggningen av järnvägsluftskyddet vid vederbörlig anläggning ävensom för genomförande vid luftskyddstillstånd av erforderliga åtgärder. Planläggningen avser upprättande av *luftskyddsplan* för anläggningen, varvid erforderligt samråd skall ske med ortens luftskyddschef. Närmare upp-

¹ Se not 2 å sid. 3.

gifter och handlingar för planläggningsarbetet erhållas från sektions- eller motsvarande befäl.

För tågfarja upprättar dess befälhavare *gas-skyddsplan* enligt närmare uppgifter från sektionsbefälet.

Erforderlig luftskyddsplanläggning för anläggningar av kategori III samt för rullande materiel, signalinrättningar e. d. ombesörjes av vederbörande sektions- eller motsvarande befäl, som i fred tillställer därav berörd personal de föreskrifter och handlingar, som erfordras för åtgärdernas genomförande vid luftskyddstillstånd.

Särskilda föreskrifter för allmänheten.

6. Anslaget »*För resande att iakttaga under luftskyddstillstånd*» (bilaga 2), vilket erhålles genom sektions- eller motsvarande befäl, anslås vid luftskyddstillstånd 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.

Vad trafikanter å resp. stationer ha att iakttaga vid »flyglarm» och »faran över» anges i anslaget »*Förhållningsregler för trafikanter vid 'flyglarm' och 'faran över'*» (bilaga 3). Detta anslag erhålles genom sektions- eller motsvarande befäl för att fullständigas och biläggas luftskyddsplanen, där sådan finnes, samt för att vid luftskyddstillstånd anslås å väl synliga platser å stationerna.

Larmmeddelanden till järnvägsanläggningar och tåg.

Genom trafikbefälet.

7. Trafikinspektör (trafikföreståndare)¹ erhåller larmmeddelanden från vederbörliga centraler (punkt 3) samt vidareänder dem till å berörd

¹ Även annat befäl kan eventuellt erhålla direkta larmmeddelanden (genom automatisk fjärralarmering) och verkställer i så fall därav betingad inre alarmering.

sträcka belägna *stationer* och i gång varande *tåg*, som icke ha fast uppehåll å närmast följande bevakade station, ävensom till sträckans *banbefäl* (baningenjör, banmästare, föreståndare för omformarestation), ifall att dess stationeringsort ligger *utanför* sträckan. Upplagsplats å sträckan alarmeras jämväl genom trafikbefälet (genom den station, med vilken telefonanknytning är anordnad till upplagsplatsen).

Alarmeringen sker genom följande meddelanden:

»flyglarm A—D», vilket utsändes, då flyganfall mot sträckan A—D kan väntas inom 10 minuter, samt

»flyglarm upphör A—D», varigenom larmtillståndet för sträckan A—D upphäves.

I dylikt meddelande angives vid behov, att visst tåg av ovannämnda slag skall underrättas, t. ex. »B unr 01».

Undantagsvis kan station dessutom erhålla meddelandet »luftfara», vilket i så fall erhålles före »flyglarm», då flyganfall kan väntas inom 10—20 minuter, samt meddelandet »luftfara upphör», som upphäver »luftfara»; därest »luftfara» följs av »flyglarm», innebär meddelandet »flyglarm upphör» jämväl »luftfara upphör». Vid »luftfara» förberedas åtgärderna vid »flyglarm».

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

8. Station, som *även* alarmeras genom det allmänna luftskyddet (jfr punkt 10), verkställer på grund av trafikbefälets alarmering endast erforderlig skriftlig ordergivning till *tåg* (punkt 9) samt *förbereder* åtgärderna vid »flyglarm».

Station, som *icke* alarmeras genom det allmänna luftskyddet, delgiver trafikbefälets »flyglarm» (»flyglarm upphör») dels till stationspersonalen för utlösning av vederbörliga åtgärder (jfr punkterna 9 och 14), dels till sådan annan personal

(tjänsteställen) inom orten, som icke erhåller larmmeddelanden på annat sätt men som har att vidtaga luftskyddsåtgärd eller intaga färdighållning för rörlig hjälp- eller reparationsberedskap; förteckning över sistnämnda personal etc., med angivande jämväl av sättet för delgivningen, skall finnas å stationen. Sedan här avsedd station eller genom stationen delgivet tjänsteställe erhållit meddelandet »flyglarm upphör», meddelar dess förestandare på lämpligaste sätt »*faran över*», efter det han förvissat sig om, att så lämpligen kan ske.

9. Station, som genom trafikbefälet erhållit »flyglarm» eller »flyglarm upphör», skall delgiva detta till följande *tåg*:

a) tåg, som direkt anges i meddelandet och som för ändamålet skall stoppas å stationen,

b) tåg, som finnes å eller skall under larmtillståndet utgå från stationen, samt

c) tåg med fast uppehåll å stationen, vilket avgått från närmast föregående bevakade station före alarmeringen.

Delgivningen av »flyglarm» till tåg, som skall framgå å larmad sträcka, sker på sätt för varsamhetsorder till tåg är föreskrivet (å form. S 10 under »Annat besked»). Delgivningen av »flyglarm upphör» till tåg, som ankommer från larmad sträcka, sker på sätt, som gäller för allmänna order till tåg (å form. S 11 under »Annat besked»). Delgivning till tåg i andra fall sker på samma sätt och i samma mån, som stationspersonalen under rättas.

Angående underrättelse till transportbefäl, se militärt järnvägsreglemente.

Genom det allmänna luftskyddet.

10. Genom det allmänna luftskyddet erhålla järnvägsanläggningar larmmeddelanden i regel endast, då de äro belägna inom luftskyddsart. De larmmeddelanden, som sålunda erhållas, äro »*flyglarm*» och »*faran över*», vilka givas genom akus-

tiska signalmedel (sirener, tyfoner m. m.). Härvid gives »flyglarm» medelst upprepade korta ljudsignaler (med siren stigande och fallande ton, s. k. råmton) och »faran över» medelst en lång utdragen signal. Undantagsvis (då larmapparaternas i orten signaler icke med säkerhet kunna nå järnvägsanläggningen) kunna larmmeddelandena ut-sändas medelst telefon — muntligt eller med ringsignaler enligt särskilt signalsystem.

Vissa järnvägsanläggningar (huvudverkstäder, omformarestationer och större, fribelägna lokstationer) kunna genom det allmänna luftskyddet även erhålla »luftfara», »luftfara upphör» och »flyglarm upphör» (jfr punkt 7), detta efter särskild överenskommelse med vederbörande luftskyddschef. Ifrågavarande meddelanden utsändas per telefon och i den form, som luftskyddschefen meddelar.

11. Larmmeddelande, som erhållits genom det allmänna luftskyddet, *gäller*, även om motsvarande meddelande icke erhållits genom trafikbefälet. Skriftlig ordergivning till tåg (punkt 9) skall dock anstå, tills trafikbefälets larmmeddelande erhållits.

Inre alarmering.

12. Inre alarmering avser att *inom anläggning bekantgöra meddelandena »flyglarm» och »faran över»*. Å luftskyddsart skall härvid den inre alarmeringen grundas på meddelanden erhållna genom det allmänna luftskyddet (siren- eller telefonlarm), medan å andra orter den inre alarmeringen grundas på meddelanden genom trafikbefälet (eventuellt på automatisk fjärralarmering).

»Flyglarm» bekantgöres medelst sirener, brandlarmapparater eller på annat lämpligt sätt. Signalen skall därvid vara lika med den för orten i övrigt gällande (upprepade korta ljud eller »råmton»).

»Faran över» bekantgöres på lämpligaste sätt.

Luftskyddsledare (hemskyddsledare), som mottagit meddelande om »flyglarm upphör», må, oav-

sett om detta lämnats genom trafikbefälet eller det allmänna luftskyddet, enligt eget beprövande anbefalla *återgång till normal verksamhet inom anläggningen*. Verksamheten därutanför — inbegripet utsläppning av resande men bortsett från den egentliga tågrörelsen — får dock icke återupptagas förrän efter meddelandet »faran över».

För meddelande av »faran över» vid anläggning, som icke alarmeras genom det allmänna luftskyddet, gälla föreskrifterna i punkt 8, andra stycket.

13. För att vid anläggning av kategori I mottaga (avlyssna) larmmeddelanden skall *larmpost* finnas avdelad. Denne placeras vid för telefonlarm särskilt avdelad telefonapparat eller där sirenlarm bäst kan uppfattas och vidarebefordras.

Åtgärder vid »flyglarm» och »faran över».

14. Vid »flyglarm» resp. »faran över» iakttagas de »*Förhållningsregler för järnvägspersonal vid 'flyglarm' och 'faran över'*» (bilaga 4), som vid luftskyddstillstånd skola anslås å lämpliga platser inom anläggning av kategorierna I och II, där anslaget i fråga ingår såsom bilaga till luftskyddsplanen. Anläggning av kategori III tilldelas anslaget jämte direktiv, endast om vederbörande sektions- eller motsvarande befäl så prövar behövt. Vad trafikanter ha att iakttaga framgår av anslagen enligt punkt 6.

Därjämte ombesörjer vederbörande *luftskyddsledare* (hemskyddsledare), att för »flyglarm» resp. »faran över» *erforderliga åtgärder med snabbhet och ordning genomföras*. Motsvarande gäller även annan personal, som av sektions- eller motsvarande befäl ålagts att utföra luftskydds- eller beredskapsåtgärder.

För tåg å *larmad sträcka* begränsas hastigheten till vad föraren prövar erforderligt med hänsyn till tågets säkra framförande, tills larmtillståndet upphävts eller sträckan passerats; för ångdrivna

tåg bör hastigheten därvid i regel vid dagsljus begränsas till 30 km/tim. Tågpersonalen söker under tågets gång genom spaning utröna, huruvida flyganfall riktas mot tåget, vilket i så fall stoppas för att fortsätta, när flygarna avlägsnat sig.

Huruvida tåget skall *utrymmas* eller icke bestämmas i regel av tågbefälhavaren i varje särskilt fall med hänsyn till den föreliggande situationen. Såsom signal för utrymning gives »flyglarm» medelst lokvissla e. d.; när återinstigning i vagnarna anses kunna ske, signaleras på samma sätt »faran över» (jfr punkt 10). För utrymning bör såvitt möjligt skyddande terräng eftersträvas; de resande uppmanas att sprida sig i denna. För att icke röja deras uppehållsplatser bör tåget föras ett stycke därifrån, helst till en skärning e. d. relativt skyddat ställe.

Beträffande militärtransport bestämmer transportbefälet i samråd med tågbefälhavaren angående utrymning.

Om åtgärder avseende *tågrörelsen vid eventuell gasbeläggning*, se säkerhetsordningen § 101.

Mörkläggning.

15. Mörkläggning (vari även innefattas ljusdämpning) avser att under den mörka delen av dygnet undandraga järnvägsanläggningar, järnvägs- och småfordon, tågfarjor, signalinrättningar å linjen e. d. upptäckt från fientliga flygares sida men ingår därjämte såsom ett betydelsefullt led i det allmänna luftskyddet. *Mörkläggningen skall genomföras från och med det luftskyddstillstånd påbjudits och vidmakthållas, så länge detta tillstånd varar.* Dess effektivitet skall ofta kontrolleras. För mörkläggningens vidmakthållande och kontroll av densamma svarar i regel samma personal, som ålagts att utföra mörkläggningen; för järnvägs- och småfordon svarar dock vederbörande tågpersonal (bemanning), om ej annat bestämts av vederbörande sektions- eller motsvarande befäl.

Mörkläggningen omfattar *innerbelysning*, *ytterbelysning* och *signalljus*. Till ytterbelysning hänföres även belysning å stationsur, stationsnamnsskyltar m. m.

Innerbelysning.

16. All innerbelysning skall under luftskyddstillstånd vara *fullständigt avskärmad utåt* (förutom fönster och dörrar bära därvid även ventiler, takluckor, lanterniner o. d. ihåtkommas). För ändamålet vidtagas lämpliga *avskärmningsanordningar*.

För all avskärmning av ljusöppningar (fönster etc.) gäller, att den skall vara utförd av ljustätt material och sluta så tätt, att ljus icke kan tränga ut genom springor vid sidorna.

Dörrar, som leda ut till det fria och äro försedda med glas, måste ha glaset fullständigt täckt. Där risk finnes, att ljussken 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 e. d. uppsättas närmast ytterdörren.

Fönster i lokaler m. m., där såväl dagsljus som artificiellt ljus måste utnyttjas, förses lämpligen med *rörlig* fönsteravskärmning. Denna kan utföras med rullgardiner, draggardiner, luckor eller flyttbara skärmar. Rullgardiner utföras av väv eller starkt papper. Luckor och skärmar kunna lämpligen utföras av plåt, trä, hårda träfiberplattor eller av träramar med överklädnad av plywood, väv, papp eller starkare papper. Den effektivaste sidotätningen av rullgardin erhålles genom att låta gardinen löpa i vid sidorna anbragta falsar. Ofta kan dock tillräcklig tätning vid kanterna erhållas genom att gardinen monteras så nära vägglivet som möjligt, så att den upptill och nedtill får skjuta förbi öppningen omkring 20 cm och på sidorna omkring 10 cm. *Fast* fönsteravskärm-

ning kan utföras med den materiel, som ovan nämnts — dock i allmänhet av kraftigare slag (med hänsyn jämväl till lufttrycks- och splitterverknningar) — eller med ljustät färg, som målas på glaset (beskrivning över lämplig sådan färg finnes hos linjemyndigheterna). Materiel i form av fasta skivor kan lämpligen spikas fast. Väv eller papper fästes med spik eller häftstift eller limmas fast. Om limning sker över hela glasytan, förstärkes härigenom glaset, så att detsamma bättre motstår lufttrycket vid eventuella bombkredder i närheten. För att täta söndrade fönster bör lämplig reservmateriel (glas, träfiberplattor, papp m. m.) finnas.

Alla dagliga avskärningsåtgärder vidtagas, innan belysningen tändes.

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

Där så för tjänsten befinnes nödvändigt, kunna i anordnad avskärmning göras *titthål med förtäckningsanordning* att användas för en hastig observation, dock ej under larmtillstånd.

Skalor, spakar o. d. kunna eventuellt *målas* (fosforesceras) på lämpligt sätt.

17. Beträffande belysningen i *järnvägsfordon* avskärmas (inskränkes) i tillämpliga delar på i närmast föregående punkt angivet sätt eller vidtagas åtgärder för s. k. vägledande belysning på sätt, som bl. a. framgår av de för belysningen i järnvägsfordon dessutom gällande detaljföreskrifterna i bilaga 5.

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

Ytterbelysning.

18. Under luftskyddstillstånd må av ytterbelysning endast s. k. *arbetsbelysning* och *vägledande belysning* hållas tända.

Arbetsbelysning omfattar sådan belysning, som oundgängligen erfordras för verksamhetens ändamålsenliga bedrivande. Sagda belysning må bestå av uppåt och åt sidorna avskärmade lampor om högst 25 W; utstrålningsvinkeln får vid fast montage icke överstiga 160° och för rörligt upphängd armatur 130°. I samband med vidtagande av avskärningsanordning kan det vara ändamålsenligt att placera ljuskällan nära den detalj, som önskas belyst. Erforderliga förberedelser skola vara vidtagna för arbetsbelysningens snabba släckning vid »flyglarm» (inom $\frac{1}{2}$ till 1 minut). När verksamheten det medger, hålles arbetsbelysningen helt eller delvis släckt. Vid »flyglarm» skall all arbetsbelysning släckas.

Vägledande belysning anordnas, där så anses erforderligt för trafikanter och personal. Sagda belysning består vid SJ av särskild luftskyddsarmatur. I övrigt må ljussvaga lampor med sådan avskärmning, att de icke äro iakttagbara från luften och icke kasta ljusreflexer mot marken, komma till användning. I syfte att underlätta vägledning för trafikanter och personal bör den vägledande belysningen kompletteras med ändamålsenlig *målning* (fosforescering) av plattformstrappsteg, räcken, trappuppgångar och andra byggnadsdetaljer ävensom med målade *riktningspilar* å marken m. m. Vid »flyglarm» må den vägledande belysningen hållas tänd.

Signalljus.

19. Signalmedel skall under luftskyddstillstånd antingen vara försett med *avskärningsanordning* m. m. enligt detaljföreskrifterna i bilaga 6 eller ock, enligt säkerhetsordningens närmare föreskrifter (Säo § 101), *hållas släckt* i största möjliga utsträckning. *Sälunda medgivet minimum av sig-*

nalljus må i regel hållas tänd även vid »flyglarm».

20. I närheten av signalinrättningar får icke finnas föremål, som åstadkommer menliga ljusreflexer, t. ex. stolpe, träd, anslagstavla e. d. Vederbörande sektion- eller motsvarande befäl svarar för, att så icke är fallet.

Särskilda föreskrifter.

21. Mörkläggningsanordningen medför ökade risker för såväl personalen som trafikanterna, varför bl. a. följande bör iakttagas.

Behörig hänsyn tages till, att mörkläggningsanordningarnas utförande icke framkallar ökad brandrisk.

Vid vistelse å bana, bangård och annat järnvägsområde i mörker bör ihågkommas, att järnvägs- och småfordon m. m. icke äro lika siktbara som under vanliga förhållanden.

Ytterligare tilldelning av handsignallyktor (handlyktor) kan erfordras för vägledning m. m.

De resande böra mer än vanligt hjälpas till rätta vid på- och avstigning av tåg m. m. Tillkännagivandet i tåg och vid station om plats för uppehåll är bl. a. särskilt betydelsefullt.

22. Genomförd mörkläggningsanordning får icke utan vederbörande befäls medgivande slopas eller ändras i den grad, att dess effektivitet äventyras. Sådan handling kan medföra, att den skyldige ställes till ansvar enligt allmän lag.

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

23. Beträffande mörkläggningsanordningar för järnvägarnas landsvägsfordon gälla de bestämmelser, som myndigheterna meddela för vägtrafiken i allmänhet ävensom de ytterligare föreskrifter, som järnvägsförvaltning eventuellt utfärdar för sin fordonspark.

Maskering.

24. Maskering avser att vid dagsljus i möjligaste mån undandraga järnvägsanläggningar 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 begränsas till anläggningar av särskilt vital betydelse, såsom omformarestationer, ställverk, tryckbankar o. d. Å andra sidan bör eftersträvas att giva järnvägsanläggningarna en sådan utformning, att de icke i onödan tilldraga sig uppmärksamhet från luften. Olämplig färg å tak eller en från den omgivande bebyggelsen starkt avvikande byggnadsstil tilldrager sig redan på stort avstånd uppmärksamhet från luften och bör såvitt möjligt undvikas.

Vid viktigare anläggningar, där under alla förhållanden maskering är påkallad — omformarestationer, ställverk, tryckbankar — eftersträvas i första hand lämplig *plantering av träd* e. d. Först i den mån sålunda vidtagna åtgärder icke äro tillfyllest, bör särskild *målning, maskeringsnät* e. d. komma till användning. Härvid bör observeras, att jämväl till anläggningen eventuellt ledande stickspår på lämpligt sätt bör maskeras (genom torvtäckning å banvallen, målning av rälerna e. d.).

Stationsnamnsskyltar o. d., som kunna tjäna till orientering för fientliga flygare, skola på lämpligt sätt vara avskärmade även i dagsljus.

Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt, att ifrågakommande åtgärder lämpa sig för olika årstider och att maskeringen ändras efter hand, om så blir erforderligt. Framför allt torde skillnaden mellan barmark och snötäckt mark påkalla uppmärksamhet.

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

Tillfällig utrymning (vid »flyglarm»).

25. Tillfällig utrymning företages vid »flyglarm» av *alla, som icke oundgängligen måste kvarstanna på sin plats för driftens behöriga upprätthållande eller för viss luftskyddstjänst*. Då vid »flyglarm» växling och övrig verksamhet i största möjliga utsträckning skall avbrytas, innebär detta, att praktiskt taget alla — således även sådan aktiv luftskyddspersonal (jfr punkt 39), som icke i egenskap av larm- eller observationsposter (i vissa fall även husbrandvakter) äro förhindrade därtill — uppsöka iordningställda skyddsrum m. m. (punkterna 28—31) eller skydd i terrängen (punkt 26).

Den tillfälliga utrymningen *varar* för icke aktiv luftskyddspersonal, tills faran är över. Den aktiva luftskyddspersonalen träder vid behov och enligt vederbörande luftskyddsledares (annat befäls) bestämmande i verksamhet, redan innan »faran över» konstaterats.

26. Vid planläggning av tillfällig utrymning tages hänsyn även till *trafikanter*, som uppehålla sig inom järnvägsanläggning. Särskilt vid större stationer torde fallet ofta bli, att alla trafikanter icke kunna beräknas erhålla skydd i anordnade skyddsrum. Vederbörande luftskyddsledare måste därför utse platser i *terrängen* (skogsdungar e. d.), dit trafikanterna kunna hänvisas. Dessa platser böra vara belägna på 500—700 m avstånd från sannolika anfallsmål. Om avståndet är mindre, böra skyddsvärn, skärmskydd e. d. (punkt 30) anordnas, sedan samråd skett med vederbörande luftskyddschef och sektions- eller motsvarande befäl så bestämt.

Även i fråga om station, för vilken särskild planläggning av utrymning icke erfordras, anges (i förhållningsregler enligt punkt 6, andra stycket) lämplig tillflyktsort för trafikanter vid »flyglarm».

27. *Hur utrymningen närmare skall tillgå* vid anläggning av kategori I meddelas av vederbörande luftskyddsledare, vilken även har att med vederbörande personal emellanåt anordna *övningar* häri. Såsom grundregel gäller, att utrymningen skall ske snabbt och metodiskt.

Skyddsrum, skyddsvärn, skärmskydd e. d.

28. Skyddsrum, skyddsvärn, skärmskydd e. d. anordnas i regel vid anläggning av kategorierna I och II enligt närmare uppgifter härutinnan från sektions- eller motsvarande befäl (jfr punkterna 25 och 26).

29. *Skyddsrum* äro avsedda att utgöra tillflyktsorter vid flyganfall. Skyddsrummen kunna utföras antingen såsom »fullträffsäkra skyddsrum» eller såsom »normalskyddsrum». De förra kräva stora kostnader och kunna vid järnvägarna i regel ifrågakomma, endast där vissa naturliga förutsättningar äro för handen; för att motstå fullträffar från exempelvis 250 kg:s bomber erfordras en täckning av mer än 2 m massiv betong eller minst 3 m berg (granit) eller 12 à 13 m sand. Normalskyddsrum beräknas skydda mot stridsgaser, bombsplitter o. d. Såsom splitterskydd räknas (vart för sig) 15 cm armerad betong, 25 cm tegel, 2 cm stålplåt (ST 37), 50 cm sand eller 70 cm jord, i båda fallen mellan bräder eller i säckar, 35 cm massivt trä.

Skyddsrum kunna anordnas i anslutning till byggnad (i källaren) eller friliggande. Man bör räkna med en luftvolym av minst 3 kbm per person; om luftreningsaggregat kommer till användning, behöver man endast räkna med 1 kbm per person. Tekniska detaljer för skyddsrumms anordnande återfinnas i luftskyddsinspektionens allmänna anvisningar nr 6.

30. *Skyddsvärn och skärmskydd* utgöra till en viss grad ersättning för skyddsrum; då de icke kunna göras gassäkra, bör den personal, som har

att taga sin tillflykt dit, vara försedd med gasmasker.

Skyddsvärn utgöras av omkring 1 m breda och 2 m djupa gravar, täckta med plankor, sliprar e. d., ovanpå vilka den uppgrävda jorden lägges.

Skärmskydd utföras t. ex. av betongskärmar, räler, sliprar, sandsäckar e. d., resta snett upp mot exempelvis en bergvägg eller kraftig mur.

Förslag till skyddsvärn och skärmskydd återfinnas i luftskyddsinspektionens allmänna anvisningar nr 6.

I nämnda anvisningar angivna *skyddskurar* av stål eller betong kunna eventuellt ifrågakomma även vid järnvägsanläggning.

31. Luftskyddsledare (hemskyddsledare) skall inom anläggningen tydligt angiva, varest skyddsrum o. d. uppehållsplatser äro *belägna*. Närmare meddelanden om hur man skall *förhålla sig* i skyddsrum m. m. utfärdas likaledes av nämnda ledare. Denne utser även och instruerar för skyddsrum erforderlig *ordningsman*, vilken i sin tur bland de övriga, som vistas i skyddsrummet, utser en *ställföreträdare* och lämpligt antal *biträden*.

Materielskydd.

32. Åtgärder kunna erfordras för att skydda *särskilt viktig och värdefull materiel* (maskiner, ställverk, telefonväxlar m. m.) mot bombsplitter, spridning av brinnande olja m. m.

Beroende av skyddets närmare uppgift kan det utgöras av plåtluckor för vissa fönster, skyddsmattor av pansarplåt eller timmer mellan maskinaggregat e. d., skyddsväggar av betong, pansarplåt eller sandsäckar, uppdämningsvallar av sandsäckar eller jord, fördjupningar kring anläggningen eller mellan dess delar m. m. Angående dimensioner å viss skyddsmateriel, se punkt 29.

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

Skyddandet i möjligaste mån av *fönster* o. d. (exempelvis med träluckor eller sandsäckar) beaktas vid deras avskärmande enligt punkt 16.

33. För att begränsa verkningarna av bombfällning mot *rullande materiel* skall all berörd personal tillse, att, där så låter sig göra, järnvägsfordonen 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 å vändskivor (golvtraverser) eller å annat fordon. Lok får över vändskiva införas i stall, endast om så kräves för eftersyn eller reparation.

Även i andra fall är en spridd fördelning av materielen (liksom givetvis av därvid tjänstgörande personal) önskvärd.

Luftskyddstjänst.

34. Utöver luftskyddsledare resp. hemskyddsledare (punkt 5), larmposter (punkt 13) och ordningsmän för skyddsrum (punkt 31) skola vid anläggningar av kategori I (utom omformarestationer) *organiseras särskilda avdelningar*, vid övriga anläggningar *avdelas (beordras) särskild personal* för utförande av de åtgärder, som kunna bli erforderliga i samband med ett flyganfall (jfr bilaga 1 samt detaljerade uppgifter i vederbörliga av luftskyddsinspektionen utfärdade allmänna anvisningar).

35. Vid anläggning av *kategori I* (utom omformarestation) är det icke nödvändigt, att de olika tjänstegrenarna inom luftskyddstjänsten erhålla var sitt organ; en sammanslagning av vissa avdelningar kan tvärtom ofta vara lämplig.

I spetsen för varje organiserad avdelning ställes en *avdelningsbefälhavare*, vilken har att biträda luftskyddsledaren dels med ledningen av de olika arbetena, dels med övervakning av materiel m. m. Avdelningsbefälhavare bör uttagas i fred,

genomgå erforderlig utbildning och beredas tillfälle att sätta sig in i den för anläggningen uppgjorda luftskyddsplanen.

De olika avdelningarna skola i övrigt organiseras och sammansättas i tillämpliga delar i enlighet med resp. organisationsplaner i luftskyddsinspektionens allmänna anvisningar nr 7, med beaktande dock av följande.

Röjnings-, räddnings- och reparationsavdelning avses jämväl för undanröjande av vagnar och lok m. m., som vid bombnedslag eventuellt kullvräcks å bangården. För återställande av linjen och spårsystemet i övrigt svarar i regel banavdelningen (reparationsberedskapsorganisationen), som dock givetvis även biträder med övriga hithörande arbeten.

Indikerings- och saneringsavdelning bör bestå av 2—4 patruller, sammansatta och utrustade enligt av sektionens- eller motsvarande befäl särskilt lämnad uppgift. Den avses huvudsakligen för indikering och i samband därmed stående avspärrning av nedgasat område samt för mindre saneringsarbeten. För större saneringsarbeten påkallas biträde från ortens luftskyddschef eller från banavdelningen (reparationsberedskapsorganisationen).

Upprättande av *hjälpplats* torde i regel icke lämpligen kunna ifrågakomma. Sjukvårdstjänsten torde därför inskränkas till upprättande å större anläggningar av kategori I av *sjuktransportavdelning*, bestående av befälhavare och erforderligt antal bärpatruller om 2 man med bårar samt dessutom någon personal för första hjälpen åt skadade. Å mindre sådan anläggning skall finnas minst en förbandslåda och 2 å 3 samaritutbildade tjänstemän.

36. Vid *omformarestation* samt anläggning av *kategori II* avdelas husbrandvakt, ordonnans och — för eventuellt skyddsrum — ordningsman, allt till erforderligt antal och i enlighet med luftskyddsinspektionens allmänna anvisningar nr 1,

avd. C. För sjukvårdstjänsten skall finnas minst en förbandslåda och samaritutbildad tjänsteman.

37. För anläggning av *kategori III* beordrar sektions- eller motsvarande befäl lämplig personal att vid behov utföra den förstärkta brandtjänsten.

38. Luftskyddstjänsten å *tågfärjor* avser mestadels gasskyddsåtgärder och utföres i huvudsaklig överensstämmelse med luftskyddsinspektionens allmänna anvisningar nr 4.

39. Till luftskyddstjänst uttagen personal benämnes *aktiv luftskyddspersonal*. Till sådan personal hänföres vid järnvägarna även annan personal, som under larmtillstånd vid behov måste förrätta tjänst (träda i verksamhet), t. ex. tåg- och lokledare, personal å omformarestationer, tågexpeditörer, viss telefon-, ställverks- och växlingspersonal samt personal för rörlig hjälp- och reparationsberedskap (jfr punkt 25).

Angående personalens *utbildning* och *övning* i luftskyddstjänst meddelas särskilda föreskrifter genom sektions- eller motsvarande befäl (jfr dock punkt 27).

Utan vederbörande järnvägsförvaltnings medgivande *får järnvägspersonal icke uttagas till annan luftskyddstjänst* än sådan, som avser järnvägsluftskyddet.

40. För luftskyddstjänsten erforderlig *materiel*, inbegripet gasskyddsutrustning och stålhjälmarna även för rörlig hjälp- och reparationsberedskap, tillhandahålles enligt närmare uppgifter härom av sektions- eller motsvarande befäl. I fred anskaffad sådan materiel upplägges i förråd (eventuellt andra förvaringsplatser) och handhaves på sätt nämnda befäl meddelar (med ledning av luftskyddsinspektionens allmänna anvisningar nr 8 eller särskilt meddelade föreskrifter). För viss anläggning upplagd luftskyddsmateriel skall årligen besiktigas av luftskyddsledaren (hemskyddsleda-

ren) eller eventuellt annan tjänsteman, som utses av sektions- eller motsvarande befäl.

41. Påträffas *bomb*, som *icke briserat*, måste denna desarmeras, innan arbetsstyrka, tåg e. d. får komma i närheten av densamma. För ändamålet påkallas biträde av kompetent person (eventuellt från militärt förband). I avvaktan på desarmeringen avspärras det farliga området.

Luftbevakning.

42. Undantagsvis kan militär rapporteringstjänst för luftbevakning (jfr punkt 3) förläggas till järnvägsstation, varom i så fall meddelande erhålles från trafikinspektören (trafikföreståndaren). Järnvägsstation med *rikstelefon* har därvid att vidtaga sådana åtgärder, att luftbevakningspersonalen dygnet runt har tillgång till denna telefon. Järnvägsstation med *endast järnvägstelefon* har att ombesörja förmedlingen av luftbevakningspersonalens meddelanden enligt särskild instruktion i varje fall.

43. Luftbevakningspersonalen är beträffande *ordningen inom stationsområdet* skyldig att åttlyda de föreskrifter, som meddelas av stationsföreståndaren.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

Bilaga 1
(Punkt 4)

Järnvägsluftskyddets omfattning

(utom beträffande tåg färjorna).

(Siffran 1 angiver, att såvitt möjligt fullständig planläggning av åtgärden i fråga bör äga rum.

Siffran 2 angiver, att lokala eller andra särskilda förhållanden skola vara avgörande för frågan, i vilken utsträckning planläggning av åtgärden bör äga rum.

Siffran 3 angiver, att åtgärden kan ifrågakomma, men att särskild planläggning härför icke erfordras.)

Luftskyddsåtgärder	Anläggningar					Rullande materiel, signalrättningar å linjen e. d.
	Kategori I		Kategori II	Kategori III		
	Personalstyrka (stationär)	Omformarestation (Kat. I c)				
	minst 50 man (Kat. I a)	25-49 man (Kat. I b)				
<i>Inre alarmering</i>	1	1	1	2	¹ 3	—
<i>Orienteringsförsvårande åtgärder:</i>						
<i>Mörkläggnings</i>	1	1	1	1	1	1
<i>Maskering</i>	2	2	1	2	2	2
<i>Tillfällig utrymning (vid »flyglarm»)²</i>	1	1	1	3	3	—

(forts.)

¹ Avser delgivning m. m. enligt punkt 8, andra stycket.

² Angående permanent utrymning (bort- eller omflyttning) och evakuering av arkivalier m. m. meddelas särskilda föreskrifter av vederbörande järnvägsförvaltning.

Luftskyddsåtgärder	Anläggningar					Pållande materiel, signallinjeutrustningar linjen e. d.
	Kategori I			Kategori II	Kategori III	
	Personalstyrka (stationär)		Omformaresta- tion (Kat. I c)			
	minst 50 man (Kat. I a)	25-49 man (Kat. I b)				
<i>Byggnadstekniska åtgärder:</i>						
Skyddsrum ¹ (ev. skyddsvärn, skärmskydd e. d.) för:						
aktiv luftskyddspersonal (jfr punkt 39)	1	1	2	2	—	—
övrig personal och trafikanter	1	2	—	2	—	—
andra personer inom anläggningen	2	2	—	2	—	—
Materielskydd	2	2	1	2	² 3	—
<i>Luftskyddstjänst:</i>						
Förstärkt ordningshållning	1	2	—	—	—	—
Förstärkt brandtjänst	1	1	1	1	1	—
Röjnings-, räddnings- och reparationstjänst (utöver rörlig hjälp- och reparationsberedskap)	1	2	—	—	—	—
Gasskyddstjänst:						
Indikerings- och saneringsavdelning	1	2	³ —	³ —	³ —	—
Avgasningsplats	⁴ 2	⁴ 2	⁴ —	⁴ —	—	—
Sjukvårdstjänst	1	⁵ 2	⁶ 2	⁶ 2	—	—

¹ För bostadsfastighet utanför anläggningen planlägges och anordnas skyddsrum i regel i samma ordning och omfattning, som av vederbörande luftskyddsmyndighet föreskrives för andra bostadsfastigheter i orten.

² Avser huvudsakligen spridd fördelning av materiel enligt punkt 33.

³ Hänvisas till banavdelningen (reparationsberedskapsorganisationen).

⁴ Hänvisas, där så låter sig göra, till organisationer inom orten (det allmänna luftskyddet).

⁵ Minimum förbandslåda, kompletterad med viss gasvårdsmateriel, och 2 å 3 samaritutbildade tjänstemän.

⁶ Minimum förbandslåda, kompletterad med viss gasvårdsmateriel, och samaritutbildad tjänsteman.

(Tryckes även som anslag)

För resande att iakttaga under luftskyddstillstånd.

Gå försiktigt.

Genom mörkläggningen uppstå ökade risker för olycksfall, särskilt vid gång å plattformar och i vagnar m. m. samt vid på- och avstigning. Iakttag därför skarpt uppmärksamhet och försiktighet. Följ riktningspilar och andra anvisningar för passage.

Iakttag »ljusdisciplin».

Med hänsyn till utträngande ljus måste Ni passera snabbt men varsamt genom vagnsdörrar, dörrar till väntsalar, vestibuler o. d.

Undvik att förflytta Er mellan vagnar i tåget.

Öppna icke vagnsfönster.

Tänd icke ficklampa eller annat lyse.

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

Anmäl till järnvägspersonalen eventuella brister i avskärmningen.

Placera icke resgods i vägen.

Handresgods får under inga förhållanden placeras så, att det är till hinder vid passering å plattformar, i vagnar eller eljest, där folk måste komma fram. Anmäl överträdelse omedelbart.

Förbered avstigning.

Förvissa Er om, att Ni stiger av vid rätt station; stationsskyltar o. d. äro icke belysta.

Uppehåll Er icke onödigtvis på stationen.

Vid »flyglarm» å station:

(signaler givas enligt särskilda anslag)

Uppsök den tillflyktsort, som angives å särskilda anslag eller tillkännagives av järnvägspersonalen.

Har Ni tagit plats i tåget, så avvakta någon minut personalens anvisningar.

Fortsätt efter signalen »faran över» Er vid »flyglarm» avbrutna verksamhet.

Vid »flyglarm» å tåg, som stannat å linjen:

(signaler givas med lokvissla e. d.)

Lämna tåget och sök skydd i terrängen. Återvänd efter signalen »faran över».

Bilaga 3

(Punkt 6)

(Tryckes även som anslag)

Förhållningsregler för trafikanter

vid

»flyglarm» och »faran över».

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

.....

*Arvakta 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.

.....

Bilaga 4
(Punkt 14)

(Tryckes även som anslag)

Förhållningsregler för järnvägspersonal
vid

»flyglarm» och »faran över».

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

»Flyglarm»

meddelas genom upprepade korta ljudsignaler medelst

.....
eller ock genom

Verksamhet, som icke avser oundgängligen erforderlig drift- eller säkerhetstjänst eller luftskyddstjänst under larmtillståndet, skall avbrytas. I tv-ksamma fall tillfrågas befälet.

Arbetsbelysning skall släckas och andra omedelbara luftskyddsåtgärder (avstängning 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 på särskild order av luftskyddsledare (hemskyddsledare, befäl) träda i verksamhet i vederbörlig luftskydds- eller beredskapstjänst resp. för att avvakta signalen »faran över»:

Personal för luftskyddstjänst:

.....
Personal för hjälpberedskap:

.....
Personal för reparationsberedskap:

På av befälet meddelad plats.

Övrig personal:

.....
På i gång varande tåg skall personalen vidtaga de åtgärder, som angivas i särskilt meddelade föreskrifter (jfr ASkb II, punkt 14).

»Faran över»

meddelas genom en lång utdragen signal medelst
eller ock genom

Atergång skall ske till förhållandena före »flyglarm», i den mån så är möjligt med hänsyn till inträffad skadegörelse (inbegripet gasbeläggning). Tillbörlig försiktighet skall därvid iakttagas, bl. a. vid påsläppning av gas och elektrisk ström i ledningar, som under larmtillståndet varit avstängda. Av ordningsmän, indikeringspersonal m. fl. givna anvisningar skola nogt följas.

.....

Belysningen i järnvägsfordon under luftskyddstillstånd.

(Angående signalljuset, se bilaga 6.)

Ånglok.

Å 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.

Elektrolok, motorvagnar och lokomotorer.

Å elektrolok och motorvagnar må oundgängligen behövlig hyttbelysning i främre förarhytten hållas tänd. Fönster och skärmjalusier i maskinrum skola vara förtäckta på lämpligt sätt. För övriga delar av motorvagn gälla nedan för personvagnar givna föreskrifter.

Å lokomotorer må erforderlig instrumentbelysning hållas tänd; vid »flyglarm» bör den dock så vitt möjligt släckas.

Personvagnar och rälsbussar.

I personvagnar och rälsbussar må, därest rullgardiner eller ljustäta draggardiner finnas för samtliga fönster o. d., normal innerbelysning hållas tänd med undantag dock för vestibullampa och sådan i korridor eller vagnsavdelning uppsatt lampa, som är placerad närmast vestibulen eller plattform. I övrigt skall, där så påkallas, betryggande åtgärder vidtagas för att förhindra, att ljus uttränger vid av- eller påstigning av vagn. Plattformslampor få icke hållas tända.

I de fall då vid normal såväl elektrisk som gas-

belysning tillräcklig avskärmning icke kan erhållas på grund av gardinernas beskaffenhet, exempelvis beträffande draggardiner av ofodrad, grön poplin, skola i stället åtgärder för s. k. vägledande belysning vidtagas. Härvid skall i vagn med elektrisk belysning den allmänna belysningen hållas släckt genom lampornas borttagning, och speciallampor (s. k. luftskyddslampor till ett preliminärt beräknat antal av 2 st. per boggivagn och i allmänhet 1 st. per 2-axlig vagn) i stället komma till användning. I vagn med enbart gasbelysning skall den vägledande belysningen däremot åstadkommas från gaslamporna, vilkas tändlåga — beroende på belysningssystemet — justeras till härför lämplig storlek antingen medelst ställskruven i lampan eller genom ändring av ledningstrycket. Då nämnda åtgärder med vägledande belysning vidtagas, skola givetvis vagnens samtliga fönster o. d. även vara avskärmade med befintliga gardiner.

Ångfinkor.

I ångfinkor får endast erforderlig instrumentbelysning hållas tänd.

Övriga vagnar.

I övriga vagnar (post-, fång-, resgods-, elektro-, revisions- m. fl.) 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 å exempelvis en resgods-vagn tillfälligt måste öppnas, skall släckning ske eller ock tiden för sådant öppethållande inskränkas till minsta möjliga. Vid »flyglarm» stängas dörrarna omedelbart.

Signaljuset vid järnvägarna under luftskyddstillstånd.

(Jfr säkerhetsordningen § 101.)

Uppgifterna avse närmast SJ men gälla i tillämpliga delar jämväl EJ.

Avskärningsmaterielen tillhandahålles och apteras enligt anvisningar från sektion- eller motsvarande befäl. Den skall, om ej annat nedan säges, vara apterad dygnet om.

A. Signalmedel å linje och stationer.

Huvudljussignaler:

1. Agas modell: Förses med avbländarplåt typ 1, håldiameter 10 mm.
2. Avos modell: Avbländas med en plåtskiva, försedd med en ljusöppning av 10 mm diameter.

Anm. 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 »lampsida» framför ljusöppningen. (Gäller båda modellerna).

Försignaler:

1. Ljusförsignal, Agas modell: Förses med avbländarplåt typ 2, håldiameter 25 mm.
2. Ljusförsignal av huvudljussignaltyp: Förses med avbländarplåt typ 1, håldiameter 10 mm.
3. Skivförsignal: Linsen förses med avbländarplåt typ 3, håldiameter 20 mm.
4. Försignal av blocksignaltyp: Se blocksignaler.

Semaforer:

1. Agalyktor och gjutjärnslyktor enligt ritning C 6504 förses med avbländarplåt typ 3, håldiameter 20 mm.

2. Semaforlyktor av loklyktstyp förses med plåt- eller pappskiva med en ljusöppning av 20 mm diameter.
3. Semaforlyktor av annan typ än ovan nämnda förses med passande plåt- eller pappskivor med ljusöppning av 20 mm diameter.

Blocksignaler: Föreses med avbländarplåt typ 4, håldiameter 40 mm, hålet excentriskt placerat med hålcentrum 35 mm från plåtens centrum. Fastsättningen skall ske så, att ljusöppningen kommer snett ned mot spåret.

Linjedvärgsignaler: Avbländas med plåthuvar med en ljusöppning av 15 mm diameter. Huvarna trädas över skuggskärmarna vid mörkrets inbrott och nedtagas vid dagningen.

Stationsdvärgsignaler: 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 detsamma löpare skall stå dels vid månsken, dels vid fullständigt mörker.

Där sänkning av lampspänningen ej lämpligen kan ske, utföres ljusdämpning med plåthuvar, försedda med en mittemellan huvens centrum och kant placerad ljusöppning av 10 mm diameter. Plåthuvarna trädas över skuggskärmarna så, att ljusöppningen kommer nedåt. Huvarna uppsätts vid mörkrets inbrott och borttagas i dagningen.

Stopplyktor för avkortad tågväg och stopplyktor mot järnvägen vid automatiska vägsignalanläggningar: Lyktenhet av Avos typ förses med pappskiva med en ljusöppning av 10 mm diameter.

Stopplyktor av gjutjärn enligt ritning C 6504 (givaktsignal, uppsatt vid tågvägs slut för att

hindra infart från motsatt håll): Förses med avbländarplåt typ 3, håldiameter 20 mm.

Repetersignaler: Agalyktor och gjutjärnslyktor enligt ritning C 6504 förses med avbländarplåtar typ 3, håldiameter 20 mm.

Avgångssignaler (A och röda skenet): Behöva i regel icke avskärmas, enär de användas endast under kort tidrymd.

Påstigningsmärken (Agas modell): Förses med avbländarplåt typ 3, håldiameter 20 mm.

Rangersignaler: Lampspänningen sänkes genom inkoppling av motstånd.

Spårspärrlyktor: Mjölkglasens insidor bemålas med blå färg (t. ex. Vebotonex nr 16 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.

Växellyktor: Hållas släckta.

Vattenkranlyktor: Hållas släckta.

Bansignallyktor: Förses med plåtskiva med en ljusöppning av 20 mm diameter.

Bomsignallyktor:

1. Fyrkantig lykta av den vanliga typen ljusdämpas genom insättning i lyktan av 2 pappskärmar 585×140 mm, som vikas med 2 veck samt förses med 2 st. 20 mm hål (ett åt vardera hållet) c:a 30 mm under lampcentrum. Om oljelampa användes i lyktan, göres erforderligt hål i skärmen för lampglaset.
2. Rund linslykta av lanternetyp, fristående eller på bomstativet, ljusdämpas genom insättning

i lyktan av en pappcylinder, i vilken göras 4 ljusöppningar, avpassade efter väginkeln, 5 mm höga och 50 mm breda, c:a 30 mm under lampcentrum.

3. Vridlyktor av annan typ med linser, exempelvis som i Agalyktor, avskärmas genom insättning av avbländarplåt typ 3, håldiameter 20 mm. I övriga fall insätts pappskivor med ljusöppning av 20 mm diameter.
4. Bomlyktor, monterade på bomrören, ljusdämpas genom insättning av lämplig pappskiva med en ljusöppning av 20 mm diameter.

Kryssmärkeslyktor: Ändrade Agalyktor och gjutjärnslyktor enligt ritning C 6504 förses med avbländarplåt typ 3, håldiameter 20 mm. Lyktor av annan typ förses med pappskiva med en ljusöppning av 20 mm.

Ljussignaler vid vägkorsning:

1. Aga gassignaler och elektriska signaler samt Sanderssons elektriska signaler avskärmas med en plåthuv, försedd med ett excentriskt placerat hål av 40 mm diameter med centrum 70 mm från huvens centrum (vid uppsättningen placeras ljusöppningen uppåt).
2. LME elektriska signaler förses med avbländarplåt typ 2, håldiameter 25 mm.

Spårplansljus å ställverk, ljus å värmeposter o. d.:

Avskärmas på enklaste sätt eller släckas enligt vederbörande befäls bestämmande.

B. Signalmedel å järnvägs- och småfordon.

Signallyktor å lok: I den mån vissa lyktor icke enligt nedan skola hållas släckta, förses lykta med ofärgat sken med avbländarplåt, håldiameter 20 mm,¹ hålet excentriskt placerat med

¹ För lyktor med Aga förenklad belysning, fotogenbelysning e.d. må håldiameteren enligt vederbörande maskinbefäls närmare bestämmande vara lägst 25 mm och högst 45 mm.

hålcentrum 15 mm från plåtens centrum (vid uppsättningen placeras ljusöppningen rakt åt yttre sidan), och lykta med rött sken med plåtskiva, försedd med en ljusöppning av 4 mm diameter (eller 4×4 mm). Finnes utom nedre lyktor 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 larmtillstånd. Likaså hållas de mot vagnarna vända lyktorna släckta, när vagnar medföras vid tågrörelse eller vagnuttagning. »Hellyse» eller »halvlyse» i avskärmade lyktor användes enligt förarens bedömning; under larmtillstånd användes dock endast »halvlyse».

Signallyktor å motorvagnar och elektrovagnar:
Ljusedämpningen sker i tillämpliga delar såsom för lok.

Signallyktor å lokomotorer, rälsbussar, dressiner, truckar och traktorer: Ofärgat sken avbländas 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 — för lokomotorer dock i höjd med ljuskällans centrum. 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 larmtillstånd företages den ljusminskning, som är möjlig med hänsyn till förhållandena i övrigt.

Slutsignaler: Ofärgat sken dämpas med avbländarplåt med håldiametern 10 mm och rött sken med dylik plåt av 15 mm håldiameter. Slutsignaler å rälsbussar och eventuellt andra for-

don med slutsignal av mindre typ avbländas med plåtskiva med en ljusöppning av 4 mm diameter (eller 4×4 mm).

C. Handsignallyktor m. m.

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

Övriga, i denna bilaga icke nämnda signalljus: Avskärmas på enklaste sätt enligt vederbörande befäls bestämmande.

Bilaga 7.
(Punkt 40^{1/2})

Beredskapsgrader inom järnvägsluftskyddet under luftskyddstillstånd.

Genom cirkulär till luftskyddsinspektionen m. fl. den 28 juni 1940 (Svensk författningssamling nr 672/1940) har Kungl. Maj:t bl. a. bestämt, att, sedan förordnande om luftskyddstillstånd meddelats, det civila luftskyddet skall kunna intaga tre olika beredskapsgrader, III, II och I, samt att förordnande om intagande av viss beredskapsgrad meddelas av Kungl. Maj:t.

I anslutning till nämnda cirkulär och efter samråd med luftskyddsinspektionen får Kungl. Järnvägsstyrelsen nedan angiva såväl Kungl. Maj:ts allmänna bestämmelser om beredskapsgradernas innebörd som även — tryckt med mindre stil — styrelsens särskilda bestämmelser i ämnet.

Beredskapsgrad III.

Denna beredskapsgrad skall i huvudsak innebära, att senast tolv timmar efter given order luftskyddstjänsten skall kunna utnyttjas till omkring en tredjedel av sin fulla förmåga samt att senast trettiosex timmar efter given order full beredskap skall kunna intagas. Tjänstledighet och semester må beviljas personalen i den utsträckning och på de villkor, som beredskapens innebörd medgiver.

1. Ständig passning skall vara anordnad å de tjänsteställen, där mottagning av larmmeddelanden (ASkb II, punkterna 3 och 7—14) är en förutsättning för att utlösa luftskyddsåtgärder eller för att intaga

Ändringstryck nr 1 (3 blad)
Juli 1940.

färdighållning för rörlig hjälp- eller reparationsberedskap. Härvid beaktas dock följande:

a) Å station, som även alarmeras genom det allmänna luftskyddet, erfordras passning för att mottaga larmmeddelanden genom trafikbefälet, endast då tåg framgå å berörd sträcka.

b) Passning för att mottaga larmmeddelanden genom trafikbefälet behöver icke ske å anläggningar av kategorierna II och III, i de fall och på de tider då enda ifrågakommande luftskyddsåtgärd därstädes skulle bestå i att intaga beredskap för eldsläckning. Sektions- eller motsvarande befäl skall dock närmare pröva och för vederbörande angiva, hur denna lindring i passningen skall tillämpas å resp. anläggningar.

c) I den mån sådana inskränkningar i fjärralarmeringen vidtagas, som beröra järnvägsluftskyddet, meddelar styrelsen härav betingade särskilda föreskrifter om passningen.

2. Luftskyddsmaterielen skall hållas krigsplacerad, dvs. i beredskap på bestämda platser. Därest mörkläggning icke ingår i luftskyddstillståndet, skola likväl sådana åtgärder vara vidtagna, att hithörande anordningar kunna genomföras på kortare tid än sex timmar, efter det mörkläggning anbefallts.

3. Luftskydds- och hemskyddsledare eller dessas ställföreträdare skola vara anträffbara per telefon eller på annat sätt.

4. Semester för och permittering av aktiv luftskyddspersonal ordnas på sådant sätt, att brandtjänsten kan inom tolv timmar åtminstone nödtorftigt bemannas.