

Sådan undgår du at komme
til skade



Pas på



1. Tænk dig om - altid.
2. Se dig for - og tilbage.
3. Husk at tog kommer meget hurtigere, end du tror.
4. Regn med at enhver vogn eller togstamme kan blive sat i pludselig bevægelse.
5. Gå ud fra at alting altid er anderledes, end det plejer at være.
6. Undgå at gå i sporet.
7. Gør altid tingene på den rigtige måde og i den rigtige rækkefølge.
8. Tag som givet, at andre kan gøre noget forkert.
9. Følg sikkerhedsbestemmelserne.
10. Brug dit sikkerhedsudstyr.
11. Hold orden omkring dig.

og gør din
arbejdsplads
mere sikker!



DSB er en farlig arbejdsplads. Statistikkens tørre tal fortæller nøgternt om ca 1200 tilskadekomster om året - og om i alt 27.000 sygedage som resultat af større og mindre uheld og ulykker. Gennemsnitligt 6 ud af hver 100 ansatte kommer til skade hvert år, og de uheldige har i gennemsnit 23 fraværdsdage.

Men statistik regner mest med gennemsnit. Den fortæller ikke noget om de meget langvarige behandlinger og sygdomsperioder, mange af de tilskadede må igennem. Den fortæller heller ikke om varige mén, om smerter, om familieproblemer og om alle de mange andre følger af en tilskadekomst.

Alligevel kan statistikken give stof til eftertanke. Og den bør gøre det. Den må inspirere den enkelte til ikke blot at kende, men også at efterleve sikkerhedsbestemmelserne. Til at bruge det sikkerhedsudstyr, der findes. Til at undgå de mange farer, man kan komme ud for under arbejde på et baneterræn - farer, man ofte glemmer eller bliver uopmærksom overfor.

Det store ulykkestal må i det hele taget konstant minde den enkelte om, at det er den ekstra tanke og den ekstra opmærksomhed, der forhindrer ulykker.

Hvad nytter det, at man nøje overholder forbudet mod alkohol, hvis man er sløvet af tømmermænd, når man starter på jobbet? Eller man tager piller i løbet af dagen og mister koncentrationsniveauet. Tobaksrygning kan også i visse tilfælde hæmme bevægelsesfriheden og er derfor forbudt under rangering.

Rutine kan virke sløvende. Man plejer at gøre sådan og sådan. Og der plejer ikke at ske noget. Der plejer aldrig at komme tog på sporet der. Man plejer altid at kunne smutte over sporene på netop dette tidspunkt o s v. Det er alt det, der plejer at gå godt, der er det farligste.

En skønne dag er bare én eneste ting anderledes.

Og så sker ulykken. Sammenlignet med de kræfter, man kommer ud for på baneterrænet, er mennesket skrøbeligt. Tænk over det. Gør hvad du kan for at undgå farerne omkring dig.



Toget nærmer sig med 80 km/t. Der er 4 sekunder mellem første og sidste billede. Tænk over det, når du færdes i sporene!

Det går hurtigt, når tog nærmer sig.
Billederne viser, hvor hurtigt det egentlig går - og hvor lidt tid du har til at komme væk, når du befinder dig i sporet.

Ved 80 km/t har du 4 sek
Ved 120 km/t kun 2,5 sek
Ved 160 km/t under 2 sek.

Det tager 3 sekunder at gå over ét spor.

Med en bremselængde på omkring 1 km er det ikke meget, lokomotivføreren kan gøre.

På hovedsporet på billedet er faren endda til at se.

I ranger-områder kan det ofte være vanskeligt at se faren. Enkelte vogne eller hele togstammer kan komme rullende næsten lydløst.

Pludselige ranger-stød kan sætte stillestående vogne igang med et ryk.

Og arbejder man på et stort rangerterræn, kan man måske nok se et tog, der nærmer sig, men på hvilket spor det kommer, ved man først, når det er tæt på.

Disse forhold giver i sig selv en masse helt indlysende farer ved arbejdet.

En stor del af skaderne sker i forbindelse med op- og ned-spring.

Ved kobling af vogne sker der efter statistikken også alt for mange uheld - og desværre ofte alvorlige ulykker.

Og der er mange andre områder, hvor risikoen er større, end man egentlig forestiller sig.



Brochuren her fortæller om en del af dem - og den flinke hr Desbe demonstrerer glad og gerne, hvordan ulykkerne kan ske.

Hr Desbe er ikke nogen rigtig DSB mand - for heldigvis ved de fleste DSB folk, hvordan man gør tingene på den sikre måde.

Men det sker desværre også, at de gør ligesom Desbe.

Og kommer i statistikkerne. For fremtiden er de sikkert mere opmærksomme.

Af 200 undersøgte tilskadekomster ved rangering var 32 med gennemsnitlig 27 sygedage sket under færden på sporterræn.



Gå aldrig på langs i sporet, hvis du kan undgå det. Og er det tvingende nødvendigt, så husk hele tiden at se dig tilbage.

På dobbeltsporet bane vælger du selvfølgelig venstre spor, så du kan se, hvis tog kommer - men hold også udkig bagud.

Når du går korrekt ved siden af sporet, så pas på, at du ikke falder over genstande, der kan ligge ved sporet.



Skal du tværs over et sporterræn så se dig for - til begge sider.

Desbe har her for sent opdaget togmaskinen og er i forsøget på at komme væk ikke opmærksom på traktoren i sporet ved siden af.



Det kan være vanskeligt at høre toget selv på kort afstand. I dårligt vejr, og når der er sne, er det endnu vanskeligere.

Forlad sporet i god tid, når der kommer tog, og såvidt muligt til den side, hvor der ikke er et andet spor. Husk at fjerne værktøj.



Brug altid sikkerhedsvest, når du arbejder i og ved spor. Så giver du lokomotivføreren og dig selv en chance for et lydsignal.

Trådt forkert eller snublet er årsag til 360 tilskadecomster om året.



Benyt de afmærkede overgange på stationsområderne - det er det sikreste. - men kun hvis du ser dig til begge sider, før du går over. Skinnerne kan være glatte. Og oliespild, regn og frost kan også gøre sveller glatte.



Træd aldrig på tungpartier, krydsninger og skinner med tvangsskinner, hvor foden kan komme i klemme. Vær også opmærksom på kabelrender, kabeldåser, sporskiftelygter og andet, man kan falde over.



Gå aldrig over pufferne. Det kan være fristende - men tænk på, hvad der sker, hvis stammen sættes i bevægelse.



Gå om nødvendigt under pufferne, når du skal passere en holdende togstamme - og du har sikret dig, at den bliver holdende. Men det rigtige er at gå over på en vogn med overgangsmulighed. Det kan være en omvej. Men det er til gengæld sikkert.

**Fald og lignende er skyld i
over 100 tilskadecomster om året.**



Her er tilsyneladende plads til at komme imellem vognene. Og de holder jo stille begge to. Men hvor længe? Selv om der hverken er lokomotiver at se eller høre, kan en vogn pludselig komme rullende og give den et stød, der får ulykken til at ske.



Gå aldrig oprejst mellem pufferne.

Skal man passere mellem disse to vogne, skal man gøre det rigtigt. Under pufferne. -



Hold altid god afstand, når du går over et spor mellem holdende vogne eller mellem vogn og sporstopper. Gå ikke for tæt foran vogne i bevægelse.

Af 200 undersøgte ranger-tilskadekomster skyldtes 60 op- og nedspring.



Der skal ikke så mange kræfter til for at sætte en holdende vogn i bevægelse. Til gengæld skal der mange kræfter til for at standse den. Så prøv aldrig at standse en vogn med ryggen eller skuldren. Brug vognens bremse eller en hemske.

Op- og nedspring er en almindelig skadesårsag. Her er mulighederne for at komme galt afsted talrige. Den vigtigste regel er altid kun at bruge håndbøjler o.l. Derimod aldrig dørhåndtag. En skydedør eller almindelig dør, der ikke er låst, kan afstedkomme alvorlige ulykker.



Spring aldrig af eller på vogne i stærk fart.

Desbes cowboy-spring er livsfarlige.

Sørg for ved opspring at få fat i håndbøjlen før springet. Spring kun af vogne ved lav hastighed.

Se efter, at der ikke er noget, du kan falde over dér, hvor du vil springe af.

Hold fast med én hånd, stå med én fod på fodtrinet, gå godt ned i knæ og spring fremad i kørselsretningen. Det er let, når man gør det rigtigt, og farligt, når man gør det forkert.



Op- og nedstigning på lokomotiver giver også somme tider anledning til uheld.

Gå aldrig »forlæns« ned fra et lokomotiv.

Stå aldrig på de to nederste trin på førerhuslejderen på MY-, MX- og MZ-loko i skarpe kurver.



Lige så fristende puffere kan være at sidde på eller stå på - lige så farlige er de, hvis uheldet er ude. Brug i stedet det fodtrin, der er der for det samme. Stå altid rigtigt på fodtrinet, d v s med kroppen så lodret som muligt og se fremad i kørselsretningen. Hænger du ligesom Desbe, har du alle muligheder for at ramme en signalmast eller andre forhindringer.



Kører vognen til en læseperron, skal du være særlig opmærksom, idet der ikke altid er plads imellem vogn og perronkant.

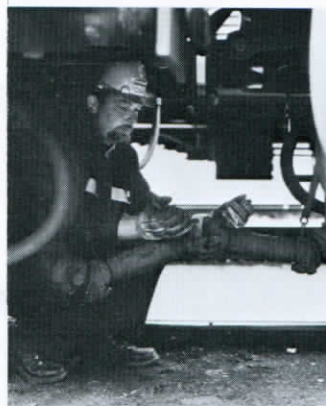
**Af 200 tilskadekomster ved
rangering skyldtes 46 kobling,
26 skoldning og 7 nedfaldne
overgangsbroer.**



Kobling af vogne kræver omhu. Pas på, ikke at gå baglæns i sporet, når du kobler vogne. En sporskiftestang, en glemt hemsko eller andet, man kan falde over, vil du ikke kunne se.

Prøv aldrig at koble, når vognene går hårdt sammen, da koblingen kan sprænges. Sørg for aldrig at have hånden eller fingrene imellem krog og kobling. Brug altid handsker under koblingsarbejde og helst også sikkerhedshjælm.

Sammenkobling af vogne skal ske i rækkefølgen:
- Skruekobling
- Bremseslanger
- Varmeslanger.



Når trykluftskoblingen adskilles, skal koblingshanerne være lukket. En trykluftsslange med tryk på kan slå hårdt. Koblingshanerne skal åbnes og lukkes samtidig.

Når varmekoblinger adskilles, kan der være risiko for at blive skoldet. Forsøg ikke på at skille eller samle, før begge koblingshaner er lukket.

Først når trykket er helt udlignet f eks ved brug af »fork« eller »krog« - må varme-koblingen adskilles.

El-varme kræver opmærksomhed.

Gå under ingen omstændigheder ind mellem elopvarmede vogne før du har fået el-varmenøglen hos lokomotivføreren eller har aflåst el-varmekablet ved forvarmestanden med sikkerhedslås.



Ved rangering på færger er pladsforholdene trange, og man kan nemt komme i klemme, hvis man ikke er opmærksom.



Pas på, når du træder ud på dækket og iverigt hvor du går. Dækket kan være glat. Surringer til fastspænding af vogne skal være på plads - og surringsbøjlerne være nedfældet i dækket. Sørg i det hele taget for at dækket holdes ryddeligt.

300 kommer årligt til skade med fødder og tæer.



Selv om du er optaget af dit arbejde, så pas på, at du ikke som Desbe kommer for langt tilbage mod det andet spor. Pas på halvåbne skydedøre, der smækker i ved acceleration eller opbremsning. Sørg for, at der ikke er noget af dig imellem.

Forkert fodtøj kan koste dig sygedage. Brug sikkerhedsfodtøj.

Desbe syntes, det så flot ud at stå som admiral på en lavsidede vogn. Men du ved, at det kan være livsfarligt at stå på sådan en vogn, når den er eller sættes i bevægelse.

Motortroljen med kran løser en masse arbejdsopgaver, men giver også nogle sikkerhedsproblemer.

- Pas på toget på nabosporet.
- Pas på køreledningen.
- Pas på under broer.
- Brug sikkerhedshjelm.

Motortroljekraner, der normalt benyttes i S-baneområder, er højdesikret. Men sikringen kan være frakoblet - eller materiellet lånt andetsteds.

Køreledningerne sidder ikke højere, end at Desbe kan nå dem fra toppen af skærvevognen. Brug ikke ledende værktøj ved arbejde i nærheden af køreledninger. Kom ikke nærmere end 1,5 m.



Hemskoen er et uundværligt hjælpemiddel i rangerarbejde - men den kan være farlig, hvis den bruges forkert. Læg ikke hemskoen på skinnen i allersidste øjeblik.



Læg den på plads i god tid, før vognen kommer. Brug ikke beskadigede hemsko. Anbring hemsko, som ikke er i brug, i stativer eller lignende.



Alt for mange glemmer at bruge deres sikkerhedshjelm, men den er praktisk, hvis man er så uheldig at få en overgangsbro i hovedet, eller ramme hovedet op i en skarp kant. Så brug den. Den giver god beskyttelse, og du vil hurtigt vænne dig til at gå med den.



Under rangering og andet arbejde med tungt grej bør arbejdshandsker benyttes.



Brug høreværn ved arbejde med støjende maskiner. Men husk på, at du så ikke altid kan høre et kommende tog. Følg vagtmandens anvisninger om at forlade sporet.

Rigtigt fodtøj giver sikkerhed i arbejdet. Brug sikkerhedssko ved arbejde med tunge genstande. Brug sko med skridsikre såler bl a ved rangering. DSB giver tilskud til det rigtige fodtøj.



Alle, der er beskæftiget ved vedligeholdelsesarbejder og lignende i spor, bør bruge sikkerhedsvest, der tydeligt kan ses af lokomotivføreren, som så kan nå at give signal. (Ved visse arbejder er sikkerhedsvest påbudt).



I pakhuset skal læssebroen mellem læsseperron og godsvogn altid anbringes rigtigt. Helt op imod åbningens faste side og med skydedøren trukket helt hen til læssebroen. Brug af gaffeltrucks og gaffelstablere er specialarbejde, som kræver uddannelse.



Pas på ryggen! Desbe løfter naturligvis som så mange andre. Næmlig forkert. Belastningen ligger i ryggen, og er belastningen for stor, kan en dårlig ryg blive følgen. DSB manden løfter rigtigt. Med ret ryg, så det er benmusklerne, der udfører arbejdet. Så går det meget lettere. Og ryggen holder.

Sikkerheden sat i system

DSBs sikkerhedsorganisation er opbygget i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i arbejdsmiljøloven.

Dvs., at hvert arbejdsområde vælger en sikkerhedsrepræsentant til at varetage sine kollegers interesser i alle spørgsmål om sikkerhed og sundhed.

Sammen med den enkelte arbejdsleder udgør sikkerhedsrepræsentanten en sikkerhedsgruppe, der bl.a. har til opgave at påse, at samtlige sikkerhedsforanstaltninger er i forsvarlig stand, og at arbejdsforholdene og de enkelte arbejdsprocesser giver en tilfredsstillende sikkerhed for den enkelte.

Sikkerhedsgruppen skal tages med på råd i alle sikkerhedsspørgsmål, før beslutninger træffes indenfor det pågældende arbejdsområde. Gruppen holdes underrettet om alle beslutninger og foranstaltninger, der kan vedrøre

sikkerheden - og kan forelægge højere instanser alle spørgsmål, der ikke uden videre kan løses.

Når du bemærker fremgangsmåder, detaljer ved materiel og udrustning eller andre ting, der frembyder en risiko, er din sikkerhedsrepræsentant meget interesseret i at høre om det, så der kan blive gjort noget ved det. Det samme gælder, hvis du får en idé, der kan løse nogle af de kendte sikkerhedsproblemer.

Enhver idé er velkommen. For uanset hvor i DSB, man er placeret, er der enighed om, at alle de sikkerhedsproblemer, der overhovedet kan løses på en fornuftig måde, skal løses. Så hurtigt og effektivt som muligt. Hold dig altid underrettet om, hvem der er din sikkerhedsrepræsentant.

Sådan fordeler tilskadekomsterne sig:

	pr 100 ansatte
Stations- og lastbiltjeneste	8
Vedligeholdelsestjeneste (værksteder)	6
Søfartstjeneste	6
Banetjeneste	6
Togtjeneste	5
Maskintjeneste	5
Elektrotjeneste	4
Bygningstjeneste	2
Anlægstjeneste, rutebiltjeneste og kontortjeneste ligger under	1

Sammenlagt bliver det til alt for mange tilskadekomne. Det ses bl.a. af, at det samlede antal fraværdsdage på grund af tilskadekomst er omkring 27.000 om året. Dette tal skal bringes ned. Ikke kun fordi de 27.000 sygedage repræsenterer en omkostning for DSB - men lige så meget fordi 1200 tilskadekomne medarbejdere hvert år får en række større eller mindre problemer på grund af deres tilskadekomst.

Hele DSBs sikkerhedsorganisation gør alt, hvad der kan gøres for at bringe ulykkestallene ned. Men allervigtigst er, at hver enkelt medarbejder gør, hvad han eller hun kan for ikke at komme til skade.