

# DU HAR 9 GODE RÅD

Gå ikke på akkord med rangersikkerheden – undgå at rangering bliver en vane.

Undgå op- og nedspring – eller vent til farten er passende lav.

Tag ikke plads på pufferne.

Gå ikke baglæns ved kobling af vogne.

Brug hæmsko med omtanke – og lad dem ikke ligge og flyde, når de ikke er i brug.

Stå så lodret på fodtrinet som muligt, læn dig ikke frem. Hold kun fast i håndbøjler. De er beregnet til det.

Gå altid baglæns ned af lokomotiver.

Brug altid handsker ved koblingsarbejde.

Alkohol og rangering passer ikke sammen. Alkohol er forbudt.

# DU HAR IKKE 9 LIV



# PAS PÅ VED RANGERING





### **Rangering er en vigtig del af DSBs liv.**

Og måske også af dit. Uopmærksomhed under rangering kan medføre livsfare. Både for dig og for dine kolleger. Derfor må rangering aldrig blive en vane, og derfor må du aldrig forlade dig på at "sådan plejer vi at gøre..."

Der er for mange der kommer til skade under rangering – enten dem, der rangerer, eller kolleger, der af andre grunde færdes i spor, på færge o.s.v. Tænk derfor både på dig selv og på andre, når du rangerer.

Reglerne for rangering fremgår af "Rangerbestemmelser". Disse regler skal du følge, for din egen skyld, for dine kollegers skyld og for vore kunders skyld.

Reglerne for at rangere sikkert er – vil mange sige – selvfølgelig. Men netop det selvfølgelig kan få nogle til at slække på agtpågivenheden.

Og så sker muligvis ulykken, der medfører menneskelig lidelse og økonomiske tab. Også for DSB. Derfor er det i alles interesse, at de der rangerer en årvågne.

### **Denne folder indeholder de mest elementære regler. Følg dem. Så øger du sikkerheden for dig selv og dine kolleger.**

Men læs også folderen – "Pas på i sporet" – som alle DSBs medarbejdere, altså også rangerpersonalet, får. Tænk på, at rangerarbejdet nødvendigvis medfører, at du færdes i og ved spor og måske på færger. Så er der andre sikkerhedsregler, du også skal følge.

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.

Vis omtanke under rangering og ved færdsel i spor. Det er det sikreste.





### Her er 3 uhedsbeskrivelser fra hverdagen.

#### 1:

Under rangering med godsvogne på et terræn med bl a S-togsspor vil stationsbetjenten sikre sig, at alle vogne har passeret sporskiftet. Han træder tilbage, men har ikke bemærket et S-tog, som med en fart af 60-80 km i timen rammer ham bagfra. Stationsbetjenten bliver dræbt på stedet.

#### 2:

Et rangerhold har omrangeret vogne i et personvognsdepot og skal derefter køre til perron med nogle vogne. Ved rangering til perron glemmer rangerpersonalet at omstille et sporskifte. Rangertrækket kører derfor tilbage i et af depotsporene og rammer personvognene.

En stationsbetjent, der er beskæftiget med at sammenkoble vognene, bliver så hårdt kvæstet, at en arm og et ben må amputeres. Desuden bliver fem personvogne beskadiget.

#### 3:

Et toglokomotiv skal før kørsel til maskindepot sammenkobles med et andet toglokomotiv. Rangerlederen tror, at lokomotivføreren er fortrolig med rangeringen og giver derfor for sent håndsignal "stop". Lokomotivføreren er bagest i køretningen. De to toglokomotiver støder sammen med betydelig kraft. Lokomotivføreren slipper med knubs. Udgifterne til reparation af lokomotiverne bliver på 230.000 kr.

### Tallene for rangeruheld og -ulykker i 1983 ser således ud:

325 medarbejdere blev skadet  
1 mistede livet  
Rangeruheld gav i alt 5338 sygedage.

Der var desuden 446 rangeruheld uden personskade. Rangeruheldene kostede DSB 42 millioner kr i reparation af materiel og i erstatning til kunder for ødelagt gods.

Men statistisk er tørre tal. Bag uheld og ulykker med personskade ligger menneskeskæbner, som ikke kan gøres til statistik og stilles op i tabeller. De berørte personer og deres familie rammes.



### **Sæt rangersikkerheden i højsædet.**

På hovedspor er faren normalt – hvis man er opmærksom – til at se. I rangerområder kan det derimod ofte være vanskeligt at se faren. Enkelte vogne eller hele togstammer kan komme rullende næsten lydløst. Pludselige rangerstød kan sætte stillestående vogne i gang med et ryk. 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.

### **Hæmskoen er et uundværligt hjælpemiddel i rangerarbejde**

Der skal mange kræfter til for at standse en vogn i bevægelse. Prøv aldrig at standse den med din egen fysiske kraft. Brug vognens bremse eller en hæmsko.

Men den kan være farlig, hvis den bruges forkert. Læg ikke hæmskoen på skinnen i aller sidste øjeblik. Læg den på plads i god tid, før vognen kommer. Brug ikke beskadede hæmsko. Anbring hæmsko, som ikke er i brug, i stativer eller lignende.

### **Op- og nedspring er en almindelig skadeårsag.**

Den vigtigste regel for at undgå disse skader er: Brug kun håndbøjler og lignende, men aldrig dørhåndtag. En skydedør eller almindelig dør, der ikke er låst, kan forårsage alvorlige ulykker ved acceleration eller opbremsning.

Tag ikke fat i endelemme på vogne læsset med gods, der kan forskubbe sig.

Sørg for at du ikke kan komme i klemme.

### **Spring aldrig af eller på vogne i stærk fart.**

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. Tænk på, der kan være glat.

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

Stå ikke i døråbningen på en vogn med automatisk dørlukning. Når hastigheden når ca 20 kilometer i timen, smækker døren i uden varsel.





Op- og nedstigning på og af lokomotiver giver også anledning til uheld. Pas på når håndbøjler er nedfældede. Gå altid "baglæns" ned fra et lokomotiv. Stå aldrig på de to nederste trin på førerhuslejderen på lokomotiver i skarpe kurver eller på trinnet på sneploven under kørslen.

### **Brug ikke pufferne til at sidde på eller stå på.**

Brug det fodtrin, der er der til, det samme. Stå altid rigtigt på fodtrinnet, det vil sige med kroppen så lodret som muligt og se fremad i kørselsretningen.

Hæng ikke ud fra vogn eller lokomotiv. Du risikerer at ramme en signalmast eller andre forhindringer.

Køres der til en læsseperron, skal du være særlig opmærksom. Der er ikke altid plads mellem vogn og perronkant.

### **Kobling af vogne kræver omhu.**

Gå ikke baglæns i sporet, når du kobler vogne. En sporskifte-stang, en glemt hæmsko eller andet, man kan falde over, kan du ikke se.

### **Sammenkobling af vogne skal ske i rækkefølgen:**

- skruekobling
- fødeledning
- bremseledning
- varmekobling
- el-varmekabel.

Prøv aldrig at koble, når vognene går hårdt sammen. Koblingen kan sprænges. Pas på ved kobling af containerbærevogne. De har puffer, som særlig let trykkes sammen.

Hav aldrig hånden eller fingrene imellem krog og kobling. Brug altid handsker under koblingsarbejde og helst også sikkerhedshjelm.

Når bremse- og fødeledningerne adskilles, skal koblingshanerne være lukkede. En trykluftsslange med tryk på kan slå hårdt. Koblingshanerne skal åbnes og lukkes samtidig.

Når varmekoblinger adskilles, er der risiko for skoldning. Forsøg ikke på at skille eller samle, før begge koblingshaner er lukkede. Først når trykket er helt udlignet, må varmekoblingen adskilles.

El-varme kræver opmærksomhed: Der kan være 1500 volt i el-varmekablet.

Adskil ikke el-varmekabler og gå ikke ind mellem el-opvarmede vogne, før du har fået el-varmenøglen hos lokomotivføreren eller har aflåst el-varmekablet, ved forvarmestanderen med sikkerheds lås.



### Ved rangering på færger er pladsforholdene trange.

Man kan nemt komme i klemme, hvis man ikke er opmærksom. Pas på, når du træder ud på dækket og i øvrigt hvor du går. Dækket kan være glat. Surringer til fastspændning af vogne skal være på plads – og surringsbøjlerne være nedfældede i dækket. Sørg for at dækket holdes ryddeligt.

### Brug hovedet – brug hjelm.

Sikkerhedshjelmene giver god beskyttelse, og du vil hurtigt vænne dig til at gå med den. Hjelmene er mere end praktisk, hvis man er så uheldig at få en overgangsbros i hovedet, eller ramme hovedet op i en skarp kant.

Under rangering bør du bruge arbejdshandsker.

Rigtigt fodtøj giver sikkerhed i arbejdet. Brug sikkerhedssko ved rangering. DSB giver tilskud til det rigtige fodtøj.

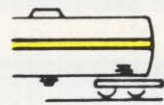
**Alkohol er forbudt.** Men hvad nytter det, at man overholder forbudet, hvis man er sløvet af tømmermænd, når man starter på jobbet.

Det er også galt, hvis man tager piller i løbet af dagen så man mister koncentrationsevnen.

Tobaksrygning kan hæmme bevægelsesfriheden og er derfor forbudt under rangering.



fareseddel



Denne fareseddel betyder, at vognen er læsset med eksplosive genstande. Beholdervogne med flydende luftarter har en tavle med oplysning om indholdet. Gå altid med dit farekort i lommen. Der står, hvad du kan gøre for at sikre dig selv og andre.