

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner  
Hovedadministrasjonen



Hjelpetjenesten ved driftsuhell/ulykker

2. utgave  
Gjelder f.o.m. 1. januar 1976

Trykk 427 av 20.5.48 oppheves



## Liste over rettelsesblad.

Rettelsesbladet skal etter foretatt rettelse av trykket registreres her

Rettelsesblad			Rettelsesblad		
nr.	Gjelder fra	Merknad	nr.	Gjelder fra	Merknad
1	11.90	<del>Luftamb.</del>	19		
2	15.991	båndopptaker	20		
3			21		
4			22		
5			23		
6			24		
7			25		
8			26		
9			27		
10			28		
11			29		
12			30		
13			31		
14			32		
15			33		
16			34		
17			35		
18			36		

Trykk 427 deles ut til:

Stasjonene  
 Kond.pers.  
 Lok.pers.  
 Lokstallform.  
 Vognvis.  
 Banemest. og form.

Elektromest. og form.  
 Verksmest. og form.  
 Adm.pers.  
 Jernbaneskolen  
 Aktivmannskaper i  
 Jernbanens Sivilforsvar

## INNHOLD

1. *Utstyr og materiell* . . . . .
  1. 1. Førstehjelpskasse, skap, skrin og eske . . . . .
  1. 2. Sanitetskasse for lege . . . . .
  1. 3. Sykebåre med utstyr . . . . .
  1. 4. Redningsverktøy i personvogner . . . . .
  1. 5. Redningsverktøy i konduktørvogner . . . . .
  1. 6. Brannslukningsutstyr . . . . .
  1. 7. Jordingsstenger . . . . .
  1. 8. Gassmasker . . . . .
  1. 9. Togtelefon . . . . .
  - 1.10. Påkjøringssko . . . . .
  - 1.11. Redningsutstyr for utrykning ved ulykker . . . . .
  - 1.12. Sanitetsvogner . . . . .
  - 1.13. Redskapsvogner . . . . .
  - 1.14. Kranvogner . . . . .
  - 1.15. Elektroavdelingens vedlikeholds- og reparasjonsutstyr . . . . .
  - 1.16. Baneavdelingens vedlikeholds- og reparasjonsutstyr . . . . .
2. *Hjelpetjeneste når personer ikke er skadet* . . . . .
  2. 1. Melding om driftsuhell . . . . .
  2. 2. Iverksettelse av utrykning — Toglederens plikter . . . . .
  2. 3. Utrykning med tog og motortraller . . . . .
  2. 4. Verkstedets — rydningsavdelingens — innsats . . . . .
  2. 5. Baneavdelingens innsats . . . . .
  2. 6. Elektroavdelingens innsats . . . . .
  2. 7. Jernbanens koordinerende ledelse på uhellstedet . . . . .
3. *Hjelpetjeneste når personer er skadet* . . . . .
  3. 1. Melding om driftsulykke. Førstehjelp . . . . .
  3. 2. Iverksettelse av utrykning — Toglederens plikter . . . . .
  3. 3. Utrykning og innsats . . . . .
4. *Varslingslister og utstyrsfortegnelser* . . . . .
5. *Redningsentralene* . . . . .
  5. 1. Organisasjonsplan . . . . .

- 5. 2. Forholdet til redningssentralene . . . . .
- 5. 3. Helikopterassistanse . . . . .
- 5. 4. Jernbanens assistanse ved ettersøkning av saknet fly
- 6. Øvelser . . . . .
- 7. *Melding og innberetning* . . . . .
  - 7. 1. Melding til togledelsen . . . . .
  - 7. 2. Melding til brannvesen, politi m.v. . . . .
  - 7. 3. Innberetning til distriktsjefen . . . . .
  - 7. 4. Innberetning til Hovedadministrasjonen . . . . .
- 8. *Opplysninger til presse og kringkasting* . . . . .
- 9. *NSB's uhellskommisjon* . . . . .
- 10. *Togtelefon* . . . . .
  - 10. 1. Utstyr . . . . .
  - 10. 2. Bruk av togtelefon . . . . .
  - 10. 3. Ettersyn og prøving . . . . .
- 11. *Gassvern* . . . . .
  - 11. 1. Gassmaskene . . . . .
  - 11. 2. Tilpassing og bruk av gassmasken . . . . .
  - 11. 3. Rengjøring og desinfeksjon . . . . .
  - 11. 4. Industrigassenes egenskaper og forholdsregler ved gasslekkasjer . . . . .
- 12. *Radioaktive stoffer — strålefare* . . . . .
- 13. *Veiledning i førstehjelp* . . . . .
- Bilag 1. *Innholdsfortegnelse — Førstehjelpskasse.*  
*Innholdsfortegnelse — Førstehjelpsskrin.*
  - » 2. *Innholdsfortegnelse — Førstehjelpseske.*  
*Innholdsfortegnelse — Sanitetskasse for leger.*
  - » 3. *Redningsverktøy i konduktørvogner.*
  - » 4. *Fortegnelse over bærbart verktøy og utstyr med fordeling på ryggsekk I og II.*
  - » 5. *Stasjonering av utrykningsmateriell og utstyr.*
  - » 6. *Oversikt over hvorledes forskjellige slags uhell skal meldes.*
  - » 7a og 7b: *Eksempel på sjekklister til bruk for togleder ved innmelding og videremelding av driftsuhell/ulykke.*
  - » 8. *Data om sivile og militære helikoptere.*

## 1. UTSTYR OG MATERIELL.

### 1.1. Førstehjelpskasse, skap, skrin og eske.

1.1.1. Førstehjelpskasse, skap, skrin og eske har frostfrie og holdbare forbindingssaker og medikamenter for bruk av førstehjelper.

Førstehjelpskasse er plassert i alle 4-akslede konduktørvogner og på alle toglokomotiver. Verksteder, større stasjoner og arbeidsplasser har én eller flere førstehjelpskasser etter behov. Enkelte verksteder og arbeidsplasser har førstehjelpsskap med samme innhold som foreskrevet for førstehjelpskasse.

Middelstore stasjoner og arbeidsplasser har førstehjelpsskrin med noe mindre innhold enn førstehjelpskasse.

Mindre arbeidsplasser, alle toglokomotiver/skiftetraktorer og 2-akslede konduktørvogner har førstehjelpseske.

Innholdsfortegnelse, se bilag 1—2, skal være festet til innsiden av lokk eller skapdør.

1.1.2. Førstehjelpskasse, skap og skrin skal være påmalt sin benevnelse eller genferkors, distriktsnavn og løpenummer. Førstehjelpseske kan være uten påmaling når den er av gjennomsiktig plast og innholdsfortegnelsen med distriktsnavn og løpenummer er synlig gjennom lokket.

Førstehjelpsskap skal holdes låst. Den eller de tjenestemenn som har nøkkel til skapet er ansvarlig for innholdet og sørger for nødvendig supplering.

Førstehjelpskasse og skrin skal holdes plombert. For å hindre støv i å trenge inn, skal åpningene rundt lokket være overklistret med bånd (tape). Den tjenestemann som bruker av innholdet i førstehjelpskasse, skrin og eske eller som ser at noe av innholdet mangler, skal sende vedkommende enhet til det tjenestested (forsyningsområde, bedriftslegekontor) som distriktsjefen har pekt ut som suppleringssted. Verksted og virksomhet som sorterer under Hovedadministrasjonen treffer avtale om supplering med distriktsjefen i det distrikt som verkstedet eller virksomheten geografisk sokner til, hvis supplering ikke kan ordnes internt.

### 1.2. Sanitetskasse for lege.

Stasjoner som er pålagt beredskap for utrykning ved ulykker har sanitetskasse for lege. Utstyret er enten pakket i en vanlig førstehjelpskasse av tre eller i en stålkasse. Kassen skal være påmalt sin benevnelse,

distriktsnavn og løpenummer. Den skal holdes plombert og bør oppbevares sammen med stasjonens øvrige redningsutstyr for utrykning ved ulykker. Innholdet er *ikke* frostfritt og må revideres en gang hvert år av det bedriftslegekontor som distriktsjefen har pekt ut. Innholdsfortegnelse — se bilag 2.

### 1.3. Sykebåre med utstyr.

Verksteder, stasjoner og arbeidsplasser har en eller flere sykebårer etter behov. Sykebåre er også å finne i alle 4-akslede konduktørvogner og på alle toglokomotiver.

Den overveiende del av NSB's sykebårer er av typen stokkebåre (Hærens tidligere modell). Stokkebåren lar seg ikke plassere i ambulanserbiler og sykekupéer på grunn av sin lengde og vil etterhvert bli erstattet med nettingbåre (Sivilforsvarets modell) som er 180 cm lang og 55 cm bred.

Til hver sykebåre hører en pose med 2 enkle eller 1 dobbelt ullteppe og en hodepute. Posen tilhørende lokomotiv har også 2 stk. 8 m lange tau for bruk ved løfting av båren inn på lokomotivet og for fastbinding av den skadede under løftingen. Posen tilhørende konduktørvogn skal plasseres i skapet for redningsverktøy.

### 1.4. Redningsverktøy i personvogner.

Personvogner har et skap, innebygget i vognveggen, med 1 piggøks og 1 stikksag med blader for skjæring i tre og stål. Skapdøren har glassrute og verktøyet er lett synlig for de reisende. Glassruten er påmalt en rød pil som viser til skapets spagnolettlås på innsiden av ruten. Låsen blir tilgjengelig når ruten slås i stykker.

### 1.5. Redningsverktøy i konduktørvogner.

Konduktørvogner har skap med blant annet solid håndverktøy for løsgjøring av innestengte eller fastklemte personer. Skapet har spagnolettlås. Innholdsfortegnelse — se bilag 3.

### 1.6. Brannsløkningsutstyr.

Alle toglokomotiver og motorvogner har et kjemisk brannsløkningsapparat i hvert førerrom. Et kjemisk brannsløkningsapparat er også

innsatt i alle konduktørvogner, postvogner, spisevogner og skifteaggregater. Slokningsmidlet i disse apparater er enten kullsyre eller pulver som begge er frostsikre, og godkjent for bruk nær høyspenning.

Jernbanens bygninger er utstyrt med husbrannslanger, kjemiske brannslukningsapparater eller assurancesprøyter (bøttesprøyter) i den utstrekning det er funnet nødvendig. Se trykk 405.1 og trykk 405.3.

Verksteder og større stasjoner som er pålagt sivilforsvarsberedskap har brannslanger med utstyr av samme dimensjon som yrkesbrannkorpsets brukere.

### 1.7. Jordingsstenger.

Lokomotiver, motorvogner og skiftetraktor som nyttes på banestrekninger med elektrisk drift, har to 3-delte jordingsstenger. Det samme traksjonsmaterieell har nøkkel for jordingsbryter og kontaktledningsbryter.

Jordingsstenger og nøkkel for kontaktledningsbryter er også plassert ved ekspedisjonssteder, lokomotivstaller og arbeidsplasser i den utstrekning det er funnet nødvendig.

Jordingsstenger må bare benyttes av sakkyndig eller spesielt opplært personale. Kontaktledningsbryter betjenes overensstemmende med trykk 411.1.

### 1.8. Gassmasker.

Toglokomotiver samt bestemte skifteaggregater og stasjoner har gassmaskekasse med 6 gassmasker. Se art. 11.1. — 11.4.

### 1.9. Togtelefon.

Togtelefonapparat er plassert på alle toglokomotiver og i alle motorvogner. Se art. 10.1. — 10.3.

### 1.10. Påkjøringssko.

Påkjøringssko — for bruk ved avsporing — finnes ved bestemte stasjoner utpekt av distriktsjefen.

### 1.11. Redningsutstyr for utrykning ved ulykker.

Større stasjoner som av distriktsjefen er pålagt beredskap for utrykning ved driftsulykker skal ha følgende utstyr:

- 1 sanitetskasse for lege,
- førstehjelpskasser etter antatt behov,
- sykebærer med utstyr etter antatt behov,
- 2 ryggsekker med lett redningsverktøy. Innholdsfortegnelse se bilag 4,
- 2 stålspekk,
- 1 autogenskjæreapparat (eventuelt mulighet for lån av apparat),
- 1 telefonapparat,
- 1 kabelrull med ca. 1 000 m telefonkabel montert på meis,
- 1 kjemisk brannslukningsapparat,
- 2 eller flere propanlykter,
- veikart, rektangelkart eller kart i serien M 711 (1:50 000),
- tauverk.

De samme stasjoner skal ha følgende personlig utstyr for sanitetsmannskapene:

- overtrekksklær,
- lue eller hjelm,
- armbind,
- elektrisk hodelykt,
- gassmaske,
- gummistøvler m/innleggssåler og raggsokker,
- førstehjelpsveske hvis det ifølge distriktsjefens mening menes mer formålstjenlig med en førstehjelpsveske til hver mann enn en førstehjelpskasse til hver redningsgjeng à 4 mann.

Utstyret skal oppbevares i et lett tilgjengelig rom. Sanitetskasse for lege kan plasseres på togekspedisjonskontoret hvis rommet for utrykningsutstyret ikke er frostsikkert. Stasjonsmesteren har ansvaret for at utstyret er tilstede og utrykningsklart og at det foretas nødvendig supplering straks etter bruk.

Stasjonering av redningsutstyr — se bilag 5.



### 1.12. Sanitetsvogner.

Sanitetsvogn er stasjonert ved bestemte stasjoner — fortrinnsvis lokomotivstasjoner — for bruk i redningstog ved ulykker på høyfjellet eller på banestrekninger med dårlig vegforbindelse.

Sanitetsvognen har 16—24 bære plasser og utstyr for midlertidig legebehandling av skadede.

Vognen skal være plassert på et lett tilgjengelig spor og må stå under oppvarming i vinterhalvåret. Vannbeholderne må tømmes og fylles hver 14. dag. Stasjonsmesteren sørger for at vognen alltid er i fullgod stand klar til utrykning og at utstyret jevnlig blir ettersett og om nødvendig supplert.

Distriktsjefen sørger for at vognen blir inspisert av bedriftslege en gang i året.

Stasjonering av sanitetsvogn — se bilag 5.

### 1.13. Redskapsvogner.

Ved bestemte stasjoner som sokner til jernbaneverksted er stasjonert en eller flere redskapsvogner med verktøy og utstyr for å bringe avsporet rullende materiell på sporet. Vognene bemannes med verkstedpersonale. Verkstedene i Oslo har dessuten en egen vogn med utstyr for oppretting av avsporet, veltet lok. Vognen kan utlånes ved behov. Redskapsvogn ved stasjoner hvor det ikke er verksted, bemannes med vognvisitører og linjepersonale som er gitt spesialopplæring.

Enkelte verksteder og stasjoner har lastebil med eget ryddingsutstyr — eller ryddingsutstyr lånt fra redskapsvogn — for utrykning ved mindre uhell.

Den verksmester eventuelt banemester eller vognvisitør som av verkstedbestyrer eventuelt distriktsjef er pålagt ansvaret for en utrykningsenhet, skal straks etter hver utrykning sjekke utstyret og bringe det i orden.

Stasjonering av redskapsvogn og/eller bil med ryddingsutstyr — se bilag 5.

### 1.14. Kranvogner.

Kranvognene Xko 1270 og 1271 beregnet på bl.a. opprydding etter avsporing, er stasjonert på henholdsvis Oslo Ø og Trondheim stasjoner. Se trykk 402.



### **1.15. Elektroavdelingens vedlikeholds- og reparasjonsutstyr.**

På bestemte plasser har ledningsavdelingen lager og verksteder med revisjonsvogn, skinnetraktor og lastebil med utstyr og verktøy for vedlikehold av kontaktledningsanlegg.

Ledningsmestrene skal føre fortegnelse (kartotek) over beholdningen av kontaktledningsmateriell på det registrerte håndlager, og videre over det maskinelle utstyr som disponeres på deres ledningsmesterstrekning, slik at de raskt kan oppgi hva de kan avgi og være behjelpelig med i tilfelle store skader på kontaktledningen på nabo- eller nærliggende ledningsmesterstrekning.

Elektroavdelingene har bil med utstyr og verktøy for vedlikehold og reparasjon av lys-, sikrings- og sambandsanlegg.

Stasjonering av vedlikeholds- og reparasjonsutstyr for kontaktledning — se bilag 5.

### **1.16. Baneavdelingens vedlikeholds- og reparasjonsutstyr.**

På hensiktsmessige steder har banemestrene lagret utstyr i form av sviller, skinner, skinnebefestigelse, sporvekseldeler m.v. for vedlikehold og reparasjon av skinnegang. Banemestrene disponerer vanligvis lastebiler og motortraller (lastetraktorer) med tilhengere for transport blant annet av ovennevnte utstyr. Enkelte banemestere disponerer grave-maskiner, bulldosere og kompressorer.

Banemestrene skal føre fortegnelse (kartotek) over beholdningen av overbygningsmateriell på det registrerte håndlager, og videre over det maskinelle utstyr som disponeres på deres banemesterstrekning, slik at de raskt kan oppgi hva de kan avgi og være behjelpelig med i tilfelle store skader på skinnegangen på nabo- eller nærliggende banemesterstrekning.

## **2. HJELPETJENESTE NÅR PERSONER I K K E ER SKADET**

### **2.1. Melding om driftsuhell.**

Togfører, togekspeditør eller annen ansvarlig tjenestemann på uhellstedet skal snarest underrette toglederen om det inntrufne over telefon. Telefonapparatet skal om mulig bevoktes etter at meldingen er gitt.

Er det oppstått lekkasje på tankvogn eller beholder med giftig gass, må togføreren eventuelt togekspeditøren sørge for at beboere og veifarende blir varslet. Se art. 11.4.

Ved avsporing av vogn merket «Radioaktiv» og det fryktes for at emballasjen for radioaktivt gods er skadet, må vognen om mulig bevoktes i en avstand av 15 m inntil forholdsordre er innhentet. Se art. 12.

## 2.2. Iverksettelse av utrykning — Toglederens plikter.

(Eksempel på sjekkliste til bruk for togleder ved innmelding/vidermelding av driftsuhell/ulykke — se bilag 7 a og 7 b.)

Togleder som får melding om uhell og driftsforstyrrelser skal — etter at han raskt har innhentet best mulige opplysninger om det inntrufne — iverksette nødvendige tiltak for å begrense skadene og for snarest å få trafikken i gang igjen.

2.2.1. Ut fra forholdene på uhellstedet underretter toglederen vedkommende banemester og/eller ledningsmester, stillverksmester, telegrafmester om det inntrufne. Om nødvendig ber han brannvesen og politi på stedet om assistanse. Kommer meldingen fra betjent stasjon eller er det betjent stasjon nær uhellstedet, kan toglederen be togekspeditøren om å underrette forannevnte instanser, hvis det ikke allerede er gjort.

2.2.2. Nødvendigjør uhellet strømbrudd eller er kontaktledningsanlegget skadet varsler toglederen omgående den matestasjon vedkommende banestrekning er underlagt. Det samme gjelder om kabler eller skinner som fører banens returstrøm er brutt eller skadet.

På strekninger hvor utstyr for nødfrakopling av kontaktledningsspenningen er installert, skal melding gis vedkommende matestasjon omgående om dette er blitt benyttet.

2.2.3. Må det rykkes ut med redskapsvogn og/eller kranvogn eventuelt redskapsbil, vender toglederen seg til vakthavende lokomotivmester og verkstedingeniør — eventuelt den tjenestemann som er oppnevnt som leder for vedkommende ryddingsenhet — samt togekspeditøren på utrykningsstasjonen og setter dem inn i situasjonen og beordrer utrykning. Menes det å være formålstjenlig å få hjelp fra et nabo-distrikt, vender toglederen seg til toglederen i vedkommende distrikt.

2.2.4. Er det oppstått lekkasje på tankvogn eller beholder med klor, svoveldioksyd eller ammoniakke anmoder toglederen en av nedennevnte bedrifter om assistanse:

— A/S Borregaard, Sarpsborg, tlf. (31) 51 120,

— Norsk Hydro A/S, Porsgrunn Fabrikker, Porsgrunn, tlf. (035) 51 120,

— Falconbridge Nikkelverk, Kristiansand, tlf. (042) 25 500 i tiden 8—16 og tlf. (042) 25 501 i tiden 16—8,

— Oslo Brannvesen, Oslo, tlf. (02) 42 99 00,

— eventuelt andre bedrifter som distriktet har inngått avtale med. Se art. 11.4.4.

Politimesteren i det politidistrikt hvor lekkasjen er oppstått, må underrettes.

2.2.5. Ved påviselig eller antatt skade på emballasje for radioaktivt gods underrettes politiet og Statens Institutt For Strålehygiene, tlf. (02) 55 58 98. Se art. 12.

2.2.6. Ved eksplosjonsulykke eller fare for slik og ved lekkasje på tankvogn eller større beholder med ildsfarlige og brennbare gasser/væsker eller etsende væsker, underrettes politi og brannvesen.

2.2.7. I tilfelle etablert redningskorps og/eller bedrifter med større anleggsmaskiner e.l. antas å kunne yte bistand, kan toglederen be om assistanse.

2.2.8. Skal det rykkes ut med redskapsvogn og/eller revisjonsvogn, setter toglederen opp ordre for kjøringen. Benevnelsen «Redskapsvogn» eller «Revisjonsvogn» skal nyttes i ordren.

2.2.9. Toglederen underretter overinspektøren, baneingeniøren, strekingsinspektøren og elektroingeniøren om det inntrufne.

Overinspektøren sørger for underretning til distriktsjefen, overingeniørene for bane- og elektroavdelingene. Han sørger også for telefonisk underretning til Driftsdirektøren og Uhellkommisjonens formann.

2.2.10. Toglederen underretter Hovedadministrasjonen etter de regler som er fastsatt av Hovedadministrasjonen i brev til distriktsjefene.

2.2.11. Har uhellet forårsaket linjebrydd, konfererer toglederen med togekspeditøren på berørte stasjoner om hvorledes transport av reisende, reisegods og post best kan avvikles forbi bryddstedet.

### 2.3. Utrykning med tog og motortraller.

Vakthavende lokomotivmester, som får beskjed om at det skal rykkes ut med redskapsvogn og/eller kranvogn, stiller egnet lokomotiv. Han må være merksam på at på elektrifiserte baner er kontaktledningen vanligvis spenningsløs på den seksjon hvor uhellet er skjedd.

Togekspeditør på stasjon hvorfra det skal rykkes ut med redskapsvogn, revisjonsvogn eller motortraller sørger for nødvendig assistanse under

framskifting og klargjøring. Han ber toglederen om rute (ordre) for toget, hvis slik ikke er mottatt.

Togekspeditør på stasjon hvor kranvogn er stasjonert må vende seg til verkstedingeniøren eller den tjenestemann som er leder for ryddingsavdelingen og får rede på i hvilken retning kranarmen skal fremføres, hvis beskjed ikke er mottatt.

På siste betjente eller fjernstyrte stasjon før uhellstedet skal lokomotivet vanligvis skiftes bak i toget, slik at redskapsvogn, kranvogn m.v. kan skyves til uhellstedet.

#### 2.4. Verkstedets — ryddingsavdelingens — innsats.

Lederen for ryddingsavdelingen eventuelt togekspeditøren på redskapsvognens eller redskapsbilens stasjoningssted sammenkaller mannskaper ifølge lokal varslings- og utrykningsplan.

Menes det formålstjenlig å nytte kranvogn under ryddingsarbeidet må vedkommende som rekvirerer kranen underrette togekspeditøren på stasjoningsstedet om i hvilken kjøreretning kranarmen skal fremføres.

Verkstedingeniøren evt. lederen for ryddingsavdelingen samarbeider med eventuelle ledere for reparasjon av skinnegang, kontaktledning og sikringsanlegg.

Han skal under arbeidet med berging, eventuelt vekkrydding av skadet rullende materiell, i den utstrekning det er mulig, søke å begrense skadene med tanke på at materiellet skal settes i stand igjen. I tvilstilfelle skal han søke råd hos sakkyndige ved Hovedadministrasjonen eller hovedverksted før det gis tillatelse til demontering eller istykkerskjæring. Han skal også påse at utforsking av uhellsårsaken lettes ved å se etter gjenstander eller merker, som kan være viktige i denne forbindelse, ikke forsvinner.

Om nødvendig må han gjøre notater, ta målinger og lage skisser dersom slike indisier må fjernes av hensyn til arbeidets gang.

Dersom Uhellskommisjonen er tilstede, bistår han med å søke å bringe på det rene årsaken til uhellet.

Nødvendigjør arbeidene strøbrudd, må dette skje under sakkyndig ledelse — se trykk 411.1.

Avsporet og skadet rullende materiell settes i stand for transport til verksted for undersøkelse og reparasjon. Frigjorte hjulsatser, avslåtte eller demonterte deler påhenges merkelapp med angivelse av til hvilket lokomotiv eller vogn de tilhører. Innberetning — se art. 7.3.5.

Har redskapsvognen proviant samt oppholdsrom for mannskapene, sørger lederen for nødvendig forpleining av såvel egne mannskaper som mannskaper fra andre tjenestegrener, så fremt det ikke er ordnet på annen måte.

## 2.5. Baneavdelingens innsats.

Banemester som får beskjed om å rykke ut ved driftsuhell eller skade på skinnegang og banelegeme, skal sammenkalle mannskaper fra sin strekning og sørge for transport av mannskaper, redskaper, mulig maskinelt utstyr, skinner, sviller, sporvekseldeler og måleinstrumenter ut til uhellstedet. Må motortralle nyttes, ber han togekspeditøren på utrykningsstasjonen sørge for rute (ordre) for kjøringen, hvis det ikke allerede er gjort.

På uhellstedet leder banemesteren baneavdelingens utbedringsarbeid. Herunder samarbeider han med eventuelle andre ledere for enheter som er satt inn i ryddings- og reparasjonsarbeidet og assisterer om nødvendig med arbeidskraft i den utstrekning det er mulig.

Baneingeniøren bistår banemesteren i hans ledelse av utbedringsarbeidet. Om nødvendig tilkaller han flere mannskaper og rekvirerer maskinelt utstyr.

Overingeniør, baneingeniør og/eller banemester skal søke å bringe på det rene om det kan være svakheter eller feil ved banens overbygging som har forårsaket uhellet eller vært medvirkende årsak til det. Når avsporingsårsaken ikke overbevisende går i retning av feil og mangler ved det rullende materiell — f.eks. akselbrudd — må skinnestrengene måles og nivelleres i tilstrekkelig lengde foran første klatre- og avsporingsmerke. Innberetning — se art. 7.3.6.

Er baneavdelingen alene på uhellstedet, sørger banemesteren eller baneingeniøren for at toglederen blir orientert om driftsstansens antatte varighet og holder ham à jour om arbeidets gang. Er strekningsinspektør — koordinerende leder — møtt, sørger han for orienteringen.

## 2.6. Elektroavdelingens innsats.

Ledningsmester, stillverksmester, telegrafmester som får beskjed om å rykke ut ved driftsuhell eller skade på kontaktledning, sikringsanlegg og samband, sammenkaller nødvendige mannskaper og sender dem til uhellstedet.

Vedkommende mester avgjør hvordan utrykning skal finne sted. Må

revisjonsvogn brukes ber han togekspeditøren på utrykningsstasjonen sørge for rute (ordre) for kjøringen, hvis det ikke allerede er gjort.

Han leder arbeidet for sin tjenestegren på uhellstedet, samarbeider med eventuelle ledere for andre tjenestegrener, søker å klarlegge uhellsårsaken, orienterer toglederen eller tilstedeværende strekningsinspektør om driftsstansens årsak og antatt varighet m.v. på samme måte som foreskrevet i foranstående artikkel, 2.5.

## 2.7. Jernbanens koordinerende ledelse på uhellstedet.

Strekningsinspektør, eller annen tjenestemann beordret av distriktsjefen, skal være koordinerende leder på uhellstedet. Han skal herunder ikke bare virke som bindeledd mellom lederne, men skal ta initiativet til koordinering av de tekniske avdelingers arbeid, innbyrdes og i forhold til trafikkavviklingen.

Er hjelp tilkalt fra andre etater eller private bedrifter (brannvesen, politi, produsenter av giftige gasser m.v.) kontakter han lederen for vedkommende hjelpeenhet og orienterer ham og ber om orientering. Han sier klart ifra at han er jernbanens koordinerende leder.

Den koordinerende leder skal forvise seg om at nødvendige tiltak er truffet for å forebygge videre skade og driftsforstyrrelser. I tilfelle det er aktuelt skal han holde seg underrettet om — eventuelt sørge for — trafikkavviklingen forbi bruddstedet og orienteringen til de reisende. Han skal gi toglederen eventuelt overinspektøren en fyldigst mulig orientering om situasjonen og antatt varighet av driftsstansen. Han skal senere og ikke sjeldnere enn hver 1/2 time orientere toglederen om framdriften i utbedringsarbeidet.

Selv om NSB's Uhellskommisjon møter på uhellstedet, skal han — sammen med lederne for de tekniske avdelinger — søke årsaken til det inntrufne klarlagt, herunder særlig undersøke om sikkerhetsforskriftene vedrørende togframføring, togsammensetting, kjørehastighet, bremsekraft, lasting av godsvogner m.v. er overholdt.

Han skal bære Jernbanens sivilforsvars armbånd nr. 8 — hvitt med brune kanter og tekst «Norges Statsbaner».

Hvis distriktsjef, overinspektør eller overordnet tjenestemann fra Hovedadministrasjonen møter på uhellstedet, skal vedkommende straks forvise seg om at det er utpekt koordinerende leder, og at han er i funksjon. Uten å gripe inn i koordinerende leders disposisjoner skal vedkommende bistå ham i nødvendig utstrekning.

### 3. HJELPETJENESTE NÅR PERSONER ER SKADET.

Se også art. 5.

#### 3.1. Melding om driftsulykke. Førstehjelp.

Blir personer skadet skal togføreren, togekspeditøren eller annen tjenestemann på ulykkesstedet — i tillegg til de gjøremål som er nevnt i foranstående art. 2.1. — organisere førstehjelp til de skadede og iverksette tiltak for begrenning av skadene. Han nytter herunder betjening, villige reisende og det sanitets- og redningsutstyr toget har.

#### 3.2. Iverksettelse av utrykning. Toglederens plikter.

Når det innløper melding om driftsulykke skal toglederen — etter at han har innhentet best mulige opplysninger om det inntrufne — iverksette tiltak for å skaffe hjelp til de skadede, dernest for å få trafikken i gang igjen.

3.2.1. I tillegg til de gjøremål som er nevnt under foranstående art. 2.2. skal toglederen kontakte nærmeste politi (lokal redningssentral) i forhold til ulykkesstedet og be om at det må bli sendt lege og ambulanser dit og at nærmeste sykehus må bli orientert. Kommer meldingen fra betjent stasjon — eller er det betjent stasjon nær ulykkesstedet — kan toglederen overlate til togekspeditøren å be om slik assistanse, hvis det ikke allerede er gjort.

3.2.2. Er antallet av skadede så stort at hjelp fra tjenestemenn på ulykkesstedet med assistanse av lege, politi og ambulanser antas å bli utilstrekkelig, vender toglederen seg til nærmeste stasjon(er) i forhold til ulykkesstedet, som er pålagt beredskap for utrykning ved ulykker, og ber togekspeditøren sammenkalle hjelpere (lege, sanitetsmannskaper, autogenskjærer, m.v.) og å iverksette utrykning med høvelig transportmiddel (biler, tog, traller).

3.2.3. Menes det formålstjenlig å få assistanse fra en eller flere lokale avdelinger av Røde Kors Hjelpekorps, Norsk Folkehjelp, eller oppsatte avdelinger i Forsvaret, Sivilforsvaret og andre — dvs. hjelpeenheter som lokale redningssentraler kan varsle og be om assistanse, vender toglederen seg til politimesteren (lokal redningssentral) i det politidistrikt hvor ulykken er skjedd. Er det betjent stasjon nær uhellstedet, som har alarmplakat for Røde Kors Hjelpekorps, kan toglederen be togekspeditøren ved denne alarmere nærmeste lokale hjelpekorpsavdeling. Politimesteren må i så fall underrettes om dette.



### 3.3. Utrykning og innsats.

I tillegg til det som foran i art. 2.3. — 2.7. er foreskrevet om utrykning og innsats på uhellstedet må de respektive ledere ha for øye at ved ulykke har hjelpen til de skadede høyeste prioritet.

Hvis politiet (lokal redningsentral) oppretter kommandoplass på ulykkesstedet, skal jernbanens koordinerende leder melde seg på kommandoplassen og bistå politiet i den samlede ledelse av redningsarbeidet.

3.3.1. Når stasjon, som er pålagt beredskap for utrykning ved ulykker, blir alarmert, skal togekspeditøren varsle stasjonsmesteren. Inntil stasjonsmesteren innfinner seg har togekspeditøren ansvaret for sammenkalling av hjelpere og klargjøring for utrykning ifølge stasjonens plan. Se art. 4.3.

3.3.2. Stasjonsmesteren/togekspeditøren må snarest gjøre seg opp mening om hva slags befordringsmiddel det er hensiktsmessig å bruke. Hvis stasjonen ikke har sanitetsvogn og disponibelt lokomotiv, bør vei- eller rektangelkartet, som hører med til utrykningsutstyret, studeres for å finne ut om hjelpere kan nå ulykkesstedet med bil eller om det er mer hensiktsmessig å nytte skifteaggregat med skikket lukket vogn eller motortralle med tilhengere. Resultatet meddeles toglederen.

3.3.3. Sanitetsmannskapene (dvs. aktivmannskaper i Jernbanens sivilforsvar opplært i førstehjelp og bruken av redningsutstyr) skal snarest møte på stasjonen når de får beskjed om utrykning.

Sanitetslederen tar kommandoen over sanitetsmannskapene og påser at utrykningsutstyret blir brakt ut og lastet opp.

Sanitetslederen deler mannskapene inn i redningsgjenger (arbeidsenhet på 4 mann) utstyrt med 1 førstehjelpskasse eller vesker, 1 sykebare med utstyr. I mangel av tilstrekkelig antall disponibelt opplærte sanitetsmannskaper kan 2 ikke-opplærte settes inn i hver redningsgjeng.

Er sanitetslederen eller hans stedfortreder ikke kommet når de fleste av sanitetsmannskapene er møtt, beordrer stasjonsmesteren/togekspeditøren en av mannskapene til midlertidig leder. Mannskaper som er budsendt, men som møter sent, sendes om nødvendig etter.

3.3.4. Stasjonsmesteren/togekspeditøren orienterer lege, sykepleier og eventuell autogenskjærer, som stasjonen har gjort avtale med, om ulykkesstedets beliggenhet og om hvordan jernbanens sanitetsmannskaper skal befordres.

Toglederen orienteres om når hjelperne reiste og antall deltakere.

3.3.5. Ved ankomst til ulykkesstedet melder sanitetslederen seg for jernbanens koodinerende leder, eventuelt for politiets leder hvis jernbanens leder ikke er kommet. Deretter orienterer sanitetslederen seg om ulykkens omfang og forhører seg med togfører eller annen tjenestemann som midlertidig har ledet førstehjelpsarbeidet, om hva som er gjort. I samråd med lege og eventuell koordinerende leder gjør han seg opp plan for det videre hjelpearbeid.

Mannskapene gjør utstyret klart og går i gang med løsgjøring og førstehjelp, idet de — etter legens og sanitetslederens anvisning — søker å gi de alvorligst skadede hjelp først.

I mørke, uvær og den kalde tid av året bør opprettes en kombinert samle- og hjelpeplass i vogn med ovn (BF, DF o.l.) eller nærliggende beboelseshus.

Om mulig gis nærmeste sykehus orientering om antall skadede og skadens art. Er politiet eller jernbanens koordinerende leder møtt, sørger politiet eller den koordinerende leder for slik orientering.

3.3.6. Hvis andre hjelpeavdelinger fra NSB, Røde Kors Hjelpekorps, Norsk Folkehjelp, Sivilforsvaret, o.l. kommer til unnsetning orienteres lederen og tildeles arbeidsoppgaver eller arbeidsteig (vogn, deler av vogn) for sin avdeling.

Menes leder for annen oppmøtt avdeling å ha bedre forutsetning for ledelse av hele førstehjelpstjenesten på uhellstedet, bes vedkommende om å overta ledelsen. Jernbanens koordinerende leder og politiets leder må underrettes om dette.

3.3.7. Straks forbindelse og førstehjelpsbehandling av de skadede er kontrollert av lege og/eller sykepleier sendes de skadede til sykehus. I mangel av tilstrekkelig transportkapasitet sendes de alvorligst skadede først.

3.3.8. Har det oppstått lekkasje på beholder med giftig gass i forbindelse med ulykken, stanses et stykke fra ulykkesstedet, helst på vind-siden, for klargjøring og påsetting av gassmaske. Se art. 11.

3.3.9. Når alle skadede er førstehjelpsbehandlet og sendt til sykehus, melder sanitetslederen av til jernbanens koordinerende leder eventuelt toglederen. Sanitets- og redningsutstyret samles sammen og sanitetsavdelingen kjører tilbake til egen stasjon.

Etter utrykningen skal sanitets- og redningsutstyret snarest etterses og settes i forskriftsmessig stand.

#### 4. VARSLINGSLISTER OG UTSTYRFORTEGNELSER.

4.1. For etablering av rask og effektiv hjelp ved ulykker, uhell og driftsforstyrrelser skal toglederen ha oversiktlig liste over:

- banemestre med underlagte banemesterstrekninger,
- ledningsmestre og matestasjoner med underlagte matestrekninger,
- stillverksmestre med underlagte sikringsanlegg,
- telegrafmester,
- lysmester,
- vakthavende verkstedingeniør ved verksteder som er pålagt beredskap for utrykning med bemannet redskapsvogn og leder for redskapsvogner som sorterer under distriktsjefen,
- vakthavende lokomotivmester,
- vakthavende vognmester,
- stasjoner som er pålagt beredskap for utrykning ved ulykker,
- politimestre med angivelse av deres distrikter i.h.t. linjens kilometerinndeling,
- lokale avdelinger av Røde Kors Hjelpekorps, eller Norsk Folkehjelp,
- lokale avdelinger av Falken Redningskorps, eller Viking Redningstjeneste,
- bussmateriell som kan stilles til rådighet i tilfelle det er aktuelt med busstransport forbi et eventuelt bruddsted,
- bedrifter som disponerer store anleggsmaskiner og som har erklært seg villige til å møte ved driftsuhell,
- hvilke institusjoner og selskaper som kan yte assistanse ved oljellekkasje,
- oppsatte avdelinger i Forsvaret, Sivilforsvaret samt Heimevernet,
- distriktsjef, avdelings- og kontorledere, strekningsinspektører, baneingeniører, elektroingeniører m.v.,
- hovedadministrasjonens driftsdirektør og NSB's uhellskommisjon.

Videre skal det på listen for de respektive distrikter være anført hvilke bedrifter/institusjoner som skal varsles ved gasslekkasjer (giftige gasser) og strålefare (radioaktive stoffer).

- se art. 11.4.4. og 12.

4.2. Verksteder, matestasjoner, banemesterstasjoner og andre tjenestesteder som er pålagt beredskap for utrykning ved driftsuhell og driftsforstyrrelser skal ha liste over de tjenestemenn som i påkomne tilfeller kan tilkalles og hvorledes de varsles.

4.3. Stasjoner som er pålagt beredskap for utrykning ved driftsulykker, skal ha utarbeidet plan for sammenkalling av hjelpere og transport av disse med utstyr til ulykkesstedet. Planen skal omfatte:

- leger og mulige sykepleiere som stasjonen har inngått avtale med,
- bileiere som har erklært seg villig til å møte med person- og lastebil,
- mulige autogenskjærere med skjærbrenner som stasjonen har gjort avtale med, i fall stasjonen ikke har egen skjærbrenner og tjenestemenn som kan bruke den,
- stasjonens egne sanitetsmannskaper,\*)
- stasjonens sanitets- og redningsutstyr samt oppbevaringssted og plass for nøkler.

\*) Varsling og sammenkalling av tjenestemenn som ikke har telefon i sin bolig kan ordnes på den måte at en tjenestemann med bil (drosje) kjører rundt og varsler.

4.4. Alle verksteder, arbeidsplasser, ekspedisjonssteder og tjenestesteder skal på et eller flere sentrale steder ha oppslag som angir telefonnummer til:

- stedets brannvesen og eventuell egen brannvernavdeling,
- til hvilken matestasjon man skal rette henvendelse om utkopling av spenning på kontaktledning,
- nærmeste lege og eventuelle egne førstehjelpere,
- nærmeste ambulanser,
- politi.

Stasjoner som får tilsendt alarmplakat for lokal avdeling av Røde Kors Hjelpekorps slår plakaten opp på togekspedisjonskontoret.

## 5. REDNINGSENTRALENE.

### 5.1. Organisasjonsplan.

Organisasjonsplan for redningstjenesten i Norge er fastsatt ved kgl.res. av 21. september 1973. Av planen framgår bl.a. følgende som vedrører NSB:

Redningstjenesten — som omfatter de virksomheter som følge av tradisjon, internasjonale avtaler og Justisdepartementets bestemmelser til enhver tid — utføres gjennom et samvirke mellom offentlige og private institusjoner under ledelse av:

- 2 hovedredningssentraler, en i Stavanger (Sola) og en i Bodø,
- 54 lokale redningssentraler, en for hvert politidistrikt og en på Svalbard,
- 4 overordnede flyredningssentraler,
- 14 lokale flyredningssentraler.

De lokale redningssentralers virksomhet omfatter land- og eventuelle sjøområder innenfor det enkelte politidistrikt og mulige tilstøtende områder.

*Anmodning om hjelp ved større ulykker skjer over telefon, radio, telex eller på hvilken som helst annen hensiktsmessige måte og rettes til den lokale redningssentral i det politidistrikt ulykken er skjedd.*

## 5.2. Forholdet til redningssentralene.

5.2.1. Justisdepartementet har gitt tillatelse til at NSB selv varsler de etater, institusjoner og bedrifter som NSB har inngått avtale med om assistanse ved uhell og ulykke, på betingelse av at politimesteren — den lokale redningssentral — i det politidistrikt uhellet eller ulykken er skjedd snarest underrettes om hvem som er varslet og bedt om hjelp.

5.2.2. I brev fra Justisdepartementet av 10.2.72 til Samferdselsdepartementet er det — med henvisning til Politistruksens § 86, 1. og 2. ledd — truffet følgende konklusjon vedrørende ledelsen på ulykkesstedet:

«Politiet leder etter denne bestemmelse den samlede innsats når to eller flere redningsenheter yter innsats i samme redningstilfelle, men altså ikke direkte selve den innsats som den enkelte redningsenhet bidrar med i redningstilfellet, som derfor finner sted under vedkommende redningsenhets egen leder.»

I henhold til dette skal jernbanens koordinerende leder melde seg på den kommandoplass som politiet oppretter på ulykkesstedet og bistå politiet under ledelsen av redningsarbeidet. I den utstrekning det er mulig skal han oppholde seg på kommandoplassen og derfra samordne jernbanepersonalets innsats.

### 5.3. Helikopterassistanse.

I anledning av henvendelse fra NSB om helikopterassistanse ved jernbaneulykker, viser Justisdepartementet til rundskriv datert 11.11.70 og meddeler bl.a.:

«Etter dette vil jernbanen ha å sette seg i forbindelse med de lokale redningssentraler dvs. politimestrene, både når det gjelder den alminnelige planlegging og når det gjelder den spesielle innsats i de enkelte ulykkestilfelle, idet det vil være den lokale redningssentralers sak så vel å forberede som å påkalle helikopterinnsats i ulykkestilfelle.»

Data om sivile og militære helikoptere — se bilag 8.

### 5.4. Jernbanens assistanse ved ettersøking av saknet fly.

NSB har fra gammelt av assistert i leteaksjoner etter saknet fly. Dette foregår på den måte at toglederen — etter henvendelse fra en flyredningssentral — forespør stasjoner og tjenestesteder på bestemte banestrekninger om fly av nærmere bestemt type er sett i nærmere bestemt tidsinterval.

## 6. ØVELSER.

Distriktsjefen sørger for at det minst en gang i året holdes teoretisk og/eller praktisk øvelse for sanitetsavdelingen ved de stasjoner som er pålagt beredskap for utrykning ved driftsulykker.

Øvelsesutrykningene gis realistisk preg og legges enten opp som interne øvelser eller fellesøvelser sammen med lokale avdelinger av Røde Kors Hjelpekorps, Norsk Folkehjelp, o.a. Hjelperer som ikke er jernbanetjenestemenn (lege, sykepleiere, autogenskjærere) og som erfaringsmessig har vanskeligheter med å delta i øvelse, forespørres på forhånd om de er villige til å delta i en forenklet form av øvelsens alarmfase, som går ut på at de innkalles — alarmeres — og at de kun bekrefter innkallingen og ville ha møtt hvis utrykningen gjaldt en ulykke.

Forutsetning og ordrer vedrørende øvelsesutrykninger skal innledes med ordet «øvelse». Ved innkalling av leger, sykepleiere, autogenskjærere, bileiere og jernbanens egne sanitetsmannskaper skal likeledes gjøres uttrykkelig oppmerksom på at det gjelder øvelse.

Stasjonsmester på stasjon hvorfra det rykkes ut noterer:

- når ordren om utrykning ble mottatt,
- når tilkalte hjelpere som *ikke* er jernbanetjenestemenn møtte, eventuelt bekreftet at innkallingen ble mottatt,
- når stasjonens egne sanitetsmannskaper møtte,
- når befordringsmiddel (biler, tog) var oppsatt og ferdig til utrykning,
- når hjelpeavdelingen reiste fra stasjonen.

Stasjonsmesteren og sanitetslederen sender utførlig rapport til distriktsjefen som innberetter til Hovedadministrasjonen.

## 7. MELDING OG INNBERETNING.

(Oversikt over hvorledes forskjellige slags uhell skal meldes, se bilag 6.)

Hensikten med melding er snarest å skaffe effektiv hjelp og å underrette overordnede om det inntrufne.

Hensikten med innberetning — rapportering — er å gi de overordnede og administrasjonen fylldige opplysninger om det inntrufne, slik at årsaks- og ansvarsforholdet kan bli klarlagt og gjentakelse bli forebygget.

### 7.1. Melding til togledelsen.

(Eksempel på sjekkeliste til bruk for togleder ved innmelding/videre-melding av driftsuhell/ulykke — se bilag 7 a og 7 b.)

Melding om uhell, ulykker og driftsforstyrrelser skal snarest sendes toglederen over telefon.

Meldingen gis av togekspeditør, togfører, linjevisitør eller ansvarlig tjenestemann på uhellsted. (Skifteuhell og uregelmessigheter innen betjent stasjonsområde meldes til togekspeditøren som formidler meldingen til toglederen.)

Meldingen skal foruten melderens navn, sted og eventuelt tognummer inneholde nøyaktige og nøkterne opplysninger om det inntrufne og situasjonen på uhellstedet, bl.a.:

- mulige personskader,
- materiell skade,
- hva slags rullende materiell som er sporet av (loktype, vognlitra),
- avsporede aksler,
- hva slags gods den eller de avsporede vogner er lastet med og om det er farlig gods,
- om det avsporede materiell står relativt pent til og noenlunde parallelt med skinnegangen eller om det står mer eller mindre på tvers av den, eventuelt ligger veltet og infiltrert,
- hvilke skader skinnegang og/eller kontaktledning har fått og om mulig i hvilken lengde skinnegang og kontaktledning er skadet,
- skader på kabler og sikringsanlegg,
- antatt årsak,
- hvilke disposisjoner som er eller vil bli iverksatt på uhellstedet før hjelp kommer.

Hvis det er oppstått lekkasje på beholder med giftig gass oppgis:

- hva slags gass,
- hva slags gassbeholder og om mulig hvilken skade beholderen evt. fyll- og tappeanordning har fått,
- nærmeste bebyggelse og/eller trafikkert vei,
- vindretning,

Ved lekkasje på tankvogn eller stor beholder med ildsfarlig, brennbar eller etsende væske gis melding om:

- hva slags væske,
- kort beskrivelse av terrenget der væsken renner ut.

## **7.2. Melding til brannvesen, politi m.v.**

7.2.1. Tjenestemann som blir oppmerksom på branntilløp som han ikke straks kan bli herre over, skal alarmere nærmeste brannvesen og egen brannvern-avdeling, hvis slik has. Nærmeste overordnede underrettes.

7.2.2. Når mennesker skades eller omkommer, når kjøretøyer påkjøres av tog eller skift og når det er påkrevet med assistanse utenfra ved



ulykker, større uhell og lekkasje på beholder med giftig gass, giftig etsende, ildsfarlig og brennbar væske, skal nærmeste politimyndighet i forhold til uhellstedet varsles — enten direkte eller via nærmeste overordnede eller toglederen — og bes om assistanse.

Videre meldes til politiet alle straffbare handlinger som forstyrrer eller har til hensikt å forstyrre jernbanedriften.

Blir lege eller ambulanse tilkalt direkte ved personskader må politiet snarest underrettes. I alle tilfeller av direkte tilkalling av hjelp utenfra må nærmeste overordnede og toglederen underrettes.

7.2.3. Blir tjenestemann skadet eller omkommer må melding sendes til Arbeidstilsynet og verneleder i vedkommende verneområde. Se trykk 103.

(Blir tjenestemann skadet i tjenesten skal vedkommendes arbeidsleder *dessuten* sende innberetning på bestemt blankett vanlig tjenestevei. Se trykk 103.)

Har politiet vært tilkalt eller blitt bedt om å skaffe assistanse, skal distriktsjefen sende kopi av tjenestemennenes rapporter vedrørende det inntrufne til politimesteren og be om utlån av politiets etterforskningsdokumenter.

### 7.3. Innberetning til distriktsjefen.

7.3.1. Alle tjenestemenn som var tilstede ved driftsuhell, ulykke og alvorlig driftsforstyrrelse skal hver for seg sende skriftlig rapport på bestemt blankett (Bl. nr. 001.160.40) til distriktsjefen gjennom nærmeste overordnede så snart som mulig og som regel innen 24 timer.

Rapporten skal inneholde alt hva vedkommende tjenestemann kan opplyse om det inntrufne. Foruten opplysninger om tid, sted, vær- og føreforhold, sikt og temperatur, må hendelsesforløpet som førte til uhellet eller ulykken beskrives og antatt eller fastslått årsak oppgis.

Rapportskriverens nærmeste foresatte skal kontrollere opplysningene og supplere med data som er utelatt.

7.3.2. Ved skifteuhell gis opplysninger om hva vedkommende tjenestemann selv foretok seg og hva de øvrige på skiftelaget gjorde. Hvem som ga signal til lokomotivbetjeningen om iverksettelse av skiftebevegelse er av interesse. En enkel skisse eller et riss som angir sporarrangementet, det impliserte rullende materiells plass og hvor skiftebetjeningen befant seg i uhellsøyeblikket tilkjennegir en god rapport.

7.3.3. Ved påkjørsel av kjøretøy på planovergang eller på kai og frilasteplass må oppgis kjøretøyets registreringsnummer og om mulig sjåførens og eierens navn og adresse. Ved personskade oppgis hva som ble gjort for å hjelpe den eller de skadede. Det må opplyses om planovergang er særskilt sikret og hvilke signal som ble vist eller gitt eventuelt hvilke sikrings- eller varslingstiltak som ble iverksatt før eller under skiftebevegelsen. (Se trykk 405.2.) Skisse som viser forholdene på uhellstedet vedlegges rapporten.

7.3.4. Ved avsporing på stasjon eller fri linje skal togbetjeningens rapporter gi opplysning om tognummer, togets bemanning, lokomotivnummer, togets akselantall, tyngde, kjørehastighet, bremskraft, litra og nummer på avsporede vogner og deres innordning i toget regnet forfra i togstammen, mulig last på avsporede vogner, godsslag, vekt, vektfordeling m.v. (Trykk 834 gir opplysninger om meldinger og rapporter når gods er skadet.)

Ved brann i rullende materiell eller inntreff av andre uregelmessigheter som sinker togframføringen innrapporteres hvor og under hvilke omstendigheter brannen eller uregelmessigheten oppstod, hva som ble gjort for å stanse eller begrense skaden og hvilke disposisjoner som ble foretatt for viderebefordring av reisende og/eller gods.

7.3.5. Lederen for redskapsvognen — ryddingsavdelingen — skriver utførlig rapport om i hvilken forfatning skadet rullende materiell befinner seg, hva som ble foretatt på uhellstedet for rask rydding av linjen og hvilke resultater undersøkelsen om årsaksforholdet bragte. (Se art. 2.4.)

Av data som er av interesse kan nevnes:

- skisse som angir nummer og eventuell litra på det avsporede materiell, og litra og nummer på materiell som var innordnet nærmest foran eller etter dette. Skissen bør vise på hvilken side av skinne-strengene de avsporede hjul stod i forhold til kjøreretning, kurve og mulig sporveksel eller skinnekryss,
- opplysninger om byggested, byggeår, siste revisjonsdato og revisjonssted for det avsporede materiell,
- bremsesystem og bremsklossenes forfatning,
- art, type og/eller dimensjon på lokomotiv eller vogndele som menes å være årsak eller medvirkende årsak til uhellet og hvor de befinner seg for besiktigelse og videre undersøkelse.

Rapporten sendes verkstedbestyreren som videresender den til distrikt-sjefen.

7.3.6. Banemesteren og/eller baneingeniøren skriver rapport om den banetekniske del av uhellet, hvilke reparasjoner og utbedringer som er foretatt og hvilket resultat etterforskningen av uhellsårsaken bragte. (Se art. 2.5.)

Oppgaver og diagrammer vedrørende målinger og nivellementer vedlegges rapporten.

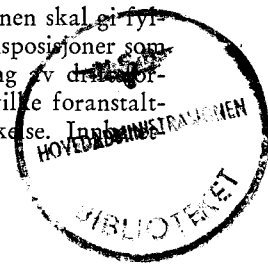
7.3.7. De respektive elektromestere og/eller ledere for andre fagavdelinger som ble tilkalt ved driftsuhell og driftsforstyrrelser, skal hver innen sitt fagområde innrapportere skadens omfang, antatt eller fastslått årsak og hva som ble gjort for utbedring. Ledningsmesterne nytter bestemt blankett.

#### 7.4. Innberetning til Hovedadministrasjonen.

7.4.1. Distriktsjefen sender telegrafisk (telefonisk) og skriftlig innberetning til Hovedadministrasjonen i følgende tilfeller:

- Når mennesker er skadet eller omkommet.
- Toguhell, uhell som rammer tog eller forårsakes av tog.
- Større skifteuhell og skifteuhell som sinker toggangen.
- Alvorlige uregelmessigheter vedrørende framføring av tog, selv om uhell ikke er inntruffet, og sperring av linjen som følge av naturhindringer.
- Branner, eksplosjoner og lekkasje på beholdere med giftige gasser, etsende og ildsfarlige og brennbare væsker, skade på emballasje for radioaktivt stoff m.v.
- Alvorlige skader på driftsmidler, faste anlegg og rullende materiell.
- Sammenstøt med biler og andre kjøretøyer, herunder traller.
- Når personer er kommet i berøring med elektrisk strøm.
- Straffbare handlinger som forstyrrer eller har til hensikt å forstyrre jernbanedriften.
- Uhell og uregelmessigheter som må antas å foranledige forføyninger fra Hovedadministrasjonens side.

7.4.2. Den skriftlige innberetning til Hovedadministrasjonen skal gi tydelige opplysninger om det inntrufne, hvilke arbeider og disposisjoner som ble foretatt på uhell- eller ulykkesstedet eller i anledning av driftsforstyrrelsen, hvilken årsak man er kommet fram til og hvilke foranstaltninger man mener bør iverksettes for å hindre gjentakelse.



ningen vedlegges innkomne og innhentede rapporter, skisser, oppgaver og diagrammer samt mulige utlånte politidokumenter. Alle vedlegg til innberetningen nummereres om mulig i den rekkefølge de bør leses.

7.4.3. Årsaksforholdet ved ulykker og alvorlige uhell og driftsforstyrrelser må straks undersøkes av distriktsjefen.

Foreligger det muligheter for at sikkerhetsbestemmelsene ikke er fulgt, må det sørges for at det blir opptatt forklaring av de impliserte tjenestemenn og at denne blir nedtegnet og underskrevet. I innberetningen til Hovedadministrasjonen må det også gis opplysning om hvorvidt noen av distriktets særbestemmelser er overtrådd.

I alle tilfeller hvor uhell o.l. er meldt til politiet må innberetning sendes Hovedadministrasjonen. Det samme gjelder når uhell o.l. er omtalt i pressen.

7.4.4. Kan det bli tale om ordensstraff, må rulleblad vedlegges innberetningen.

7.4.5. Undersøkelser om årsaksforhold ledes av det distrikt hvor det inntrufne er skjedd.

Hvis en sak angår tjenestemenn hjemmehørende i forskjellige distrikter, verksteder o.l. må det samarbeides for å bringe klarhet i forholdet. Alle rapporter og dokumenter av betydning for saken må utveksles.

Distriktsjef, verkstedbestyrer, anleggsbestyrer skal underrette hverandre om forføyninger de vil foreslå, før innberetningen sendes til Hovedadministrasjonen.

7.4.6. Når innberetningen er behandlet av Hovedadministrasjonen tilbakesendes sakens dokumenter sammen med Hovedadministrasjonens kommentarer og eventuelle påbud.

## 8. OPPLYSNINGER TIL PRESSE OG KRINGKASTING.

Opplysninger til presse og kringkasting om jernbanens anliggender skal som regel gis gjennom Hovedadministrasjonens informasjonsavdeling eller av tjenestemenn i ledende stillinger i Hovedadministrasjonen og distriktene.

Etter inntruffet uhell, ulykke og driftsforstyrrelse må tjenestemenn ikke gi uttalelse til presse og kringkasting om årsaksforhold og skyldsspørsmål. Slike uttalelser skal utelukkende gis til politiet og jernbanens vedkommende. Forespørsel fra presse og kringkasting om *faktiske* for-

hold i forbindelse med uhell, ulykker og driftsforstyrrelser kan besvares av høyere tjenestemenn etter vurdering i de enkelte tilfeller.

Det må ikke — uten etter konferanse med politiet — gis opplysninger til presse og kringkasting om etterforskning av uhell, ulykke og driftsforstyrrelser som er under politietterforskning eller om formodede resultater av pågående etterforskning. Forespørsler om uhell, ulykker og driftsforstyrrelser o.l. fra andre utenforstående enn politi, presse og kringkasting skal ikke besvares.

## 9. NSB'S UHELLSKOMMISJON.

NSB's uhellskommisjon er sammensatt av tjenestemenn fra Hovedadministrasjonens drifts-, bane-, elektro- og maskinavdeling og består av formann og 3 medlemmer, — hver med 2 varamenn.

Formannen bestemmer om kommisjonen skal rykke ut, og om kommisjonen bør styrkes med andre representanter.

Kommisjonen vurderer såvel regelverk som tiltak av teknisk karakter og andre forføyninger som kan ha betydning i den aktuelle uhellsak. Den fremmer konkrete forslag til tiltak som de enkelte uhell nødvendig- gjør, disposisjoner i form av spesialundersøkelser, kunngjøringer, forføyninger m.v. slik at gjentakelser kan forebygges.

## 10. TOGTELEFON.

10.1. Alle toglokomotiver og motorvogner har telefonutstyr for utveksling av meldinger og ordrer når tog av en eller annen grunn er stanset på linjen. Bane- og elektropersonalet har telefonutstyr for forespørsler om toggangen, meldinger om strømutkopling m.v.

Telefonutstyret består av:

- et telefonapparat,
- en kabel med stikker eller plugger for bruk på baner med jordkabel, herunder alle elektrifiserte baner,
- to ledningsstenger (hver stang to- eller tredelt) for bruk på baner med telefontråder på stolper. Stengene er sløpfet på traksjonsmateriell som kun trafikkerer elektrifiserte baner.

På baner med jordkabel er det med bestemte mellomrom anbragt kon-

takter for tilkopling av telefonen. Retningsskilt anbragt på stolper, ledningsmaster, tunnelvegger m.v. viser til nærmeste kontakt. Kontaktene er markert med en gul lysreflekterende «T» på blå bunn. Kontaktene er plassert i skap eller boks som åpnes med konduktørnøkkel.

Kabelskoene på kablen festes til telefonapparatets linjeskruer som vanligvis er merket L1 og L2 og kabelens stikker settes i kontakten.

På baner med telefontråder på stolper er togtelefonlinjene merket med firkantede metallskilt festet i sitt ene hjørne til isolatoren på annen hver stolpe. Ledningsstengene skrues sammen og henges opp, en på hver tråd. For å oppnå god kontakt bør stengenes krok skrapes fram og tilbake på tråden noen ganger.

Stengenes ledninger festes til telefonapparatet som foran nevnt. Langs noen baner er togtelefonlinjenenes tråddar med bestemte mellomrom ført ned på stolpene, slik at telefonapparatet kan tilkoples uten bruk av ledningsstenger.

10.2. Ringesignalet for togtelefonen er uavbrutt ringing i 10 sekunder. Mikrotelefonen må ligge på sin plass under ringingen.

Stasjoner og tjenestesteder — som hører at togtelefonens ringesignal blir gjentatt og av dette forstår at vedkommende som ringer ikke oppnår forbindelse med telefonsentralen på toglederstasjonen — skal straks melde seg og tilby sin assistanse for å oppnå rett forbindelse eventuelt formidle meldinger fram til toglederen eller tilbake fra ham.

Enkelte banestrekninger har egne ringesignaler til bestemte stasjoner på togtelefonlinjen. Se driftshåndboka.

Mikrotelefonen må ligge på plass når samtale ikke foregår. Telefonapparatet skal om mulig bevoktes og må ikke rigges ned før toglederens tillatelse er innhentet.

10.3. Telefonapparat på lokomotiver og motorvogner skal prøves i forbindelse med fastsatt terminettersyn i henhold til vedlikeholdsforskriftene for de enkelte aggregattyper.

Prøven for telefonapparatene går ut på at:

- hvert apparat tilkoples en prøvelinje med tilhørende apparat, hvorefter det ringes og tales fra begge apparater,
- apparater som ikke virker tilfredsstillende gis nye batterier og prøves på ny. Virker apparatet fremdeles ikke byttes det ut med reserveapparat. Defekt apparat utstyres med merkelapp som blant annet angir disponeringsstedet og sendes til telegrafmesteren.

Telefonapparatet, som er innsatt i redskaps- eller revisjonsvogn eller som disponeres av baneavdeling, elektroavdeling og stasjon som er pålagt beredskap for utrykning ved driftsulykker, må prøves en gang hver måned av den tjenestemann som er pålagt ansvaret for den. Kan prøven ikke foretas som foran anført kan den gjøres slik:

Først dreies induktorsveiven. Hvis klokken ringer er ringestrømkretsen som regel i orden. (Ved prøving av tyske felttelefonapparater må kontaktskruene kortsluttes med en metallgjenstand og den hvite knapp trykkes ned før induktorsveiven dreies.) Derpå tas mikrotelefonen ut fra sin plass, de to linjeskruer kortsluttes med en metallgjenstand og den bevegelige arm føres noen ganger opp og ned. Høres tydelige knepp i høretelefonen er talestrømkretsen i orden.

## 11. GASSVERN.

For vern ved mulig lekkasje på beholdere med giftige gasser (klor, svoveldioksyd, ammoniakk, fluorvannstoff m.v.) has gassmaske:

- på alle toglokomotiver,
- på utgangs-, ende- og skiftestasjoner på banestrekninger hvor det foregår regelmessige transporter av giftige gasser,
- på skifteaggregater som skifter tankvogner med slike gasser til og fra sidespor.

(Bestemmelser om i hvilke togslag og under hvilke forutsetninger for-tettede og flytende gasser transporteres, er å finne i trykk 425.)

Når vogn med klor, svoveldioksyd, ammoniakk eller fluorvannstoff framføres i tog med konduktørbetjening, skal de plasseres i togets bakre del og *bakenfor* konduktørvogner. Må slike vogner plasseres foran konduktørvogner på grunn av skifting ved underveisstasjon, skal konduktøren hente gassmaske på lokomotivet. Gassmasken bringes tilbake straks beredskapet opphører.

Togfører i tog som befordrer giftig gass, skal forvise seg om at gass-maskene følger toget.

Stasjonenes gassmaskekasser forutsetter i første rekke å dekke skifte-personalets behov, men kan i påkomne tilfeller også nyttes til transport- ledsakelse hvis et lokomotiv ikke har gassmaskekasse. Når en stasjon sender fra seg en gassmaskekasse må det sørges for at den blir tilbake-sendt. Det føres fortegnelse over hvor og når en gassmaskekasse er sendt og når den kommer tilbake.

### 11.1. Gassmaskene.

Gassmaskene oppbevares i kasser som er påmalt «Gassmasker» distriktsnavn og løpenummer. Kassene inneholder 3 stk. gassmaske nr. 1, 2 stk. nr. 2 og 1 stk. nr. 3. Gassmaske nr. 1 er størst og passer de fleste mannsansikter.

Hver maske med filterpatron ligger i bæreveske. I gassmaskekassene ligger også to par syrefaste gummihandsker.

11.1.1. Gassmasken er tilvirket av plast. Gassmaskenummeret er angitt på maskens tinningsparti og utenpå bærevesken. Måling av gassmaskestørrelse foretas med et gassmaskemål hvormed man finner omkretsen av den del av masken som slutter til panne, tinninger, kinn og hakeparti. Se fig. 1. Brukeanvisning følger gassmaskemålet.

Bedriftslegekontorene skal måle tjenestemannenes ansikt og føre gassmaskestørrelse inn i tjenestemennenes helsebok.

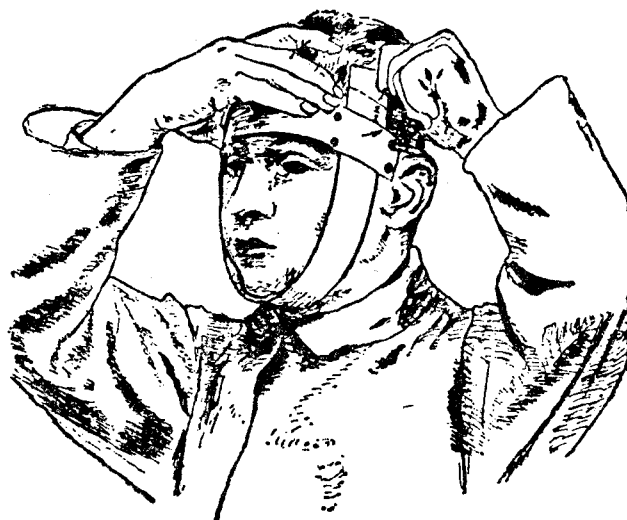


Fig. 1

11.1.2. Gassmasken — se fig. 2 — har regulerbare stropper (1) og (8) som holder masken på plass.

For å unngå dugg på vindusfeltet (2) er gassmasken utstyrt med en indremaske (3) som slutter om nese og munnpartiet.



Foran har gassmasken et talemembran (4) og på venstre side en gjenget filterholder (5) hvori filterpatronen (6) skrues inn. Filterholderens diameter og gjenger er av standard størrelse og passer også for filterpatron av annet fabrikat enn den som leveres sammen med masken.

For å unngå å puste luften ut gjennom filteret, er gassmasken utstyrt med utåndingsventil som er plassert i et ventilkammer (7) på maskens hakeparti.

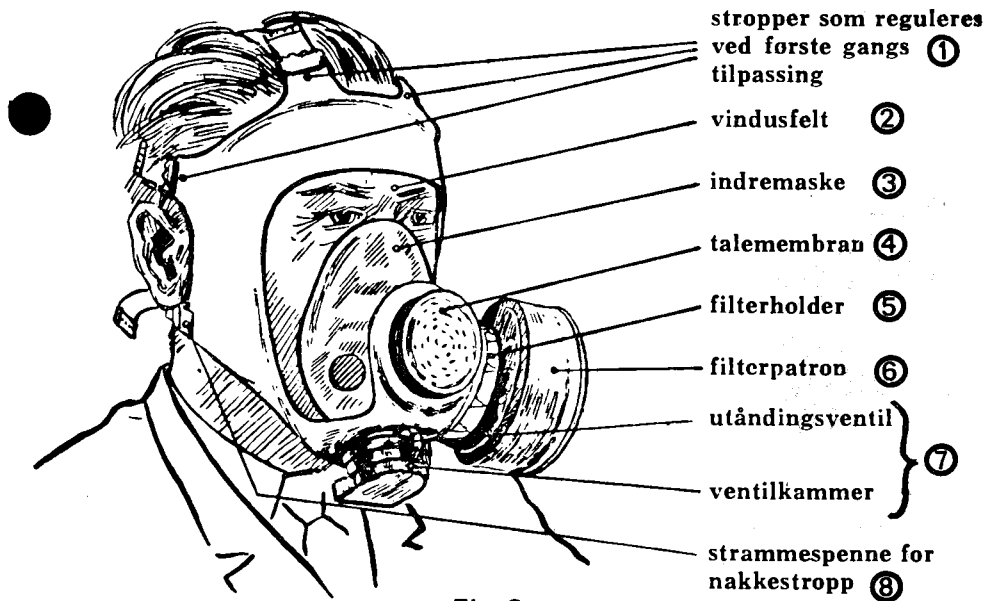


Fig. 2

11.1.3. Filterpatronen gir i kort tid beskyttelse mot svake konsentrasjoner av giftige industrielle gasser, hvilket er tilstrekkelig for jernbanens tjenestemenn som ved oppstått lekkasje på beholder med giftig gass, kun skal ta seg ut av det gasslagte område og melde av til toglederen om det inntrufne og varsle nærmeste beboere i eventuell nærliggende truet bebyggelse samt veifarende om faren.

Filterpatronen gir også åndedrettsbeskyttelse mot alle kjente krigsgasser og mot radioaktivt nedfall. MEN DEN BESKYTTER IKKE MOT KULLOS OG MÅ IKKE BRUKES PÅ STEDER HVOR DET ER EXHAUSTFARE!

Filterpatronen — se fig. 3 — har to filtre nemlig:

- aerosolfilteret bestående av ull impregnert med harpiks hvor innåndingsluften blir renset for såvel væskeformige som faste aerosoler, bakterier og radioaktivt støv,
- aktivkullfilteret bestående av spesialpreparerte kull (ofte av nøtteskall) hvor selve gassen (dampen) blir holdt tilbake.

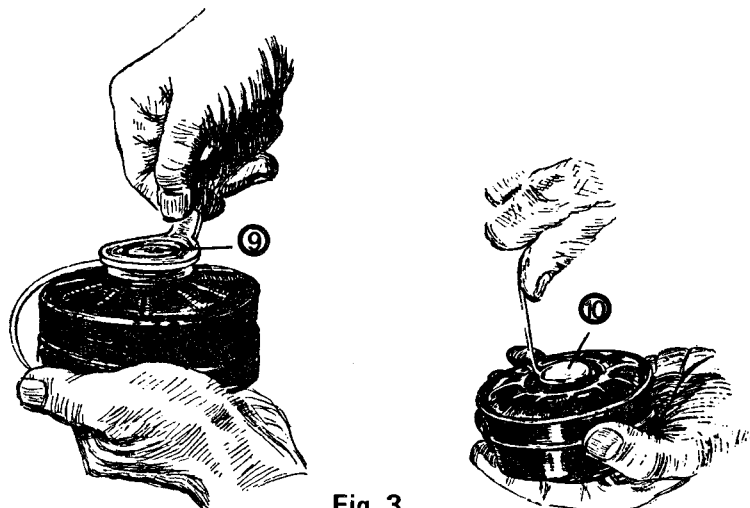


Fig. 3

Filterpatronen er hermetisk lukket av plastpropp i gjengestussen (9) og luftinntaksåpningen (10) som fjernes når filterpatronen skal brukes.

Filterpatronen må inntil den skal nyttes være lufttett lukket, da aktivkullene ellers vil ta opp luftens fuktighet og dette vil i det lange løp nedbryte aktiviteten.

En uåpnet filterpatron er nærmest ubegrenset lagringsbestandig.

## 11.2. Tilpassing og bruk av gassmasken.

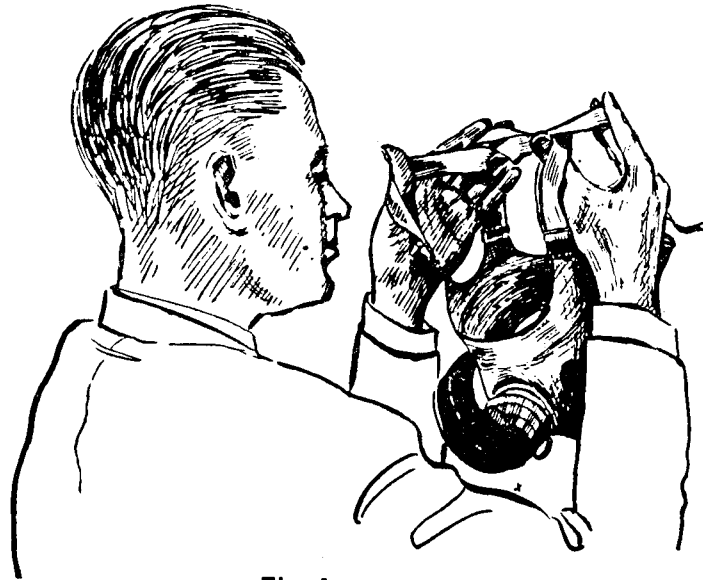


Fig. 4

## 11.2.1.

- a) Se etter at masken har riktig størrelsesnummer.
- b) Avstivingspappen tas ut av masken og legges ned i bæresken. Hodebekledning og briller tas av.
- c) Maskens stropper slakkes ut hvoretter masken holdes i stroppene som vist på figur 4.
- d) Haken stikkes inn i maskens hakeparti og stroppene trekkes over hodet.
- e) Stroppene strammes jevnt slik at maskens kanter slutter godt til panne, tinner, kinn og hake.
- f) Hold innsiden av håndflaten mot filterholderen og pust inn. Er masken riktig tilpasset vil den suges inn mot ansiktet. *Denne tethetsprøve må alltid foretas før filterpatronen skrus inn.*
- g) Masken tas av ved å løse nakkestroppen og løfte masken nedenfra og opp som vist på figur 5.

h) Filterpatronens plastpropper tas ut og filterpatronen skrus inn i filterholderen.

i) Masken settes på igjen som foran under pkt. c - e nevnt.

11.2.2. Har masken vært lagret i lengre tid kan utåndingsventilen klebe fast til underlaget. Press da ventilkammeret av og løsgjør ventilen ved forsiktig å føre en finger inn under og rundt den.

Hvis masken i noen tid har vært utsatt for kulde vil den bli stiv og hard. Den mykes imidlertid raskt opp etter påsettingen. For hurtigst mulig å oppnå god tetting, skal man — etter påsetting og stramming av stroppene — presse masken med begge hender inn mot kinnene i ca. 1/2 minutt. Når masken tas av etter bruk i kaldt vær, vil utåndingsventilen være våt og kan fryse fast. Press da ventilkammeret av og løsgjør den slik som ovenfor nevnt.



Fig. 5

Straks etter bruk skrus filterpatronen ut og masken tørres av innvendig med et tvistdott eller ren fille, hvorefter den henges til lufting. Etter øvelsesbruk må filterpatronen ligge ca. 2 døgn tørrest mulig (temp. ikke over 50° C) før plastproppene settes på plass.

Filterpatroner som nyttes under øvelse, kan brukes om igjen under

senere øvelse. Filterpatroner tilhørende gassmasker som holdes i beredskap for bruk ved mulig gasslekkasje, må være uåpnet og ubrukte.

11.2.3. Under bruk av gassmaske puster man dypt og rolig. Et hurtig og overfladisk åndedrett medfører at den luftmengde som er inne i gassmasken, ikke fornyes tilstrekkelig. Distriktsjefen sørger for at kjørende personale og personale på tjenestesteder hvor det er stasjonert gassmasker, læres opp og gis øvelse i bruk av gassmaske.

### 11.3. Rengjøring og desinfeksjon.

11.3.1. Etter en tids bruk bør gassmasken rengjøres. Filterpatronen skrues da ut, ventilkammeret løsnes og masken vaskes med en bløt klut i passende varmt vann (30—40° C) tilsatt syntetisk vaskemiddel. Den skylles deretter i kaldt vann, tørres med en ren klut og henges til tork i hodestroppene. Bensin eller andre løsemidler må ikke brukes. Unngå også bruk av vanlig såpe.

Filterpatronen tørkes av utvendig med en oppvridd klut. Det må ikke komme vann i filterpatronen.

11.3.2. Gassmaske som skifter eier må desinfiseres. Til denne prosess nyttes 0,5 % oppløsning av «kloramin — T» i varmt vann (30—40° C). Slik 0,5 % oppløsning fås ved å ta en teskje «kloramin — T» for hver liter vann. Hvis flere masker skal desinfiseres anbefales å nytte en bøtte som rommer 10 liter. («Kloramin — T» selges under navnet «Kloramidol A».)

Filterpatronen fjernes og maskene — så mange som mulig — legges i bøtten slik at de kommer under væskeoverflaten i 5 minutter.

Etter desinfeksjonsbadet skylles maskene i kaldt vann og henges til tork. Bæreveskene desinfiseres på samme måte. Filterpatronene desinfiseres ikke. Desinfeksjonsvæsken kan kun brukes en gang.

### 11.4. Industrigassenes egenskaper og forholdsregler ved gasslekkasjer.

11.4.1. Klor, svoveldioksyd, ammoniakk og fluorvannstoff er flytende på beholderne fordi gassene er under sterkt trykk. Så snart de kommer ut i fri luft går de over i gassform.

*Klor* er meget giftig og er i første rekke farlig for åndedretsorganene

og øynene. I sterkt konsentrert form kan den også skade fuktig hud. Den kjennes på sin stikkende lukt og er grønn av farge. Klorgassen er tyngre enn luft og vil flyte ned i forsenkninger i terrenget.

*Svoveldioksydgassen* er også meget farlig og lukter av brent svovel og angriper åndedretsorganene. Den er tyngre enn luft.

*Ammoniakk* lukter som salmiakkspiritus og har en voldsom virkning på øynene og slimhinnene i nese, svelg og luftveiene. Er gasskonsentrasjonen så stor at den fordriver surstoffet kan det oppstå kvelningstilstand. Ammoniakk er lettere enn luft.

*Fluorvannstoffgassen* har en skarp gjennomtrengende lukt og virker sterkt irriterende på øynene og åndedretsorganene. I kontakt med huden kan den forårsake brannså. Kommer fluorvannstoff i kontakt med metaller, utvikles vannstoffgass, som kan forårsake eksplosjon ved antennelse. Fluorvannstoffgasser er tyngre enn luft.

11.4.2. Har man ikke gassmaske og det merkes lukt av en av ovennevnte gasser eller det mottas melding om gasslekkasje, må man søke ut av det farlige område og opp på vindsiden av det.

Et stykke tøy i form av et stort lommetørkle, et håndkle, en lue, en jakke o.l. vridd opp i vann og holdt foran nese og munn mens man puster, er til stor hjelp hvis gasslukten er sterkt sjenerende. I hus kan man oppholde seg i lengre tid, når vinduer, dører, ventiler o.l. er lukket. Da vann absorberer samtlige forannevnte gasser bør man skvette vann på gulvet i rommet man oppholder seg.

11.4.3. Ved gasslekkasje skal betjeningen snarest søke til det sted hvor gassmasker has i beredskap (lokomotiv, skifteaggregat, togekspedisjonskontor) og ta gassmaske på.

Merker togbetjeningen gassluk i tog som befordrer giftig gass, må toget stanses, helst på et sted hvor gasslekkasje menes å anrette minst mulig skade.

Ved gasslekkasje må togleder, foresatte og politi snarest gis melding om det inntrufne. Inntil politiet innfinner seg må togfører, togekspeditør eller annen ansvarlig tjenestemann på uhellstedet sørge for at betjening, trafikanter, beboere i nærliggende truet bebyggelse og veifarende blir varslet om faren og informert om hvorledes de bør forholde seg.

Gassmaskens filterpatroner beskytter bare mot svake gasskonsentrasjoner og man må ikke oppholde seg nær lekkasjestedet. Tetting av lek-

kasje må kun foretas av fagfolk fra gassprodusent, bruker eller brannkorps utstyrt med surstoffapparat og gasstette klær.

11.4.4. De tre store produsenter av giftige industrigasser — A/S Borregaard, Falconbridge Nikkelverk A/S og Norsk Hydro A/S, Porsgrunn Fabrikker — har erklært seg villig til å være NSB behjelpelig ved lekkasjer på tankvogner og beholdere med giftig gass. For å oppnå rask utrykning på banestrekninger hvor det foregår regelmessig transport av giftige industrigasser has følgende inndeling:

- A/S Borregaard tar seg av gasslekkasjer i Oslo distrikt. Tlf. Sarpsborg (031) 51 120.
- Norsk Hydro A/S tar seg av lekkasjer i Drammen distrikt og banestrekningen Lunde—Gjerstad i Kristiansand distrikt. Tlf. Porsgrunn (035) 51 120.
- Falconbridge Nikkelverk tar seg av lekkasjer i den resterende del av Kristiansand distrikt. Tlf. Kristiansand (042) 25 500 i tiden 8—16 og tlf. (042) 25 501 i tiden 16—8.
- Oslo Brannvesen for transport gjennom Oslo. Tlf. (02) 42 99 00.

Nevnte bedrifter kontaktes av toglederen i de respektive distrikter. Han gir melding og anmoder om assistanse etter det mønster som er skissert i art. 7.2.1. og 7.2.2.

Inntreffer gasslekkasje utenfor Oslo, Drammen og Kristiansand distrikter skal toglederen i det distrikt hvor uhellet er skjedd anmode om assistanse gjennom toglederen i det distrikt hvorfra utrykning fra bedrift menes å kunne skje på hurtigste måte.

Hvis det unntaksvis ikke lykkes å skaffe assistanse fra nærmeste bedrift skal toglederen be om hjelp fra en av de to andre bedrifter. Ved uhell som resulterer i utstrømninger av store gassmengder kan toglederen be flere av bedriftene om assistanse.

Politimesteren (lokal redningssentral) i det politidistrikt hvor uhellet er skjedd, må underrettes. For ytterligere styrking av gassvernberedskapet skal distriktsjefene søke å oppnå overenskomst med bedrifter, som mottar og bruker giftige gasser, om assistanse ved gasslekkasje på jernbanens område.

## 12. RADIOAKTIVE STOFFER. — STRÅLEFARE.

Forskrifter for emballering, merking av vogn og kolli, påskrift på fraktbrev, bekjentgjøring av transporten m.v. er å finne i trykk 425.

Hvis det oppdages at kolli som inneholder radioaktivt stoff har blitt utett eller gått i stykker, eller slikt kolli blir utsatt for noen form for uhell under transporten, skal vogn med slikt kolli om mulig hensettes på avsides sted og avsperras med en sikkerhetssone med radius minst 15 m fra stråleobjektet, slik at ingen kan komme i berøring med det radioaktive stoff. Distriktsjefen, politiet, Statens Institutt for Strålehygiene samt avsender og mottaker skal straks varsles. Før sakkyndige kommer til stede for å lede arbeidet — eller det foreligger klare retningslinjer for arbeidet — skal ingen oppholde seg i det avsperrede område. Arbeid med å redde menneskeliv eller slukke brann må imidlertid ikke hindres av foranstående bestemmelser. Ved brann i emballasje for radioaktivt stoff vil røyken bli radioaktiv og man bør søke seg på vindsiden.

### **13. VEILEDNING I FØRSTEHJELP VED ULYKKER.**

NSB benytter Sivildforsvarets håndbok i førstehjelp (Hefte 1. Enkel førstehjelp).

Håndboken fordeles sammen med dette trykk.



Sivilforsvarets håndbok i førstehjelp

Sivilforsvarets håndbok i førstehjelp

- 10 store enkeltmannspakker
- 10 små enkeltmannspakker
- 10 poser vatt (steril)
- 10 pakker gasbind, 12 cm
- 10 pakker gasbind, 8 cm
- 4 pakker steril gas ( $1/2$  m<sup>2</sup>)
- 5 pakker Kvikkplaster, 6 x 25 cm. (Bør legges i plast)
- 1 rull 3M-plaster, 1" bred
- 1 rull snøggbind
- 1 elastisk bind
- 2 dusin sikkerhetsnåler
- 2 håndklær
- 8 stk. Esmarchs tørklær (hvorav 2 med tegninger)
- 2 stk. kramer eller blikkskinner, eventuelt plastskinner
- 1 rett saks
- 1 strøboks bacimysin, 30 g (eventuelt salve)
- 1 flaske natriumbikarbonat, 25 g
- 1 flaske koksalt, 25 g
- $1/2$  liters plastkrus + skje for omrøring (plast eller rustfri)
- 1 neglebørste
- såpe
- drikkebegre

Ovennevnte innhold er beregnet på kasser med innvendig mål 48 x 33 x 21,5 cm. I eldre og mindre kasser blir antallet av store og små enkeltmannspakker, vattposer og gasbind å tillempe.

**Innholdsfortegnelse — Førstehjelpsskrin.**

Sivilforsvarets håndbok i førstehjelp

- 3 store enkeltmannspakker
- 6 små enkeltmannspakker
- 3 pakker gasbind, 12 cm
- 4 pakker gasbind, 8 cm
- 1 snøggbind
- 3 stk. steril gas ( $1/2$  m<sup>2</sup>)
- 2 pakker vatt (steril) 10 g
- 1 rull 3M-plaster, 1" bred
- 2 pakker Kvikkplaster (bør legges i plast)
- 3 Esmarchs tørklær (hvorav 1 med tegninger)
- 1 kramerskinne

1 saks  
1 strøboks Bacimysin, 10 g (eventuelt salve)  
1 flaske natriumbikarbonat, 25 g  
1 flaske koksalt, 25 g  
1 eske sikkerhetsnåler

Ovennevnte innhold er beregnet på skrin (kuffert) med mål 25 x 30 x 8 cm. I eldre og mindre skrin blir antallet av enkeltmannspakker, gasbind og vattpakker å tillemp.

**Innholdsfortegnelse — Førstehjelpske.**

1 trekanttørkle (Esmarchs tørkle)  
1 enkeltmannspakke, 6 cm  
1 pakke steril gas,  $\frac{1}{4}$  m<sup>2</sup>  
1 gasbind, 6 cm  
2 Kvikkplaster  
1 eske sårpulver (Bacimysin)  
1 liten saks  
6 sikkerhetsnåler

I nyanskaffede plastesker som er 17,5 x 13,5 x 8 cm og er større enn eldre esker, kan det ledige rom fylles ut med en stor enkeltmannspakke.

**Innholdsfortegnelse — Sanitetskasse for lege.**

Sivilforsvarets håndbok i førstehjelp  
1 rustfri kniv  
2 sakser (1 krum og 1 rett)  
6 rustfrie krumme arteriepinsetter (forskjellige størrelser)  
1 kirurgisk pinsett  
1 anatomisk pinsett  
ferdig suturmateriell + nåleholder (silketråd nr. 0 og 1)  
10 stk. engangssprøyter  
10 ampuller pethidin (2 ml)  
5 ampuller adrenalin, 1 promille  
5 ampuller glyphyllin, 10 ‰ (3 ml)  
2 flasker pyrisept eller annet desinfeksjonsmiddel  
1 stk. Resisci folding bag  
sterile kompresser, enkeltmannspakker etc. så langt plassen tillater.



**Redningsverktøy i konduktørvogner.**

(Gjentatt etter trykk 405.4 bilag 1)

- 1 stikksag for stålsaging (m/2 stk. reserveblad)
- 1 piggeøks
- 1 vedøks
- 1 tømmermannssag
- 1 pigghakke (enkel)
- 1 spade
- 1 stålspekk
- 2 petroleums stormlykter (påfylt)
- 1 10 m langt hampe tau, 20 mm diameter
- 1 ulykkespresenning ca. 2 x 2 m

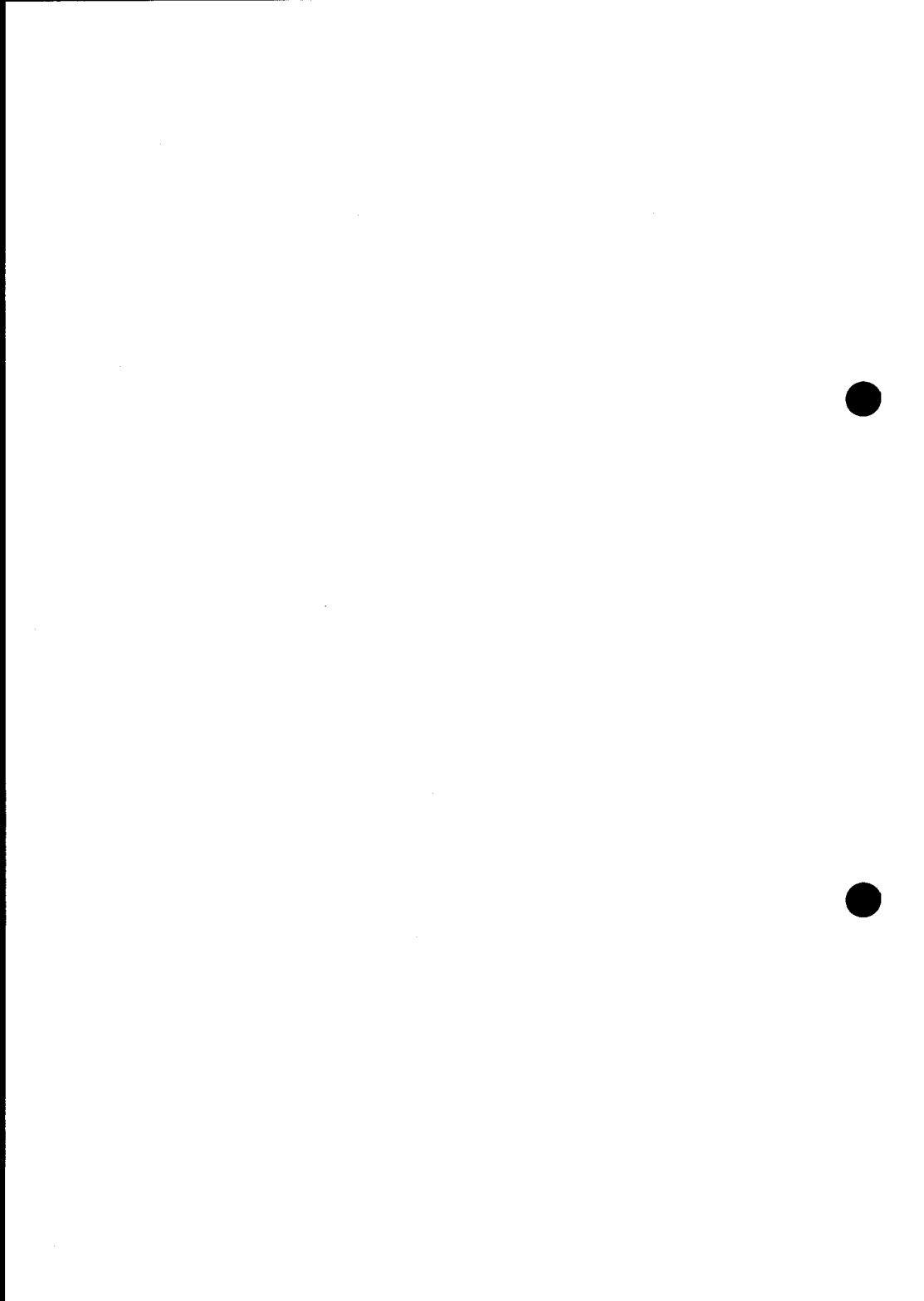
I 4-akslede konduktørvogners skap for redningsverktøy skal dessuten forefinnes en pose med 2 enkle eller 1 dobbelt ullteppe og en liten pute for bruk sammen med sykebåren.





**Fortegnelse over  
bærbart verktøy og utstyr med fordeling  
på ryggsekk I og II.**

	Innhold i	
	Sekk I	Sekk II
Stahlwille meisler 1 à 12" og 1 à 8"	2	0
»Stiletto»-sag med 2 baufilblader	1	0
Avbitertang Record Cutter 614 1/4 dia M/M	1	0
Meiselhammer 1 1/4 med hicolorskaft 2 1/2 pd. «Lillemor»	1	0
Asbesteppe 100 cm x 60 cm	1	0
Donkraft, NIKE, løfteevne 8 tonn	1	1
Betjeningsstang for donkraft, delt, gjenget	1	1
Øks, helstål, Mustad nr. 2/12 med futeral	1	1
Tømmermannssag med futeral, løsbart håndtak 291-16", Sandviken	1	1
Arbeidshansker (skinn i håndflaten)	1	1
Håndstavlampe BEREC 3564 med 3 batterier	1	1
Hodelykt, «Pile Wonder», type «Achil» m/batteri	1	1
Bærepresenninger, mrk. NSB, (2 m x 1,50 m) maljet i hjørnene hvortil er festet 1,6 m tau 7/8" manilla	1	2
«Norge» turspade med stålblad	0	1
Pumpetang 188-DBGM Chrom-Vanadium	0	1
Kubein	0	1
Sveisebriller, Alcover Focus, Xanthos 6	0	1





## Stasjonering av utrykningsmateriell og utstyr.

Tallene etter nedennevnte stasjoner refererer seg til:

- 1, — sanitetsvogn,
- 2, — redskapsvogn og/eller bil med ryddingsutstyr,
- 3, — redningsutstyr for utrykning ved ulykker,
- 4, — elektroavdelingens vedlikeholds- og reparasjonsutstyr for kontaktledning.

OSLO DISTRIKT		Dombås	3, 4,
Oslo Ø	2, 3,	Åndalsnes	3,
Alnabru	4,	Elverum	3,
Lillestrøm	3, 4,	Koppang	3,
Kongsvinger	2, 3, 4,	Tynset	3,
Flisa	3,		
Ski	3, 4,	TRONDHEIM DISTRIKT	
Moss	3,	Trondheim	1, 2, 3,
Sarpsborg	3, 4,	Hjerkinn	3,
Halden	3,	Oppdal	3, 4,
Roa	3,	Støren	2, 3,
Lunner	4,	Kvål	4,
Eina	2, 3,	Røros	3,
Gjøvik	3,	Stjørdal	3,
Dokka	3,	Steinkjer	3,
		Grong	2, 3,
DRAMMEN DISTRIKT		Mosjøen	2, 3,
Drammen	1, 2, 3,	Mo i Rana	1, 2, 3,
Asker	4,	Bodø	2, 3,
Sande	4,		
Larvik	3, 4,	STAVANGER DISTRIKT	
Skien	2, 3,	Stavanger	2, 3,
Nordagutu	4,	Gandal	4,
Notodden	3,	Bryne	3,
Hokksund	4,	Egersund	3,
Hønefoss	3, 4,	Sira	3, 4,
HAMAR DISTRIKT		BERGEN DISTRIKT	
Hamar	1, 2, 3,	Bergen	2, 3,
Tangen	4,	Arna	4,
Lillehammer	3,	Voss	1, 2, 3, 4,
Fåberg	4,	Myrdal	3, 4,
Fron	4,	Finse	3, 4,
Otta	2, 3,	Ål	2, 3, 4,

KRISTIANSAND DISTRIKT

Kristiansand 1, 2, 3,  
Neslandsvatn 3, 4,  
Nelaug 4,  
Krossen 4,  
Arendal 2, 3,

NARVIK DISTRIKT

Narvik 1, 2, 3, 4,

VERKSTEDENE OSLO har en vogn med utstyr for oppretting av avsporet, veltet lok. Vognen kan utlånes ved behov.

Øversikt over hvorledes forskjellige slags uhell skal meldes

Uhellets art	Melding fra stasjon eller tog	Melding fra togledelsen	Melding fra distriktsjefen
1. Når mennesker er skadet eller omkommet.	1) Telefonisk til politi. 2) Telegrafisk til DC. (Togleder)	Telefonisk til personer og instanser nevnt under art. 3.2.1-3.2.3 (og 2.2.1-2.2.11).	Telegrafisk til Had. Skriftlig til politi. (Senere innber. til Had.)
2. Større driftsuhell hvorved forstyrrelser i toggangen og/eller lengere tids sperring av linjen (f. eks. forårsaket ved naturhendelse).	Telegrafisk til DC. (Togleder)	Telefonisk til personer og instanser nevnt under art. 2.2.1-2.2.11.	Telegrafisk til Had. (Senere innber. til Had.)
3a. Mindre toguhell samt større skifteuhell (som ikke går inn under 2).	Telegrafisk til DC. (Togleder)	Telefonisk til personer og instanser nevnt under art. 2.2.1-2.2.11.	Innber. til Had.
3b. Mindre skifteuhell.	Telefonisk (telegrafisk) eller skriftlig til DC.	Muntlig eller skriftlig notat til DC. (OT).	
4. Alvorligere uregelmessigheter med hensyn til togenes sikre framføring, selv om uhell ikke er inntruffet.	Telefonisk (telegrafisk) eller skriftlig til DC. (Togleder)	Telefonisk eller skriftlig notat til DC. (OT).	Telegrafisk til Had. (Senere innber. til Had.)
5. Alvorlige skader på driftsmidler (faste anlegg og rullende materiell), herunder brann og eksplosjoner, lekkasje på beholder med giftig, etsende, ildsfarlig eller brennbar gass eller væske og skade på emballasje for radioaktivt stoff.	1) Telegrafisk til DC. (Togleder) 2) For brann og eksplosjon: Telefonisk til politi og brannvesen.	Telefonisk til personer og instanser nevnt under art. 2.2.1-2.2.11.	Telegrafisk til Had. (Senere innber. til Had.)
6. Sammenstøt med biler og andre kjøretøyer (selv om personer ikke er kommet til skade; isåfall etter punkt 1).	1) Telefonisk til politi. 2) Telegrafisk til DC. (Togleder)	Telefonisk eller skriftlig notat til DC. (OT).	Telegrafisk til Had. (Senere innber. til Had.)
7. Straffbare handlinger som forstyrrer (har til hensikt å forstyrre) jernbanedriften.	1) Telefonisk til politi. 2) Telegrafisk til DC. (Togleder)	Telefonisk eller skriftlig notat til DC. (OT).	I alvorlige tilfeller telegrafisk til Had. (Senere innber. til Had.)
8. Uhell og uregelmessigheter som må antas å foranledige forføyninger fra Had's side.		Skriftlig notat til DC. (OT).	Innber. til Had. med forslag.

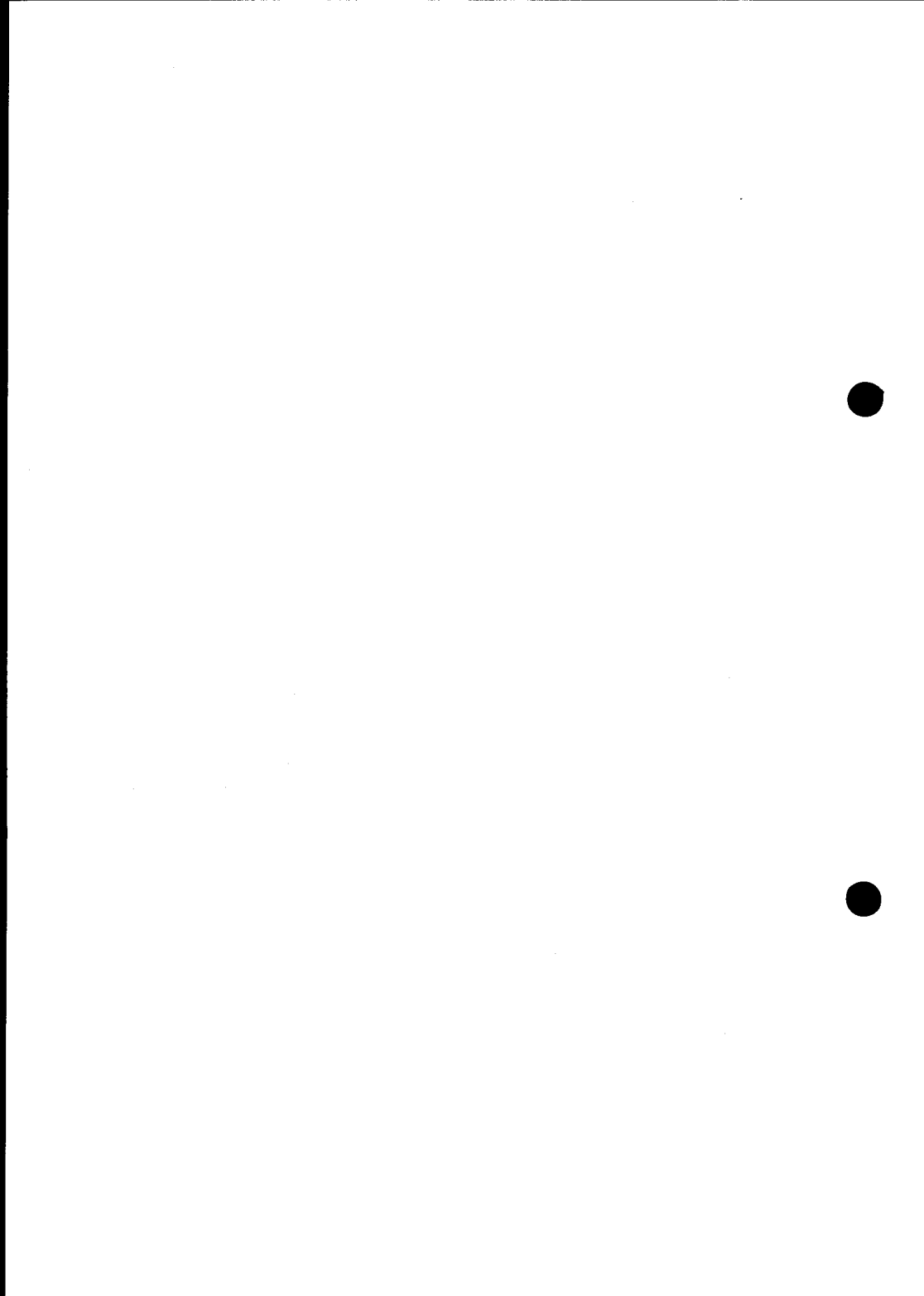
Eksempel på  
Sjekkliste til bruk for togleder ved innmelding av driftsuhell/ulykke

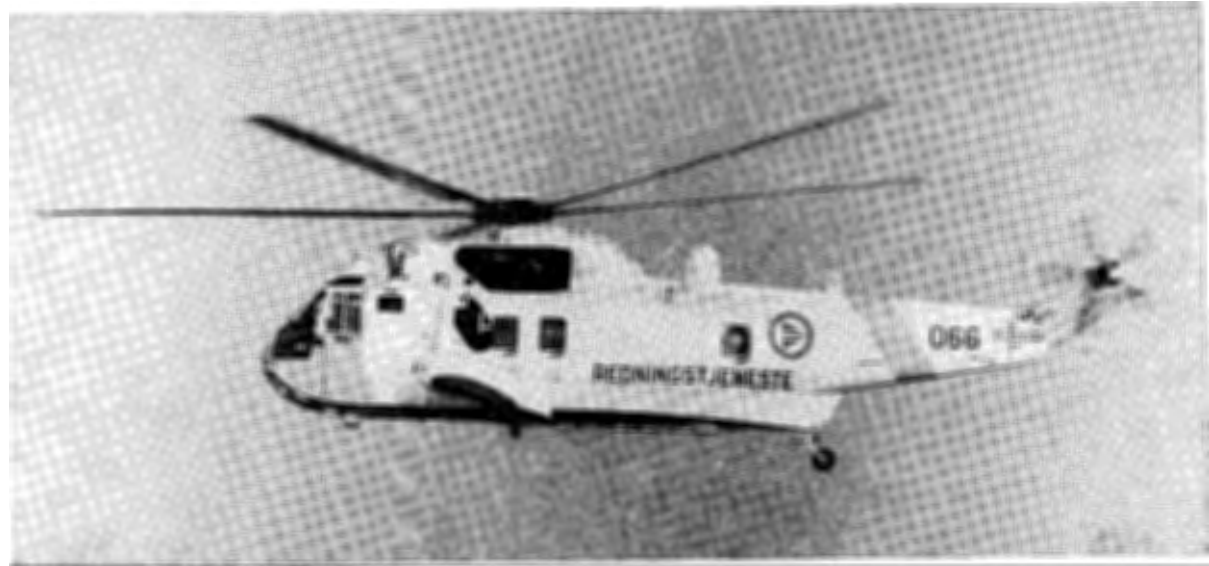
- |    |   |   |             |
|----|---|---|-------------|
| 1  | Melderens navn .....  | 2 | Tognr. .... |
| 3  | Sted/Km .....   |   |             |
| 4  | Dato .....  | 5 | Kl. ....    |
| 6  | Uhellets art .....  |   |             |
| 7  | Antall skadde personer .....  |   |             |
| 8  | Materiell skade .....   |   |             |
|    | Ved avsporing:  |   |             |
| 9  | Avsporet matr. (loknr., vognlitra) .....  |   |             |
| 10 | Hva slags gods den/de avsporede vg. er lastet med og om det er farlig gods .....  |   |             |
| 11 | Om det avsporede matr. står relativt pent til og noenlunde parallelt med skinnegangen .....                                 |   |             |
| 12 | -eller om matr. står mer eller mindre på tvers av skinnegangen .....  |   |             |
| 13 | -eventuelt ligger veltet og infiltrert .....  |   |             |
| 14 | Hvilken skade skinnegangen og/eller kontaktledning har fått og om mulig i hvilken lengde skinnegang/ledning er skadet ..... |   |             |
| 15 | Skade på kabler og sikringsanlegg .....   |   |             |
| 16 | Antatt årsak til uhellet/ulykken .....  |   |             |
| 17 | Hvilke disposisjoner som er eller vil bli iverksatt før hjelp kommer .....  |   |             |
|    | Ved oppstått lekkasje på beholder med giftig gass:  |   |             |
| 18 | Hva slags gass .....  |   |             |
| 19 | Hva slags gassbeholder og om mulig hvilke skade beholder evt. fyll- og tappeanordning har fått .....                        |   |             |
| 20 | Nærmeste bebyggelse og trafikkert vei .....   |   |             |
| 21 | Vindretning .....   |   |             |
|    | Ved oppstått lekkasje på tankvogn eller beholder med ildsfarlig, brennbar eller etsende væske:                              |   |             |
| 22 | Hva slags væske .....   |   |             |
| 23 | Kort beskrivelse av terrenget der væsken renner ut .....  |   |             |
|    | Hvis vogn med radioaktivt stoff er avsporet eller emballasje for slikt stoff er skadet:                                     |   |             |
| 24 | Hvilke varselmerke vogn eller kolli er merket med .....   |   |             |

Eksempel på  
Sjekkliste til bruk for togleder ved videremelding av driftsuhell/ulykke

Melding gitt til:		kl.	av
OT	tlf.		
avløser	tlf.		
*) Uhellskommisjonen			
Formann	tlf.		
eller, hvis formannen ikke treffes, til den av følgende som først treffes:			
Varamann	tlf.		
Varamann	tlf.		
Medlem	tlf.		
Varamann	tlf.		
Varamann	tlf.		
Medlem	tlf.		
Varamann	tlf.		
Varamann	tlf.		
*) Dc.	tlf.		
*) OB	tlf.		
avløser	tlf.		
Stm.	tlf.		
Dc./Togl.nabo distr.			
Dc./Togl.nabo distr.			
Dc./Togl.nabo distr.			
Dc./Togl.nabo distr.			
Leder for ryddings avd.	tlf.		
Lom	tlf.		
E-avd.	tlf.		
Info/Salg	tlf.		
Transportledelse	tlf.		
Klarmelding mottatt			
meldt OT			
telegram sendt Had.			

\*) etter avtale med OT





SEA KING (militær)      S-61N (sivil)

Redningskapasitet: 19—24 personer (sitteplasser)  
3— 6 bårer, med mulighet for tilsyn og behandling av pasienter under transport.

Rekkevidde, flytid: 4 til 6 timer.

Hastighet: 110 til 125 KTS. (200 til 225 Km/t.)

Disse helikoptere er utstyrt med redningsheis, og egner seg til sjøredningsoppdrag, men kan også benyttes til landredningsoppdrag.



BELL UH-1B (militær)    BELL 204, BELL 205 og BELL 212 (sivile)

Redningskapasitet: 6 til 13 personer. (sitteplass)  
2 til 3 bærer med mulighet for tilsyn og behandling av pasient.

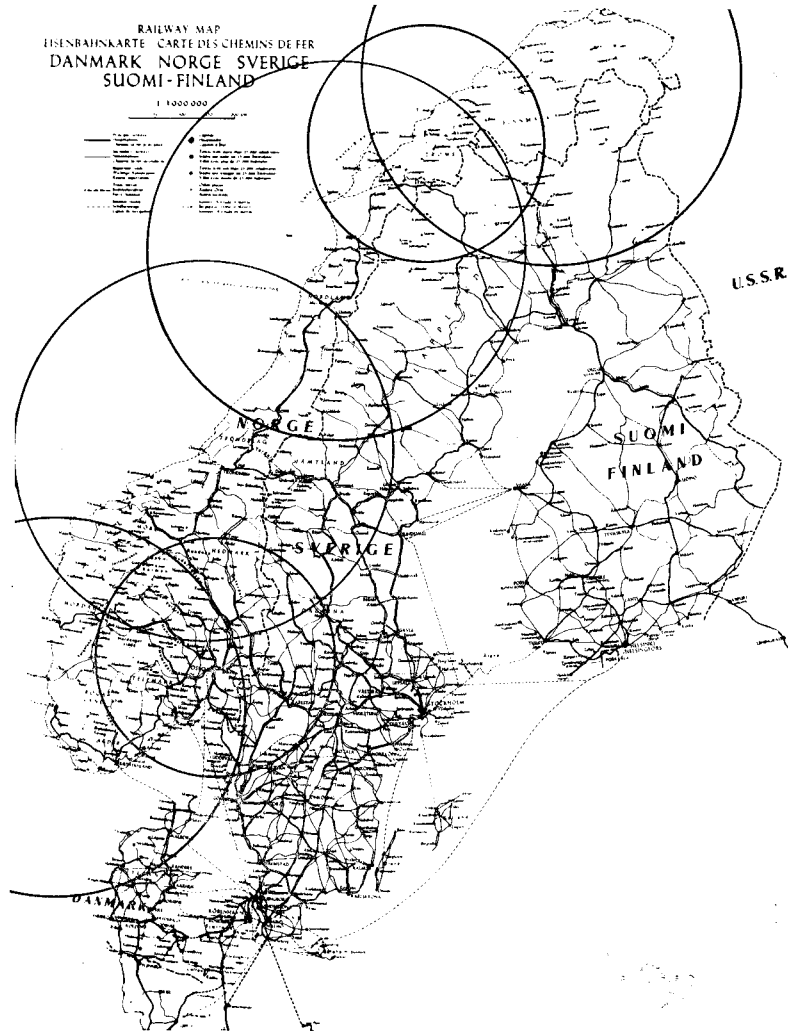
Rekkevidde, flytid: 2,5 til 4 timer.

Hastighet: Ca. 100 KTS. (185 Km/t.)

En del av disse helikopterene er utstyrt med redningsheis. De egner seg meget godt for redningsoppdrag over land, samt redningsoppdrag i nære kystfarvann.



I tillegg til ovennevnte helikoptertyper, disponerer 5 til 6 helikopterselskaper et stort antall mindre helikoptere. Disse har en passasjerkapasitet fra 1 til 5 personer. Enkelte av disse har mulighet for å frakte en pasient på bære, men med begrenset mulighet for behandling.



Aksjonsradius for SEA KING redningshelikoptere, samt militære UH-1B stasjonert på Gardermoen og Bardufoss.

## Valg av landingsplass for helikopter.

Store åpne plasser med fast dekke bør velges som landingsplass. (Fotballbaner, store parkeringsplasser o.l.). Grusbaner kan benyttes, men kun hvis disse er gjennom fuktige etter et lengre regnvær eller på forhånd er sprøytet.

Grunnen for dette er at hovedrotoren blåser opp grus, stein, støv, høy, halm og andre løse gjenstander under avgang og landing. Dette kan skade helikopteret og i verste fall føre til et havari.

Om vinteren med mye løs snø, bør landingsplassen hardtrampes. Dette for å få en fastere landingsplass for helikopteret, samt for å forhindre snø fra å virvles opp under avgang og landing til sjenanse for helikopterføreren.

Inn- og utflygingsretning må være fri for hindringer som hus, lys- og telefonledninger, lysmaster, høye trær e. l.

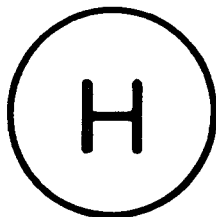
## Merking av landingsplass.

*Om dagen:*

La en person stå i sentrum av planlagt landingsplass med ryggen mot vinden og vinke helikopteret inn. Når helikopterføreren er oppmerksom på landingsplassen, må denne person fjerne seg. Som merking av landingsplass kan bluss, røykbokser e.l. benyttes, eller annen avtalt form for merking.

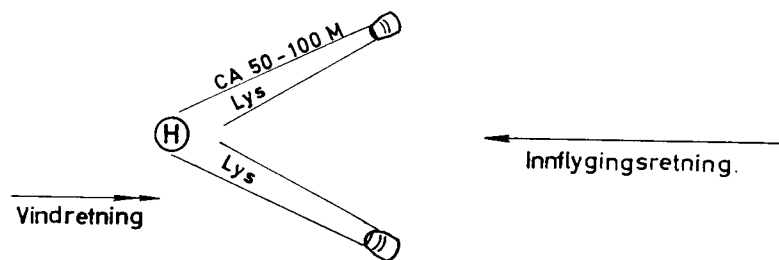
MERK: Helikopteret må generelt lande og ta av mot vinden. For å indikere vindretning til helikopterføreren kan det benyttes flagg, vindpølse, røyk e.l. samt at vedkommende som vinker helikopteret inn alltid står med vinden i ryggen.

Steder som har mulighet for landingsplass av mer permanent karakter, kan merke denne ved å male en gul sirkel på ca. 10 meter i diameter, med en stor H i sentrum. I nærheten kan det jo også henges opp et flagg e.l. for å markere vindretningen.



*Om natten:*

Om natten bør landingsplassen belyses ved hjelp av lys fra biler, traktorer eller andre lyskilder. Det er meget viktig at lyskilden rettes mot landingsstedet og mot vinden.



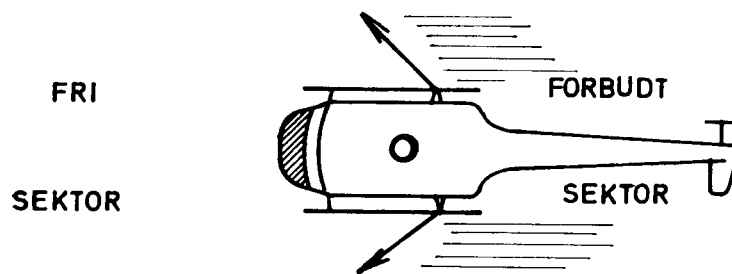
Lyskilder MÅ ikke rettes mot helikopteret, da disse blander helikopterføreren.

For å gjøre helikopterføreren oppmerksom på landingsstedet, er det gunstig å ha en bil med roterende lys på stedet, eller at det blunkes med lyskildene.

MERK: Det er viktig at landingsplassen blir inspisert og ryddet for løse gjenstander som papir, klesplagg etc. Til og med store gjenstander som bordbiter, sponplater og bølgeblikkplater blir virvlet opp av helikopteret.

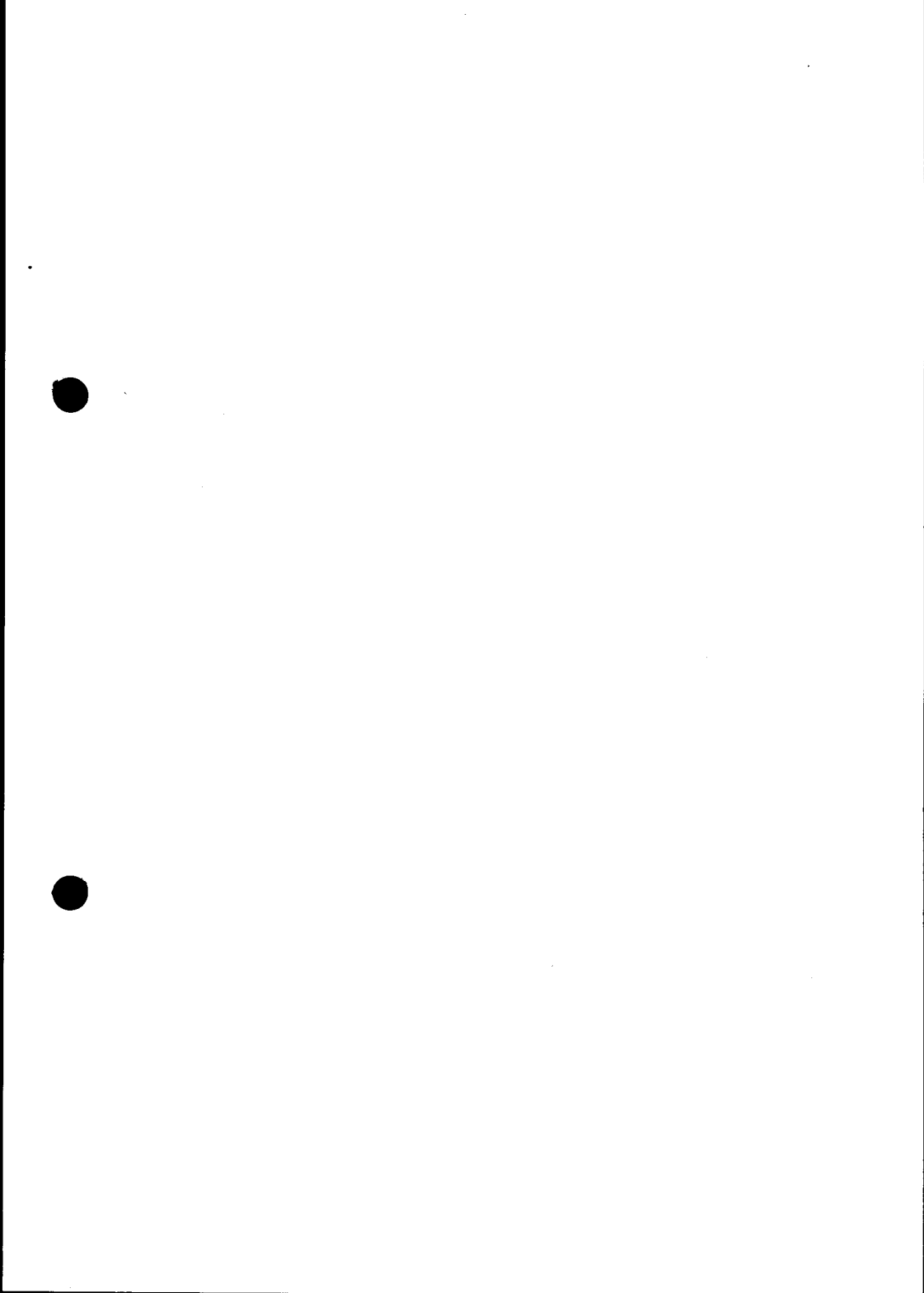
Det bør også settes ut vakthold for å holde uvedkommende borte fra landingsplassen, (Minst 30 meter.)

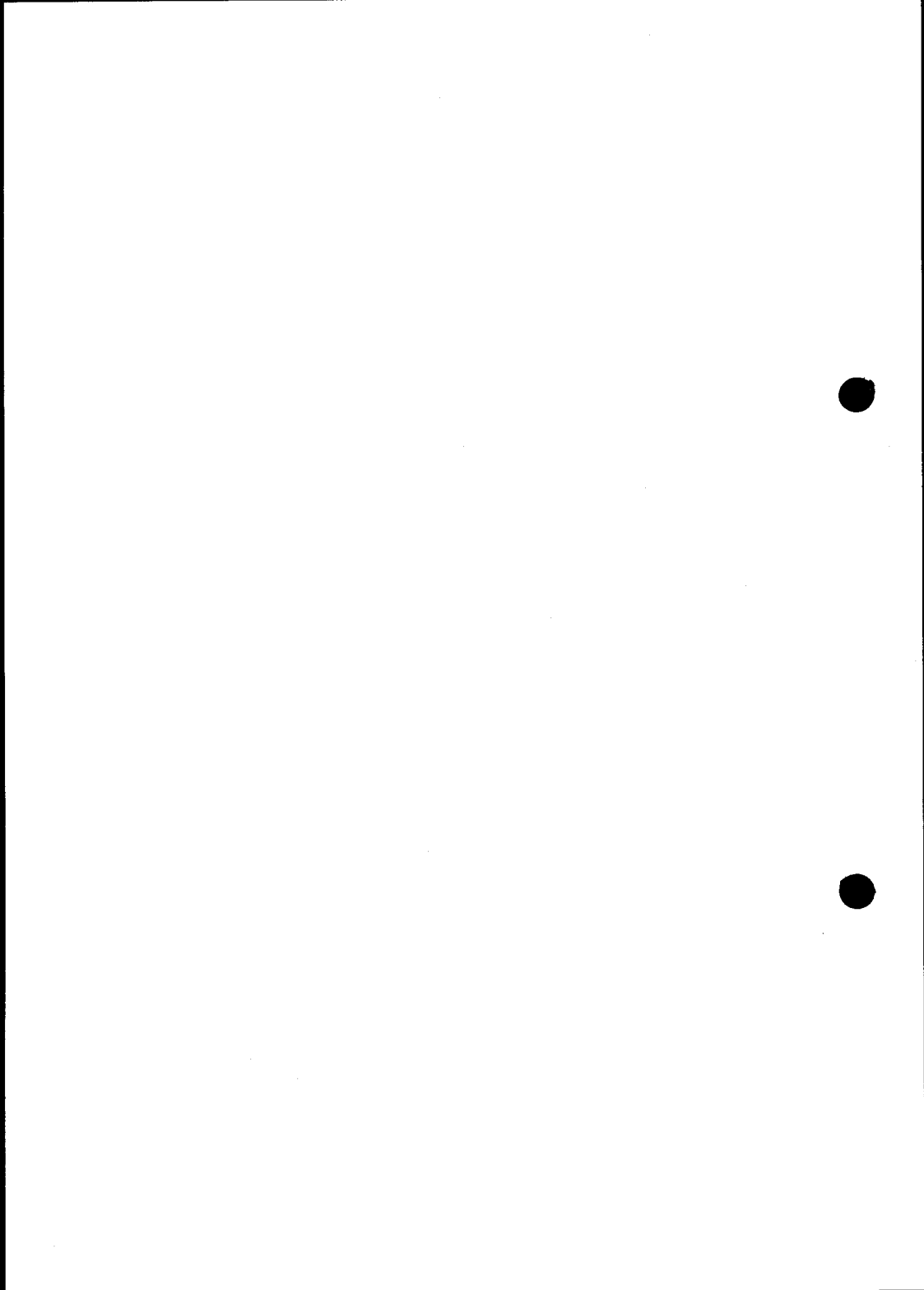
Inn- og utstigning fra helikopteret skal kun skje etter at det er gitt klarsignal fra helikopterbesetningen. En skal alltid nærme seg eller fjerne seg fra et helikopter innenfor en sektor som skissen viser.



**PASS OPP FOR HOVEDROTOR OG HALEROTOR !!!!**









2000  
2000







---

Tjenesteskrifter utgitt av  
Norges Statsbaner Hovedkontoret

**Forskrifter for hjelpetjenesten  
ved driftsuhell**

**Rettelsesblad nr. 1**  
**Gjelder f.o.m. 1. november 1990**

Følgende rettelser foretas:  
I innholdsfortegnelsen tilføyes: 16. Rekvirering av luftambulanse.  
Vedlagte nye sider 17/18 settes inn.

1977



## 16. REKVIRERING AV LUFTAMBULANSE

For at togpersonalet skal kunne skaffe hurtigst mulig hjelp til personer som rammes av akutt sykdom (f.eks. hjerteattakk) i tog, er det etter vurdering i det enkelte tilfelle og nedennevnte retningslinjer, mulig å rekvirere helikopterambulanse via togleder.

Hovedregelen er at det må foreligge sykdom eller skade som krever så rask og effektiv medisinsk behandling at bruk av annen ambulanse vil kunne medføre fare for den sykes/skadedes liv og helse.

Vakthavende lege ved luftambulansebasen vil ut fra de opplysninger han får fra togleder og eventuelt andre samtidige ambulanseoppdrag ta standpunkt til om togleders rekvisisjon kan imøtekommes.

Fartøysjefen kan av sikkerhetsmessige grunner avvise oppdraget.

Togledelsen har oversikt over Norsk Luftambulanses helikopterbaser med tilhørende områder og telefonnummer.

Togleder og togfører i vedkommende tog skal avtale på hvilken stasjon den syke/skadede skal hentes. Togleder skal videre orientere personale ved stasjonen (dersom den er betjent) slik at nødvendige tiltak/forberedelser for helikopterlanding kan iverksettes.

Opplysninger som togleder må innhente/gi ved rekvirering:

- togførers navn og tognr.
- togleders navn, adresse og telefonnummer
- pasientens navn og fødselsdato (om mulig)
- hvor pasienten skal hentes
- pasientens sykdom/skade, tilstand og spesielle forhold som kan ha betydning for transporten
- hastegrad
- nærmeste landingsplass, landingsplassens beskaffenhet og eventuelle opplysninger om vær og vind som kan være av betydning for flygingen.

Det er viktig at togføreren og toglederen opprettholder telefonisk kontakt mens rekvirering pågår, slik at vakthavende lege ved luftambulansen kan få svar på eventuelle tilleggs-spørsmål, samt at togføreren får bekreftelse på om ambulansoppdraget kan utføres.

#### Søk etter tog

Hvis enbemannet tog har stoppet på sted på linjen der det vil ta lang tid å nå fram med "letemannskap", og togføreren etter bestemmelsene ikke har meldt seg (innen 20 min.), eller etter avtale ikke melder seg på nytt, bør toglederen vurdere å rekvirere luftambulanse for "søk" etter toget.

Årsaken kan i slike tilfeller være akutt sykdom.

#### Helikopterlandingsplass

Landingsplass for helikopter fra Norsk Luftambulanse skal være minst 15 meter i diameter.

Togpersonalet og/eller stasjonspersonalet skal assistere helikopterføreren under landing. I den forbindelse vises til retningslinjer i art. 13.



1977  
8/14



---

Tjenesteskriver utgitt av  
Norges Statsbaner Hovedkontoret

## **Forskrifter for hjelpetjenesten ved driftsuhell**

Rettelsesblad nr. 2  
Gjelder f.o.m. 15. september 1991

Følgende rettelser foretas:

I innholdsfortegnelsen tilføyes: Bilag 10 Instruks for bruk av båndopptaker ved togledelsen.

Vedlagte bilag 10 settes inn.

THE HALL  
VAT 6001  
DE 1000

1000





## INSTRUKS FOR BRUK AV BÅNDOPPTAKER VED TOGLEDELSEN

### 1 VIRKEOMRÅDE

Båndopptakeren er plassert i eget låst skap i låst rom, og nøkkel oppbevares av elektromester (svakstrøm). Enhver samtale til/ fra den enkelte togleder blir tatt opp. Båndopptakeren går kontinuerlig, og hver betjeningsplass har sitt eget spor. Samtalene oppbevares på bånd i 24 timer, hvorefter de automatisk viskes ut.

### 2 ADGANG TIL BÅNDOPPTAKER

Vedkommende elektromester er ansvarlig for at det ikke gis adgang til skap (eventuelt rom) hvor båndopptaker er montert, for andre enn de som har adgang i henhold til punkt 6 i denne instruks.

#### 3 a KONTROLL VED UHELL ELLER TILLØP TIL UHELL

Når det er skjedd uhell, eller tilløp til uhell, som er av en slik art at de kan bli gjenstand for etterforskning/gransking, eller skal meddeles til NSB Hovedkontoret i henhold til Trykk 427, bilag 4, skal båndet tas ut og beslaglegges.

#### b ØVRIGE KONTROLLER

Båndet kan også forlanges tatt ut av personale som mener at ordre opplysninger vedrørende sikkerhetstjenesten ikke gis forsvarlig, selv om det ikke har ført til uhell/tilløp til uhell, men at forholdet er av en slik karakter at det bør vurderes i forbindelse med forebyggende tiltak.

### 4 AVSPILLINGER I FORBINDELSE MED FOREBYGGENDE TILTAK

I tillegg til kontroll av sikkerhetstjenestens utførelse ved uhell eller tilløp til uhell, jf. pkt. 3a, er det en målsetting for anskaffelse av båndopptaker i togledelsen at tiltaket skal ha en forebyggende virkning for at forespørsler, meldinger, besvarelser, ordrer mv. gis på reglementert måte, slik at misforståelser unngås.

Avspilling foretas også etter større driftsuregelmessigheter.

Avspillinger til disse formål foretas av en representant fra regionens sikkerhetskontor i nærvær av to representanter som er utpekt av personalorganisasjonene.

Manglende påbudt repetisjon av ordre (opplysninger) i telefon og feilaktig uregelmessig bruk av formler, ordrer ol. tas opp med de berørte - som da gis anledning til nødvendig avlytting av båndet - for å forebygge uhell.

Avspilling av band for kontroll av sikkerhetstjenestens utførelse skal foretas minst 6 ganger pr. år.

Det skal noteres i egen protokoll når avspillingen har funnet sted, om uregelmessigheter er oppdaget, og i så fall hvilken påtale som er gitt.

## 5 UTTAK/AVSPILLINGER

Ordre/ønske om uttak av båndet, i henhold til pkt. 3a og b, gis til togleder.

Ordre/ønske gis videre av togleder til elektromester (svakstrøm), eller hans stedfortreder som er ansvarlig for at båndet blir tatt ut og beslaglagt.

Når båndet er tatt ut etter reglene i pkt. 3a og beslaglagt, skal dette ikke under noen omstendigheter tas i bruk før tillatelse foreligger.

Enhver avspilling skal foretas etter bestemmelsene i denne instruks, og under iakttagelse av avgitt taushetserklæring, samt forvaltningslovens § 13 om taushetsplikt.

Orderen/ønsket om uttak av båndet, etter pkt. 3a og b, gis muntlig, og bekreftes skriftlig.

## 6 TEKNISK KONTROLL

Personale ved svakstrømsavdelingen skal forestå kontroll av utstyret, og kvalitet på opptak.

Minst en gang hver måned skal elektromester (svakstrøm), eller hans stedfortreder sammen med en representant, oppnevnt av personalorganisasjonene fra personalet på stedet, foreta innspillings- og kvalitetskontroll av samtlige kanaler for å forvisse seg om at opptakenes kvalitet er tilfredsstillende.

Toglederne gis nødvendig forhåndsunderretning om når kontrollen vil bli foretatt.

Ved omkoplingsarbeid, teknisk feil og ved andre inngrep i båndopptakeren eller utstyr knyttet til denne, skal det snarest mulig etter avsluttet arbeid foretas en innspillingskontroll av samtlige kanaler.

Toglederne skal straks underrettes.

Kontrollordning i form av lys- og lydsignal som viser når båndopptakeren er ute av drift, er satt opp lett synlig og hørbart for toglederne.

For båndopptakeren skal det føres kontrollbok. I denne kontrollboken skal det føres inn alle opplysninger som anses å være av betydning når det gjelder teknisk standard, bandskifte mv.

Innføring i kontrollboken skal signeres med angivelse av dato og klokkeslett.