



DE DANSKE STATSBANER
GENERALDIREKTORATET

DRIFTSUHELDS- REGLEMENT

AF 1940

(UR)

PEDERSEN & LEFEVRES BOGTRYKKERI
KØBENHAVN V.



DE DANSKE STATSBANER
GENERALDIREKTORATET

DRIFTSUHELDS- REGLEMENT

AF 1940

(UR)

PEDERSEN & LEFEVRES BOGTRYKKERI
KØBENHAVN V.

Nærværende Reglement fordeles til:

Administrationskontorer o. l. }
Samtlige Stationer. } efter Behov.

Stationspersonale paa Ambulance- }
togsstationerne undtagen Kontor- }
assistenter og Kontorister, }
Togpersonalet, }
Lokomotivmestre, }
Lokomotivførere, }
Motorførere, }
Lokomotivfyrbødere, }
Vognmestre, }
Vognopsynsmænd, }
Depotformænd, }
Pudserformænd, }
Lokomotivfyrbøderaspiranter, } med
faste timelønnede ved Hjelpe- og } personligt
Ambulancevognsdepoter, } Eksemplar.
Overbaneformænd, }
Baneformænd, }
Banenæstformænd, }
Banevagter, }
Overtelegrafformænd, }
Telegrafformænd, }
Telegrafhaandværkere, }
Telegrafnæstformænd, }
Telegrafmontører, }
Afløsningspersonale, }
Jernbaneleger. }

INDHOLDSFORTEGNELSE

Indledning

Side

A. Materiel.

1. Ambulancevogne	9
2. Redningsvogne	9
3. Hjelpevogne	10
4. Kørekraner	10
5. Ambulancebaarer	11
6. Lægekasser	12
7. Forbindpakker	14
8. Spiritus og Vin	15
9. Vandfade og Vanddunke	15
10. Vandspande	15
11. Redningsværktøj i Personvogne, Rejsegods- vogne og Postvogne	15
12. Vogntrapper	16
13. Lysfakler	16
14. Auto-Luxlamper	18
15. Telefonmateriel	18

B. Ambulance- og Hjelpevognstjenestens Organisation.

1. Ambulancetogs- og Hjelpevognsstationer	19
2. Sættning og Oprangering af Ambulan- ce- og Hjelpevognstog	21
3. Ledelse og Mandskab til Hjelpevognstog og Ambulancetog	22
a. Til Hjelpevognstog	22
b. Til Ambulancetog	24
4. Instrukser for Ambulancetogs- og Hjelpevogns- stationerne samt for Maskindepoterne	25
5. Uddannelse af Personalet i Samaritergerning m. v.	26

	Side
<i>C. Anmeldelse, Undersøgelse og Afhjælpning af Ulykker og Uheld.</i>	
1. Almindelige Forholdsregler	28
a. Anmeldelse	28
b. Underretninger	28
c. Afhjælpning	29
d. Undersøgelse	30
e. Skriftlige Indberetninger	32
2. Behandling af lettere og enkelte tilskadekomne	33
3. Tilkaldelse og Udsendelse af Hjælpemaskine og Hjælpevogn	33
4. Tilkaldelse af Ambulancetog m. v.	36
a. Forskrifter for Togføreren og Togpersonalet i nedbrudte Tog	36
b. Forskrifter for den Station, hvor der har fundet et større Uheld Sted, og for Stationer, hvor der forlanges Hjælp i Anledning af Tognedbrud	37
c. Forskrifter for den paa den anden Side af Uheldsstedet liggende Station	39
d. Forskrifter for Ekspeditionssteder og Vogterhuse, hvorfra løst Materiel rekvireres ..	39
5. Udtrykning med Ambulancetog	39
a. Forskrifter for Ambulancetogs- og Hjælpevognsstationer	39
b. Ambulancetogets Opvarmning og Belysning	43
c. Forberedelser under Kørslen	43
d. Forholdsregler efter Ankomsten til Uheldsstedet m. v.	44
e. Identificering af og Oplysninger om de tilskadekomne	46
6. Tilkaldelse af særlig Hjælp	47
a. Benyttelse af Privattelefon	47
b. Assistance fra Redningskorps	48
c. Assistance fra Sanitetskolonner	49
d. Tilkaldelse af Militær	49
e. Anvendelse af Automobiles	50

	Side
<i>D. Øvelsesudtrykning og Prøve med Ambulancetog m. v.</i>	
1. Øvelsesudtrykning med Ambulancetog	51
2. Personalets Indøvelse	54
3. Prøve med og Eftersyn af Ambulancetog	55
4. Eftersyn af Redningsvogne og Hjælpevogne ..	56
5. Lokale Øvelser med Sanitetskolonner	58

<i>E. Fortegnelser over Inventar i Ambulancevogne og Redningsvogne og over Indholdet i Lægekasser.</i>	
1. Fortegnelse over Inventar i Ambulancevogne..	60
2. Fortegnelse over Inventar i Redningsvogne ..	63
3. Fortegnelse over Indholdet i Toglægekasser ..	66
4. Fortegnelse over Indholdet i Stations- og Vogterhuslægekasser	67

<i>F. Beskrivelse af og Vejledning i Brugen af forskelligt Materiel.</i>	
1. Gasinstallationer i Ambulancevogne og Redningsvogne	69
2. Petroleumsløgter	75
3. Karbidfakler	81
4. Autogenskæreapparater	86
5. Telefonerne i Hjælpevognene	94
6. Rejsning af Telt	96
7. Anvendelse af Benzin	99

For at der ved indtrædende mindre eller større Uheld paa de danske Statsbaner, hvorved Materiel og Spor beskadiges eller Mennesker kommer til Skade eller omkommer, hurtigst mulig kan træffes de fornødne Foranstaltninger til at klargøre Spor og Banelegeme og yde den fornødne Hjælp til tilskadekomne, raader Statsbanerne over det i de efterfølgende Afsnit nærmere angivne Materiel.

Ved nærværende Reglement fastsættes Bestemmelserne om dette Materiels Anvendelse, om Undersøgelser, Indberetninger og om de Foranstaltninger og Arbejder, der skal foretages som Følge af Uheldene, samt om Personalets Uddannelse og Indøvelse i Rednings-, Rydnings- og andre Arbejder, som Uheldene kan ventes at give Anledning til.

Hvor der i nærværende Reglement henvises til Distrikternes Togplaner, gælder Henvisningen Togplan 17 (XVII).

A. Materiel.

1. Ambulancevogne.

Ambulancevogne benyttes ved større Uheld til Transport af de saarede fra Uheldsstedet til Hospital.

Vognene findes i to Størrelser; de større Vogne har Plads til 16 Baarer, de mindre til 12 Baarer.

Ambulancevognene har elektrisk Lysinstallation og Gasbelysningsanlæg.

Angaaende Vognenes Inventar henvises til Fortegnelsen Side 60.

2. Redningsvogne.

Redningsvognene er delt i et Forbindingsrum, et Værktøjs- og Redskabsrum samt et Mandskabsrum.

I den Ende af Vognen, som danner Forbindingsrummet, forefindes Endedøre og Overgangsbro til Ambulancevognen.

I Redskabsrummet findes det til den første Hjælp fornødne lette Værktøj samt Belysningsmidler.

Redningsvognenes Redskaber maa ikke anvendes i andet Øjemed end det, hvortil de er bestemt, og Udlaan er forbudt.

Redningsvognene har Gasinstallation til Belysning og til Kogeapparater.

Fortegnelse over Redningsvognenes Udrustning findes Side 63.

3. Hjælpevogne.

Hjælpevogne forefindes i 3 Typer, A, B og C; af disse skal en Vogn af Type A og en Vogn af Type B altid følge hinanden, idet deres indre Udrustning tilsammen udgør en Enhed.*)

I Hjælpevognene findes det sværere Værktøj samt Redskaber, som udkræves, naar Materiel skal bringes paa Spor, et Uheldssted ryddeliggøres eller Materieldele fjernes for at frigøre tilskadekomne Personer o. s. v.

Omfanget af Hjælpevognstypernes indre Udrustning er forskellig; Type A og B rummer tilsammen en større Beholdning af Værktøj og Redskaber end Type C samt de Belysningsmidler, som anses for nødvendige ved almindelige Uheld; de har ikke Katastrofe-Værktøjskasse. (Strækninger, der har Hjælpevogn Type A og B, har tillige Redningsvogn, hvori yderligere Belysningsmidler og Katastrofe-Værktøjskasse forefindes, jfr. Side 63).

I Hjælpevogne Type C medføres foruden Værktøj endvidere Katastrofe-Værktøjskasse og Belysningsmidler i samme Omfang som i Redningsvognene, jfr. Side 63.

Fortegnelse over Hjælpevognenes Inventar opbevares i Vognene. Ændring af Inventaret maa ikke finde Sted uden Generaldirektoratets Samtykke. Hjælpevognenes Redskaber maa ikke anvendes i andet Øjemed end det, hvortil det er bestemt, og Udlaan er forbudt.

4. Kørekraner.

Ved Hjelpe- og Ambulancetogssporene paa Københavns Godsbanegaard og ved Aarhus H. Maskin-

*) I det ene Hjelpevog i København findes kun een Hjelpevogn af stor Type.

depot forefindes 30 t Kørekran, forsynet med Aga-Belysningsmateriel. Kørekraner à 10 t Bæreevne forefindes ved Centralværkstederne.

For Kørsel og Arbejde med Kørekran inden for det elektrificerede Omraade gælder følgende særlige Regler:

Da det er forbundet med absolut Livsfare at berøre — direkte eller med Redskaber — nogen Del af strømførende elektriske Køreledningsanlæg, maa der ikke uden særlig Tilladelse foretages Arbejder i kortere Afstand fra Køreledningsnettet end 1,5 m, medmindre der haves Sikkerhed for, at Anlægget er spændingsløst og sat til Jord.

Det paahviler derfor den Tjenestemand, der paa et Uheldssted i Nærheden af elektrificerede Spor forestaar Benyttelsen af en Kørekran, ved Henvendelse til nærmeste Station at skaffe sig Sikkerhed for, at Anlægget paa Uheldsstedet er gjort spændingsløst, og *det er indtil da forbudt at paabegynde Klargøringen af Kranen.*

Saafernt det elektriske Anlæg hindrer Kranens Benyttelse, skal der gennem Togkontoret rettes Anmodning til Baneafdelingens Byggeomraade for Køreledningsanlægget, for at de fornødne Foranstaltninger kan blive truffet.

5. Ambulancebaarer.

Samtlige Stationer og Billetsalgssteder med offentlig Sidespor og endvidere Lyntog, Motorvogne (dog ikke Mm-Vogne) og E-Vogne samt Rejsegodsrum i D-Vogne er forsynet med Ambulancebaarer. Baarer skal medgives personførende Tog samt Arbejdstog, der medfører Arbejdere, eller ved hvilke Arbejdere beskæftiges, for saa vidt de nævnte Tog ikke medfører Vogne af de angivne Typer. Paa de københavnske Nærtrafikstrækning-

ger medfører elektriske Tog, der er formeret udelukkende af Motorvogne, ikke Baare.

Det paahviler Stationerne at holde deres Personale underrettet om Stationsbaarens Opbevaringssted samt drage Omsorg for, at den holdes i god og renlig Stand bl. a. ved Indpakning i Papir, og at Indpakningen fornyes, naar det tiltrænges.

Togføreren rapporterer forekommende Beskadigelser af Vognenes Baarer paa Tograpporten.

Eventuelle Reparationer af Baarer besørges ved Distriktets Foranstaltning.

De i Motorvognene og Rejsegodsvognene anbragte Baarer er ophængt i sammenklappet Stand; naar de skal bruges, klargøres de paa følgende Maade:

- 1) De to Remme opspændes.
- 2) Hoved- og Fodstykke udslaas.
- 3) Lærredet udrulles.
- 4) Vangen anbringes — først i Hovedstykket, derefter i Fodstykket, saaledes at Boltehullerne vender opad.
- 5) Boltene anbringes.
- 6) Lærredet anbringes over de ved Hovedenden værende Horn og paaknappes.
- 7) Lærredet strammes imod Fodenden og paaknappes.

6. Lægekasser.

Foruden i Ambulancevognene skal der findes Lægekasser i alle i Brug værende Lyntog, Motorvogne (dog ikke Mm-Vogne), Dg-, Dj- og E-Vogne samt i Brug værende Vogne, der erstatter sidstnævnte.

Lægekasser skal medgives personførende Tog samt

Arbejdstog, der medfører Arbejdere, eller ved hvilke Arbejdere beskæftiges, for saa vidt de nævnte Tog ikke medfører Vogne af de angivne Typer.

Paa de københavnske Nærtrafikstrækninger medfører elektriske Tog, der er formeret udelukkende af Motorvogne, ikke Lægekasse.

Endvidere er der paa alle Stationer og Billetsalgssteder samt i en Del Vogterhuse og Maskindepoter anbragt Lægekasser, bl. a. for at der ved indtrædende Ulykker hurtigst muligt, og inden Ambulancetoget kan være paa Stedet, kan ydes foreløbig Hjælp.

Angaaende Lægekassernes Indhold henvises til Fortegnelserne Side 66—68.

Lægekasserne er plomberet, og de maa sædvanligvis kun aabnes og benyttes af Læger. Ved større Uheld maa de dog ogsaa aabnes og benyttes af Personalet.

Afgørelse af, hvorvidt en Lægekasse bør aabnes af Personalet, maa i Tvivlstilfælde træffes saaledes, at den er i den tilskadekomnes Favør. (Kassen kan f. Eks. aabnes i Tilfælde af Knusninger med aabne Saar, hvor Infektion kan befrygtes.)

Lægekasserne skal opbevares paa et tørt Sted, men dog ikke i umiddelbar Nærhed af Kakkellovn, Varmeapparat eller lignende.

Efter endt Afbenyttelse skal Kassen til Supplering af de brugte Hjælpemidler uopholdelig indsendes til Distriktet af vedkommende Stationsbestyrer eller Togfører, som derhos straks skal gøre Indberetning om den stedfundne Afbenyttelse paa en Blanket, af hvilken der findes Eksemplarer i Lægekasserne.

Fortegnelse over de Vogterhuse, hvor Lægekasse er anbragt, findes i Distrikternes Togplaner.

Vogterhuse, hvori der er anbragt Lægekasse, er

kendetegnet ved, at der paa den mod Banen vendende Side af Vogterhuset er anbragt et emailleret Skilt, visende en cirkelrund rød Flade med et hvidt Kors.

7. Forbindpakker.

For at undgaa Aabning af Lægekasserne er der til Brug ved mindre Uheld og i Sygdomstilfælde anskaffet Tog-Forbindpakker og Stations-Forbindpakker.

Tog-Forbindpakker bestaar af en Blikæske indeholdende 4 mindre Pakker Gaze, Vat og Bind, en Flaske med 25 Gram Hoffmannsdraaber samt 1 Jodpen.

De fordeles til alle Togførere, og de skal medføres i alle Tog, ogsaa i de ikke-personførende. Desuden forsynes Togudgangsstationerne med Reservepakker, særlig til Brug for ansatte, der benyttes som Togførere. Efter endt Tur leveres Reservepakkerne straks tilbage til vedkommende Station.

Stations-Forbindpakker, der findes paa alle Stationer, indeholder Gaze, Vat og Bind til en mindre Forbinding. Desuden faar Stationerne udleveret en Flaske med 25 Gram Hoffmannsdraaber og Jod i tilsmedede Glasampuller.

Endvidere fordeles Forbindpakker, indeholdende Gaze, Vat og Bind til en mindre Forbinding samt Jod i tilsmedede Glasampuller, med 2 til hver *Banekolonne* (Banevagt) — af Hensyn til indtrædende Uheld, naar Kolonnen maatte arbejde delt — samt 1 til hver Banehaandværker og til hver underordnet Tjenestemand under *Signal- og Telegraffjenesten*. Ligeledes faar hver Kolonne og hver Telegrafformandsstrækning 1 Stk. »Militerforbindpakke Nr. 2« til Brug ved større Kvæstelser. Endelig er alle *Maskindepoter* forsynet med Forbindpakker og Jod.

Forbindpakkerne bør benyttes i alle Tilfælde, hvor de skønnes at kunne skaffe den tilskadekomne eller syge Lindring.

8. Spiritus og Vin.

Ambulancetogsstationerne er forsynet med 1 Flaske Cognac og 1 Flaske Portvin, som skal medføres i Ambulancevognen under Udrykning.

9. Vandfade og Vanddunke.

Til Brug ved Behandling af tilskadekomne er Lyntog, Motorvogne og Rejsegodsvogne forsynet med 2 i Papir indpakkede emaillerede Vandfade, der tilsammen danner et Dobbeltvandfad, samt 3 Skaale og en emailleret Dunk med Drikkebæger.

10. Vandspande.

Til Transport af Vand til saarede ved eventuelle Jernbaneulykker er der i samtlige Vogterhuse, som ikke er beliggende paa Stationer eller i Byer, anbragt Vandspande med Laag.

Vandspandene, der skal anbringes i Vogterhusenes Forstuer, eventuelt i paagældende Ledvogterhytte, maa ikke bruges i privat Øjemed af Husenes Beboere.

11. Redningsværktøj i Lyntog, Personvogne, Rejsegodsvogne og Postvogne.

Lyntogene, Sidegangsvognene, en Del af Midtgangsvognene samt Rejsegodsvognene er forsynet med 1 Økse, 1 Fukssvans og 1 Stiksav til Brug ved forekommende

Ulykkestilfælde. Dette Værktøj opbevares i et Skab, som i Sidegangsvogne er anbragt i Sidegangen og i Rejsegodsvogne i Nærheden af en af Sidedørene. I Postvognene er der ved Postvæsenets Foranstaltning anbragt en Økse og en Sav til Brug for Postpersonalet.

12. Vogntrapper.

Til Brug ved rejsendes Omstigning fra et Tog til et andet uden for Perron i Tilfælde af Jernbaneuheld, Dæmningsskred eller lignende er der stationeret Vogntrapper paa en Del Stationer; Fortegnelse over disse findes i Togplanerne.

Trapperne skal være anbragt paa et tilgængeligt Sted, og Personalet skal kende dette.

Naar Stationer, ved hvilke der er stationeret Trapper, bliver bekendt med saadanne Uheld, hvor Trapperne kan bruges, sender de to Stationer, der ligger nærmest paa hver Side af Uheldsstedet, deres Trapper dertil med første Tog eller om nødvendigt paa anden Maade og melder telegrafisk til den Uheldsstedet nærmest liggende Station, at de sendes.

Om ønskeligt kan den ledende paa Uheldsstedet yderligere rekvirere Vogntrapper fra andre Stationer, ligesom han foranlediger, at Trapperne efter endt Brug tilbagesendes til Hjemstedsstationerne, der maa reklamere dem, hvis de ikke er modtaget tilbage indenfor et passende Tidsrum.

13. Lysfakler.

Toglokomotiver, Lyntog, Motorvogne og Rejsegodsvogne er forsynet med 1 tilloddet Blikhylster med hvid Etiket: »Lysfakler«, indeholdende 4 Lysfakler, samt med

1 Fakkeltok. Stationer med Reservebeholdning af Hylstre og Fakkeltokke findes anført i Togplanerne.

Faklerne benyttes som Belysningsmiddel ved Arbejder, der ved eventuelle Jernbaneuheld maa foretages efter Mørkets Frembrud, indtil Hjælpetogets Belysningsmidler eventuelt kommer i Brug.

Hylstrene aabnes ved at afrive Laaget; dette sker ved at trække i den paa Hylstret anbragte Metaltraad. Hylstrene maa ikke bæres i denne Metaltraad.

Faklen tændes ved at afskrue dens Dæksel og stryge dettes Strygeflade henover den i Faklens Masse siddende Tændsats.

Naar Lysfakkel skal benyttes, anbringes Fakkeltokken i Jorden, og naar Faklen er tændt, sættes den paa Stokken. Fakkeltokken skal opstilles i skraa Stilling, for at Slaggerne let kan falde af, da Lysvirkningen i modsat Fald hæmmes væsentligt.

De fra Faklen nedfaldende Slagger er glødende, og der bør derfor ved Opstillingen af Faklen drages Om-sorg for, at Slaggerne ikke falder paa let fængeligt Materiale, tørt Græs o. l.

Naar et Fakkelhylster har været aabnet, maa det ikke — selv om intet af Indholdet er benyttet — paany anbringes paa sin Plads paa Lokomotiv (Motorvogn) eller i Rejsegodsvogn, men skal af Lokomotivføreren (Motorføreren), henholdsvis Togføreren, foranlediges afleveret til Lokomotivets (Motorvognens) Hjemstedsdepot, henholdsvis Togets Endestation, der straks skal anbringe et nyt Hylster.

Hylstre, hvis Indhold har været benyttet, eller som er beskadiget, indsendes af Stationerne og Maskindepoterne paa Sjælland-Falster til Centralværkstedet, København, og af Stationerne og Maskindepoterne i Jylland-Fyn til 2. Distrikt. Erstatning for de indsendte

Hylstre rekvireres fra Centralværkstedet, København, henholdsvis fra 2. Distrikt.

De om Opbevaring og Prøvning af Lysfakler fastsatte Bestemmelser er optaget i Ordresamlingen.

14. Auto-Luxlamper.

Til Brug i Tilfælde af Dæmningskred og lignende, hvor en kraftig Belysning hurtigt skal tilvejebringes paa Banelinien, er der paa Aarhus H. Station anbragt 6 Auto-Luxlamper med fornødent Tilbehør (herunder ogsaa Ophængningsmaster), der til enhver Tid er færdige til øjeblikkelig Brug.

Eventuel Rekvisition tilstilles Aarhus H. Station. Forlangende om Personale, der er kendt med Auto-Luxlampernes Behandling, rettes eventuelt til 2. Distrikt.

15. Telefonmateriel.

Hjælpevognene er forsynet med Telefonmateriel til Etablering af Telefonforbindelse fra den frie Bane til Nabostationerne.

En Vejledning i Benyttelsen af disse Telefoner er optaget Side 94.

B. Ambulance- og Hjælpevognstjenestens Organisation.

1. Ambulancetogs- og Hjælpevognsstationer.

I Distrikternes Togplaner findes Fortegnelser over Ambulancetogs- og Hjælpevognsstationerne samt over de paa dem stationerede Ambulancevogne, Redningsvogne og Hjælpevogne.

Ambulancetogs- og Hjælpevognstationerne inddeles i Stationer af I og Stationer af II Klasse. Til Stationer af I Klasse henregnes de Stationer, hvor der er stationeret Ambulancevogn, Redningsvogn og to Hjælpevogne. De øvrige Ambulancetogs- og Hjælpevognsstationer er forsynet med Ambulancevogn og en Hjælpevogn og henregnes til Stationer af II Klasse.

Naar en Ambulancevogn, Redningsvogn eller Hjælpevogn tages i Brug eller af anden Aarsag ikke er disponibel (f. Eks. i Værksted), gælder følgende Bestemmelser:

Paa Sjælland-Falster:

Paagældende Hjemstedsstation underretter Distriktet, der herefter foranlediger det videre fornødne.

I Jylland-Fyn:

Paagældende Hjemstedsstation underretter den eller de Strækninger, for hvilke den i Togplanen er

opført som Hjælpevognsstation Nr. 1, samt de Ambulance- og Hjælpevognsstationer Nr. 2, der herefter midlertidig skal holde Reserve som Nr. 1 for nævnte Strækninger, endvidere Distriktet, Trafiksektionen og Maskinsektionen. Hjemstedsstationerne underretter de samme Adressater, naar Vognene atter er til Raadighed.

Naar en Hjælpevogn udsendes i en mindre betydningsfuld Anledning, skal Hjælpevognsstation Nr. 1 i Underretningen til sit Omraade udtrykkelig anføre:

- 1) til hvilken Station Vognen er sendt, og
- 2) at den er sendt til et mindre Uheld.

Forekommer der i det omhandlede Omraade samtidig et nyt Uheld, der ikke kræver Tilkaldelse af Ambulancevogn, skal den nye Uheldsstation skønne over, hvorvidt det efter Omstændighederne vil være hensigtsmæssigt enten at forlange Hjælpevogn fra Hjælpevognsstation Nr. 2 eller gennem Henvendelse til Distriktet (Trafiksektionen) at søge Assistance af den først udsendte Hjælpevogn.

Om Underretning ved Øvelsesudrykning se Side 51—54.

Naar en Hjælpevogn skal indsendes til Værkstedet, kan Vognens Indhold eventuelt omlæsses til en Godsvogn, der da under Hjælpevognens Fraværelse gør Tjeneste som Hjælpevogn. Herom træffer den paa-gældende Maskinsektion, henholdsvis Distriktet Afgørelsen i hvert enkelt Tilfælde.

Det Værksted, som indkalder Ambulance- og Hjælpevognsmateriellet til Revision m. v., drager Om-sorg for, at de indkaldte Vogne, forinden Afsendelse til Værkstedet finder Sted, erstattes af andet, tilsva-rende Materiel.

2. Sammensætning og Oprangering af Ambulance- og Hjælpevognstog.

Ambulance- og Hjælpevognstogene sammensættes paa Stationer af I Klasse af:

- 1) Hjælpevogn B,
- 2) Hjælpevogn A,
- 3) Redningsvogn,
- 4) Ambulancevogn,
- 5) Personvogn,

paa Stationer af II Klasse af:

- 1) Hjælpevogn C,
- 2) Ambulancevogn,
- 3) Personvogn.

Vognene skal være oprangeret i den angivne Or-den, og ved Udsendelse af Ambulancetog skal Vogn-materiellet, medmindre anden Bestemmelse forud er truffet af Distriktet, medføres i denne angivne Orden, regnet fra Lokomotivet.

Saaframt en ladet Batterivogn haves til Raadighed, indsættes den som sidste Vogn i Toget i de Tilfælde, hvor Benyttelsen af Toget ikke kan ventes tilendbragt ved Dagslys.

Omrangering skal foretages inden Udrykning i den Retning, for hvilken Oprangeringen ikke svarer til den paabudte Togordning.

Ved den paabudte Togordning skal opnaas, at Hjælpevognene kan efterlades paa Uheldsstedet, me-dens de øvrige Vogne bruges efter Behov enten samlet eller enkeltvis til Befordring af de saarede.

Paa de oprangerede Tog skal Dagslutsignal være anbragt, og Togene skal uanset Aarstiden være forsynet med Varmeslanger. Alle Varmereguleringshaandtag skal være stillet paa »Aaben«.

Paa Stationer, hvor det paa Grund af manglende Sporplads ikke kan lade sig gøre at holde Vognmateriellet oprangeret paa et enkelt Spor, kan Materiellet efter Bemyndigelse fra Distriktet holdes oprangeret paa 2 Spor, saaledes at Ambulancemateriellet er oprangeret for sig og Hjælpevogsmateriellet for sig.

Naar der kun skal foretages Rydningsarbejder, udsendes Hjælpevognen (Hjælpevognene) alene.

3. Ledelse og Mandskab til Hjælpevognstog og Ambulancetog.

a. Til Hjælpevognstog.

Naar der indtræder større Uheld eller Ulykker, begiver den tilsynsførende Maskiningeniør sig snarest til Uheldsstedet og overtager Ledelsen af Rydningsarbejdet samt det tekniske Hjælpe- og Redningsarbejde.

Paa Hjælpevognsstationerne *uden for København* er en Lokomotivmester eller Vognmester Leder af Hjælpevognstjenesten efter Distriktets nærmere Bestemmelse. Endvidere udpeger Distriktet ved hvert af de paagældende Maskindepoter en Stedfortræder for den egentlige Hjælpevognsleder. Hjælpevognslederen og hans Stedfortræder skal være fuldt fortrolig med de Hjælpe-midler, Hjælpevognene medfører.

Hjælpevognslederen er ansvarlig for, at Hjælpevognens indre Udrustning til enhver Tid er i Orden, og det paahviler ham at drage Omsorg for, at det fornødne Mandskab straks tilkaldes, naar Hjælpevogn skal rykke ud.

Indtil den tilsynsførende Maskiningeniør kommer til Stede paa Uheldsstedet, er Hjælpevognslederen Arbejdsleder ved Rydningsarbejdet samt det tekniske Hjælpe- og Redningsarbejde og træffer Bestemmelse om, hvorvidt Hjælpevogn tillige skal tilkaldes fra en anden Hjælpevognsstation, og hvorvidt Kørekran er fornøden.

Distrikterne udarbejder for hver Hjælpevognsstation en Fortegnelse over de under Maskindepotet, henholdsvis Vognopsynet hørende Tjenestemænd og Arbejdere, som skal gøre Tjeneste ved Hjælpevognen under Udrykning. Hvor det er muligt, skal Hjælpevognspersonalet — foruden Lederen — bestaa af 6 à 7 Mand, hvoraf een bestemt Mand, eventuelt een Mand af hvert Hold, til Stadighed bør benyttes ved Udlevering af Hjælpevognens Værktøj paa Uheldsstedet.

En Liste over dette Personale med Angivelse af Bopæl og af Lederens Telefonnummer skal forefindes paa et for Maskindepotets Personale til enhver Tid tilgængeligt Sted tilligemed den lokale Instruks og Nøglen til Hjælpevognen.

I *Aarhus* kan Maskindepotet tilkalde supplerende Mandskab fra Centralværkstedet; men Tilkaldelse af dette Mandskab maa uden for Værkstedets egentlige Arbejdstid ske direkte til de paagældende ved Maskindepotets Foranstaltning. Lokomotivmesteren er ogsaa i dette Tilfælde Arbejdsleder.

I *København* paahviler det Centralværkstedet at afgive en Værkmester som Hjælpevognsleder samt af den faste Hjælpevognsvagt at stille det til Hjælpevognens Bemanning fornødne Personale — saavel i som uden for Værkstedets Arbejdstid.

b. Til Ambulancetog.

Strækningens Trafikinspektør eller hans Stedfortræder og i disses Forfald Stationsforstanderen eller hans Stedfortræder ledsager det ved Distriktssædet (Trafiksektionssædet) stationerede Ambulancetog til Uhedsstedet, og leder der Arbejdet i sin Helhed, dog bortset fra det tekniske Hjælpe- og Redningsarbejde, der ledes af Hjælpevognslederen. Paa Ambulancetogsstationer uden for Distriktssædet (Trafiksektionssædet) overtager Stationsforstanderen eller dennes Stedfortræder Trafikinspektørens (Stedfortræderens) Arbejde, indtil denne kommer til Stede.

Ambulancetogsstationen skal for Trafiktjenestens Vedkommende udarbejde en Fortegnelse over de Tjenesteture, hvis Udøvere til de forskellige Tider af Døgnet skal følge med Ambulancetoget som dettes egentlige Besætning. Tilsvarende Lister for Maskintjenestens og Banetjenestens Vedkommende udarbejdes henholdsvis af vedkommende Maskindepot og vedkommende Distrikts Banetjeneste, men i Maskintjenestens Lister maa ikke opføres de Tjenestemænd og Arbejdere, der skal betjene Hjælpevognen.

Genparten af Listerne tilstilles vedkommende Ambulancetogsstationer.

Foruden Mandskabet efter disse Lister medtages det Personale, der kan samles inden for kortest mulig Tid, hvilket Mandskab kan udtages blandt samtlige Tjenesters tilstedeværende Personale. Der bør saa vidt muligt medfølge en Mand fra Signaltjenesten af Hensyn til Tilvejebringelse af Telefonforbindelse.

Endvidere medtages det særlig til Betjeningen af Hjælpevognene udtagne Mandskab samt Hjælpevognslederen, saafremt dette Personale kan naa at

komme til Stede inden Togets Afgang. Kan dette Personale ikke naa at komme med, skal det snarest sendes til Uhedsstedet med Tog eller Automobil.

Da Ambulancetoget saaledes skal kunne afgaa uden at afvente det egentlige Hjælpevognsmandskab, kan man ikke altid paaregne, at den egentlige Leder af Rydningsarbejdet paa Uhedsstedet kommer med Ambulancetoget, og der maa derfor, indtil han kommer til Stede, være en midlertidig Leder af dette Arbejde paa Uhedsstedet. Under Hensyn hertil skal hver Ambulancetogsstation foranledige udarbejdet en Liste over de Tjenestemænd, der skønnes egnede til at være midlertidig Leder for Hjælpevognene i Ambulancetoget og i denne Henseende egnede til at træde i Stedet for den egentlige Hjælpevognsleder, hvis denne ikke følger med Toget straks.

I øvrigt forholdes med Hensyn til Hjælpevognstjenesten under Udrykning med Ambulancetog ganske som foreskrevet for Hjælpevognstog.

4. Instrukser for Ambulancetogs- og Hjælpevognstationerne samt for Maskindepoterne.

For hver Ambulancetogs- og Hjælpevognsstation udarbejdes en Instruktion, der skal godkendes af vedkommende Distrikt, over alt, hvad der af en Station skal foretages med Hensyn til Oprangering, Pasning, Udsendelse af og Øvelse med Ambulance- og Hjælpevognstogene og Indøvelse af Stationens Mandskab.

Ved Udrykning med Ambulancetog skal medfølge en Tjenestemand, der er fuldt fortrolig med Indholdet af Lægekasserne og Inventaret i Ambulance- og Redningsvognene.

Instrukserne skal i fornødent Omfang være bekendt-

gjort for Stationernes Personale, og Eksemplarer af dem skal være opslaaet paa Steder, der er bekendtgjort for Personalet og til enhver Tid tilgængelige for dette.

For at Mandskab kan samles saa hurtigt som muligt, skal dette Arbejde være tilrettelagt gennem en lokal Instruktion. Instruktionen skal være opslaaet i Telegrafkontoret og i fornødent Omfang være kendt af alle vedkommende.

Endvidere skal der paa Ambulancetogsstationerne forefindes en Fortegnelse over Telefon-Numre for Sygehuse og Læger i Stationens Nærhed samt de øvrige Telefon-Numre, der særlig vil kunne blive Brug for.

For Maskindepoterne ved Hjælpevognsstationerne udarbejdes af vedkommende Distrikt en Instruktion om de Forholdsregler, der skal træffes, naar Hjælpevognen skal benyttes, og i hvilken Rækkefølge de skal udføres. Endvidere træffer Distriktet Bestemmelse om Hjælpevognspersonalets Indøvelse i Brugen af de i Hjælpevognene værende Belysningsmidler, Autogen-skæreapparater, Telefonapparater og Ildslukningsapparater.

5. Uddannelse af Personalet i Samaritergerning m. v.

Paa Jernbaneskolen undervises de Tjenestemænd, der skal underkaste sig Medhjælpereksamen, Ekspedienteksamen, Togbetjenteksamen, Banenæstformandseksamen, Telegrafnæstformandseksamen og Lokomotivfyrbødereksamen, i Samaritergerning, derunder Behandling af Personer, der er kommen til Skade ved Elektricitet. I denne Gerning undervises ogsaa det paa Ambulancetogsstationerne tjenestegørende, til Trafiktjenesten hørende Personale, som kan ventes at kom-

me med ved Udrykning med Ambulancetog, og som ikke paa Jernbaneskolen har modtaget saadan Undervisning. Endvidere undervises Plads- og Varehuspersonalet i Samaritergerning i et saadant Omfang, at der stedse paa Stationerne, naar disse er aabne, kan være samariteruddannet Personale til Tjeneste paa de Arbejdssteder, hvor det af vedkommende Distrikt skønnes, at Hjælp i givet Tilfælde ikke kan faas tilstrækkeligt hurtigt paa Grund af, at Arbejdsstedet ligger for langt borte fra de Steder paa Stationen, hvor det ovennævnte, paa Jernbaneskolen samariteruddannede, Stationspersonale forretter Tjeneste.

Tjenestemænd af forannævnte Kategorier, der i Henhold til disse Bestemmelser er undervist i Samaritergerning, skal hvert 3. Aar gennemgaa et mindre Replikationskursus over det ved det første Kursus lærte.

Portørpersonalet paa alle Stationer skal indøves i at anbringe, transportere og løfte syge og saarede paa og fra Baarer samt i at hjælpe sig, naar ingen Baarer findes. Indøvelsen skal finde Sted snarest efter Antagelsen som Stationsarbejder.

C. Anmeldelse, Undersøgelse og Afhjælpning af Ulykker og Uheld.

1. Almindelige Forholdsregler.

a. Anmeldelse

Ethvert Uheld paa Banelinien eller paa Stationsomraadet eller Maskintjenestens Omraade, hvorved Personer kommer til Skade eller Trafikken i væsentlig Grad forulempes, — hvortil ogsaa skal henregnes Uheld, der foranlediger Togforsinkelser, Skade paa Driftsmateriellet, Sporet eller Banelegemet eller anden Ulempe — skal, ligesom ethvert Forhold, der kan medføre saadanne Uheld, hurtigst muligt anmeldes til den nærmeste Station af den Tjenestemand, som først opdager det eller bliver gjort opmærksom derpaa.

Er Anmelderen ikke tjenestegørende under Trafiktjenesten, skal han foruden at afgive Melding til Stationen tillige sende Indberetning til sin nærmeste foresatte. Indberetningen skal indeholde kortfattet, men dog fyldestgørende Meddelelse om Uheldets Beskaffenhed og den skete Anmeldelse.

Lokomotivpersonalet optager paa Lokomotivførerrapporten en Bemærkning om de Sporfejl, det har anmeldt for en Station.

b. Underretninger.

Stationen skal straks telegrafisk underrette Generaldirektoratet, Distriktet, Strækningens Trafikinspektør, Maskiningeniør og Baneingeniør om alle større Uheld,

der anmeldes til denne som indtruffet paa den frie Bane, Stations- eller Maskintjenestens Omraade. Ligeledes skal Stationerne straks telegrafisk underrette Distriktet, Strækningens Trafikinspektør, Maskiningeniør og Baneingeniør om indtrufne større Uregelmæssigheder, hvorved Driftssikkerheden har været udsat for eller udsættes for Fare. Hvis Uheldet har medført eller kan medføre Skade paa Sikrings- eller Signalanlæg eller paa Telegraf- eller Telefonledninger, underrettes tillige Signalinspektøren.

Saaftremt et Uheld enten skyldes Tilstanden af Sporet, Banelegemet, Telegraf- eller Telefonledninger, Signal- og Sikringsanlæg el. lign. eller har medført Skade paa samme, skal desuden den paagældende Overbanemester, henholdsvis Telegrafmester, hurtigst muligt underrettes. Er Uheld af denne Art sket paa en Station, skal Baneformanden, henholdsvis Telegrafformanden, straks tilkaldes.

Stationen underretter snarest Baneformanden om de Fejl eller Mangler ved Sporet, der anmeldes for Stationen.

Endvidere skal den paagældende Station for den stedlige Politimyndighed, eventuelt nærmeste Politistation, amelde de Uheld, ved hvilke Mennesker omkommer eller farligt saares. I de telegrafiske Indberetninger til de foresatte skal det udtrykkelig bemærkes, om Anmeldelse til Politiet har fundet Sted.

c. Afhjælpning.

Det paahviler altid den Station, som modtager Anmeldelse om et sket Uheld, at foretage det videre fornødne med Hensyn til Afhjælpning af Uheldet, indtil dette Arbejde eventuelt er overtaget af andre Myndig-

heder. Særlige Regler for de elektrificerede Strækninger findes anført i »Instruks for den elektriske Drift«.

I øvrigt paahviler det Baneingeniøren i alvorligere Tilfælde at varetage det fornødne med Hensyn til Banens Sikring, Begrænsning af Ødelæggelsens Omfang og Genoprettelse af Farbarheden, medens Maskiningeniøren ved større Afsporinger eller Beskadigelser af Driftsmateriellet leder Rydningsarbejdet, og Signalinspektøren varetager det fornødne med Hensyn til at sætte Telegraf- eller Signalanlæg i brugbar Stand.

Naar det efter Afløb i et Sporskifte forsøges at trække det afløbne Materiel paa Spor igen, skal der, inden dette sker, foretages fornøden Opklodsning i Sporskiftet, da dette ellers udsættes for Brud.

d. Undersøgelse.

Ved indtrufne Ulykkestilfælde under Toggangen paa Banelinien, hvorved Personer omkommer eller farligt saares, samt ved Ulykkestilfælde paa Stationerne, saavel som ved andre Uheld, der er af mere omfattende eller alvorlig Beskaffenhed, paahviler det Trafikinspektøren straks at begive sig til Uheldsstedet og — for saa vidt ikke andet i det enkelte Tilfælde bestemmes — lede de fornødne Undersøgelser, eventuelt bistaaet af vedkommende Baneingeniør og Maskiningeniør samt, naar Uheldet vedrører Signaltjenestens Omraade, en Repræsentant for Signalinspektøren. Trafikinspektøren foretager i de nævnte Tilfælde en foreløbig Afhøring af Personalet, hvis Forklaringer optages til en Rapport, hvorved alle, uanset til hvilket Tjenestoomraade de hører, er pligtige at afgive Forklaring. Undersøgelsen skal gaa saa meget i Detailler, at de nærmere Omstændigheder ved indtrufne Uheld nøje oplyses, bl. a. for at

Mangler ved Anlæg, Materiel, Instruktioner eller andet, der derigennem maatte opklares, snarest kan blive afhjulpet.

Ved Uheld, som i Henhold til de gældende Bestemmelser, jfr. S. 29, skal anmeldes for og undersøges af den stedlige Politimyndighed, skal Trafikinspektøren dog ikke foretage nogen Undersøgelse, medmindre Mangler ved Anlæg, Materiel eller Instruktioner kan siges at være medvirkende eller Aarsag til Uheldet, eller Distriktet beordrer Undersøgelse.

Ved forekommende Uheld paa Stationsomraadet, der ikke medfører Tilskadekomst af rejsende og andre private Personer i en saadan Grad, at Politianmeldelse skal finde Sted, paahviler det Stationen straks at foretage en nøje Undersøgelse af Aarsagen — evt. af den opgivne Aarsag — til Uheldet, herunder Fremskaffelse af Vidneudsagn fra Stationspersonalet og andre, som mulig maatte have bemærket Uheldet.

Ved andre indtræffende, mindre Uheld — f. Eks. Sporafløb uden større Beskadigelse af Materiellet eller lignende —, hvor Trafikinspektøren ikke foretager nogen Undersøgelse, paahviler denne den paagældende Station, medens Sporet paa Afløbsstedet hurtigst muligt undersøges af Banetjenestens Personale. Ligger i saadanne Tilfælde Grunden til Uheldet ikke straks klar for Dagen, skal Stationsforstanderen eller hans Stedfortræder i Forening med de øverste tilstedeværende Repræsentanter for de andre Tjenestegrene nøje undersøge alle Enkeltheder ved de ved Uheldet fremkaldte Forhold.

Opnaas der ikke ved den af Stationen foranledigede Undersøgelse noget sikkert Kendskab til Grunden til Sporafløbet, indberettes Sagen telegrafisk til Distriktet, henhv. Trafikinspektøren, der da snarest lader Forhol-

det nærmere undersøge, evt. i Forbindelse med Maskingeniøren og Baneingeniøren samt evt. Signalinspektøren.

Saaframt Forholdene tilsteder det, maa ingen ved indtrufne Uheld, hvor Grunden til Uheldet ikke ligger klar for Dagen, røre ved Spor eller Sporskifter, inden den øverste tilstedeværende Tjenestemand har givet Tilladelse dertil.

e. Skriftlige Indberetninger.

Stationerne skal til Distriktet sende skriftlig Indberetning om ethvert paa deres Omraade indtruffet eller for dem anmeldt Uheld uden for Stationsomraadet; har dette medført Forsinkelse, fremsendes Indberetningen gennem Trafikinspektøren.

Indberetningen skal indeholde fyldigst mulige Oplysninger om Uheldet, Aarsagen til dette og Resultatet af den Undersøgelse, Stationen har foretaget efter Reglerne under Afsnit d. Side 30—31. Saaframt Indberetningen vedrører Uheld paa Stationens Omraade, som har medført Sporafløb, Beskadigelse af Materiel o. l., skal der vedlægges en Skitse, som viser Matriellets Stilling indbyrdes og i Forhold til Spor og Sporskifter.

I Tilfælde af Sporafløb skal de paagældende Vogne tilbageholdes paa Stationen til Brug ved Vognopsynets Undersøgelse af Vognene og eventuelt til Brug ved Undersøgelsen af Uheldets Aarsag. Kan læssede Vogne ikke sættes i Drift straks efter Vognopsynets Undersøgelse, skal de snarest muligt omlæsses for ikke unødigt at forsinke Godsets Befordring. Udgifterne ved Omlæsningen bæres af Statsbanerne.

Ved Undersøgelsen af fremmed Materiel, der har været af Spor, skal det saa vidt muligt altid konstateres af vedkommende Tjenestemand under Maskintjenesten,

om Matriellet har opfyldt de for dets Overtagelse og Befordring over Statsbanerne stillede Fordringer. Bemærkning om denne Undersøgelses Resultat paaføres den paagældende Indberetning.

I Tilfælde, hvor de ovennævnte Fordringer til Matriellet ikke har været opfyldt, indberettes Sagen af Distriktet til Generaldirektoratet. Konstateres det i Værkstederne, at fremmed Materiel ikke har opfyldt de ovennævnte Betingelser, indberettes det ligeledes.

2. Behandling af lettere og enkelte tilskadekomne.

I forekommende Tilfælde, hvor der sker enkeltvis eller mindre Tilskadekomst af Mennesker i Tog, paa Stationer eller fri Bane, skal paagældende Tog-, Stations- og Banepersonale sørge for de tilskadekomnes Forbinding og Anbringelse paa Baare efter de for Brugen af Forbindpakker, Lægekasser og Baarer Side 11—15 givne Bestemmelser. Den Station, hvor Tilskadekomsten finder Sted, eller hvortil den tilskadekomne afleveres fra Tog eller fri Bane, skal sørge for Transport til Hospital eller Tilkaldelse af Læge, hvis saadanne Foranstaltninger skønnes nødvendige.

Bl. a. af Hensyn til Banernes Ansvar er det af største Betydning, at der i heromhandlede Tilfælde straks foretages den foran i Afsnit d (Side 31) foreskrevne nøje Undersøgelse af Aarsagen til Uheldet, herunder Fremskaffelse af Vidneudsagn.

3. Tilkaldelse og Udsendelse af Hjælpemaskine og Hjælpevogn.

Ved Afhjælpning af Uheld, der nødvendiggør Tilkaldelse af Hjælpemaskine eller Hjælpevogn eller eventuelt begge Dele, skal Bestemmelserne i S. R. § 33

og 52 samt for elektriske Tog de i »Instruks for den elektriske Drift«, Afsnit D — Fejl ved Toget —, anførte Bestemmelser iagttages, og endvidere foretages følgende:

Hjælpemaskine.

Hjælpemaskine rekvireres hos den paagældende Stræknings Reservelokomotivstation, evt. fra anden Station (S. R. § 52, 3.) jfr. Togplanen.

Kan et Tog ikke føres videre, fordi Maskinen er utjenstedygtig, bør dette meddeles, samtidig med at Hjælpemaskinen forlanges, saaledes at man ikke indskrænker sig til at opgive, at Toget er nedbrudt, jfr. S. R. § 52, 1.

Kræves der Hjælpevogn, bør Henvendelse kun rettes til Hjælpevognsstationen, medmindre det af Hensyn til det nedbrudte Togs Videreførsel er nødvendigt ogsaa at tilkalde Hjælpemaskine fra Reservelokomotivstationen.

Er Københavns Godsbanegaard eller Østerport Reservelokomotivstation, rettes Rekvisitionen til Distriktets Togkontor (Tkt.).

Særlige Bestemmelser for Rekvisition og Udsendelse af Hjælpemaskiner paa de enkelte Strækninger findes i Togplanen.

Hjælpevogn.

I Distrikternes Togplaner findes Fortegnelse, der angiver, hvorfra de forskellige Strækninger skal rekvirere Hjælpevogn.

Det skal af den telegrafiske Rekvisition fremgaa, om Hjælpevognen skal sendes som Hjælpevognstog, eller Udsendelsen kan ske med Plantog. Saafremt der er rekvireret Hjælpemaskine andet Steds, maa dette anføres med Oplysning om, hvorfra Hjælpemaskinen er re-

kvireret. Hjælpevognstoget maa da, hvis det skal passere samme Banestrækning som Hjælpemaskinen, først afsendes, efter at Planen for Hjælpemaskinen er modtaget af Stationen, saaledes at Hjælpevognstoget kan anordnes med fornødent Hensyn hertil.

Strækningens Togleder, d. v. s. i Almindelighed Distriktet eller Trafiksektionen, underrettes uopholdeligt for at kunne lede Toggangen. I øvrigt underrettes alle vedkommende hurtigst muligt i Henhold til de derom givne særlige Forskrifter, jfr. Side 28—29.

I øvrigt gælder:

For Sjælland-Falster: Saafremt Toget skal ind paa en anden Banestrækning, anmelder Afsenderstationen kun Toget til Overgangsstationen, der anmelder det videre, eventuelt til næste Overgangsstation. Den eventuelle videre Anmeldelse besørger af Distriktet, der straks skal underrettes om Togets Plan fra Afgangstationen. Ved Udsendelsen fra Københavns Godsbanegaard anmeldes Toget af Distriktet.

Skal Toget ind paa lettere Baner, forholdes som anført i Togplanen.

For Jylland-Fyn: Saafremt en Reservelokomotivstation skal afsende Hjælpemaskine eller Hjælpevognstog til en Station, der er beliggende enten

- a) i et Nabo-Toglederomraade, for hvilken Reservelokomotivstationen ikke er Overgangsstation, eller
- b) paa en Sidelinie, for hvilken Reservelokomotivstationen ikke er Overgangsstation, eller
- c) paa Strækningen hinsides næste Reservelokomotivstation,

skal Afsendelsesstationen kun anmelde Hjælpevognstoget henholdsvis til Overgangsstationen og til næste Reservelokomotivstation. Disse Stationer besørger den videre Anmeldelse.

Skal Toget ind paa lettere Baner, forholdes som angivet i Togplanen.

Naar der til en Station indgaar Rekvisition paa Hjælpevogn, skal Stationen omgaaende efter Modtagelsen af Uheldsmeldingen give Maskindepotet en foreløbig telefonisk Underretning, indeholdende det for Udrykningens Paabegyndelse nødvendige Uddrag af Meldingen. Dette Uddrag bør saa vidt muligt angive Uheldsstedet samt Opgavens Art og Omfang.

Snarest derefter giver Stationen Depotet en skriftlig — eller eventuelt telefonisk — Gengivelse af Meldingen, saaledes som den i sin Helhed er indgaaet til Stationen.

4. Tilkaldelse af Ambulancetog m. v.

a. Forskrifter for Togføreren og Togpersonalet i nedbrudte Tog.

Ved indtrædende større Uheld og Ulykker paa fri Bane, hvorved et Tog bryder ned og Personer omkommer eller saares, skal Togføreren for det nedbrudte Tog drage Omsorg for følgende:

1. De i S. R. § 52 foreskrevne Foranstaltninger iagttages.

2. Sker Ulykken efter Mørkets Frembrud, anbringes og tændes de i Togets Rejsegodsvogn og paa Lokomotivet værende hvidtlysende Fakler. Anbringelsen skal ske paa Steder, hvorfra det mest mulige af det forulykkede Tog kan belyses. De nærmere Bestemmelser for Brugen af disse Fakler findes Side 16—18.

3. Lægekasse, Baare, Vandfad og Vanddunk, der opbevares i Togets Rejsegodsvogn, fremtages. Lægekassen aabnes, for at den kan benyttes ved Forbindinger, der straks maa foretages af Togpersonalet, tilstedeværende Læger eller andre, der kan anlægge Forbindinger.

4. Manglende Baarer og Lægekasser rekvireres. Togføreren maa ikke lade det bero med den i Henhold til S. R. § 52 hos nærmeste Station forlangte Hjælp i denne Henseende, men skal, saafremt det er muligt, ved Bud, pr. Telefon eller paa anden Maade hurtigt søge at komme i Forbindelse med andre Ekspeditionssteder eller Vogterhuse, som er forsynet med Lægekasse, og forlange Lægekasser og Baarer tilsendt.

5. Der skaffes Vand tilveje til de saarede og til Brug ved Behandlingen af disse. Vand fra Lokomotivet kan ikke bruges i *dette* Øjemed.

Som anført Side 15 er der i alle Vogterhuse, der ikke er beliggende paa Stationerne eller i Byer, anbragt Vandspande med Laag til Brug ved denne Transport af Vand.

6. Togføreren tildeler bestemte Tjenestemænd det Hverv at samle et Ordensmandskab, at lede Baaretjenesten og at samle de tilskadekomnes Haandbagage og sætte Vagt ved denne, alt for saa vidt Forholdene tillader det.

Ved Tilkaldelse af Hjælp skal saa vidt muligt benyttes den nærmest ved Ulykkesstedet værende tjenstlige eller private Telefon.

I en Del Vogterhuse, Telefonhytter og Telefonskabe paa fri Bane er der oprettet faste Telegraf- eller Telefonposter, som kan benyttes i dette Øjemed.

Fortegnelse over disse Poster findes i Togplanerne.

b. Forskrifter for den Station, hvor der har fundet et større Uheld Sted, og for Stationer, hvor der forlanges Hjælp i Anledning af Tognedbrud.

Stationen skal foruden at forholde sig efter Forskrifterne i S. R. § 52 foretage det videre fornødne til Af-

hjælpning af Uheldet, indtil dette Arbejde er overtaget af andre Myndigheder.

Saafermt Tilkaldelse af Ambulancetog eller Hjælpevognstog er nødvendig, skal Toget forlanges efter de i Togplanerne angivne Bestemmelser.

Tilkaldes Hjælp fra 2 Stationer, maa det ved Forlangende om Hjælpen anføres, fra hvilken anden Station der tillige er forlangt Hjælp (Ambulance- eller Hjælpevognstog og Hjælpemaskine). Rekvisitionen skal altid angive:

- a) om Stationen selv kan skaffe fornøden Lægehjælp,
- b) om der ønskes sendt 1 eller 2 Læger,
- c) om der er Brug for et større Antal Læger.

Ved meget store Uheld i 1. Distrikt vil der altid blive sendt Ambulancetog fra Københavns Godsbanegaard, eventuelt i Forbindelse med et Ambulancetog fra en Station, hvorfra det hurtigere kan skaffes.

Stationen skal endvidere bl. a. iagttage følgende:

- 1) Den tilkalder straks de i Omegnen af Uheldsstedet boende Læger; eventuelt anmodes nærliggende Stationer om at tilkalde Læger fra deres Omraade. Lægerne bør opfordres til at anvende eget eller lejet Befordringsmiddel (Automobil, Motorcykle o. s. v.), saafremt dermed kan naas hurtigere til Uheldsstedet end ved at afvente Ambulancetog eller andre Tog i Retning af Uheldsstedet.
- 2) Er Uheldet sket paa fri Bane, sender Stationen snarest sin Lægekasse og Ambulancebaare til Uheldsstedet.

Stationen skal, hvad enten Uheldet er sket paa fri Bane eller paa Stationen, pr. Bud, gennem Stræknings-telefon eller pr. Telegraf forlange Ambulancemateriel af nævnte Slags sendt fra passende Steder.

- 3) Stationen skal snarest underrette paagældende stedlige Politi, eventuelt nærmeste Politistation, om Ulykken.
- 4) Stationen skal varetage de i efterfølgende Afsnit »Identificering af og Oplysninger om de tilskadekomne« for dens Vedkommende paabudte Foranstaltninger, se Side 46—47.

c. Forskrifter for den paa den anden Side af Uheldsstedet liggende Station.

Efter Modtagelsen af Meldingen i Henhold til S. R. § 52, 2 a, om Toguheld paa en tilstødende Banestrækning sender Stationen uden særlig Rekvisition Stationens Lægekasse og Baare samt i Mørke undværlige Belysningsmidler til Uheldsstedet med Stationens disponible Mandskab, eventuelt med private, af Stationen kendte Personer.

d. Forskrifter for Ekspeditionssteder og Vogterhuse, hvorfra løst Materiel rekvireres.

De Ekspeditionssteder eller Vogterhuse, hvortil Henvendelse saaledes sker enten fra den Station, hvor Hjælp er forlangt, eller fra Togpersonalet paa Uheldsstedet, skal ufortøvet foranledige Lægekasserne transporteret til det opgivne Sted paa den Maade, det hurtigst kan ske, med Tog, Draisine eller Trollie, eventuelt ved Leje af Automobil eller andet forhaandenværende Køretøj til Befordring ad Landevej.

5. Udrykning med Ambulancetog.

a. Forskrifter for Ambulancetogs- og Hjælpevognsstationer.

Modtages Rekvisition paa Ambulancetog, skal Ambulancetogsstationen, foruden at forholde sig efter Forskrifterne i S. R. § 38, drage Omsorg for følgende:

Stationen afgiver Rekvisition til Maskindepotet paa Maskine og Melding om, at Ambulancetog skal udsendes; Meldingen afgives paa samme Maade som foreskrevet for Rekvisition paa Hjælpevogn, jfr. Side 34—36. Stationen sørger for ufortøvet Klargørelse af Ambulancetog, skaffer Togpersonale til Togets Beljening og sørger for, at mest muligt Mandskab medgives Toget. Tilkaldelse af Redningskorps og Sanitetskorps, med hvilke Statsbanerne har Overenskomst om Ydelse af Hjælp, sker efter de i Togplanen givne Regler. Angaaende Tilkaldelsen og Befordringen af Redningskorps skal der for hver Ambulancetogsstation, hvor saadant findes, udarbejdes særlig Instruktion.

Stationen foranlediger den fra Uheldsstedet forlangte Lægehjælp tilkaldt, eventuelt fra de Mellemstationer, som Toget skal passere (jfr. Togplanen).

Lægerne bør opfordres til saa vidt muligt at anvende eget eller lejet Befordringsmiddel (Automobil, Motorcykle o. s. v.), saafremt de dermed kan naa hurtigere til Uheldsstedet end ved at afvente Ambulancetog eller andre Tog i Retning af Stedet.

Stationen maa søge tilkaldt mindst een *Jernbanelæge*. For at det i Tilfælde af flere Lægers Tilstedekomst paa Ulykkesstedet kan være fastslaaet, hvem der er *ledende Læge*, anfører hver Ambulance- og Hjælpevognsstation paa en Fortegnelse Jernbanelægerne ved Stationen i en bestemt Rækkefølge, der opgives af Distriktet. Stationens Tilkaldelse af Jernbanelæger sker da i den opgivne Rækkefølge, og den øverst i Rækken anførte Jernbanelæge, som er til Stede og kan følge Tilkaldelsen, bliver den »ledende« og skal være kendetegnet som saadan ved et Armbind, mærket »ledende Læge«. Armbindet findes i Lægekassen i Ambulance-

vognen, og i Kassen er desuden 19 Armbind, mærket »Læge«, som af den ledende Læge fordeles til øvrige assisterende Læger. Kommer der Lægehjælp til Stede, forinden nogen af de i Udrykningen deltagende Jernbanelæger er mødt, overgaar Ledelsen dog straks ved den ovennævnte »ledende Læge«s Ankomst til denne.

Stedlige Sygehuse underrettes, og Mellemstationernes Sygehuse foranlediges underrettet om Uheldet med Anmodning om at opgive, hvor mange tilskadekomne der kan modtages. Underretning herom gives snarest til Uheldsstedet, og Mellemstationer anmodes om at melde direkte dertil.

Ambulancevognen skal ved Afgangen være oplaaet til begge Sider. Nøglen medgives.

Vandbeholderne, Vandkanderne og Vandspandene fyldes med Vand. For saa vidt der ud over den faste Personvogn medføres andre Personvogne i Ambulancetog, bringes Kassen med Stearinlyslygter over i en af disse Vogne.

Ved Indtræden i Ambulancevognen efter Mørkets Frembrud tændes straks den paa den ene af Indgangsdørene anbragte elektriske Haandlygte, for at man straks kan have Lys.

Sker Udrykningen ved eller efter Mørkets Frembrud, tændes Belysningen i Ambulancevognen straks.

Disponible Lægekasser og Sygebaarer samt Stationens Beholdning af Vin og Spiritus medgives.

Stationen udfærdiger til Brug for Ambulancetogslederen og Hjælpevognslederen 2 Genparter af det modtagne Forlangende om Hjælp.

Er der rekvireret Hjælpemaskine andet Steds, maa Ambulancetog, hvis det skal passere samme Strækning som Hjælpemaskinen, først afsendes, efter at Pla-

nen for Hjælpemaskinen er modtaget af Stationen, saaledes at Ambulancetoget kan anordnes med fornødent Hensyn hertil.

Efter Ambulancetoget afsendes en Maskine, som kan føre Ambulancevognen og Personvognen tilbage fra Uheldsstedet. Kan Ambulancevognsstationen ikke selv skaffe denne anden Maskine fra Maskindepotet eller en nærliggende Station, skal Togets Lokomotiv paa den sidste Station med Omløbsspor før Uheldsstedet sættes bag paa Toget og skyde det hen til Uheldsstedet.

I øvrigt gælder:

For Sjælland-Falster:

Saafremt Toget skal ind paa en anden Banestrækning, anmelder Afsendelsesstationen kun Toget til Overgangsstationen, der anmelder det videre (eventuelt til næste Overgangsstation). Den eventuelle videre Anmeldelse besørger af Distriktet, der straks underrettes om Togets Plan fra Afgangsstationen. Ved Udsendelse fra Københavns Godsbanegaard anmeldes Toget af Distriktet.

Skal Toget ind paa lettere Baner, forholdes som anført i Togplanen.

For Jylland-Fyn:

Strækningens Togleder underrettes uopholdelig for at kunne lede Toggangen. Saafremt Ambulancetoget skal afsendes til en Station, der er beliggende enten:

- a) i et Nabo-Toglederomraade, for hvilken Ambulancetogsstationen ikke er Overgangsstation, eller
- b) paa en Sidelinie, for hvilken Ambulancetogsstationen ikke er Overgangsstation, eller
- c) paa Strækningen hinsides næste Reservelokomotivstation,

skal Afsendelsesstationen kun anmelde Ambulancetoget henholdsvis til Overgangsstationen og til næste Reservelokomotivstation. Disse Stationer besørger den videre Anmeldelse.

Skal Toget ind paa lettere Baner, forholdes som angivet i Togplanen.

b. Ambulancetogets Opvarmning og Belysning.

Saafremt Luftens Temperatur er under 17° Celsius, opvarmes Toget, uanset Aarstiden.

Saafremt der medgives Batterivogn, sker Belysningen i Ambulancevognen og Personvognen ved Elektricitet.

Medgives der ikke Batterivogn, bruges i Ambulancevognen den derværende Gasbelysning og i Personvognen de i denne anbragte Stearinlyslygter.

c. Forberedelser under Kørslen.

Ambulancevognen.

Ambulancevognen gøres i Orden til øjeblikkelig Brug ved Ankomsten til Uheldsstedet. De i Vognen værende Trapper holdes rede ved Sidedørene. Paa hver Baare skal der ligge 2 sammenlagte Tæpper til Brug ved de saaredes Dækning.

De øvrige Tæpper, 2 fra hver Baare, samles paa en Baare for sig, for at man kan have dem parat.

Bukkene anbringes samlet i Vognen, saaledes at de hurtigt kan bringes ud i Forbindingsteltet.

I Personvognen tændes Stearinlyslygterne om fornødent.

Redningsvognen (Hjælpevogn C).

Det i Redningsvognen (Hjælpevogn C) værende Katastrofeværktøj samt, saafremt Udrykning sker i Mørke, tillige Belysningsmateriellet gøres i Orden til øjeblikkelig Brug ved Ankomsten til Uheldsstedet.

Katastrofe-Værktøjskassen aabnes, Værktøjsbælter og Armbind udtages og fordeles til Mandskabet.

Skabene med Petroleumslygter og Haandlygter aabnes. Samtlige Petroleumslygter tændes, og de dertil hørende Stativer klargøres. Karbidfaklerne fyldes hver med $\frac{1}{2}$ Daase Karbid.

Saafremt Udrykning sker fra en I Kl. Station, skal tillige de i Hjælpevognen værende Petroleumslygter tændes og de dertil hørende Stativer samt Karbidfaklerne klargøres.

d. Forholdsregler efter Ankomsten til Uheldsstedet m. v.

a) Naar Ambulancevognens Plads er bestemt, aabnes de paagældende Sidedøre og fastgøres til Vognsiden, og Trappen anbringes paa sikker Maade.

Teltstængerne og Teltdugen fjernes fra Personvognen.

b) Værktøj og Armbind fra Katastrofe-Værktøjskassen udleveres i fornødent Omfang til Statsbanepersonale samt til eventuelle andre Personer, der er villige til at bistaa ved Redningsarbejdet.

Sprøjteslangerne anbringes paa Lokomotivet.

c) Er Mørket brudt frem, anbringes de i Rednings- eller Hjælpevognen værende Petroleumslygter saaledes:

en Lygte ved Rednings- eller Hjælpevognens Dør,

en Lygte ved Ambulancevognens opslaaede Sidedør,

en Lygte i Forbindingsteltet,

og de øvrige Lygter ophænges i de dertil bestemte Stativer, og disse opstilles i Uheldsstedets Omgivelser.

Karbidfaklerne paafyldes Vand fra Lokomotivet. tændes og opstilles.

De elektriske Haandlygter fordeles til Personalet.

d) Baarerne med de saarede føres ind i Vognen ved Hjælp af 5 Mand. Hovedenden skal derved være forrest. I Vognen staar en Mand og tager imod. En Mand staar nedenfor Vognen og støtter den forreste Bærer, medens denne bærende gaar op ad Trappen. Ved Baarens Fodende er samtidig 2 Mand.

Baarerne anbringes paa langs i Vognen med Hovedenderne vendt mod Vognens Midte.

e) Er der ikke flere saarede, end der kan være i Underbaarerne (8 henholdsvis 6), benyttes kun disse.

f) Maa Overbaarerne ogsaa tages i Brug, sker Belægningen i følgende Rækkefølge:

1) Overbaarerne i de 4 Vognhjørner.

2) Underbaarerne i de 4 Vognhjørner.

3) Øvrige Overbaarer.

4) Underbaarerne modsat den Sidedør, der benyttes.

5) Underbaarerne nærmest den Sidedør, der benyttes.

Saafremt det kan undgaas, bør Overbaarerne i de 4 Vognhjørner dog ikke benyttes.

g) Personvognen benyttes til Befordring af de lettere saarede og af døde. Sidstnævnte anbringes i Vognafdelinger for sig.

- h) De af den tilstedeværende Læge særligt givne Anvisninger med Hensyn til de saaredes Anbringelse, Behandling m. m. er afgørende.
- i) Om fornødent rejses Forbindingsteltene. I Teltene anbringes Bukkene og Reservebeholdningen af Tæpper fra Ambulancevognen.

e. Identificering af og Oplysninger om de tilskadekomne.

Ved Jernbaneulykker, hvor Mennesker kommer til Skade eller dræbes, paahviler det den Station, der hidkalder Hjælp, saa hurtigt som muligt at skaffe oplyste dræbtes eller saaredes Navne og Hjemsted eller andre Oplysninger, der kan hjælpe til en hurtig Identificering. Disse Oplysninger maa dog kun skaffes til Veje ved Udspørgen, eventuelt af medrejsende, Personale eller andre tilstedeværende; saafremt Identificeringen af dræbte eller tilskadekomne nødvendiggør Undersøgelse af paagældendes Ejendele, skal en saadan Undersøgelse foretages af Politiet, som straks skal tilkaldes. Ved større Ulykker foranlediger vedkommende Distrikt afgivet en Tjenestemand til Identificeringen.

Redningskorpserne skal straks anmodes om at give Oplysning om de Hospitaler, hvortil saarede føres.

Det stedlige Politi skal om nødvendigt anmodes om Bistand.

De fremskaffede Oplysninger afgives hurtigst muligt telegrafisk til Distriktet. Dette skal drage Omsorg for, at der snarest afgives en særlig Mand til Besørgelsen af den Tjeneste, der er nødvendig for at skaffe Oplysningerne.

Distriktet afgiver disse Oplysninger videre — efter Omstændighederne pr. Jernbanetelegraf eller pr. Statstelegraf — til Ministeren for offentlige Arbejder, Gene-

raldirektoratet og Ritzaus Bureau samt underretter den stedlige Presse pr. Telefon. Endvidere afgiver Distriktet Liniedepeche med de indhentede Oplysninger til sine Strækninger samt underretter det andet Distrikt, der igen ved Liniedepeche underretter de det underlagte Strækninger.

Stationerne bekendtgør Uheldsmeldingerne for Publikum ved Opslag i Forhal eller Ventosal.

Den første Melding fra Distriktet om et Uheld betegnes som Melding Nr. 1, der gives de følgende Meldinger fortløbende Numre, og den afsluttende Melding betegnes »Sidste Melding«.

6. Tilkaldelse af særlig Hjælp.

a. Benyttelse af Privattelefon.

For at Telefoneringen ved Tilkaldelse af Mandskab, Læger, Samariter o. s. v. ved Udrykninger kan foregaa hurtigst muligt, skal Opringninger i saadant Øjemed af Stationer, der er udstyret med Telefoner, tilhørende

1. Københavns Telefon-Aktieselskab,
2. Fyns kommunale Telefonselskab,
3. Jysk Telefon-Aktieselskab,
4. Statstelegrafens inden for sønderjydske Landsdele, betegnes »Statsbaneulykke«, idet der med nævnte Selskaber, henholdsvis Statsinstitution, er truffet den Aftale, at saadan betegnede Samtaler fremmes forud for alle andre Samtaler.

Ved Opringninger af omhandlede Art, der skal foregaa over Statstelegrafens Ledninger uden for sønderjydske Landsdele, maa forlanges »Lynsamtale«.

Naar en Station i Anledning af Jernbaneulykke mener at ville faa Brug for privat Telefonforbindelse om Natten ved Tilkaldelse af Mandskab, Læger, Samariter

o. s. v., forlanger den straks de paagældende Telefoncentraler holdt aabne hele Natten.

For de Stationers Vedkommende, der sorterer under »Københavns Telefon-Aktieselskab«, skal alle Henvendelser om ekstraordinære Foranstaltninger som de ovennævnte eller eventuelle andre, f. Eks. Ønske om at kunne kalde Hospitaler uden Opgivelse af Nummer el. lign., altid rettes til Forstanderinden paa Hovedcentralen.

b. Assistance fra Redningskorps.

Der er afsluttet Overenskomst med »Falcks Redningskorps« og »De danske Redningskorps' Fællesforbund« om Bistand fra de under disse Korps hørende Redningsstationer ved Redningsarbejdet ved Jernbaneulykker. Rekvisition sker i 1. Distrikt for Sjællands Vedkommende af Distriktet og for Falster af Nykøbing Fl. Station (jfr. Side 40).

For 2. Distrikts Vedkommende er der i Togplanen optaget Fortegnelse over, hvilken Redningsstation der skal tilkaldes for de enkelte Jernbanestrækninger. Rekvisitionen foretages af den Ambulance- og Hjælpvognsstation, hvorfra Ambulancetoget (eventuelt Hjælpetoget) er rekvireret.

Naar Rekvisition paa Hjælp modtages, skal Redningskorpset hurtigst muligt sende den paagældende Redningsstations Katastrofemateriel til Ulykkesstedet. Redningskorpsets sørges selv for Befordring af deres Materiel og Mandskab til Ulykkesstedet.

I Undtagelsestilfælde, hvor dette er umuligt (paa Grund af Isslag, Sne eller lignende) træffes telefonisk Aftale med Jernbanestationen i den By, hvor Redningsstationen er beliggende, om Befordring pr. Jernbane.

c. Assistance fra Sanitetskolonner.

Der er truffet Aftale med forskellige Sanitetskolonner som anført i Togplanerne om Tilkaldelse til Assistance ved eventuelle Jernbaneulykker.

Angaaende Maaden, hvorpaa de forskellige Kolonner skal tilkaldes, og om deres Befordring m. m. udstedes der af vedkommende Distrikt fornøden Instruks.

d. Tilkaldelse af Militær.

Ved Ulykker af større Omfang kan Trafiksektionerne, henholdsvis Distrikterne, forlange militær Hjælp fra den i saa Henseende bekvæmest liggende Garnison. Af denne vil da blive afgivet et Arbejdskommando, hvis Alarmering, Udrustning og Udrykning er forbedret ved lokal, af Garnisonskommandanten udstedt Instruks, af hvilken Afskrift beror i Distriktet og eventuelt Trafiksektionen samt paa Stationen i Garnisonsbyen. Tilkaldelse af militær Hjælp foretages altid af den Trafiksektion, eventuelt det Distrikt, inden for hvis Toglederomraade Garnisonen ligger, eventuelt paa Forlangende af den Trafiksektion, henholdsvis det Distrikt, inden for hvis Toglederomraade Uheldsstedet findes. Den tilkaldende Myndighed (eventuelt i Forbindelse med den forlangende Myndighed) sørges for Kommandoets Befordring til og fra Uheldsstedet, for saa vidt anden Ordning ikke aftales med Kommandanten.

Militær Hjælp kan faas fra følgende Byer:

Paa *Sjælland-Falster*: København, Roskilde, Ringsted, Slagelse, Næstved, Vordingborg, Holbæk, Maaløv (Værløselejren), Gentofte (Jægersborg), Birkerød (Høveltelejren), Lillerød (Sandholmlejren) og Helsingør.

I *Jylland-Fyn*: Odense, Fredericia, Aarhus, Randers, Viborg, Haderslev, Kliplev (Søgaard), Sønderborg og Tønder.

Naar en Trafiksektion har forlangt militær Hjælp, underretter den snarest Distriktet derom.

e. Anvendelse af Automobiler.

Stationerne skal til enhver Tid holde sig bekendt med, i hvilket Omfang der i Omegnen kan tilkaldes Personautomobiler til Befordring af Læger og Sanitetskolonner til Uheldsstedet samt til Befordring af tilskadekomne derfra.

Automobilbefordring maa anvendes i fornødent Omfang, og Regning derover indsendes gennem den rekvirerende Station.

D. Øvelsesudrykning og Prøve med Ambulancetog m. v.

1. Øvelsesudrykning med Ambulancetog.

1. Med hvert af Ambulancetogene skal der aarlig foretages en Øvelsesudrykning, i hvilken deltager Trafik-, Bane-, Maskin- og Signaltjenestens Personale.

2. Øvelsesudrykningen beordres uden noget Varsel af *Distriktet* eller *Trafiksektionen* ved følgende Ordre til en Station:

N. N. Station:

»Ambulancetogsøvelse«

Tog N. tænkes forulykket ved..... Ambulancetog udbedes snarest.

Underskrift.

3. Den Station, der modtager en saadan Ordre, giver snarest de i S. R. § 52, 2 a, foreskrevne Underretninger og Rekvisitioner som under virkelige Forhold, idet samtlige Depecher dog indledes med Ordet: »Ambulancetogsøvelse«. Lægehjælp skal ikke forlanges.

4. Ambulancetogsstationen tillyser Ambulancetogets Løb som under virkelige Forhold:

Liniedepechen indledes med Ordet: »Ambulancetogsøvelse«. Toget skal dog paa de Strækninger, hvor Særtog skal signaliseres, fremføres efter Reglerne for usignaliserede Særtog (25 km/T.), saafremt det ikke er blevet signaliseret.

5. Plantogene maa saa vidt muligt ikke forsinkes af Øvelserne.

6. Ambulancetoget sammensættes, oprangeres og udrustes samt opvarmes som under virkelige Forhold. Endvidere tændes — ogsaa om Dagen — Ambulancevognens Gasbelysning, uanset om der indsættes Batterivogn i Toget, samt de til Belysning af et Uheldssted bestemte Belysningsmidler i Redningsvogn og Hjælpevogn. Hvis der er Batterivogn i Toget, slukkes Gasbelysningen inden Afgangen fra Hjemstedsstationen.

7. Ambulancetogsstationen skal ikke tilkalde Læger til Deltagelse i Øvelsen; saadan Tilkaldelse sker paa Distriktets eller Trafikinspektørens Foranledning.

I Togplanen er optaget Bestemmelser om Sanitetskolonnens, Redningskorps' og Brandkorps' Deltagelse i Øvelsesudrykning.

Den paa Side 42 paabudte Afsendelse af en Maskine efter Ambulancetoget til Befordring af Ambulancevognen og Personvognen fra Uheldsstedet skal ikke foretages under Øvelsesudrykning.

8. Naar Ambulancetog udsendes paa Øvelsesudrykning, skal Ambulancetogsstationen til de Strækninger, som eventuelt skal betjenes af Ambulancetoget, afgive en Liniedepeche saalydende:

»Ambulancetoget er afsendt til Øvelse ved , hvorfra det eventuelt maa tilkaldes gennem Station.«

Ved Udsendelse af Ambulancetog fra Ambulancetogsstationerne paa Sjælland gives ovennævnte Liniedepeche dog ikke.

Udsendelsen af et Øvelsesambulancetog maa under ingen Omstændigheder sinkes for at afvente Samariter.

Endvidere rekvireres det til Hjælpevognens Betjening bestemte Mandskab, hvorhos Stationen i øvrigt

samler alt disponibelt Mandskab af alle Tjenester ved Ambulancetoget.

Toget skal ikke afvente hele det under Maskintjenesten hørende Hjælpevognsmandskab, men kan afsendes, naar 3 Mand af dette Personale er mødt. Hjælpevognslederen foranlediger, at der tilgaar Stationen Meddelelse om, paa hvilket Klokkeslet hver af det øvrige Hjælpevognsmandskab mødte.

Naar Ambulancetoget er færdig til Afgang, noterer Stationsbestyreren, hvor mange Mand af hver Tjeneste, der raades over, hvorpaa alle frigives *undtagen*:

- a) Lokomotivpersonalet.
- b) Hjælpevognsmandskabet.
- c) Mandskab til Togets og Baarernes Betjening, mindst 8 Mand.
- d) 1 Mand fra Signaltjenesten.
- e) Jernbanelægen og Samariterne.
- f) Redningskorps.

9. Under Kørslen gøres Ambulancetogets Vogne klar til øjeblikkelig Brug, jfr. Side 43—44.

10. Toget dirigeres til Uheldsstedet fra nærmeste Station paa samme Maade som under virkelige Forhold (S. R. § 52, 5); dog skal der erhverves »Fri Bane« for Kørslen ind paa det Banestykke, hvor Ulykken er tænkt at være sket.

11. Paa Uheldsstedet udtages Baarerne, og der foretages Øvelse med deres Anbringelse i Vognen under Ledelse af Jernbanelægen. evt. den øverste tilstedeværende Trafik-Tjenestemand, og saa vidt muligt rejses et Forbindingstelt. Samtidig foretages Prøve med Redningsvognens og Hjælpevognens Belysningsmidler og Autogenskæreapparat.

12. Ambulancetogets Hjemsendelse anordnes af Distriktet eller Trafiksektionen.

13. Tiderne for Meldingernes Afgivelse og Modtagelse noteres nøjagtigt. Den Station, som rekvirerer Ambulancetoget, samt Ambulancetogsstationen giver Indberetning om Øvelsens Forløb til Distriktet, henholdsvis Trafiksektionen, der fremsender den til Distriktet med sine Bemærkninger.

Indberetningen skal indeholde saa fyldige Oplysninger som muligt, herunder Tiderne for Requisitionens Modtagelse og Afgivelse, naar Mandskabet mødte og i hvilket Antal, Ambulancetogets Afgang og Ankomst m. v.

2. Personalets Indøvelse.

Een Gang om Aaret i Sommertiden foretages paa Foranledning af Stationsforstanderne paa Ambulancetogenes Hjemstedsstationer og efter Aftale med paagældende Hjælpevognsleder og Overbanemester en Øvelse vedrørende Brugen af Ambulance- og Redningsmateriel, herunder Rejsning af Telt.

I Prøven deltager holdvis alt det stedlige Personale af Trafik-, Bane- og Maskintjenesten, der kan ventes udsendt med et Ambulancetog.

Den Del af Øvelsen, der vedrører Brugen af Redningsmateriellet, ledes af paagældende Hjælpevognsleder, den Del, der vedrører Teltrejsning, Baarernes Transport og Anbringelse i Ambulancevognen, af Stationsforstanderen.

Ambulancetoget maa under Prøven ikke holde ved Perron, og Baareprøven skal foretages med belagte Baarer.

Naar Prøven er endt, gives Indberetning til Distriktet.

Indberetningen underskrives baade af Stationsforstanderen og Hjælpevognslederen.

3. Prøve med og Eftersyn af Ambulancetoget.

Stationen foranlediger, at der under Medvirkning af Hjælpevognslederen og Vognopsynet foretages følgende Prøver m. v. med Ambulancetogets Materiel:

Første Mandag i hver Maaned skal samtlige Vogne i Ambulancetoget opsmøres, hvorefter der foretages en Rangering med Toget.

Endvidere prøves Luftbremsen og Varmeledningen, den elektriske Belysning, Gasbelysningen og Telefonen i Hjælpevognen, og Slutsignal- og Haandsignallygterne ombyttes med andre.

Forefundne Fejl skal snarest foranlediges rettet af Vognopsynet eller Maskindepotet, henholdsvis af Signaltjenesten.

Om Resultatet af Prøven sender Stationen Indberetning til Distriktet.

Første Eftersynsdag i hvert Kvartal drejes de i Toget værende Vogne, hvor det er muligt.

To Gange aarligt skal Lægekassen og Instrumentkassen efterses af den tilsynsførende Læge. Kontrol hermed og Udsendelse af Reservekasser sker ved Distriktets Foranledning.

I Oktober Maaned foranlediger Maskintjenesten samtlige Ambulancetogets Varmeslanger udvekslet.

Hjemstedsstationerne skal stadig holde Ambulancevognene samt Redningsvognenes Forbindingsrum om-

hyggeligt rengjort og særlig efter Benyttelse af Vognene sørge for, at alt Materiellet i disse Vogne og Vognafdelinger bliver omhyggeligt rengjort.

4. Eftersyn af Redningsvogne og Hjælpevogne.

Den første Mandag i hver Maaned skal vedkommende Hjælpevognsleder efterse, om Inventar, Redskaber og Belysningsmidler m. v. er til Stede og i tilbørlig Orden, om de foreskrevne Beholdninger af Belysningsvædsker og Karbid er til Stede, samt om Beholderne for Ilt og Acetylen har tilstrækkelig Tryk; endvidere udveksles Slutsignallygterne.

Ved dette Eftersyn skal de elektriske Haandlygter udtages af Skabet og holdes tændt i 1 Minut, og viser det sig, at en Haandlygte ikke lyser godt, skal Elementet erstattes med et af de Elementer, som haves i Reserve, og det ubrugelige indsendes til vedkommende Centralværksted til Ombytning.

Saafernt Karbid-Daaserne indeholder Smuld eller Smaastykker, skal denne Del af Indholdet fjernes og erstattes, idet Karbidstykker, der er mindre end et Dueæg, kun har ringe Evne til at udvikle Gas.

Er Hjælpevognen forsynet med hydrauliske Donkrafte, skal disse pumpes op til fuld Løftehøjde og atter trykkes tilbage til Begyndelsesstillingen, for at det kan konstateres, om Pakningerne er tætte, og at der er tilstrækkeligt Glycerinvand i Beholderen.

Om Resultatet af det maanedlige Eftersyn føres en Eftersynsbog, der indsendes til Distriktet den følgende Dag og derfra tilbagesendes til Anbringelse i Hjælpevognen.

Naar en Redningsvogn eller Hjælpevogn har været

benyttet, skal der, snarest efter at Vognen er kommet tilbage til Hjemstedet, foretages et Eftersyn, hvorunder alt Inventar, der har været anvendt under Udrykningen, udtages af Vognen og renses for Sand, Vand og Rust samt efterses grundigt og derefter bringes paa Plads; eventuelt beskadigede Redskaber skal hurtigst repareres, eventuelt erstattes med andre, ligesom manglende eller bortkomne Redskaber skal erstattes.

Særlig bemærkes:

1. Alle Tove, som har været i Brug, efterses grundigt over hele Længden for Slid eller begyndende Brud. Om fornødent rekvireres Erstatning.

2. Sprængte Kæder sendes straks til Reparation i Nyborg Værksted, og Kæder, der antages ved Benyttelsen at have lidt Overlast, sendes til Prøvning i Nyborg Værksted (jfr. Ordresamlingen).

3. Donkraftene efterses omhyggeligt, og saafremt nogle af dem maa fjernes fra Vognen for at sendes til Reparation, skal de erstattes med Lokomotivdonkrafte fra henstaaende Maskiner.

4. Karbidfaklerne udbankes og renses grundigt for Rester af Karbid, Skærmene pudses og det paases, at Brænderne og Rørene til disse ikke er tilstoppet, samt at Traad til Rensning af Brænderne er til Stede.

5. Petroleumslgterne renses, efterses og paafyldes samt forsynes om fornødent med nye Glødenet; afbrændte Glødenet udveksles altid.

6. Opklodsningstræ, der har været udtaget af Vognen, efterses, før det atter anbringes paa Plads i Vognen. Beskadigede Stykker udveksles, og Beholdningen kompletteres. Depotet bør altid have et passende Parti Opklodsningstræ til Udveksling.

7. Vognen fejes og aftørres overalt indvendig.

8. Vognens Beholdninger af Petroleum, Sprit, Glødenet, Karbid, Tændstikker o. s. v. kompletteres.

9. Saafremt Hjælpevognens Forbindingskasse har været i Brug, rekvireres pr. Telegram en ny Forbindingskasse fra Centralværkstedet, og naar denne modtages, indsendes den benyttede Forbindingskasse til Centralværkstedet.

10. Har de elektriske Haandlygter været i Brug, ombyttes Elementerne med dem, der haves i Reserve, og de udvekslede Elementer indsendes til vedkommende Centralværksted til Ombytning.

11. Har Acetylgas været benyttet til Lys eller Kogning, skal Akkumulatorerne udveksles med nye, der rekvireres fra Centralværkstedet; naar Ombytningen har fundet Sted, indsendes de afbenyttede Akkumulatorer til Centralværkstedet.

12. Slutsignallygterne efterses.

Eftersynet paahviler den Mand, hvem Udlevering af Værktøj m. v. er overdraget, idet dog Hjælpevognslederen har Tilsynet med og Ansvar for, at Vognene gøres i fuldkommen Orden.

Tilsynet med de i København stationerede Hjælpevogne paahviler den under Centralværkstedet i København tjenestegørende Hjælpevognsleder efter samme Regler.

5. Lokale Øvelser med Sanitetskolonner.

Nogle Stationer skal i Henhold til Instruks, udstedt af vedkommende Distrikt, foruden til Deltagelse i egentlige Udrykninger og Øvelsesudrykning med Ambulancetoget paa eget Initiativ een Gang aarlig foretage en Prøvealarmering af Sanitetskorpsset i paagældende

By. Alarmeringen, der skal ske uden for den almindelige Forretningstid, foretages gennem Telefonen.

Om Udfaldet af Prøvealarmeringen sendes en udførlig Indberetning til Distriktet, bl. a. indeholdende Navnene paa de Samariter, der møder inden for et Tidsrum af 1 Time efter Alarmeringen, angivet med Klokkeslet for hver enkelt.

E. Fortegnelser over Inventar i Ambulancevogne og Redningsvogne og over Indholdet i Lægekasser.

1. Fortegnelse over Inventar i Ambulancevogne.

16 Baarer i de store Vogne, 12 Baarer i smaa Vogne,
4 Tæpper til hver Baare,
1 Ambulancetogslægekasse med følgende Indhold:

I Laaget:

20 Pakker Stoutbind à 5 Stk. (5 m × 6½ cm).
10 » sterile Tamponer à 20 Stk. (30 × 30 cm).
25 » 3-kantede Tørklæder à 2 Stk.
3 » Slynger à 2 Stk. (115 cm).

I Rummet:

6 sterile Forbindpakker à 5 Stk. (Militær Nr. I).
6 » » à 5 » (Militær Nr. II).
3 » » à 10 » (Militær Nr. III).
1 kg alm. Sygevat.
1 Pakke à 20 sterile Gazestykker.
10 sterile Neglebørster.
50 Diagnosekort.
20 Armbind for Læger.
2 Ebonitbækkener.
2 Blandingsflasker.
1 Esmarchs Klædesaks.
10 lange Træskinner.
10 korte »

I Skuffen:

20 Glas Kloramintabletter à 5 Stk. à 1 g.
3 Flasker Hoffmannsdraaber.
2 Tuber steril Vaseline.
4 Æsker à 5 Stk. Jodtinkturampuller.
2 » à 5 » Nikordaminampuller à 5 cm³.
2 » à 5 » Angiazolampuller à 1 cm³.
2 » à 12 » Morfinampuller à 1 cm³ med
0,02 g Morfin.
6 » Sikkerhedsnaale à 1 Dusin.
1 Flaske Jod.
6 Ampuller Narkoseæter à 50 g.
2 Recordsprøjter à 5 cm³.
2 » » à 1 cm³.
2 Æsker Sæbe.
1 Æske Sukker.
1 Esmarchs Maske til Æter.
1 Torrild Tungetang.
1 Lindhardts Mundspærrer.

1 Instrumentkasse med følgende Indhold:

Øverste Lag:

1 Metalæske med Naale.
4 Glas Sy-Silke.
2 smaa Barberknive.
3 Scalpeller.
2 anatomiske Pincetter.
2 Hagepincetter.
12 Peans Pincetter.
1 Bøjle med store Mitchellle-Agraffer.
1 do. - smaa do. do.
1 Agraftang.

Mellemste Lag:

- 1 Amputationssav.
- 1 Afbider.
- 2 skarpe Saarhager.
- 3 stumpe Saarhager.
- 2 Foldeknive.
- 1 stor Amputationskniv.
- 2 ekstra Savklinger.

Nederste Lag:

- 1 Hulsonde.
 - 1 Listers Pincet.
 - 1 lang Pincet.
 - 1 Hagedorns Naaleholder.
 - 1 Coutonnet Klædesaks.
 - 2 Klædesakse.
 - 1 Esmarchs Klædesaks.
 - 2 chirurgiske Sakse.
- 1 Kasse, indeholdende:
- 1 emailleret Instrumentbakke med Fod.
 - 1 galvaniseret Revolverspritlempe.
 - 1 Dunk med Sprit.
 - 1 Dobbeltvandfad med 3 Indsatsskaale.
 - 1 emailleret Dunk à 6 l med Bæger.
 - 1 emailleret Stikbækken.
 - 2 emaillerede Urinkolber.
 - 1 emailleret Urinstikbækken for Kvinder.
 - 2 Ruller Toilet-papir.
 - 6 Haandklæder.
 - 1 Pakke Stearinlys.
- 4 Træbukke (i de smaa Ambulancevogne dog kun 2).

- 1 Trappetige.
- 1 Vandbeholder.
- 4 Vandglas.
- 4 Vandspande.
- 2 Vandkander.
- 2 Nøgler til Gasbelysningen.
- 1 Beskyttelseshætte til Gasbeholderen.
- 1 Nøgle til Kassen under Vognen.
- 4 dobbelte Varmeslanger, anbragt i en Kasse under Vognen.
- 2 Haandsignallygter.
- 1 elektrisk Haandlygte med Reserve-Element.
- 2 Slutsignallygter.

- 1 Kasse indeholdende:
- 12 Stearinlyslygter med Lys.
 - 12 Lygteholdere.
 - 12 Stearinlys.
 - 1 Hammer.
 - 1 Knibtang.
 - 1 Pakke Staalsøm.

- 2 Dunke, hver med 2 Liter rensat Benzin, opbevares i plomberet Skab.

2. Fortegnelse over Inventar i Redningsvogne.

Værktøj og Redskaber.

- 1 Katastrofe-Værktøjskasse, indeholdende:
- 6 Bælter, hver med en Økse, 1 Fukssvans og 1 Armbind.
 - 6 Bælter, hver med 1 Økse, 1 Stiksav, 1 Boltesaks og 1 Armbind.

- 1 stor Økse.
- 1 Brandmands-Økse.
- 6 mindre Økser.
- 6 Fukssvanssæve.
- 6 Stiksæve.
- 2 Skørsæve.
- 1 Haandsav for Træ og Jern.
- 2 Nedstrygere.
- 12 Nedstrygerblade.
- 2 Brystboresving med Skralde.
- 2 Sneglebor for Træ.
- 1 toløbet Skrædertalje.
- 4 Tovstroppe.
- 24 Armbind.
- 1 Stk. 3-skaaret Talje med 50 m Løber 20 mm Diam.
- 1 Stk. 3-skaaret Talje med 30 m Løber 20 mm Diam.
- 2 Stk. 3,5 m Hampetov-Stroppe 26 mm Diam.
- 2 Stk. 1,5 m Hampetov-Stroppe 26 mm Diam.
- 2 Stk. 25 m Hampetov 13 mm Diam.
- 2 Stk. 2 Tons Vinde-Donkrafte med Klo.
- 4 Haandspager af Træ.
- 2 Skovle af Jern.
- 2 Spader.
- 1 Hakke, ensidig.
- 1 amerikansk Skruenøgle.
- 2 Vandspande.
- 2 Koben.
- 2 Tømmerhamre.
- 1 Stige.
- 1 Brændselskasse.
- 1 Kuløse.

Belysningsmidler og Slukningsmidler.

- 13 Petroleumsløgter (deraf 2 til Teltene og 1 til Ambulancevognen).
- 9 Stativer til Ophængning af Petroleumsløgter.
- 2 Kroge til Ophængning af Petroleumsløgter.
- 2 Lygtestativer til Anbringelse paa Redningsvognen og Ambulancevognen.
- 4 Karbidfakler.
- 6 elektriske Haandlygter (6 Reserve-Elementer findes i Hjelpevognen).
- 1 Petroleumsvæglampe i hvert af Vognens Rum.
- 25 Glødenet til Petroleumsløgter.
- 13 Reserve-Forgasningsrør til do.
- 2 Nøgler — do.
- 15 Rensenaale — do.
- 2 Tændingsfakler — do.
- 2 Reserve-Brændere til Karbidfakler.
- 6 Reserve-Glødelamper til Haandlygter.
- 5 Æsker Stormtændstikker.
- 2 Lampeglas.
- 1 Lampevæge.
- 8 Daaser, hver med 5 kg Karbid.
- 1 Dunk med 1 Liter Sprit.
- 2 Dunke, hver med 2,5 Liter Petroleum.
- 1 eksplosionsfri Beholder med 5 kg Petroleum.
- 1 Lampesaks.
- 1 Paafylldningstragt med Hane.
- 1 Træhylster til Lampeglas.
- 1 Ildslukningsapparat.
- 1 Sprøjteslange à 9 m med Straalerør og Forskruning.
- 1 Sprøjteslange à 9 m med 2 Forskruninger.
- 1 Kasse med Sand og Øse.

Teltmateriel.

- 4 Stormjern, hver med 3 Stormliner.
- 4 Teltknapper.
- 120 Teltpløkke af Træ.
- 120 Teltpløkke af Jern.
- 1 stor Kølle.
- 4 Hamre.
- 8 Haandkøller.

Det øvrige Teltmateriel, nemlig:

- 6 Teltduge (2 Tagstykker og 4 Vægstykker).
- 2 Rygstænger.
- 4 Teltstænger,

findes i eller paa Personvognen i Ambulancetoget.

I Forbindingsrummet.

- 1 Forbindingsbord.
- 1 Vandbeholder.
- 2 Dunke, hver med 2 Liter rensed Benzin, opbevares i plomberet Skab.

3. Fortegnelse over Indholdet i Toglægekasser.

- 2 Nicordaminampuller à 5 cm³.
- 2 Angiazolampuller à 1 cm³.
- 1 Flaske Hoffmannsdræber à 30 g.
- 1 Æske med 10 Stk. hugget Sukker.
- 2 Morfinampuller à 1 cm³, indeholdende 0,02 g Morfin.
- 1 original Recordsprøjte à 1 cm³.
- 1 Æske med 5 Jodtincturampuller.
- 1 Glas med 10 Kloramintabletter à 1 g.
- 1 stor tom Flaske.
- 1 Esmarchs Klædesaks.
- 2 Slynger til Standsning af Blødning.

- 1 Æske Sæbe.
- 2 sterile Neglebørster.
- 4 Blikskinner.
- 2 Træskinner.
- 6 Dusin Sikkerhedsnaale.
- 6 trekantede Tørklæder.
- 1 Rulle Plaster.
- 1 Tube steril Vaseline.
- 2 Pakninger à 10 Pakker sterile Forbindinger Nr. 2.
- 1 Pakning à 5 Pakker sterile Forbindinger Nr. 2.
- 2 Pakninger à 5 Pakker steriliseret Sygevat.
- 2 Pakninger à 2 Stk. Stoutbind.
- 1 Pakke med 400 g steriliseret Sygevat.
- 10 Diagnosekort.

4. Fortegnelse over Indholdet i Stations- og Vogterhuslægekasser.

- 1 Æske med 2 Nicordaminampuller à 5 cm³.
- 1 Æske med 2 Angiazolampuller à 1 cm³.
- 1 Flaske Hoffmannsdræber à 30 g.
- 1 Æske med 10 Stk. hugget Sukker.
- 1 Æske med 2 Morfinampuller à 1 cm³, indeholdende 0,02 g Morfin.
- 1 original Recordsprøjte à 1 cm³.
- 1 Æske med 5 Jodtincturampuller.
- 1 Jodstænkeflaske à 3 cm³.
- 1 Glas med 10 Kloramintabletter à 1 g.
- 1 stor tom Flaske à 750 g (heri opløses 3 à 4 Tabletter).
- 1 Esmarchs Klædesaks.
- 2 Slynger til Standsning af Blødning.
- 1 Æske Sæbe.
- 4 sterile Neglebørster.

- 2 Flasker Hospitalssprit à 100 g.
- 3 Pakninger à 5 Pakker sterile Forbindinger Nr. 3.
- 3 Pakninger à 5 Pakker sterile Forbindinger Nr. 2.
- 3 Pakninger à 5 Pakker sterile Forbindinger Nr. 1.
- 4 Pakninger à 10 Stk. sterile Tampons.
- 4 Pakninger à 5 Pakker steriliseret Sygevat.
- 4 Pakninger à 2 Stoutbind.
- 6 Dusin Sikkerhedsnaale.
- 6 trekantede Tørklæder.
- 1 Rulle Plaster (Leukoplast).
- 1 Tube steril Vaseline.
- 4 Blikskinner.
- 2 Træskinner.
- 400 g alm. Sygevat.
- 25 Diagnosekort.

F. Beskrivelse af og Vejledning i Brugen af forskelligt Materiel.

1. Gasinstallationer i Ambulancevogne og Redningsvogne.

De omstaaende Tegninger viser skematisk Belysningsanlægget i henholdsvis Ambulancevogne og Redningsvogne.

Paa Vangen under Vognen er ophængt een eller to *Gasakkumulatører* (1), der er fyldt med en porøs Masse, bestaaende af Asbest og Kieselguhr, fugtet med en Vædske, Acetone, hvori Acetylgassen under Tryk er opsuget.

Gasakkumulatørerne er forsynet med en *Ventil* (2), hvorfra et Rør fører til *Trykregulatoren* (3), som reducerer det meget variable Gastryk i Gasakkumulatøren til et konstant Tryk af ca. 100 mm Vandsøjle.

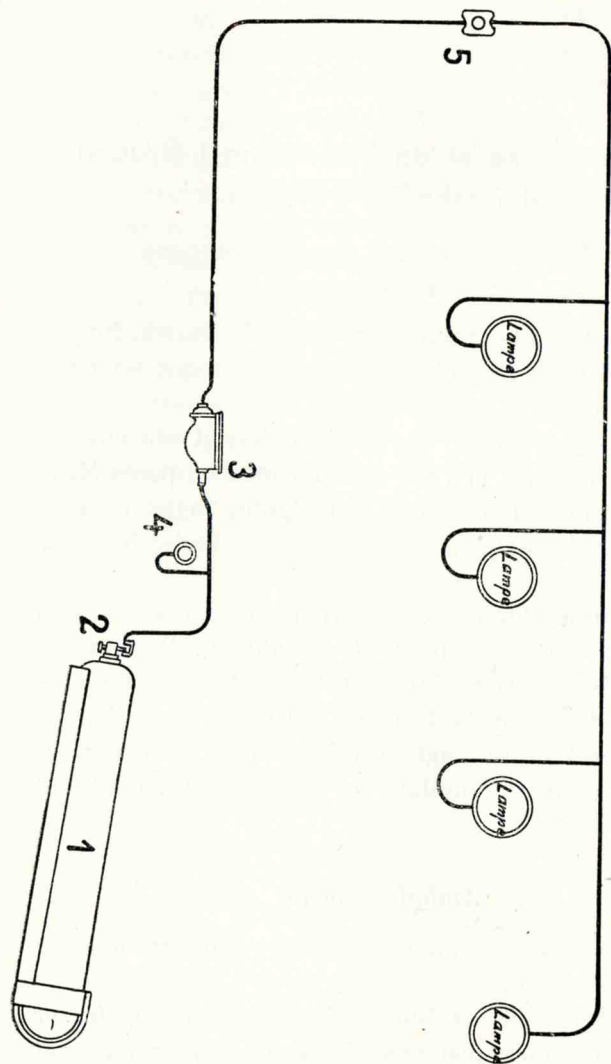
Paa Røret er anbragt et *Manometer* (4), der viser Trykket i Gasakkumulatøren, naar Ventilen (2) er aaben.

Ambulancevogne

har kun een Gasakkumulator med Ventil, Manometer og Trykregulator.

Fra denne fører et Rør til *Hovedhanen* (5), der er anbragt udvendig paa den Vogngavl, der er nærmest Gasakkumulatøren.

Fra Hovedhanen fører Rør uden paa Vognen til Lam-



GASINSTALLATION I AMBULANCEVOGNE

perne. Disse er i direkte Forbindelse med den frie Luft og indvendig lukkede, saa at Gassen ikke kan trænge ind i Vognen.

Hver Lampe er forsynet med en Fedtstensbrænder med 2 Huller, som forsigtigt kan renses med en Rense-naal. Er Brænderen slidt, skrues den af, og en ny indskrues.

Naar Lyset skal tændes, lukkes alle Lampekupler ned, og Hovedhanen (5) og Ventilen (2) aabnes ved Hjælp af de særlige Nøgler, som er ophængt under Vaskekummen i Vognen. Derefter tændes Lamperne, og Kuplerne lukkes. Nøglerne anbringes paa Plads.

Da der ikke findes Afspærringshaner paa de enkelte Lamper, skal alle Lamper brænde samtidig.

Naar Lyset skal slukkes, lukkes Ventilen (2) paa Gasakkumulatoren, og naar den i Ledningen værende Gas er forbrændt, vil Lamperne slukkes af sig selv. Først naar Manometret (4) viser Nul, lukkes Hovedhanen (5).

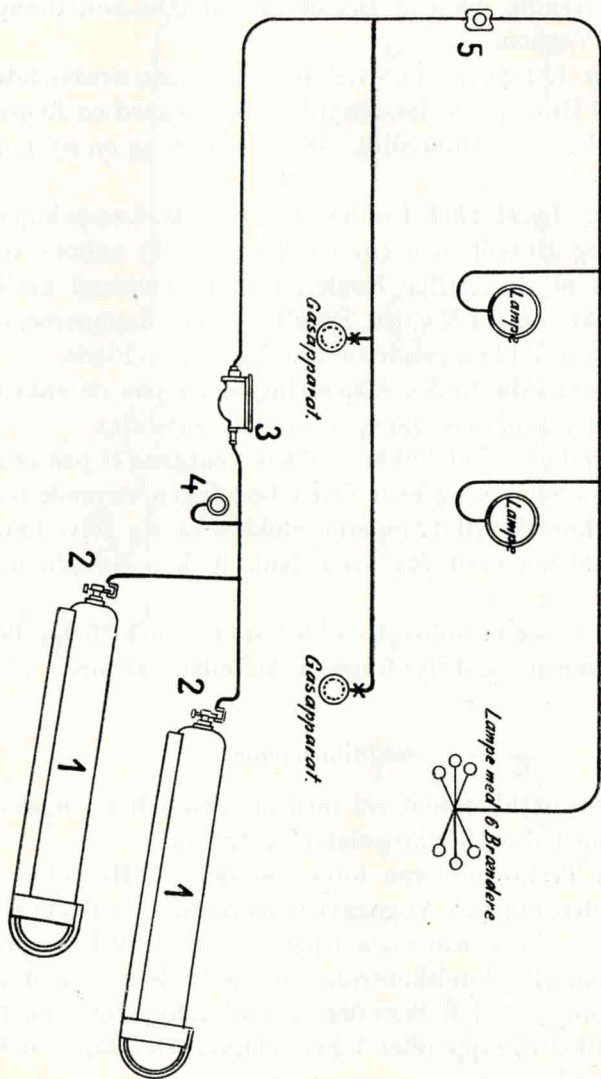
I Vognene er anbragt en kortfattet »Forskrift for Benyttelsen af Gasbelysningen i Ambulancevogne«.

Redningsvogne

har to Gasakkumulatoer med en Ventil hver, medens Manometer og Trykregulator er fælles.

Fra Trykregulatoren fører Rør dels til Hovedhanen (5) udvendig paa Vogngavlen nærmest Gasakkumulatoerne og fra denne uden paa Vognen til 2 Lamper i henholdsvis Mandkabsrum og Værktøjsrum samt til en Lampe med 6 Brændere i Forbinderummet, og dels til 2 Gasapparater i henholdsvis Værktøjsrum og Forbinderum.

Hovedhanen afspærrer kun Gassen til Lamperne, og



GASINSTALLATION I REDNINGSVUGNE

man kan saaledes benytte Gasapparaterne, uden at Lamperne er tændt, f. Eks. om Dagen.

Hvert Gasapparat er forsynet med en særlig Hane, hvorimod Lamperne ikke er forsynet med Haner.

Lamperne i Mandskabsrum og Værktøjsrum er i direkte Forbindelse med den frie Luft og lukkede imod Vognens Indre, medens Lampen i Forbinderummet er i direkte Forbindelse med Luften i Rummet.

Alle Brændere bestaar af et Glødelegeme af et særligt Stof, som udsender et skarpt hvidt Lys, naar det ved Varmen fra den brændende Gas bringes til at gløde. Hullet i Brænderen kan renses forsigtigt med en Rensenaal. Er Brænderen slidt eller Glødelegemet i Stykker, kan Brænderen fjernes ved, at man trækker den af det Rør, hvorpaa den er anbragt, og en ny Brænder paasættes.

Naar Lyset skal tændes, skal det paases, at Hanen paa Gasapparaterne i Forbinderum og Værktøjsrum er lukkede. Derefter lukkes Lampekuplerne i Værktøjsrummet og i Mandskabsrummet ned, og Hovedhanen (5) og Ventilen (2) aabnes ved Hjælp af de særlige Nøgler, som er ophængt paa Nøglebrættet i Mandskabsrummet. Derefter tændes Lamperne i Værktøjsrum, Mandskabsrum og Forbinderum, og Kuplerne lukkes. Nøglerne til Hanerne anbringes paa Plads.

Da der ikke findes Afspærringshaner paa de enkelte Lamper, skal alle Lamper brænde samtidig.

Naar Gasapparaterne skal benyttes, uden at Lyset skal tændes, aabnes Ventilerne (2) paa begge Gasakkumulatore, medens Hovedhanen (5) skal holdes lukket.

Naar Lyset skal slukkes, lukkes Ventilen (2) paa Gasakkumulatoren, og naar den i Ledningen værende Gas

er forbrændt, vil Lamperne slukkes af sig selv. Først naar Manometret (4) viser Nul, lukkes Hovedhanen (5).

Naar Gasapparaterne skal slukkes og ikke skal benyttes mere, lukkes Ventilen (2), og naar Manometret (4) viser Nul, lukkes Hanerne paa Gasapparaterne.

I Vognene er anbragt en kortfattet »Forskrift for Benyttelsen af Gasinstallationen i Redningsvogne«.

Eftersyn.

Opstaar der Gaslugt i Vognen, eller haves der af andre Grunde Formodning om, at Rør eller andre Dele af Installationen er utætte, maa *Eftersøgning af Utætheden ikke foretages med Ild*, da der derved kan forårsages Eksplosioner. Ved saadanne Undersøgelser smøres Sæbevand paa de paagældende Steder; Utætheden vil da vise sig ved, at der fremkommer Bobler.

Forefundne Fejl ved Gasinstallationen skal straks søges rettet.

Udveksling af Gasakkumulatorer.

Da en Gasakkumulators Tryk er i højeste Grad afhængig af Temperaturen indvendig i Beholderen, og denne kun meget langsomt (i Løbet af ca. 20 Timer) antager den omgivende Lufts Temperatur, er det vanskeligt at konstatere, hvormeget Gas der findes i Gasakkumulatoren. Af Hensyn hertil skal en Gasakkumulator altid udveksles, naar Gassen har været benyttet under en *Udrykning* (Øvelse), men ikke, naar der kun har været afholdt Prøve, eller naar ved Øvelsesudrykning Gassen slukkes inden Togets Afgang fra Hjemstedsstationen.

Maskintjenestens Personale rekvirerer da en fyldt

Gasbeholder fra Centralværkstedet; naar Omskiftning har fundet Sted, indsendes den afbenyttede Beholder til Centralværkstedet.

Vognene bliver altid forynet med ny Gasakkumulatorer, naar de er til Revision i Værkstederne.

2. Petroleumslugter.

De i Redningsvognene og Hjælpevognene opbevarede Petroleumslugter er bestemt dels til Belysning af Terrænet ved og omkring et Uheldssted, dels til Belysning af Ambulanceteltet samt til Ophængning uden paa Hjælpevognen og ved Ambulancevognens Dør. Til Ophængning af de Lygter, som skal belyse Uheldsstedet, medfører Redningsvognene og Hjælpevognene et Antal Stativer (Treben) samt, for at lette Lygternes Anbringelse paa Vognene, en Stige.

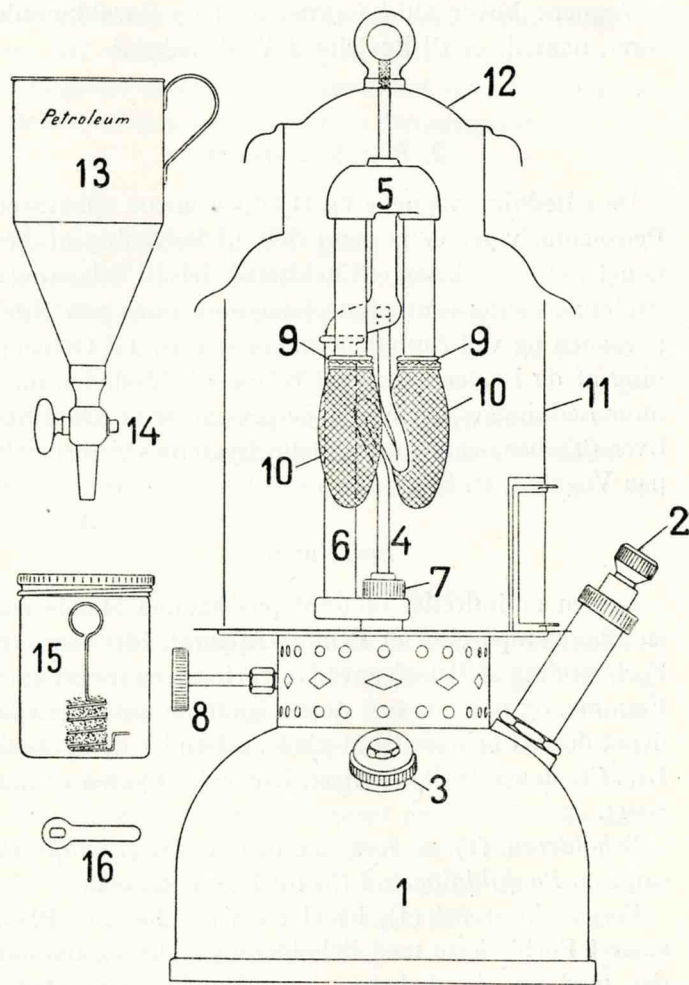
Beskrivelse.

Lygten er indrettet omtrent paa samme Maade som en Blæselampe eller et Primus-Apparat, idet man ved Forbrænding af Petroleum tilvejebringer en meget varm Flamme, og naar de to i denne Flamme anbragte Glødenet derved bringes til at gløde, udsender de et stærkt Lys. Omstaaende Skitse viser, hvorledes Lygten er indrettet.

Beholderen (1) er forsynet med en *Luftpumpe* (2) samt en *Paafyldningstud* (3) med Skruedæksel.

Forgasningsrøret (4), hvori en Væge har sin Plads, staar i Forbindelse med Beholderens Indre og udmunder med en fin Aabning i *Gasblandingskamret* (5), hvortil ogsaa *Lufttrøret* (6) er forbundet; det hele er

PETROLEUMSLYGTE



fastspændt ved *Fingermøtrikken* (7). Paa Forgasningsrøret er anbragt *Ventilen* (8), som aabner eller lukker for *Petroleumstilførslen*.

Fra *Gasblandingskamret* fører 2 Rør, som ender i *Brænderhovederne* (9), hvorpaa *Glødenettene* (10) er anbragt.

Brænderen m. v. er omgivet af *Glimmercylinderen* (11) og *Hætten* (12).

Ved *Paafyldning* af *Petroleum* benyttes *Tragten* (13) med *Hane* (14). Ved *Tænding* af *Lygten* benyttes *Spritglasset* med *Tændingsfaklen* (15), og naar *Brænderen* skal adskilles, benyttes *Skruenøglen* (16).

Paafyldning af Petroleum.

Der maa kun bruges *Petroleum* til disse *Lygter*.

Paafyldningen sker ved *Benyttelsen* af den løse *Tragt* (13), som, naar *Hanen* (14) er lukket, kan rumme den nødvendige *Petroleumsmængde* til en *tom Lygte*.

Dækslet til *Paafyldningstuden* (3) afskrues, *Hanen* paa *Tragten* lukkes, *Petroleum* fyldes i *Tragten*, og dens *Spids* stikkes ned i *Paafyldningstuden*, hvorefter *Hanen* aabnes, saa at *Petroleum* løber ned i *Beholderen* (1).

Fyldes *Beholderen* med mere *Petroleum* end *Tragtens* *Indhold*, bliver der for lidt *Luft* i *Beholderen*, hvilket bevirker, at man oftere maa *oppumpe Lygten*.

Efter *Petroleumspaafyldningen* fastskrues *Dækslet* (3), og *Ventilen* (8) lukkes fast i.

Spild af *Petroleum* bør undgaas; hvis *Lygtens* *Beholder* rummer noget *Petroleum*, hældes dette først op i *Tragten*, og denne fyldes derefter op med *Petroleum* fra *Dunken*.

Anbringelse af Glødenet.

Lygtens Hætte (12) og Glimmercylinderen (11) aftages.

Nettene skydes op om Brænderhovederne (9) og sammentrækkes med Trækbaandet, som fastbindes i Brænderhovedernes Rille, hvorefter Nettets Folder fordeles jævnt omkring hele Brænderhovedet.

Hætten og Glimmercylinderen paasættes derefter.

Smøring af Luftpumpen.

Luftpumpens Stempel (2) bestaar af Læder, som engang imellem skal smøres; man afskruer da Omløberen, trækker Stemplet ud og smører det med Olie.

Kan Pumpen ikke pumpe, d. v. s. at Stemplet kan trykkes ind, uden at Pumpen giver Luft, skal Stemplet smøres.

Tænding.

Lygterne skal henstaa i Vognen med Petroleum i Beholderen, lukket Ventil og forsynet med nye Net. Naar Lygterne skal tændes, forholdes paa følgende Maade:

Hætten (12) aftages, og det prøves, om Dækslet til Paafylldningstuden (3) samt Ventilen (8) er fast tillukket, hvorefter Stemplet i Luftpumpen (2) skrues løst og bevæges hurtigt ud og ind ca. 50 Gange.

Den lille Skydelem i Glimmercylinderen (11) aabnes, og Tændingsfaklen (15), der er vædet med Sprit, udtages af Spritglasset, antændes og føres ind i Glimmercylinderen, hvor den ophænges paa Forgasningsrøret (4). Flammen vil da opvarme dette Rør; samtidig vil der gaa Ild i Glødenettene (10), og disse vil blive »brændt af«, hvorefter de er meget skøre.

Naar Tændingsfaklen er ved at brænde ud, aabnes

Ventilen (8), hvorved Petroleum vil stige op i Forgasningsrøret og fordampe paa Grund af Rørets Varme. Ved Petroleumsdampens Udstrømning gennem det fine Hul i Forgasningsrørets øverste Ende indsuges Luft gennem Luftrøret (6), og Blandingen af Petroleumsdamp og Luft vil fra Gasblandingskamret (5) strømme til Brænderhovederne (9) og antændes, hvorved Nettene vil gløde og Lygten lyse.

Efter Tændingen paasættes Hætten, og Lygten er klar til Brug.

Tændingsfaklen anbringes atter i Spritglasset.

Slukning.

Lygten slukkes ved, at Ventilen (8) lukkes; Dækslet (3) løsnes, indtil Trykket er gaaet af Beholderen, og fastskrues derefter igen. Først naar Lygten er tilstrækkelig afkølet, maa den anbringes i Skabet.

Pasning.

Naar Lygten har brændt i 1½ à 2 Timer, bør man oppumpe Trykket i Beholderen (ca. 25 Pumpeslag), hvorefter Lygten kan brænde klart i ca. 10 Timer.

Taber Lygten sin Lysstyrke, er Trykket i Beholderen muligvis utilstrækkeligt, og en Oppumpning maa derfor foretages. Hjælper dette ikke, maa Brænderen adskilles og renses. I saa Tilfælde lukkes Ventilen (8), hvorved Lygten slukkes, og naar Lygten er tilstrækkelig afkølet, aftages Hætten (12) og Glimmercylinderen (11); derefter løsnes Motrikken (7) et Par Cevind, og Luftrøret (6) og det dermed forbundne Gasblandingskammer med Brænderhoveder og Net udtages forsigtigt, uden at Nettene ødelægges. Med den blandt Reserve-delene værende lille Skruenogle (16) skrues den i For

gasningsrørets øverste Ende siddende Straalespids ud, og med en Rensenaal skaffes Luft i det fine Hul i Straalespidsen. Naar dette er sket, samles Lygten atter og tændes. Hvis Lygten endnu ikke har fuld Lysstyrke, maa det antages, at Forgasningsrøret er tilstoppet; en saadan Forstoppelse opstaar som Regel, naar Forgasningsrøret har været benyttet i 30—40 Timer. Lygten adskilles da som ovenfor beskrevet, hvorefter Forgasningsrøret skrues af og et nyt Rør indsættes i Stedet. Det maa nøje iagttages, at det nye Rør skrues helt ned, saa at det er fuldstændig tæt ved Gevindet; i modsat Fald vil selv en Ubetydelighed af udsivende Petroleum bevirke, at Lygten oser under Brugen.

Lygten samles uden Brug af Værktøj.

Skal ny Paafyldning af Petroleum foretages, lukkes Ventilen (8), og naar Lygten er slukket og passende afkølet, skrues Dækslet af Beholderens Paafyldnings-tud (3), og Paafyldning og Tænding foretages som foran foreskrevet.

Ved Tænding af Lygten anden Gang og senere maa den behandles forsigtigt, da Glødenettene let gaar itu.

Petroleum, Tragt, Forgasningsrør, Rensenaale, Skrue-nøgle, Sprit og Glødenet findes i det til Opbevaring af Belysningsmidler indrettede Skab i Vognen. (I Hjælpe-vogne er Spritglassene med Tændingsfaklerne anbragt paa Bordet.)

Spritglassene, af hvilke der findes 2 Stk. i hver Hjælpe-vogn og Redningsvogn, skal altid staa halvt fyldte med Sprit.

Rensning og Eftersyn m. v.

Har Lygterne været benyttet, skal de renses, prøves for Utæthed i Pumpe og Ventiler, Petroleum paafyldes

og nye Net paasættes, saa de atter er klar til øjeblikkelig Brug.

Ligeledes skal Beholdningen af Petroleum, Sprit, Glødenet, Forgasningsrør og Rensenaale efterses og eventuelt suppleres.

Er en Lygte i Uorden, utæt ved Pumpe eller andre Steder, skal Lygten tømmes for Petroleum og omgaaende indsendes til Centralværkstedet.

Ved de maanedlige Eftersyn skal det prøves, om Lygterne er tætte og forsynet med tilstrækkelig Petroleum; dette gøres ved med en Pind, f. Eks. Lampepudseren, at maale, om Petroleumsmængden i Beholderen er normal. Er dette ikke Tilfældet, maa Lygten være utæt, og Fejlen maa da straks afhjælpes. Ligeledes prøves, om Pumperne er i Orden; gaar Pumpestemplet for let, maa Stemplet udtages, og Lædermanchetten oplødes i Olie.

Endvidere efterses, om Lygterne er forsynet med ubeskadigede Glødenet, samt om der forefindes tilstrækkelig Beholdning af Petroleum, Sprit, Glødenet, Forgasningsrør og Rensenaale.

3. Karbidfakler.

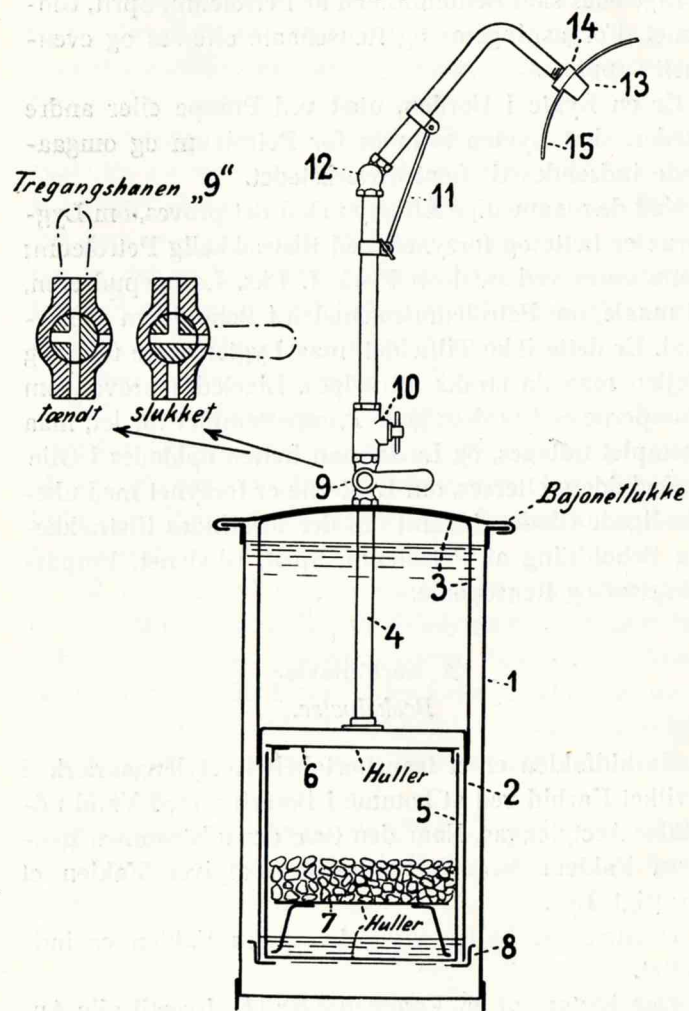
Beskrivelse.

Karbidfaklen er et transportabelt Acetylgasværk, i hvilket Karbid ved at komme i Berøring med Vand udvikler Acetylgas. Naar den Gas, der udstrømmer gennem Faklens Brænder, antændes, afgiver Faklen et kraftigt Lys.

Omstaaende Skitse viser, hvorledes Faklen er indrettet.

Den bestaar af en Vandbeholder (1), hvortil alle Apparatets Dele er fastgjort. I Vandbeholderen er anbragt

KARBIDFAKKEL.



Gasklokken (2), der er aaben forneden og foroven forsynet med en Galge (3) af Fladjern, som støtter det paa Gasklokken fastsiddende lodrette Rør (4). Desuden danner Galgen i Forbindelse med Vandbeholderens udhøjede Kant et Bajonettlukke, som fastholder Gasklokken i rigtig Stilling i Vandbeholderen.

Forneden er Gasklokken forsynet med to Forvridere (8), som bærer Karbidbeholderen (5); denne er forsynet med et Laag (6) og en Rist (7) med Ben. Bunden og Laaget er forsynet med Huller, saaledes at Vand kan trænge gennem Bunden ind i Karbidbeholderen, medens den udviklede Gas kan passere gennem Laaget til Røret.

Paa Røret er anbragt en Hane (9), som er en Tregangshane, der, naar Nøglen staar lodret, er aaben og giver frit Gennemløb for Gassen, medens Hanen, naar den er lukket, giver Afløb for det i Røret oven over Hanen fortættede Vand og Tjære, som kan løbe ud gennem Hullet paa Siden af Hanen.

Lige oven over Hanen er anbragt et Filter (10) med en Prop, der kan skrues af, for at man kan forny Filtermaterialet, som bestaar af Bomuld (Vat). Filtret skal forhindre Kalkstøv o. l. i at naa Brænderen og tilstoppe denne.

Over Filtret findes paa Røret et bevægeligt Led (12), saaledes, at Lyset kan indstilles i forskellige Retninger; en forskydelig Stiver (11) fastholder det bevægelige Rør i den ønskede Stilling. I Enden af Røret findes Brænderen (13), som skrues paa Røret med Haanden og fastspændes med Kontramotrikken (14), og mellem Brænderen og Kontramotrikken fastholdes Reflektoren (15).

*Fyldning.**Under Kørslen til Uheldsstedet.*

Naar Faklen skal bruges, aabnes Bajonetlukket, og Gasklokken (2) løftes ud af Vandbeholderen (1).

Karbidbeholderen (5) udtages af Gasklokken (2), idet man drejer Forvriderne (8) fra, hvorved Karbidbeholderen (5), frigøres.

Laaget (6) tages af, og man hælder en halv Daase Karbid (ca. 2½ kg) ned paa Risten og fordeler det jævnt paa denne. (Der maa ikke anvendes mere end en halv Daase Karbid til en Fyldning, da Karbiden under Gasudviklingen udvider sig stærkt.)

Laaget (6) sættes paa, og Karbidbeholderen (5) anbringes i Gasklokken (2) ved at skyde denne nedover Karbidbeholderen og dreje Forvriderne (8).

Derpaa anbringes Gasklokken (2) med Karbidbeholderen i Vandbeholderen (1) og *Bajonetlukket lukkes forsvarligt.*

Hanen (9) lukkes.

Der maa ikke hældes Vand paa Faklen inde i Vognen, da Gassen er eksplosionsfarlig.

Efter Ankomsten til Uheldsstedet.

Faklen bringes ud af Vognen og opstilles saaledes, at den ikke kan vælte.

Hanen (9) paa Røret holdes lukket, og der hældes *samtidig* 2 Spande Vand i Vandbeholderen (1); derefter aabnes Hanen, og Vandet vil da, efterhaanden som Luften drives ud gennem Brænderen, stige op gennem Bunden af Gasbeholderen, og naar Karbiden bliver vaad, begynder Gasudviklingen.

Medens Luften drives ud, vil Vandstanden i Vand-

beholderen synke, men idet Gasudviklingen begynder, vil Vandstanden atter stige.

Først nogle Minutter efter, at Gasudviklingen er begyndt, maa Gassen tændes.

En halv Daase Karbid kan udvikle Gas til 3 à 3½ Times Brændetid.

Pasning.

Soder Flammen efter nogle Timers Brug, kan dette skyldes, at der har samlet sig Tjære og Vand i Røret. Man maa da lukke Hanen i nogle Minutter, hvorved en Del Vand og Tjære vil flyde ud, og derefter atter tænde Gassen.

Er Vandstanden sunket, kan man efter Aftapningen af Vand og Tjære fylde Vandbeholderen op, hvorved Gastykket stiger.

Bliver Flammen atter for lille og soder, er Karbiden opbrugt, og nyt maa paafyldes. Hanen lukkes, Bajonetlukket aabnes, og Gasbeholderen løftes hurtigt op af Vandbeholderen; Faklen skilles ad og renses (Vandet kan hældes i Spande og benyttes igen), nyt Karbid paafyldes, og Faklen samles og tændes som foran nævnt. Brugt Karbid graves godt ned i Jorden.

Foran hver Paafyldning af Karbid, skal Filtret (10) forsynes med nyt Vat, hvilket sker ved at fjerne Proppen, udtage Vattet med den til Filtret fastgjorte Krog og indsætte nyt Vat.

Reserve-Brændere, Karbid i Blikdaaser à ca. 5 kg samt Vat opbevares i det til Opbevaring af Belysningsmidler indrettede Skab i Vognen.

Slukning efter endt Brug.

Skal Faklen ikke benyttes længere, lukkes Hanen, Bajonetlukket aabnes, og Gasbeholderen løftes hurtigt

op af Vandbeholderen, Gasbeholderen adskilles, og Dele afskylles foreløbigt med Vandet fra Faklen. Brugt Karbid graves godt ned i Jorden.

Rensing og Eftersyn m. v.

Efter Brugen af Karbidfaklen skal Denne adskilles og alle dens Dele renses omhyggeligt, Reflektoren pudses og Filtret forsynes med nyt Vat, saa at den atter er klar til øjeblikkelig Brug.

Ligeledes skal Karbidbeholdningen og Vatbeholdningen kompletteres.

Da Karbid ved Luftens Indvirkning udvikler Gas og saaledes bliver uvirksomt, skal Karbidbeholdningen ved det maanedlige Eftersyn af Vognene efterses, og Støv og Stykker, der er mindre end Dueæg, skal fjernes, da saadanne Stykker er uvirksomme, og Kalkstøv kan tilstoppe Apparatet.

I Vognene er anbragt en kortfattet »Forskrift for Anvendelse af Karbidfakler«.

4. Autogenskæreapparater.

Til Brug ved Overskæring af svære Jerndele er Hjælpevognene udrustet med et Sæt Apparater til Autogenskæring, omfattende:

- 1 Staalflaske, indeholdende Ilt.
- 1 Staalflaske, indeholdende Acetylgas.
- 1 Kasse, mærket: »Skæreapparat«, hvori findes følgende Dele:
 - 1 Ilt-Reduktionventil, sortmalet.
 - 1 Acetylen-Reduktionsventil, rødmalet.
 - 1 Skærebrænder, som ved Hjælp af 2 Gummislanger er forbundet med Reduktionsventilerne.

- 1 Brænderspids til Skæring af indtil 5 cm tykt Materiale.
- 1 Brænderspids til Skæring af 5—15 cm tykt Materiale.
- 1 Nøgle til Skærebrænderen.
- 1 Nøgle til Reduktionsventiler og Staalflasker.
- Fiberpakninger til Ilt-Reduktionsventilen.
- Blypakninger til Acetylen-Reduktionsventilen.
- 1 Par Beskyttelsesbriller.
- 1 Par Læderhandsker.
- 1 Par Lædermanchetter.

Beskrivelse.

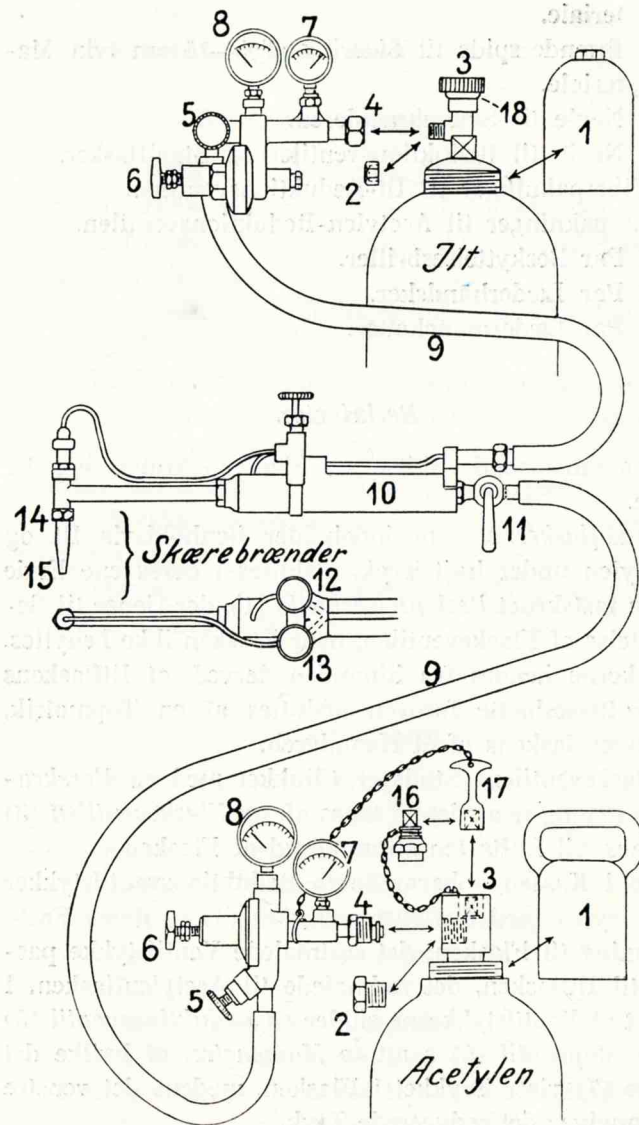
Paa omstaaende Skitse ses Skæreapparatets enkelte Dele.

Staalflaskerne, som indeholder henholdsvis Ilt og Acetylen under højt Tryk, afsluttes i deres ene Ende af en fastskruet *Beskyttelseshætte* (1), der tjener til Beskyttelse af Flaskeventilen, naar Flasken ikke benyttes. Flaskerne kendes fra hinanden derved, at Iltflaskens Beskyttelseshætte foroven afsluttes af en Topmøtrik, Acetylenflaskens af et Haandgreb.

Flaskeventilens Studs er tillukket med en *Forskruning* (2), og naar denne tages af, og *Flaskeventilen* (3) aabnes, vil Luftarten strømme ud af Flasken.

De i Kassen opbevarede to Reduktionsventilstykker er forsynet med *Omlobermøtrikker* (4) til deres Fastskruening til Flasken; det sortmalede Ventilstykke passer til Iltflasken, det rødmaledede til Acetylenflasken. I hvert af Ventilstykkerne sidder en *Reduktionsventil* (5) med *Stopventil* (6) samt *to Manometre*, af hvilke det højre (7) viser Trykket i Flasken, medens det venstre (8) angiver det reducerede Tryk.

AUTOGENSKÆREAPPARAT



Gennem bevægelige *Slanger* (9), er begge *Ventilstykker* forbundet med *Skærebrænderen* (10).

Skærebrænderen er forsynet med *Gashanen* (11), *Forvarmeventilen* (12) og *Skæventilen* (13) og afsluttes ved *Møtrikken* (14) af *Brænderspidsen* (15).

For *Acetylenflaskens* Vedkommende gælder særlig, at *Flaskeventilen* (3) er skjult under en *Skrueprop* (16), samt at denne saavel som selve *Flaskeventilen* aabnes ved Hjælp af en til *Ventilstykket* fastlænket *Topnøgle* (17).

*Ill*flaskens *Flaskeventil* (3) aabnes med *Haanden*; den har *Sæde* i en *Pakdaase* (18).

Naar *Skæreapparatet* skal benyttes, forholdes paa følgende *Maade*:

Almindelige Forskrifter.

Til *Smøring* af *Apparatets* *Ventiler*, *Haner*, *Skruer*, *Møtrikker* m. m. maa ikke anvendes *Olie* eller andet *Fedtstof*, da disse *Stoffer* ved den høje *Temperatur* for-kuller og udvikler *Gas*, der kan antændes. Til *Smøring* skal anvendes *Vand* eller *Spyt*.

Under *Apparatets* *Benyttelse* skal der være en *Spand* *Vand* ved *Haanden* til *Afkøling* af *Skærebrænderen* og til *Slukning*, hvis der opstaar *Ildebrand*. *Skæreflammen* antænder nemlig øjeblikkelig brændbare *Stoffer* (*Træ*, *Klæder* o. s. v.), hvormed den kommer i *Berøring*.

Staalflaskerne maa ikke udsættes for *Slag* eller *Stød* og skal beskyttes imod *Opvarmning*.

Da der under *Skæringen* opstaar et meget skarpt *Lys*, og smeltet *Metal* og *Slagger* sprøjter omkring, paabydes det, at den, der betjener *Skærebrænderen*, skal benytte *Beskyttelsesbriller*, *Læderhandsker* og *-manchetter*.

Staalflaskerne.

Staalflaskerne bæres eller slidskes med Forsigtighed ud af Vognen og anbringes paa det Sted, hvor Skæringen skal foretages; Flaskerne skal opstilles paa en saadan Maade, at de ikke kan vælte, og de maa derfor eventuelt understøttes.

Beskyttelsehæfterne (1) og Forskruningerne (2) skrues af begge Flasker; endvidere afskrues Acetylenflaskens Skrueprop (16), hvortil Topnøglen (17) benyttes.

Derefter aabnes Flaskeventilerne (3) paa begge Flasker et Øjeblik, for at eventuelle Urenheder kan blæse bort.

Reduktionsventilerne og Skærebrænderen.

Forinden Ventilstykkerne fastspændes til Flaskerne, maa det undersøges, om Pakningerne ved Omløberne (4) er hele og fri for Olie og Fedt, eventuelt anbringes ny, ren Pakning; til Ilt-Ventilstykket (sort) anvendes Fiberpakning, til Acetylen-Ventilstykket (rødt) anvendes Blypakning.

Endvidere løsnes Stopventilerne (6) paa begge Ventilstykker helt, og Reduktionsventilerne er da helt lukkede.

Ilt-Ventilstykket anbringes nu paa Iltflasken og Omløberen (4) fastspændes med den dertil bestemte Nøgle. Flaskeventilen (3) aabnes, og Trykket aflæses paa det højre Manometer (7); derpaa lukkes Flaskeventilen fast til, og det vil da ses af Manometret, om Trykket i Ventilstykket mellem Flaskeventilen og Reduktionsventilen holder sig. Er dette ikke Tilfældet, er der en Utæthed, som maa søges afhjulpet ved at efterspænde Omløberen og eventuelt tillige Flaskeventilens Pakdaase (18).

Utætheder kan findes ved at paasmøre Sæbevand, som vil danne Bobler paa det Sted, hvor Utætheden er; Anvendelse af Ild er forbudt.

Hvis Trykket holder sig, d. v. s., at Tæthed er opnaaet, aabnes Flaskeventilen helt, hvorved intet sker.

Acetylen-Ventilstykket anbringes paa Acetylenflasken, og Tætheden prøves ganske paa samme Maade, som foran angivet, og hvis Trykket holder sig, aabnes Flaskeventilen helt.

Skærebrænderen (10) bringes i Orden, idet der ved Møtrikken (14) fastskrues den Brænderspids (15), som passer til den Godstykkelse, hvori der skal skæres (se herom i det følgende).

Indstilling af Ventilerne.

Ilt-Tilførslen til Skærebrænderen reguleres først, og den skal foregaa under et vist Tryk, som afpasses efter Tykkelsen af det Materiale, hvori der skal skæres, nemlig saaledes, at Materialets Tykkelse i Centimeter angiver det Antal Atmosfærers Tryk, som skal anvendes, dog ikke under 3 Atm. og ikke over 15 Atm., altsaa f. Eks.

2—3 cm. Materialetykkelse 3 Atm. Ilt-Tryk.

8 » » 8 » » »

20 » » 15 » » »

Reguleringen af Trykket foregaaer paa den Maade, at man først aabner Skærebrænderens to Iltventiler, nemlig Forvarmeventilen (12) og Skæreventilen (13) samt derefter Ilt-Reduktionsventilen (5), og naar dette er sket, skrues Stopventilen (6) til, hvorved Reduktionsventilen vil begynde at virke. Ilden vil da strømme ud gennem Brænderspidsen, og Stopventilen indstilles nu

saaledes, at det venstre Manometer (8) viser det Tryk, hvormed der efter foranstaaende skal arbejdes.

Derefter lukkes Skæreventilen (13), saaledes at Ilt-Udstrømningen ophører.

Acetylen-Tilførslen til Skærebrænderen

skal foregaa under ganske ringe Tryk, og reguleres paa følgende Maade:

Først aabnes Skærebrænderens Gashane (11) og dernæst Acetylen-Reduktionsventilen (5), og naar dette er sket, skrues Stopventilen (6) til; man vil da høre Acetylgassen strømme ud gennem Brænderspidsen, og dens reducerede Tryk kan aflæses paa det venstre Manometer (8).

Med en Tændstik antændes nu den udstømmende Acetylgas ved Brænderspidsen, og Stopskruen indstilles saaledes, at Gasflammen (»Forvarmefflammen«) antager Udseende af en 3—5 mm høj Kost med skarp mælkehvid Kerne.

Skæringen kan nu begynde.

Skæringen.

Princippet ved denne Skæremetode er, at man med Forvarmefflammen opvarmer Materialet til den Temperatur, ved hvilken Materialet forbrænder af sig selv (»Antændelsestemperaturen«), naar der tilføres den tilstrækkelige Mængde Ilt.

Ved Skæringens Begyndelse rettes Forvarmefflammen mod et Hjørne, en Kant eller en Grad, frembragt ved et Mejselhug, og holdes i en Afstand af 3—5 mm, indtil Hvidglødhede er opnaaet. Derefter aabnes Skæreventilen (13), og den udstømmende Ilt vil da bevirke, at Materialet antændes, og vil vedligeholde Forbrændingen.

Brænderspidsen føres nu langsomt og jævnt henover Materialet, idet den holdes paa en saadan Maade, at smeltet Metal og Slagger blæses bort fra Skærebugen, da man ellers risikerer, at det smeltede Metal, idet Brænderspidsen flyttes, størkner og lukker Fugen igen.

Hvis Brænderspidsen føres for hurtigt, d. v. s. hurtigere end Ilten kan forbrænde Metallet, vil Materialet afkøles under Antændelsestemperaturen, og det vil da være nødvendigt at lukke Skæreventilen, foretage ny Forvarmning og først derefter atter aabne Skæreventilen og fortsætte Skæringen.

Saafermt Slagger sætter sig paa Brænderspidsen, kan Flammen »slaa tilbage«, d. v. s., at Flammen brænder inde i Apparatet; man maa da lukke Gashanen (11) og derefter begge Ventilerne (12 og 13). Efter et Øjeblik Forløb kan Apparatet atter benyttes som foran beskrevet.

Bliver Brænderen varm, viser det sig i Reglen ved, at Flammen »slaa tilbage«; Flammen slukkes da som ovenfor nævnt, og Brænderspidsen afkøles i Vand.

Slukning.

Slukning af Flammen sker ved først at lukke Skæreventilen (13), derefter Forvarmeventilen (12) og tilsidst Gashanen (11).

Skal Apparatet ikke benyttes mere, slukkes Flammen, og Flaskeventilerne lukkes, hvorefter Ventilstykkerne afskrues og Forskrutningerne m. v. samt Beskyttelses-hætterne skrues paa Flaskerne.

Rensning og Eftersyn m. v.

Har Apparatet været i Brug, skal de enkelte Dele renses og bringes i Orden til øjeblikkelig Brug, og Staal-

flaskerne skal udveksles med ny, fyldte Flasker, der rekvireres fra vedkommende Centralmagasin.

5. Telefonerne i Hjælpevognene.

Hjælpevognene er udrustet med Telefonapparater med tilhørende Kontaktledninger m. v. til Tilvejebringelse af Telefonforbindelse fra den frie Bane til Nabostationerne.

Paa de Banestrækninger, som har Telefonledning, benyttes denne Ledning som Forbindelse mellem Hjælpevognens og Nabostationernes faste Telefonapparat.

Telefonapparaterne.

I Hjælpevognene forefindes Telefonapparat samt Instruks om dettes Benyttelse.

I Hjælpevognene i 1. Distrikt er anbragt en Fortegnelse over de Strækninger, hvor henholdsvis Apparatet med Vekselstrøm eller Apparatet med ensrettet Strøm skal anvendes.

Tilvejebringelse af Telefonforbindelse.

Paa Strækninger, der har Telefonledning, benyttes Telefonen i Hjælpevognen saaledes:

1) I Tilfælde af Telefon-Enkeltledning:

Paa Nedbrudstedet sættes den til Telefonen hørende Traadrulle i Forbindelse med Telefonledningen ved Hjælp af den i Vognen værende Kontaktstang, idet den fri Traadende fastgøres i Kontaktgaflen i Stangens øverste Ende, hvorefter

Kontaktgaflen føres op over Telefonledningens Traad og hægtes paa denne.

Naar Forbindelse er oprettet, kan Opringing ske paa sædvanlig Maade.

2) I Tilfælde af Telefon-Dobbeltledning:

I Hjælpevogne, der anvendes paa Strækninger med Telefon-Dobbeltledning, forefindes to Kontaktstænger, der som oven for beskrevet tjener til at sætte Telefonens to Ledninger i Forbindelse med hver sin af Stangrækkens Telefonledninger.

Hjælpevognene i Padborg, Esbjerg, Struer og Viborg anvendes baade paa Strækninger med Telefon-Enkeltledning og Telefon-Dobbeltledning. Der er i hver af disse Vogne ophængt en nærmere Vejledning for Telefonens Benyttelse.

I *Hjælpevognene i 1. Distrikt* findes 2 Traadruller og 2 Kontaktstænger, idet der paa visse Strækninger — jfr. den ved Telefonen ophængte Instruks — skal benyttes en Dobbeltledning til Tilvejebringelse af Telefonforbindelsen.

Telefonen i Hjælpevognen i Padborg kan benyttes i Forbindelse med Dobbelttelefonledningen paa sønderjydske Strækninger og tillige i Forbindelse med Telefonringeledningen paa Strækninger uden for Sønderjylland. Telefonen benyttes saaledes:

Vognens Traadruller har 4 frie Ender, 2 lange og 2 korte.

Ved Forbindelse med *Dobbelttelefonledning* anvendes 2 Kontakthager. Til hver af disse fastgøres en af de lange Traadender.

Naar Forbindelse med *Telefonringeledning* skal etableres, forbindes den ene af de lange Traadender med en Jordklemme, medens den anden af de lange

Traadender ved Hjælp af Kontakthage sættes i Forbindelse med Telefonringeledningen.

De 2 korte Traadender forbindes altid med 2 særlige Klemmer i Vognen.

Angaaende Oprettelse af Telefonforbindelse fra fri Bane er der i øvrigt i Vognene ophængt en nærmere Vejledning.

6. Rejsning af Telt.

I Ambulancetogene forefindes 2 Telte, som kan opstilles paa et Uheldssted og benyttes dels som Beskyttelse for Personer, som er kommet til Skade, dels til Opbevaring af Rejsegods o. l.

Et Telt bestaar af:

- 1 Tag med 16 Tagliner,
- 2 Vægstykker, hver med 15 Stropper,
- 1 Rygstang,
- 2 Teltstænger,
- 2 Stormjern, hver med 3 Stormliner og
- 2 Teltknapper.

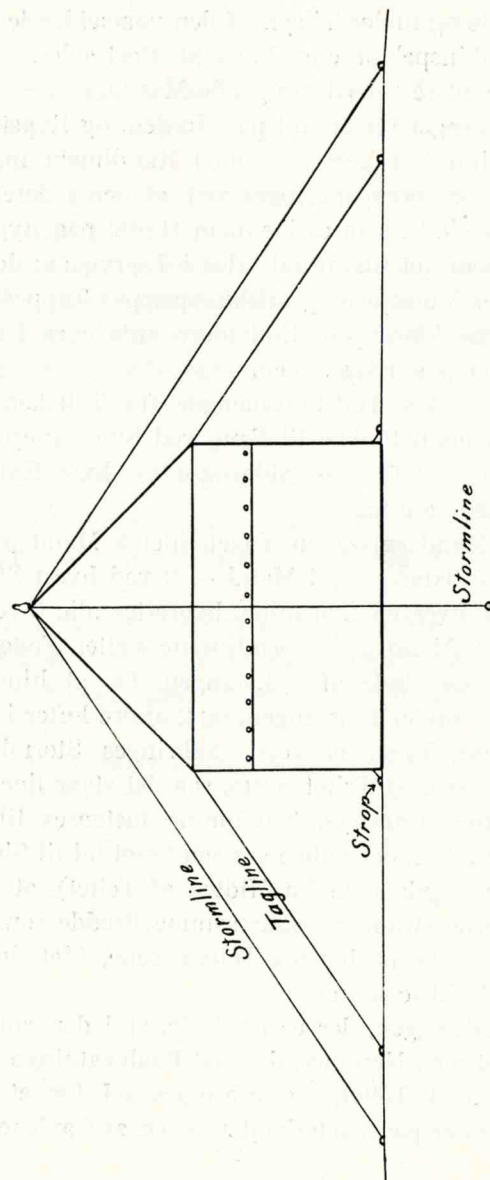
Teltets Tilbehør er:

- 1 Lampekrog,
 - 60 Teltpløkke af Træ, deraf 8 i Reserve,
 - 60 — — Jern, — 8 — — ,
- og til Brug ved Teltenes Rejsning forefindes:
- 4 Hamre,
 - 1 stor Kølle og
 - 8 Haandkøller.

Til Rejsning af Teltet behøves 6 Mand, og Rejsningen vil kunne tilendebringes paa ca. 20 Minutter.

Rejsning af Teltet foretages af Trafiktjenestens Per-

AMBULANCETELT
set fra Gavlen.



sonale og under Tilsyn af den paagældende Stræknings Trafikinspektør eller hans Stedfortræder.

Teltet rejses paa følgende Maade:

Telttaget bredes ud paa Jorden, og Rygstangen lægges ind i Tagets Ryg med Rundingen mod Ryggen. Teltstængerne anbringes ved, at den i deres ene Ende siddende Tap føres igennem Hullet paa Rygstangen og gennem det tilsvarende Hul i Tagryggen; derefter paa-sættes Stormjern og Teltknapper paa Tappen, og Stormlinerne klares ud. Endvidere anbringes Lampebogen i Øjet paa Rygstangen.

I ca. $1\frac{1}{2}$ Teltstangslængde fra Teltstængernes Fod nedslaaes 6 Pløkke til Brug ved Stormlinernes Anbringelse — 2 til hver Side og 1 for hver Ende i Teltets Længderetning.

6 Mand rejser nu Taget, idet 2 Mand løfter hver i sin Teltstang, og 4 Mand — 2 ved hvert Stormjern — tager hver en Stormline, hvorefter alle 6 rejser Taget, idet 2 Mand ved Stormlinerne sætter Foden mod den nederste Ende af Teltstangen, for at hindre, at den glider under Rejsningen, og 2 andre løfter i Tagryggen.

Naar Taget er rejst, anbringes Stormlinerne paa Pløkkene, og Teltet rettes, saa det staar lige, og Stormlinerne strammes. Taglinerne fastgøres til 2 Rækker à 8 Pløkke, der anbringes saa langt ud til Siden (ca. $1\frac{1}{4}$ Teltstangslængde fra Midten af Teltet), at Taget, naar Linerne strammes, faar samme Bredde som Gavlene.

Derefter paahægtes Teltvæggene, idet der begyndes ved Telthjørnerne.

Teltvæggen, der er i 2 Dele, er i den ene Ende forsynet med Nummer, der ved Paahægtningen skal vende ind mod Teltet, og anbringes ud for et tilsvarende Nummer paa Underkanten af en af Gavlene; de Steder,

der skal danne Hjørner, er forsynet med en paasyet Gjord.

Efter Paahægtningen nedslaaes en Pløk ud for hver af de i Væggens Underkant siddende Stropper, og disse anbringes om Pløkken.

Samtlige Liner strammes ved Hjælp af de paa Linerne anbragte Løbere.

Til Teltets Belysning hører en Petroleumslygte, som er anbragt i Hjælpevognen (Redningsvognen).

Naar Teltet har været udsat for Fugtighed, skal det tørres, forinden det anbringes paa Plads igen.

7. Anvendelse af Benzin.

Dunkene med rensat Benzin i Ambulancevogne og Redningsvogne maa kun aabnes af Læger og kun i fri Luft.

Aaben Ild, herunder Acetylgas, der anvendes til Belysning, Kogning o. l., skal holdes i størst mulig Afstand fra de Steder, paa hvilke Behandlingen med Benzin foregaar.

Der skal i øvrigt udvises den største Forsigtighed ved Anvendelsen af Benzin.



DE DANSKE STATSBANER

TILLÆG I

til

Driftsuhedsreglement af 1940

(UR)

I Reglementet foretages følgende Ændringer:

Side 48 ændres Afsnit b., »Assistance fra Redningskorps«, saaledes:

»Der er afsluttet Overenskomst med A/S »Falcks Redningskorps« om Bistand fra de under dette Korps hørende Redningsstationer ved Rednings- og Rydningsarbejdet ved Uheld og Ulykker paa Statsbanestrækninger.

Redningskorpsset skal ikke alene yde Hjælp ved Ulykker, hvor Mennesker kommer til Skade, men ogsaa ved Uheld, hvor der kun sker materiel Skade, naar Redningskorpssets Bistand ved Rydningsarbejdet anses for ønskelig. Overenskomsten med Redningskorpsset omfatter ogsaa Ambulancetog til Hospital af Mennesker, der er kommet til Skade paa Statsbanerne.

For Statsbanestrækningerne paa Sjælland—Falster skal Hjælp i Tilfælde af Ulykke eller Uheld rekvireres af Statsbanernes 1. Distrikt, København, fra Redningsstationen i København. Redningskorpsset skal dog ikke

alene yde Hjælp fra denne Redningsstation, men ogsaa fra de andre paa Sjælland og Falster beliggende Redningsstationer i det Omfang, det er formaalstjenligt.

For Statsbanestrækningerne i Jylland og paa Fyn er der i Togplanen optaget Fortegnelse over, hvilken Redningsstation der skal tilkaldes for de enkelte Jernbanestrækninger. Ved Ulykker eller Uheld, hvortil Ambulancetog eller Hjælpevogn rekvireres, foretages Tilkaldelse af Redningskorpset af den Ambulance- og Hjælpevognsstation, hvorfra Ambulancetog eller Hjælpetog er rekvireret. I alle andre Tilfælde rekvirerer den paagældende Station selv Redningskorpset.

Naar Rekvisition paa Hjælp modtages i Anledning af en Ulykke, skal Redningskorpset hurtigst muligt sende den paagældende Redningsstations Katastrofemateriel til Ulykkesstedet. Redningskorpset sørger selv for Befordring af deres Materiel og Mandskab til Ulykkesstedet.

Saafermt Redningsstationen er beliggende ved en Privatbanestrækning eller i en By, hvortil der ikke fører Jernbane, skal den paagældende Redningsstation, naar Befordring ad Landevej er umulig, med den fornødne Begrundelse henvise Rekvirenten til at forlange den ønskede Hjælp fra den Redningsstation, hvorfra Hjælpen under de foreliggende Forhold kan komme hurtigst til Stede enten ad Landevej eller pr. Jernbane.«

Side 55 udgaar Linie 9—10 f. n. og erstattes med:

»Distrikterne fastsætter Bestemmelser vedrørende Drejning af de i Toget værende Vogne.«

Generaldirektoratet, København, den 5. Februar 1942.



DE DANSKE STATSBANER

TILLÆG II

til

Driftsuhedsreglement af 1942

(UR)

Paa Side 50 indsættes følgende nye Afsnit:

f. Assistance fra Statens civile Luftværn.

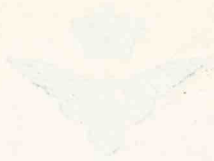
Der er truffet Aftale med Statens civile Luftværn om Hjælp fra dets Udrykningskolonner i Tilfælde af Ulykker paa Statsbanerne.

Hjælpen forlanges for Sjælland—Falsters Vedkommende af 1. Distrikt og for Jylland—Fyns Vedkommende af 2. Distrikt eller den Trafiksektion, under hvis Omraade Uhedsstedet er beliggende.

Det civile Luftværns Udrykningskolonner sørger selv for Befordring af Materiel og Mandskab til Ulykkesstedet. I Undtagelsestilfælde, hvor dette er umuligt paa Grund af Sne, Isslag eller lignende, træffes telefonisk Aftale med den nærmest ved Kolonnens Hjemsted liggende Statsbanestation om Befordring pr. Jernbane.

For Sjælland—Falster træffes den telefoniske Aftale med Statsbanernes 1. Distrikt (Togkontoret).

Paa Uhedsstedet er Udrykningskolonnerne underordnet den ledende Læge, hvad de tilskadekomne angaar,



STATSBANERNE

II DEJUT

III

Udvalgte Styrelser

1943

og Statsbanernes Leder paa Uhedsstedet, for saa vidt de øvrige Forhold angaar.

Ved Statsbanernes Øvelsesudrykninger med Ambulancetog underretter Distrikterne den Udrykningskolonne, som skal tilkaldes for den Strækning, hvortil Øvelsesudrykningen finder Sted. Udrykningskolonnen kan deltage i Øvelsen.

For Udrykningskolonnernes Hjælp ved Ulykke ydes intet Vederlag, medmindre Hjælpen bliver af saa lang Varighed, at det civile Luftværn maa sørge for Forplejning og Kvarter til den udsendte Styrke. Udgifterne skal godtgøres det civile Luftværn af Statsbanerne.

Generaldirektoratet, København den 6. Januar 1943



DE DANSKE STATS BANER

TILLÆG III

til

Driftsuhedsreglement af 1940

(UR)

I Reglementet foretages følgende Ændringer.

Paa Side 16 tilføjes i 2. Linie f. n. efter »vogne«: »samt Vogne med Rejsegodsrum«.

Paa Side 17 rettes i 1. Linie »1 Fakkeltok« til »2 Fakkeltokke«, og efter 2. Linie tilføjes følgende: »Personførende Tog, der ikke medfører Rejsegodsvogn eller Vogn med Rejsegodsrum, skal — naar det medfører flere end 2 Personvogne — af Udgangsstationens Reservebeholdning medgives 1 Hylster med Lysfakler samt 2 Fakkeltokke«.

Side 48 ændres Afsnit b., »Assistance fra Redningskorps«, jfr. Tillæg I, saaledes:

»Der er afsluttet Overenskomst med A/S »Falcks Redningskorps« og »Zone Redningskorps« om Bistand fra de under disse Korps hørende Redningsstationer ved Rednings- og Rydningsarbejdet ved Uheld og Ulykker paa Statsbanestrækninger.

Redningskorpserne skal ikke alene yde Hjælp ved Ulykker, hvor Mennesker kommer til Skade, men og-

saa ved Uheld, hvor der kun sker materiel Skade, naar Redningskorpsernes Bistand ved Rydningsarbejdet anses for ønskelig. Overenskomsten med Redningskorpserne omfatter ogsaa Ambulancekørsel til Hospital af Mennesker, der er kommet til Skade paa Statsbanerne.

For Statsbanestrækningerne paa Sjælland—Falster skal Hjælp i Tilfælde af Ulykker, hvortil Statsbanernes Ambulancetog eller Hjælpetog er nødvendigt, rekvireres af Statsbanernes 1. Distrikt, København, fra paagældende Redningskorps' Redningsstation i København. Redningskorpserne skal dog ikke alene yde Hjælp fra denne Redningsstation, men ogsaa fra de andre paa Sjælland og Falster beliggende Redningsstationer i det Omfang, det er formaalstjenligt. I alle andre Tilfælde skal den paagældende Station selv rekvirere Redningskorpsen efter de i Togplanen fastsatte Regler.

For Statsbanestrækningerne i Jylland og paa Fyn er der i Togplanen optaget Fortegnelse over, hvilken Redningsstation der skal tilkaldes for de enkelte Jernbanestrækninger, og Rekvisitionen foretages af den Station, hvor Uheldet (Ulykken) er sket, eller til hvilken der rettes Anmodning om Hjælp.

Naar Rekvisition paa Hjælp modtages i Anledning af en Ulykke, skal paagældende Redningskorps hurtigst muligt sende den paagældende Redningsstations Katastrofemateriel til Ulykkesstedet. Redningskorpserne sørger selv for Befordring af deres Materiel og Mandskab til Ulykkesstedet.

Saafermt Redningsstationen er beliggende ved en Privatbanestrækning eller i en By, hvortil der ikke fører Jernbane, skal den paagældende Redningsstation, naar Befordring ad Landevej er umulig, med den fornødne Begrundelse henvise Rekvirenten til at

forlange den ønskede Hjælp fra den Redningsstation, hvorfra Hjælpen under de foreliggende Forhold kan komme hurtigst til Stede enten ad Landevej eller pr. Jernbane.«

Paa S. 55 tilføjes i Linie 15 f. o. efter Ordet »andre«: »Ambulancetogets Vogne skal derfor være forsynet med paaskruede Varmeslanger hele Aaret rundt.«

Generaldirektoratet, København, den 26. November 1945



DANSKE STATSBANER

TILLÆG V

til

driftsuhedsreglement af 1940

(U. R.)

I reglementet foretages følgende ændringer:

På side 34, 18. linie, udgår ordene »eller Østerport«.

På siderne 49—50 udgår afsnit d og erstattes af følgende:

»d. *Tilkaldelse af militær.*

Ved ulykker af større omfang kan militær hjælp fra bekvemtest beliggende garnison (lejr) rekvireres af trafiksektionerne hhv. distrikterne.

Såfremt »Militær hjælp« påkaldes i tilfælde, hvor ulykken skønnes forårsaget gennem sabotage eller under indre uroligheder, skal tilkaldelse dog ske gennem politimesteren.

Der vil i givet fald blive afgivet et hjælpekommando, hvis alarmering, udrustning og udrykning er forberedt af de respektive garnisons-(lejr-)kommandanter, og med en styrke, der bestemmes under hensyntagen til de til enhver tid herskende forhold.

Afskrift af planerne for »Militær hjælp« beror hos politimesteren, i distriktet og eventuelt en af trafiksektionerne samt på stationen i garnisonsbyen (subsidiært ved lejren).

Transporten til og fra uheldsstedet vil normalt ske ved foranstaltning af D. S. B.; taler forholdene for en anden løsning, træffer garnisons-(lejr-)kommandanten bestemmelse om transportmåden.

Militær hjælp kan fås fra følgende byer:

<i>På Sjælland/Falster:</i>	<i>I Jylland/Fyn:</i>
København	Odense
Birkerød (Høveltejren)	Fredericia
Lillerød (Sandholmlejr)	Vejle
Maaløv (Værløselejr)	Aarhus
Helsingør	Randers
Roskilde	Aalborg
Holbæk	Viborg
Slagelse	Karup
Ringsted	Haderslev
Næstved	Sønderborg
Vordingborg	Kliplev (Søgaard)
	Tønder
	Esbjerg

Når en trafiksektion har forlangt militær hjælp, underretter den snarest distriktet derom.

Ved Statsbanernes øvelsesudrykninger med ambulancetog underrettes den pågældende garnisonskommandant.

Underretningen gives for Sjælland-Falsters vedkom-

mende af 1. Distrikt og for Jylland-Fyns vedkom-
mende af 2. Distrikt, henholdsvis den trafiksektion,
under hvis område øvelsesudrykningen finder sted.«

På side 52, pkt. 7, tilføjes efter 1. punktum følgende:

»Evt. tilkaldelse af militær hjælp og assistance fra
Statens civile Luftværn, se de pågældende afsnit.«

Generaldirektoratet, København i november 1948.



DANSKE STATSBANER

TILLÆG VI

til

driftsuhedsreglement af 1940

(U. R.)

I reglementet foretages følgende ændringer:

På side 10 tilføjes i fodanmærkningen efter »København« »samt i Aarhus, Fredericia, Nyborg, Padborg og Struer«.

På side 23 tilføjes efter 1. stk.:

»Hjælpevognslederen (værkmesteren, lokomotivmesteren eller vognmesteren) skal være kendetegnet som sådan ved at bære et gult huebånd fra det tidspunkt, hvor hjælpevognen bemannes, indtil det tidspunkt den tilsynsførende maskiningeniør (sektionsingeniør) overtager ledelsen af rydningsarbejdet.

Maskiningeniøren (sektionsingeniøren) skal derefter være kendetegnet som rydningsleder ved at bære gult huebånd«.

På side 26 rettes 6.—8. linie f. n. til: »der skal underkaste sig trafikmedhjælpereksamen, trafikekspedienteksamen, togbetjenteksamen, banenæstformands-

eksamen, signalnæstformandseksamen, vognmestereksamen og lo-«.

På side 27, 3. linie rettes »Varehusper-« til »Pakhusper-«.

På side 45 udgår afsnit d og erstattes af følgende:

»Ved indladning i ambulancevognen står en af ambulancevognens mandskab i vognens dør og tager imod.

Båren stilles i nogle skridts afstand fra ambulancevognen, således at hovedenden vender mod indgangen (undtagelse efter lægens bestemmelse: svær læsion af benene, stærkt udblødt eller chokeret såret).

Indladningen foretages derefter af fire mand (er der kun to mand ved båren, tilkaldes to hjælpere fra et andet bårehold eller fra nærværende personale). Bæreren af hovedenden stiller sig med ryggen til båren, bæreren af fodenden med front mod båren, og båren bæres op ad trappen (slidsken) med hovedenden forrest. Den ene hjælper støtter fra højre side forreste bærer under opstigningen, medens den anden hjælper fra venstre side (senere begge hjælpere) bistår bæreren af fodenden med at stemme denne op mod vandret stilling og med at støtte bæreren under opstigningen.

Udledning sker på tilsvarende vis, idet bæreren af fodenden dog forsigtigt går baglæns, stemmende denne op, hjulpet og støttet af de to hjælpere. Holder ambulancevognen ved perron med gulvet i højde med denne, bæres ud på almindelig vis.

Kan trappen (eller slidsk) ikke anbringes, stiller de fire mand sig uden for bårens fire håndtag, fatter båren og løfter denne vandret op til den femte mand i ambulancevognens dør, hvorefter båren skydes eller løftes ind.

Derefter går en af mandskabet op i vognen for at hjælpe med at stille båren på plads, foreløbigt på langs i midtergangen med hovedenden vendt mod vognens midte.«

På siderne 49—50 foretages i det ved tillæg V indsatte nye stykke d følgende rettelser:

Kliplev (Søgaard) slettes, og der tilføjes:

Frederikssund (Jægersprislejren)

Varde (Nymindegablejren, Oxbøllejren)

Borris.

Generaldirektoratet, København, i april 1949.

The first part of the book is devoted to a general history of the world, from the beginning of time to the present day. The author discusses the various civilizations that have flourished on the earth, and the progress of human knowledge and art. He also touches upon the different religions and philosophies that have shaped the human mind.

The second part of the book is a detailed account of the history of the British Empire, from its early beginnings in the 16th century to its present-day status. The author describes the various colonies that were acquired, the wars that were fought, and the political and social changes that took place. He also discusses the role of the British Empire in the world, and its impact on the different parts of the globe.

The third part of the book is a history of the British monarchy, from the reign of King Henry II to the present day. The author describes the various kings and queens who have ruled the British Isles, and the events that have shaped the monarchy. He also discusses the different forms of government that have been used, and the role of the monarch in the state.

The fourth part of the book is a history of the British navy, from its early days of piracy to its present-day status as one of the most powerful navies in the world. The author describes the various ships that have been built, the battles that have been fought, and the role of the navy in the British Empire. He also discusses the different branches of the navy, and the training of the sailors.

The fifth part of the book is a history of the British army, from its early days of feudal warfare to its present-day status as one of the most professional and powerful armies in the world. The author describes the various battles that have been fought, the different types of weapons that have been used, and the role of the army in the British Empire. He also discusses the different branches of the army, and the training of the soldiers.

The sixth part of the book is a history of the British colonies, from their early days of settlement to their present-day status as independent nations. The author describes the various colonies that were acquired, the different forms of government that were used, and the role of the British Empire in the development of the colonies. He also discusses the different branches of the colonies, and the training of the officials.

The seventh part of the book is a history of the British Empire in the 19th century, from the beginning of the century to the end. The author describes the various events that shaped the empire, such as the Crimean War, the Opium Wars, and the Boer Wars. He also discusses the different forms of government that were used, and the role of the British Empire in the world.

The eighth part of the book is a history of the British Empire in the 20th century, from the beginning of the century to the present day. The author describes the various events that shaped the empire, such as the First World War, the Second World War, and the Indian Independence Movement. He also discusses the different forms of government that were used, and the role of the British Empire in the world.

The ninth part of the book is a history of the British Empire in the 21st century, from the beginning of the century to the present day. The author describes the various events that shaped the empire, such as the September 11 attacks, the Iraq War, and the financial crisis. He also discusses the different forms of government that were used, and the role of the British Empire in the world.

The tenth part of the book is a history of the British Empire in the future, from the beginning of the century to the present day. The author describes the various events that shaped the empire, such as the discovery of new planets, the development of space travel, and the establishment of a new world order. He also discusses the different forms of government that were used, and the role of the British Empire in the world.

