

DSB
DRIFTSOMRÅDE STOREBÆLT
KORSØR, JUNI 1982

Doc
Fla
Flt
Flp
Flø
Hvfgd

Kø:
Kmp (4)
Rgm II
Borgest kmp
Borgest Dh
Rgm Dh
Mdt, Kø
Brotj

Ng:
Stl
Kmp
Vktl
Rgm I
Rgm II
Rgm Svd

Rgfm m
Portørst
Maskinleds
Stuen Svd
Jba stuen
Mdt, Ng
Brotj

Mo Kh
Mo Fa
Mo Ar
Tpkt
Dtj (5)

Færger:
Alle (dæk 2)

INSTRUKS RANGERING TIL OG FRA BREDE FÆRGER PÅ STOREBÆLT

ANSVARFASTSÆTTELSE

Færgens område Grænse for færgens ansvarsområde er klappens landfæste.

Styrmand i
rangercentral

Styrmanden er foresat for alt personale, der er beskæftiget med rangering på færgens område.

Desuden har han efter fergeankomst ansvar for, at rangeringen ikke påbegyndes, før bevogtningspersonalet har meldt sig til stede ved overkørslen.

Brobetjent

Brobetjent har ansvar for regulering af midterophæng samt for bevogtning af overkørslen.

Rangerleder
(hvh lokofører for
enkeltkørende lok
uden rangerleder
fra stationen)

Rangerleder har ansvar for rangeringens udførelse i henhold til rangerreglementet og nærværende instruks.

SPORBETEGNELSER

Klappsporene benævnes således set fra land:

Højre spor = spor A, giver adgang til spor 1 og 2 på færge

Venstre spor = spor B, giver adgang til spor 3 og 4 på færge.

SPORSKIFTER

Klapporskifter er placeret på yderste klappedel og er forsynet med tableau, der viser sporskiftets stilling både mod færge og mod land.

Spor A (mod færge):

mod højre = indstillet til spor 1
ligeud = indstillet til spor 2

Spor B (mod færge):

ligeud = indstillet til spor 3
mod venstre = indstillet til spor 4

Sporskifteomstilling foretages fra betjeningsknapper placeret på gelænder ved færge.

SPORBENYTTELSE

Normale sporbenyttelser på færge:

Lyntog spor 2

MA-log 1. halvtog på spor 1
2. halvtog på spor 2

Ic-tog (et træk) på spor 3

(to træk) 1. træk på spor 4
2. træk på spor 3

Godstræk 1. træk på spor 2 hhv spor 3
2. træk på spor 1 hhv spor 4

Losning sker i omvendt rækkefølge.

Såfremt MA-tog placeres på B siden benytter 1. halvtog spor 3
2. halvtog spor 4

RANGERRADIO

Al rangering til og fra færge foregår ved hjælp af radio.

I de tilfælde, hvor lok ikke er udstyret med radio, medgives en mand fra stationen, udstyret med rangerradio. Denne mand tager plads i lokomotivets førerrum, og har alene til opgave at virke som forbindelsesled mellem lkf og rangercentral.

ETABLERING AF RADIOKONTAKT

Inden ombordkørsel etableres radiokontakt således:

- rangercentral etablerer kontakt til kommandopost (Korsør kanal 44, Nyborg kanal 49).
- toglok/MA-tog/lyntog (lkf) på spor A melder sig på kanal 27 med angivelse af tognummer.
- toglok/MA-tog/lyntog (lkf) på spor B melder sig på kanal 29 med angivelse af tognummer.
- rangermaskiner (lkf) melder sig på rangerkanalen med angivelse af nummer (f.eks. 1. manskine) og placering (spor A hhv. spor B).

Der må ikke gives tilladelse til ombordkørsel, før radiokontakt er etableret.

Ved skift af førerrum, skal der påny etableres radiokontakt.

Inden ilandkørsel etableres radiokontakt således:

- MA-tog etablerer radiokontakt med rangercentral,

spor 1 - 2	kanal 27
spor 3 - 4	kanal 29

Der må ved etablering af radiokontakt mellem lokomotivfører og rangercentral normalt ikke fra rangercentralen gives svar eller udtalelser, der kan tolkes som tilladelse til kørsel.

RADIOKONTAKT UNDER UDFØRELSE AF RANGERING

Toglok/MA-tog med strækningsradio:

Holder radio åben på kanal 27/29.

Toglok/MA-tog uden strækningsradio:

2. manden på lokomotivet har kontakt med rangercentral/rangerleder på kanal 27/29.

Rangerlok:

Udfører rangerarbejdet på rangerkanalerne som anført for øvrige færger.

Rangercentral:

Holder radio åben på kanal 27/29 hhv. rangerkanal.

MIDTEROPHÆNG

Midterophænget indstilles efter vandstand hhv ordre fra færgen.

Der må under ingen omstændigheder forekomme belastning af fæргеklappen under omstilling

Fæрге i havn:

Omstilling må kun ske efter aftale med styrmand, der tænder rødt lys for alle spor. Ved påbegyndelse af omstilling sættes DV-signalerne, der dækker for kørsel mod færgen, automatisk på "forbikørsel forbudt".

Rangercentral underretter kommandopost, før omstilling påbegyndes, samt når omstilling er tilendebragt.

Ingen fæрге i havn:

Omstilling må ske, såfremt der ikke er rangerbevægelser på vej mod eller over overkørslen. (DV-signalerne dækker).

Brøbetjent underretter kommandopost, før omstilling påbegyndes, samt når omstilling er tilendebragt.

SIKRING AF OVERKØRSEL

Brøbetjenten har alene ansvaret for sikring af overkørslen foran færgen, herunder rettidig lukning og åbning af bomanlæg.

Brøbetjenten tilbageholder vejtrafikanter - cyklister, biler herunder også forsyningskøretøjer, reparatører m v - der skal ombord på færgen, og sender disse ombord efter aftale med styrmanden i rangercentralen i hvert enkelt tilfælde.

Til yderligere sikring af mindst mulig trafik på fæргеklappen bør brøbetjenten sikre sig, at cyklister m v har billet inden ombordkørsel. (I Korsør kun i Strandsvejs-billetkontorets åbningstid).

Færdsel på broklap til eller fra fæрге er forbudt, når rangerarbejdet foregår på færgens område og under alle forhold, når grønt fast lys eller grønt blink er tændt over et eller flere færgespor.

LYSSIGNALER

Der er placeret lyssignaler 3 steder over hvert spor på færgen. Desuden er anbragt kontrolsignaler på forkant af rangercentral.

Lyssignalerne har følgende betydning:

Fast rødt lys

Rangering forbudt (al rangering skal straks standses)

Fast grønt lys

Ombordkørsel tilladt

Blinkende grønt lys

Ilandkørsel tilladt

Fast gult lys

Langsom (ved slukning efter at have været tændt ved ombordkørsel = pufferkontakt nær forestående).

Ved al rangering, hvor rangerleder er medgivet, er blinkende grønt lys et signal fra rangercentral til rangerleder om, at ilandkørsel må påbegyndes, når til-/frakobling er tilendebragt og klarmeldt.

Ved færg aankomst skal rødt lys være tændt over alle spor, indtil rangeringen skal påbegyndes, ligesom der under havneophold altid skal være tændt rødt lys over færgespor, tomme eller lastede, indtil rangering skal foregå på disse spor.

Når rødt lys tændes over et spor (uanset fra hvilket betjeningssted), slukkes automatisk alle andre lys over samme spor.

Ved signal "langsom" under ombordkørsel vil gult lys over fast grønt lys forekomme samtidig. Når gult lys derefter slukkes, vil grønt fast lys stadig være tændt over sporet, indtil vogntrækket er an mod stopbom og i ro.

For at sikre, at frakobling kan ske risikofrit, skal rødt lys tændes over sporet, når vogntræk under lastning er an mod stopbom og i ro.

Er vogntræk under ombordkørsel bragt til standsning for rødt lys, før trækket er i bund, afgiver rangercentral højttalermelding til togdæk herom.

Efter ombordkørsel af enkeltkørende toglok uden rangerleder, skal rødt lys tændes over pågældende spor under tilkoblingsfasen, indtil ilandkørselstilladelse kan gives.

TOGOPVARMNING

Al opvarmning af materiel på brede færge foregår ved hjælp af el (1500 V).

Samling af kabler mellem vogne indbyrdes samt mellem færge og vogntræk, herunder tilslutning og afbrydelse af strømtilførsel foretages af færgebesætning.

Samling af dampvarmekobling skal altid foretages, hvor det er muligt.

Samling af el-kabler til lok skal kun finde sted efter anmodning fra lokofører (ved udlevering af el-varmenøglen).

I lyntog skal el-kabel dog altid samles (a h t køkkenet).

Når samling/adskillelse af el-varmekabler skal foretages, skal følgende iagttages:

Inden der foretages tilkobling eller afkobling mellem vognene indbyrdes, mellem lokomotiver eller mellem lokomotiv og vogne, skal el-forsyningen være afbrudt.

Den, der foretager til- eller afkobling

- skal bede lokomotivføreren udlevere el-varmenøglen som tegn på, at el-forsyningen fra loko er afbrudt
- skal sikre sig, at el-togvarme til pågældende spor er blokeret (rødt lys i sporets blokeringskontrollampe)
- må først derefter gå ind mellem vognene
- skal ved tilkobling samle skruekobling, luftslanger og evt ITC-kabel, inden el-varmekabel samles
- skal ved afkobling adskille el-varmekabel før skruekobling, luftslanger og evt ITC-kabel. (ITC-kablet skal afleveres på lokomotivet).
- skal efter endt til- eller afkobling tilbagelevere el-varmenøglen til lokomotivføreren.

Litra og nummer på det pågældende lokomotiv er indgraveret i skiven, der er vedhæftet el-varmenøglen.

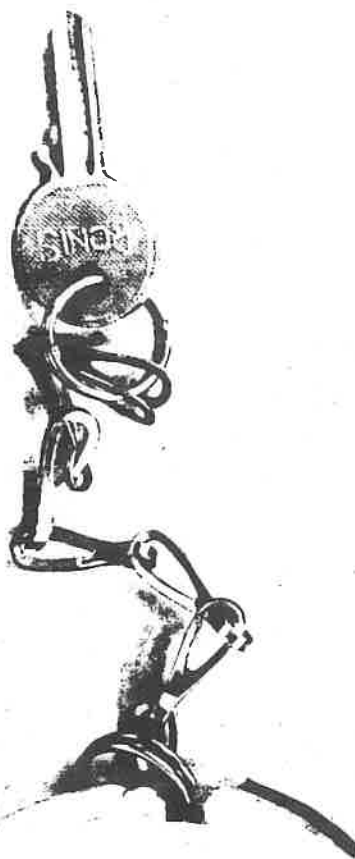
Impliceret personale skal kontrollere, at der er overensstemmelse mellem dette nummer og lokomotivets nummer inden samling/adskillelse.

I tog, hvor der el-varmes fra 2 lokomotiver, skal begge el-varmenøgler udleveres.

El-varmekablet skal ved afkobling straks sættes i blinddåsen, idet et strømførende el-kabel uden for blinddåsen kan give utilsigtede livsfarlige elektriske strømlob.

LOK - NUMMER

angivet på gul skive



SURRINGSKOBLINGER

Til fastholdelse af vogntræk under overfarten er monteret en hydraulisk surringskobling på stopbomme agter.

Surringskoblingerne betjenes af dæksbesætningen.

Kontrolsignal for "surringskobling fastgjort/friggjort" indikeres på panel i rangercentralen.

Surringskoblingen må ikke frigøres, før kabler og evt vognsurringer er fjernet, idet kontrolsignalet for "surringskobling friggjort" indebærer, at trækket er "klar agter", dvs kabler og evt vognsurringer er fjernet.

Ved fejl og svigt i kontrolsignalsystemet skal klarmelding for "surringskobling friggjort" gives over samtaleanlæg til rangercentralen. Klarmeldingen indebærer, at kabler og evt vognsurringer er fjernet.

DØRLUKNING/
ÅBNING

Åbning og lukning af vogndøre foretages af togpersonalet. Åbning/lukning af vogndøre i MA-togsdelen på spor 1 hhv spor 3 foretages dog af færgens besætning.

Efter dørlukning afgives klarmelding til rangercentralen af togpersonalet via særlige kontakter på færgeperronerne.

I tilfælde, hvor togpersonale ikke er medgivet, underrettes færgen, der foranlediger åbning hhv lukning foretaget.

I IC-tog må dørene ikke åbnes, før trækket er i bund.

EKSPEDITIONSPAPIRER

Ekspeditions-papirer anbringes i særlig postkasse på færgens fordæk.

RETNINGSLINIER FOR UDFØRELSE AF RANGERING PÅ FÆRGENS OMRÅDE

Styrmænd i
rangercentral

- afgiver ankomst- og afgangsmelding til kommando-
posten (modtager herunder alle nødvendige oplys-
ninger for losning og lastning)
- sikrer sig efter ankomst, at overkørslen er bevogtet,
før rangering påbegyndes
- sikrer rigtig sporskiftstilling før ombord - hhv
ilandkørsel af toglok/MA-tog uden medgivet rangerleder
- afventer foreskrevne klarmeldinger fra togdæk for og
agter, før toglok/MA-tog uden rangerleder gives tilladelse
til ilandkørsel
- betjener rangerlys for tilladelse til ombord- hhv
ilandkørsel
- iagttager i muligt omfang togdæk og perroner,
dækket af ITV, før og under rangering
- sikrer færgens trim og krængning
- holder radio åben på kanal 27/29 hhv rangerkanal
- foranlediger i nødvendigt omfang broklappens midter-
ophæng reguleret.

RETNINGSLINIER FOR UDFØRELSE AF RANGERING fortsat

- Rangerleder
- leder den direkte rangering på færgens område i overensstemmelse med lyssignalerne
 - iagttager sporskiftets rette stilling samt frit spor, inden ombord- hhv ilandkørsel
 - afpasser hastigheden efter forholdene og foranlediger den i givet fald nedsat
 - træffer afgørelse om frakoblingssted inden for fri-spormærkerne
 - placerer sig på vogndæk og iagttager til- og frakobling
 - modtager klarmelding fra matros, som foretager til- og frakobling, inden ilandkørsel må finde sted
 - tager ophold på trækkets bagende ved ilandkørsel med sidste træk.

Lokofører ved lok/tog, der ikke er medgivet rangerleder

- iagttager, at togvejen er fri
- kører ombord hhv iland i overensstemmelse med lyssignalet over pågældende spor

Ilandkørsel må dog først påbegyndes

- når lokoføreren har fået melding om, at til- og frakobling er foretaget, og
- når rangerlyset over pågældende spor viser blinkende grønt lys.

Lokofører på MA-tog

- iagttager, at rangervejen er fri
- kører ombord hhv iland i overensstemmelse med lyssignalet over pågældende spor
- standser og afbremser togdelen ved stopmærke agter.

RETNINGSLINIER FOR UDFØRELSE AF RANGERING fortsat

Dæksbesætning
fordæk,
spor 1, 2, 3 og 4

- betjener sporskifterne spor A og B
- foretager til- og frakobling (omfattende kobling, luft, el- og dampvarme og ITC)
- placerer og fjerner klods
- sætter og fjerner vognsurringer
- sætter og fjerner el- og højttalerkabler på MA-tog spor 2 og 4
- melder klar til rangercentral, når MA-kabler og surringer er "fjernet"
- melder klar til rangerleder, når til- hhv frakobling er foretaget (er rangerleder ikke medgivet, afgives klarmelding både til rangercentral - via samtaleanlæg - og til lokofører, evt ved håndsignal).

Dæksbesætning
agterdæk,
spor 1, 2, 3 og 4

- overvåger togdæk og betjener gule og røde rangerlys under ombordkørsel
- sætter og fjerner evt vognsurringer
- sætter og fjerner el- og højttalerkabler (ved MA-tog kun spor 1 og 3, ved IC-tog evt alle spor)
- åbner og lukker døre i MA-tog spor 1 (hhv spor 3) og betjener færdigmeldingskontakter for "Døre lukket"
- betjener surringskobling agter
- afgiver klarmelding til rangercentral via samtaleanlæg, når MA-tog er klar agter til ilandkørsel (kabler og surringer fjernet).