

# DANSKE STATSBANER

GENERALDIREKTORATET

## Særlige bestemmelser

for

# rangering til og fra færger

(Særtryk af bilag I til ordreserie N)

Opmærksomheden henledes på, at bestemmelserne i dette særtryk af bilag I til ordreserie N for tiden er til revision.

Så snart denne er tilendebragt, vil nyt særtryk af bilag I (grønt hefte) blive udsendt.

KØBENHAVN

1963

## Bilag I

## Særlige bestemmelser for rangering til og fra færger

I tilslutning til de almindelige regler for al rangering gælder for rangering til og fra færger følgende særlige bestemmelser:

### Stationens og færgets område

Grænsen mellem stationens og færgets område dannes af en stoppebom, der er anbragt foran broklappen. Ved nogle overfarter findes i stedet for bommen 2 stoppeklodser. I det efterfølgende er begge spærringsmidler betegnet ved „Bommen“. Bommen er normalt anbragt i spærrestilling over sporet og aflåses på tider, hvor stationen er lukket; den betjenes af bropersonale, færgepersonale, stationspersonale eller efter særlig overenskomst af private. Af stationens lokale instruks skal fremgå, hvem betjeningen påhviler. Ansvar for bommens rigtige anbringelse påhviler færgets rangerleder. Ved ombordsætning og ilandtagning må den først åbnes efter ordre fra denne, og når det gælder overførsel med enkeltsporede færger, først efter at rangertrækket er standset foran bommen og overtaget af skibspersonalet. Ved ilandtagning skal bommen lægges over sporet, så snart rangertrækkets bageste vogn er passeret. Bommen lukkes dog ikke mellem de enkelte rangerbevægelser af samme rangertræk. Bommen må kun være åben, når broklappen er i forbindelse med færgen.

### Færgets forbindelse med land

Under ombordsætning og ilandtagning skal færgen holdes tæt til og i flugt med klappen ved hjælp af fortojning i land, derunder sikkerhedstrosser. Klaptapperne må ikke anses som fortojning. For delte klapper gælder særlige bestemmelser.

Ved ombordsætning i enkeltsporede færger af vogne med rejsende, post- eller toldtjenestemænd skal færgens maskine gå langsomt mod klappen.

Broklappen, der altid skal holdes løftet så højt som muligt over det vandrette plan, når der ikke rangeres over den, må ikke

nedfires, inden færgen er bragt fuldstændig på plads i lejet, og føreren eller styrmanden derefter har givet udtrykkelig ordre til nedfiringen.

Landgang må ikke etableres, inden føreren eller styrmanden giver tilladelse dertil.

### Rangerledelsen

Til færgerangering anvendes i almindelighed lokomotiv eller motorvogn. Kun ved Sallingsundoverfarten anvendes normalt traktor.

Rangerledelsen i land til og fra bommen påhviler stationen; rangerledelsen mellem bommen og færgen påhviler færgen. Rangerlederne er, hver for sit område, ansvarlige for, at arbejdet udføres med omsigt og nøjagtighed, samt at alle foreskrevne sikkerhedsregler iagttages.

For så vidt rangertrækket inden ombordsætningen skal forsynes med koblingsled og rangerplanker, skal det standse foran bommen, for at de nævnte hjælpemidler kan blive anbragt.

Inden færgens rangerleder påbegynder rangeringen til eller fra færgen, skal han påse, at sporet er frit, og ved rangering til og fra flersporede færges, at sporskiftet foran klappen er stillet til det rigtige spor. Han skal tillige sikre sig, at reglerne for aflåsning af døre m v er overholdt.

Før ilandrangering skal færgens rangerleder have modtaget melding om, at trækket er klart til bortrangering. Denne melding kan i færges, der er forsynet med farvede rangersignallys, afgives ved, at det hvide lys tændes af vedkommende matros, der har udført arbejdet med klargøringen (herunder aflåsning af vogndøre), i alle andre færges samt i de tilfælde, hvor det hvide lys ikke benyttes, skal meldingen afgives mundtligt. Der skal endvidere ved såvel om bord- som ilandrangering være posteret en matros på modsat side af vogntrækket som færgens rangerleder. Såvel rangerleder som matros skal da fra hver sin side af trækket nøje overvåge, at dørhåndtag på person- og postvogne samt lukketøjet på godsvogne er i lukket stilling. Om fornødent må trækket stoppes, for at eventuelle mangler ved lukningen kan rettes. Endelig skal færgens rangerleder sikre sig, at evt. fornødne rangerplanker og koblingsled er anbragt, og at betjening af bremses finder sted i foreskreven udstrækning såvel ved iland- som ombordrangering.

Ved ilandtagning må stationens rangerleder have sikret sig, at rangervejen på stationens område er i orden. Er dette ikke tilfældet, skal han straks underrette færgens rangerleder herom og om nødvendigt selv standse rangertrækket.

Efter at det ilandtagne rangertræk har passeret bommen, overtages det af stationen. For så vidt rangertrækket er forsynet med koblingsled og rangerplanker, skal det standses umiddelbart efter, at bommen er passeret, for at disse hjælpemidler kan blive aftaget.

Ved *lyntogs* ombordkørsel på og ilandkørsel fra færger skal lokomotivføreren altid være i det forreste førerrum i køreretningen. Endvidere skal lokomotivfører II, når der er to lokomotivførere til tjeneste samtidig i toget (togdelen), under *ombordkørsel* på færger ligeledes tage plads i forreste førerrum for at kunne træde til, såfremt lokomotivfører I pludselig skulle få forfald; i tog eller togdele, hvor der ikke er to lokomotivførere i førerrummet, skal togføreren inden ombordkørslen foranledige, at en togtjenestemand tager plads ved et nødbremsegreb, f. eks. i togets side- eller mellemgang, for at standse toget ved hjælp af dette, såfremt det skønnes, at der er fare for en tårning mod færgens stoppepuffere, eller såfremt der gives faresignal.

Ved rangering til og fra færger med énmandsbetjente lokomotiver (motorvogne) og traktorer skal stationen afgive en tjenestemand eller fast ekstraarbejder, der er så fortrolig med et lokomotivs (motorvogns) henholdsvis en traktors betjening, at han kan bringe det (den) til at standse eller gå tilbage. Denne mand skal tage plads i førerhuset for at kunne træde til, såfremt føreren pludselig skulle få forfald.

Ilandtagning af vogne må i almindelighed kun ske ved hjælp af lokomotiv (motorvogn eller traktor). I ganske særlige tilfælde, når trafikale grunde gør det påkrævet, kan der, uden hjælp af lokomotiv (motorvogn, traktor), landsættes vogne uden rejsende, når der forholdes således:

I hvert enkelt tilfælde skal føreren personlig træffe afgørelsen, om det er forsvarligt at tage vogne i land uden lokomotiv (motorvogn, traktor), og han skal personlig overbevise sig om, at alle fornødne sikkerhedsforanstaltninger til at hindre uheld eller ulykke, herunder overkørsel af personer, såvel i land som om bord, er truffet, forinden ilandtagning påbegyndes. Der skal være betjent bremses som ved rangering med lokomotiv. Føreren er personlig ansvarlig for uheld, der måtte indtræffe ved ilandtagningen på den angivne måde.

### Stoppepufferne på færgen

Ingen ombordsætning må finde sted på færgen, før stoppepufferne i den fra land fjerneste ende af færgen er lukket.

Inden forbindelsen mellem færgen og broklappen afbrydes, skal, når der er vogne m v om bord, stoppepufferne i den mod land vendende ende af færgen lukkes.

Stoppepufferne i den mod land vendende ende af færgen må ikke åbnes, før forbindelsen med broklappen er tilvejebragt.

### Signaler og faste mærker

Ved rangering til og fra færgen skal benyttes de i signalreglementet angivne hånd- og fløjtesignaler. Disse signaler skal også anvendes ved færgerangeringen i Puttgarten, Warnemünde, Malmö og Hälsingborg. I Malmö og Hälsingborg benyttes dog ikke håndsignaler. Signalføjterne må, når færgen ligger i havn, kun benyttes til afgivelse af rangersignalerne.

Ved rangering til flersporede færgen skal en af stationens rangerpersonale om fornødent danne mellemlid mellem lokomotiv- (motor-)føreren og færgens rangerleder og gentage sidstnævntes signaler.

Når det forreste køretøj under ombordsætningen passerer midten af færgen, gives der et avertissementssignal (et stærkt slag) med færgens klokke.

### Anvendelse af vogne som mellemlid

Ved rangering med rangermaskine, 2-akslet motorvogn og traktor behøves som regel intet mellemlid. Det samme gælder for Storebæltsoverfarten yderligere ved rangering med flerakslede motorvogne og lokomotiver af litra D og G — dog ikke under ugunstig vandstand.

Ved rangering med andre typer af lokomotiver og motorvogne skal mellemlid som regel benyttes i sådanne tilfælde, hvor lokomotivet eller dets tender (motorvognen) ellers under rangeringen ville komme helt eller delvis ud på broklappen.

### **Antal aksler, hvormed der må rangeres**

Til og fra færgerne må der rangeres med følgende antal aksler, som dog ved ugunstigt vejr eller ugunstige vandstandsforhold af færgeføreren kan forlanges nedsat:

#### *Flersporede færger*

Når der rangeres med lokomotiv af litra D, G, Q eller F, og der i trækket ikke findes personvogne med rejsende:

Ved ombordsætning: højst 44 aksler,

Ved ilandtagning: til færge højst 44 aksler,  
fra færge højst 60 aksler.

Lokomotivføreren skal i hvert enkelt tilfælde forud for rangeringens påbegyndelse af stationens rangerleder underrettes om akselantallet, når der køres til færgen med over 24 aksler.

Når der rangeres med anden lokomotivtype eller med motorvogn (om traktor se nedenfor), eller der i trækket findes personvogne med rejsende:

højst 24 aksler.

Ved ombordsætning eller ilandtagning af vogne må der ikke rangeres med flere aksler samtidig, end hensynet til krængningen tillader. Det skal nøje iagttages, at denne ikke bliver større end 5°. Færgens rangerleder skal derfor holde øje med de på færgerne anbragte krængningsvisere.

#### *Enkeltsporede færger*

Højst 24 aksler.

(Om rangering med traktor, se nedenfor).

For rangering med traktor gælder følgende:

Under normale vandstandsforhold må der rangeres til og fra færgen med indtil 10 aksler, når der i trækket ikke findes personvogne med rejsende. Findes der i trækket personvogne med rejsende, må der kun rangeres med 6 aksler.

Ved særlig lav vandstand, eller når traktorens donkraft ikke kan anvendes som foreskrevet under „Bremsebetjening“, må der højst rangeres til og fra færgen med 6 aksler. Såfremt der under sådanne forhold forefindes særligt tungt læssede vogne til overførsel, må antallet af aksler, hvormed der rangeres til og fra færgen, reduceres efter nærmere aftale mellem station og færgefører.

### Bremsebetjening

Ved ombordsætning eller ilandtagning af vogne skal mindst følgende vogne være bremsebetjent:

*Når der ikke i trækket findes personvogne med rejsende:*

- For indtil 8 aksler: 1 vogn,
- For 9—24 aksler: 2 vogne,
- over 24 aksler: 3 vogne.

*Når der i trækket findes personvogne med rejsende:*

- For indtil 8 aksler: 1 vogn,
- For 9—16 aksler: 2 vogne,
- For 17—24 aksler: 3 vogne.

Er vogne og lokomotiv (motorvogn) forsynet med trykluftbremse, skal denne bremse så vidt muligt anvendes ved ombordsætningen og ilandtagningen; men den nærmest søen værende skrubremse skal da, medmindre den nærmest søen værende vogn er en tjenstgørende motorvogn, være betjent.

Ved rangering med traktor skal dennes donkraft, hvis det er muligt, være spændt op mod den nærmeste vogn. Under sådanne forhold må en eventuel skrubremse på denne vogn ikke betjenes.

Når der rangeres med vogne, hvori der findes rejsende, skal ved ombordsætningen den forreste og ved ilandtagningen den bageste af disse i kørselsretningen have betjent skrubremse, medmindre pågældende vogn er en tjenstgørende motorvogn.

En bremset vogn regnes i alle tilfælde kun som én bremse, selv om den pågældende vogn har mere end to aksler.

Til bremsebetjening afgiver færgepersonalet 2 mand, når andet ikke er aftalt med stationen. Den øvrige nødvendige bremsebetjening afgives af stationen, eventuelt ved hjælp af tilstedeværende togpersonale.

Når en togtjenestemand ledsager vogne over en færgestrækning, påhviler det ham at betjene en skrubremse under ombordsætning og ilandtagning. Er han forhindret heri, skal han underrette henholdsvis stations- eller skibspersonalet.

Signal til at køre om bord må ikke gives, før bremsebetjeningen er på plads ved bremserne. Bremserne skal før ombordkørselen være svagt antrukket, således at 1 à 2 omdrejninger er tilstrækkelig til at fastskruer dem, og således at de kan bringes i virksomhed øjeblikkeligt efter signal.

Under særlig lav vandstand skal så mange af de i vogntrækket værende bremses som muligt betjenes.

For Helsingør—Hälsingborg overfartens vedkommende gælder følgende undtagelse:

Kan de foran anførte regler om de bremsebetjente vognes antal og fordeling ved overførsel af godsvogne ikke overholdes uden væsentlige ulemper, skal i hvert tilfælde de forhåndenværende bremses være betjent, og rangeringen skal under sådanne forhold ske med så meget større forsigtighed.

### Koblingsled og rangerplanker

Ved rangering med særlig lange vogne på færgernes kurvede spor eller under særlig vanskelige vandstandsforhold, skal koblingsled, når det er nødvendigt, anvendes i stedet for skruekobling.

*Når der anvendes koblingsled, skal der også anbringes rangerplanker.*

I øvrigt anvendes rangerplanker, hvor det er nødvendigt for at undgå, at pufferne skal ekse, særlig mellem to lange vogne eller under vanskelige vandstandsforhold.

### Fra- og tilkobling af harmonikaforbindelser; vognes lukning og aflåsning

Harmonikaforbindelsen mellem gennemgangsvogne skal afbrydes, før vognene sættes om bord på kurvet spor, og må først samles igen efter ilandtagningen. I tog, der er formeret af lyntogsmateriel, skal harmonikaforbindelser dog ikke afbrydes. Stationspersonalet sørger for harmonikaernes adskillelse og samling, medmindre der er fastsat anden bestemmelse.

På alle personvogne (herunder lyntog og sovevogne), der medfører rejsende, skal togpersonalet aflåse de udvendige døre (herunder også endedøre på alle vogne med overgangsbroer, selv om harmonikaforbindelsen ikke skal afbrydes) umiddelbart inden ombordsætningen, og skibspersonalet — i lyntog dog togpersonalet — skal atter oplåse dem straks, når vognene er fastsurret om bord. På samme måde aflåses dørene af skibspersonalet — i lyntog af togpersonalet — umiddelbart inden vognenes ilandtagning og oplåses af togpersonalet straks efter denne. Herfra undtages dog de sovevogne, hvis udvendige døre i begge ender åbnes indefter, da det i sådanne vogne er tilstrækkeligt, at dørene fra endegangen



til sidegangen aflåses. Aflåsningen foretages af sovevognskonduktøren, efter at denne har overbevist sig om, at der ingen personer befinder sig i endegangen.

I personvogne, der benyttes af rejsende, skal endvidere alle døre til toiletrum, herunder dørene til de i sovevognene i hver vognende beliggende toiletrum, holdes aflåset under overførslen med færge. Aflåsningen skal foretages, forinden vognene sættes om bord, og oplåsningen, så snart vognene er taget i land. For sovevognenes vedkommende foretager sovevognskonduktøren det fornødne, medens aflåsning, henholdsvis oplåsning, når andre personvogne overføres, skal foretages af togpersonalet. Er vognene under ledsagelse af en togtjenestemand, påhviler det denne at sørge for aflåsningen og oplåsningen, og han skal om fornødent tænde lyset i vognene.

I tilfælde, hvor skibspersonalet slår fodtrin op på vognene, skal det samtidig aflåse de tilsvarende døre på vognene. Dørene holdes aflåset, så længe trinene er opslået, og tjenestemænd, som under overførslen benytter sådanne døre, skal derfor atter aflåse dem.

I øvrigt skal togpersonalet, henholdsvis skibspersonalet nøje påse, at alle personvognsdøre er forsvarligt lukket under ombordsætning og ilandtagning, og der skal inden ombordsætningen altid drages omsorg for, at alle døre og vinduer på godsvogne og tomme personvogne er lukket.

### Rangeringens udførelse

Rangering med stød ud mod et færgeleje på spor, der er stillet til broklappen, er forbudt. Rangering til og fra færger skal i det hele taget ske med særlig forsigtighed. Der må derfor på broklapper og færger kun køres med en hastighed, der svarer til almindelig skridtgang. Rangerlederen skal, så snart hastigheden forekommer ham for stor, ved signalet „langsomt“ foranledige farten sagnet så meget, at den endelige standsning kan ske lempeligt.

Rangering med vogne med rejsende (herunder i særlig grad sovevogne) skal ske med mindst mulig støj.

### Vogdenes plads på færgen

Vogne, der medfører rejsende, skal så vidt muligt placeres således, at mindst en af dørene bliver bekvemt tilgængelig.

Såfremt det ved ilandtagning af vogne af praktiske hensyn er nødvendigt eller ønskeligt at flytte vognene på færgen ved håndkraft, må der ikke gives signal til rangermaskinen (motorvognen, traktoren) til at køre om bord, før vognene atter er standset på færgen.

Samling af vogne på færgers krumme spor skal så vidt muligt undgås.

Vogne læsset med jerngods bør ikke anbringes under kommandobroen, da kompassets deviation derved forandres.

Special-fiskevogne (brandfarlige), der ikke må befordres over strækningen Københavns Frihavn—Malmö, skal ved befording over de øvrige overfarter altid anbringes som forreste eller bageste vogn. På færger, der kun kan tage vogne om bord fra stævnen, skal special-fiskevogne sættes sidst om bord. Den mand, der passer motoren, må ikke forlade denne, så længe overførslen finder sted, og der må i vognen i alt kun findes højst 6 liter benzin (spiritus).

Angående vogne med gods, der kun betingelsesvis modtages til befording, se side 96-I.

Ved sejlads mod vind og sø under urolige vejrforhold skal person- og postvogne så vidt muligt ikke anbringes helt forude på færgen, for at de ikke skal udsættes for stærk overskylning af søen.

### Vogdenes sikring om bord; grusning

Under ombordsætning skal hemsko altid anbringes på begge skinner i den mod søen vendende ende af færgen, og i en sådan afstand fra stoppepufferne, at hjulene træder på hemskoene, umiddelbart inden vognen berører stoppepufferne. Hemskoene skal altså i hvert tilfælde anbringes så langt fra stoppepufferne, som betinges af afstanden mellem puffernes plader og hjulene på den vogn, der kommer til at stå op til stoppepufferne; dette gælder dog ikke for lyntog, hvor hemskoene skal anbringes så langt tilbage, at de er fri af lyntogenes banerømmer, når pufferne berører stoppepufferne. På overfarten Rødby—Fehmern skal hemskoen anbringes i en sådan afstand fra stoppepufferne, at rangertrækket bringes til standsning ca  $\frac{1}{2}$  m foran disse.

De anvendte hemsko skal altid være indbyrdes forbundne med en jernstang (dobbelte hemsko).

Trækket må ikke køres mod stoppepufferne, men skal standses forinden, for Storebæltsoverfarten jfr dog nedenfor.

Der skal drages omsorg for, at vognene sættes så fast som muligt, ved at man ved lokomotivets (motorvognens, traktorens) hjælp trykker vognene fast sammen mod den forreste vogn, efter at denne er forsvarligt fastgjort ved en foran forreste hjulpar anbragt stoppeklods samt ved hjælp af forskellige surringsmidler til ringbolte i dækket, som også virker i langskibs retning. Den bageste vogn sikres derefter på samme måde som den forreste vogn.

Ved ombordsætning af vogne på Storebæltsoverfartens færger skal rangerhastigheden i en afstand af ca 10—15 m fra stoppepufferne være nedsat til langsom skridtgang.

Dette skal foranlediges ved afgivelse af signal „langsomt“, som eventuelt må gentages, og vogntrækket fortsætter derefter med yderligere aftagende hastighed, indtil stoppepufferens nås.

Samtidig hermed eller efter omstændighederne umiddelbart før afgives signal „stop“.

Vognene trykkes derefter imod stoppepufferne og trækket fastsættes med surringer forude (d v s nærmest land) og i øvrigt som nedenfor angivet.

I m/f „Kong Frederik IX“ og evt andre færger, som ikke er udstyret med faste stoppepuffer agter, må vogntræk under ingen omstændigheder køres an imod eller trykkes imod stoppepufferne.

De regler for rangering m v, som er fastsat for sådanne færger ved deres hjemsteds-overfart, skal følges, også når de midlertidig benyttes ved Storebæltsoverfarten.

Surringsmidler må ikke fjernes, før færgen er stoppet i færgeløjet; ved fjernelsen må der drages omsorg for, at vogne, efter at færgen er lagt til land, aldrig kommer til at henstå på færgedækket uden at være sikret i begge retninger mod at sætte sig i bevægelse. Ved ombordsætning og tømning af vogne med brændsel til færgernes brug gælder særlige af søfartschefen fastsatte bestemmelser.

Under urolige vejforhold anbringes nedsurringer i langskibs retning på vognene i så stort omfang, som er nødvendigt for at holde trækket fuldstændig fast. Personvogne og lignende forsynes tillige med sidesurringer og donkraft under vangerne, på tog formeret af lyntogsmateriel må donkraft kun anbringes på de med rød farve mærkede steder af vognene, da vangerne kun på disse steder er tilstrækkelig modstandsdygtige.

Flyttevogne, læsset på jernbanevogne, skal for at kunne overføres med færger under ugunstige vejrforhold foroven være forsynet med stærke øjebolte, 2 på hver side, så at surringer herfra — uden at røre jernbanevognens sider — kan føres ned til dækket. Det er pålagt stationerne at underrette forsenderne om, at flyttevogne uden disse øjebolte ikke kan ventes overført under ugunstige vejrforhold.

Stations- og færgpersonalet skal føre kontrol med, at vogne med letantændeligt gods og med jernblikaffald er forskriftsmæssigt dækket.

Når skinnerne er fedtede, og vandstanden er særlig lav, skal skinnerne fra bommen til klappen, på broklappen samt på færgen gruses; hvis der rangeres med traktor, bør grusningen være særlig omhyggelig. Der må dog som regel ikke strøs sand på det sted af færgens spor, hvor hemske skal anbringes; i frostvejr, eller når skinnerne er fedtede, er det dog tilladt undtagelsesvis at strø en ringe mængde sand eller aske på det foran hemsken værende skinnestykke samt på hemskens spids for at undgå, at hemsken skydes foran hjulet.

Grusning af sporet fra bom til klap og af klappsporet skal udføres af det personale, der betjener broklappen.

### Afspærring på færgen

Når rejsende har adgang til færgen på en tid, hvor der rangeres om bord, skal de spor, hvorpå der rangeres, tilbørlig afspærreres. Ved ombordsætning skal en mand gå foran for at holde de rejsende borte fra vognene.

Når der rangeres på en færge på en tid, hvor rejsende ikke har adgang til den, må dele af vogntræk ikke køres sammen, og enkelte vogne må ikke køres til andre, medmindre der er en mand til stede til at advare mod at gå mellem vognene og til at sammenkoble disse.

### Uheld under rangeringen

Rangeruheld på færgens område skal straks indberettes til søfartschefen så tydeligt og udførligt som muligt både med hensyn til vognenes beskaffenhed, årsagen til uheldet og skadens omfang. Det skal tillige opgives, hvem der har ledet rangeringen.

Ved større uheld, som de i driftsuheldsreglementet, afsnit C, 1, b, nævnte, skal foreløbig indberetning ske telegrafisk.

Alle tilfælde af uheld under rangering (eksning, afsporing m v), som kan have medført beskadigelse af vognmateriellet, skal uopholdeligt eller senest ved ilandtagningen anmeldes for vognopsynet med angivelse af ejendomsmærke og nummer.

Anmeldelse skal foretages uanset, om uheldet har forårsaget synlig beskadigelse.

### Underretning om særlige forhold

Stationerne og færgerne skal på bedste måde og i betimelig tid holde hinanden underrettet om ethvert forhold, der kan have indflydelse på rangeringen, f eks særlig lav vandstand, mangel på bremses eller disses uheldige fordeling m m.

Såfremt der til overførsel fremkommer køretøjer med for stort profil, skal føreren af færgen underrettes herom, og det pågældende køretøj må kun tages om bord efter nærmere ordre fra ham.

Rangerlokomotivføreren (motorføreren, traktorføreren) skal underrettes om særlig lav vandstand.

Befinder der sig automobiler, eller er der andre hindringer for rangeringen mellem den på færgen mod søen vendende stoppebom og de på færgen henstående vogne, skal lokomotivføreren (motorføreren, traktorføreren) underrettes herom, inden der rangeres med eller mod disse vogne.

Under rangering på færger må lokomotivføreren (motorføreren, traktorføreren) i tilfælde af, at der ikke kan sættes i gang, ikke udføre blot den ringeste bevægelse i modsat retning af den, hvorom der er givet signal, forinden rangerlederen er forespurgt og har givet tilladelse dertil.

### Tilsyn

Det påhviler såvel overfartslederen som skibsførerne at føre tilsyn med, at nærværende bestemmelser vedrørende rangeringen til og fra færger overholdes.

