

AALBORG PRIVATBANER

Bestemmelser

vedrørende

Rangertjenesten

Rangertjenesten.

1. Personalets Medvirken.

Al Rangering skal udføres under Iagttagelse af de i Sikkerhedsreglementet herom givne Bestemmelser.

Det paalægges alle vedkommende at medvirke til, at foreskrevne Bestemmelser følges, og under fornøden Hensyntagen hertil og til Trafikkens forsvarlige Afvikling at bidrage til, at det bedst mulige Arbejdsresultat opnaas.

Det bør herunder erindres, at en hurtig og præcis Udførelse af Rangerarbejdet vel er af overordentlig stor Betydning for Trafikkens rette Afvikling, men at Hurtighed alene kan blive skæbnesvanger og bekostelig, naar den ikke er forbunden med fornøden Omtanke og Hensyntagen til en forsvarlig Behandling af Materiel og Gods samt nødvendigt Hensyn til Personalets og andre Personers Sikkerhed.

2. Rangerpersonalets Ansvar og Pligter.

Enhver Rangerbevægelse med Lokomotiv, Motorvogn, Traktor o. l. skal ledes af en bestemt Mand, **Rangerlederen** (Togtur, Maskintur).

Rangerlederen er i første Række ansvarlig for, at Rangeringen udføres i Overensstemmelse med gældende Bestemmelser og har tillige Pligt at sørge for, at Rangerarbejdet udføres uden unødigt Tidsspilde og paa den for Trafikkens rette Afvikling mest hensigtsmæssige Maade.

Det paahviler Rangerhjælpere at udføre de givne Ordre hurtigt, nøjagtigt og paa foreskreven Maade samt under Rangerarbejdets Udførelse at udvise Omtanke og Agtpaagivenhed over for enhver uforudset Situation, som maatte indtræffe. Tillader Tiden og Forholdene i et saadant Tilfælde ikke Personalet først at indhente Rangerlederens Forholdsordre, skal vedkommende Rangerhjælper handle paa egen Haand og

eventuel selv foranledige Rangeringen standset, saafremt dette maatte findes nødvendigt, i Særdeleshed naar det gælder om at afværge Fare.

Enhver Rangerleder og Rangerhjælper skal være forsynet med Signalføjte og i Mørke og usigtbart Vejr — i hvert Fald for Rangerlederens Vedkommende — tillige med Haandsignallygte.

3. Rangerpersonalets Plads under Rangeringen.

Rangerlederen skal under fornøden Hensyntagen til Forbindelsen med Lokomotivføreren og Rangerhjelperne vælge sin Plads saaledes, at han er i Stand til at overse det mest mulige af den Rangervej, der skal befares, og til straks at kunne standse Rangeringen, saafremt der viser sig Hindringer for denne.

Rangerpersonalet kan under Rangeringen staa paa Lokomotivets eller paa Vognenes Fodtrin, for saa vidt det ikke skal være ved Bremserne, men det er forbudt at tage Plads paa Vognenes Puffere samt at benytte de paa Godsvognene værende Karabinhager som Støtte, da Hagernes Konstruktion ikke er beregnet paa en saadan Anvendelse.

4. Rangerarbejdets Udførelse.

Rangerarbejdet skal udføres saaledes, at der ikke opstaar Fare for Personer, Materiel eller Gods m. v., hvorfor Rangerlederen, **forinden** han giver Ordre eller Signal til Udførelsen af en Rangerbevægelse, bl. a. skal have sikret sig,

- at** der er frit Spor, hvor Bevægelsen skal foregaa,
- at** Rangerhjelperne er paa Plads og i fornødent Omfang instrueret om Arbejdets Udførelse,
- at** eventuelt for det paagældende Sporomraade gældende Signaler tillader Udførelsen af den paa-tænkte Rangerbevægelse,
- at** Rangeringen kan foretages under Hensyn til eventuelt samtidig stedfindende anden Rangering i samme eller nærliggende Spor,
- at** de i Rangervejen liggende Sporskifter — saavel med- som modgaaende — samt eventuelle Sporspærrer, Drejeskiver, Brovægte m. m. er eller rettidigt bliver rigtigt indstillet, evt. fastholdt,

- at** løst Materiel er eller bliver anbragt i tilstrækkelig Afstand fra Sporet, og at de paa tilstødende Nabospor eventuelt hensatte Vogne er anbragt indenfor Frispormærkerne,
- og forinden Rangering med et Togs Personel, tillige
- at** rejsendes Ud- og Indstigning er bragt til Ophør og Dørene lukkede.

Envidere paahviler det Rangerlederen, forinden Rangeringen paabegyndes paa Læssespor eller Nabospor til Læssespor, hvor der henstaar Vogne under Af- og Paalæsning, bl. a. at sørge for,

- at** de Folk, der er beskæftiget ved og i Vogne, der skal flyttes eller bliver berørt under Rangerbevægelsen, varskos i Tide og paa fyldestgørende Maa-de, samt at de ved Vognene holdende Køretøjer foranlediges fjernet i tilstrækkelig Afstand fra Vognene og Sporet, samt
- at** de særlige Forsigtighedsforskrifter, der er paabudt ved Passage af Overkørsler, Lasseveje samt Terræn, der er tilgængeligt for den almindelige Færd-sel, efterkommes.

Ligeledes skal Rangerlederen i **videst muligt** Omfang sikre sig,

- at** Haand-, Skrue- eller Luftbremsen paa de Vogne, hvormed der skal rangeres, er løsnet eller udlignet, samt at der ikke er anbragt Stoppebomme eller andre Stoppemidler mellem disse,
- at** udadgaaende Døre og Lemme i Vognene er for-svarligt lukkede eller fastholdt i aaben Stilling af de dertil bestemte Kroge (om Rangering med **brede** Vogne med udadgaaende Døre og Lemme, se dog Side 5),
- at** Læssemaaden for Vognene — navnlig for Vogne under Af- eller Paalæsning — tillader Rangering med disse,
- at** Vognene er sammenkoblede indbyrdes og med Lokomotivet, og
- at** Luftbremse — og Varmekoblinger samt elektriske Lysledningskoblinger er forskriftsmæssigt sam-lede eller ophængt.

Under Udførelsen af Rangerarbejdet skal Rangerpersonalet og i Særdeleshed Rangerlederen stedse være opmærksom paa gældende Signaler og paa, at Rangervejen vedblivende er retstillet og fri, samt udvise Agtpaaagivenhed overfor stedfindende anden Rangering paa samme eller i nærliggende Spor.

Rangersignaler skal afgives i Overensstemmelse med Sinalementets Forskrifter.

5. Hastighed under Rangeringen samt Rangering med særlig Forsigtighed med visse Vogne.

Rangertrækkets Hastighed maa ikke være større end forsvarligt og skal afpasses efter Forholdene og de foreliggende Omstændigheder.

Særlig Forsigtighed, d.v.s. at de paagældende Vogne under Rangeringen **ikke** udsættes for Tørning og Rangerstød, særlig haard Opbremsning o. l., skal udvises ved Rangering **med** eller **mod**:

- 1) Vogne med rejsende samt Postvogne med Personale.
- 2) Vogne med levende Dyr, med Beboelsesvogne og andre Køretøjer, Vogne med eksplosivt Gods (Ammunition, Sprængstoffer etc.), Vogne med Beklæbningssedler for forsigtig Rangering samt for Gods af brandfarlig Beskaffenhed.
- 3) Vogne med Lig.
- 4) Vogne, hvis Indhold ifølge Paaskrift eller Beklæbningssedler er af skrøbelig Beskaffenhed, eller hvis Indhold er udsat for let at kunne styrte om, samt Vogne med Stykgods.
- 5) Vogne, som ifølge deres Konstruktion og Indretning er særlig udsat for Beskadigelse ved Stød og haard Opbremsning, f. Eks. Vogne med Batteri til Togbelysning, Beholder- og Krukkevogne og lignende Specialvogne.
- 6) Vogne, der henstaar til Behandling ved Varehus, Værksted o. desl.

6. Rangering ved Varehus og andre Bygninger.

Under Rangering ved Varehuse, Værksteder o. l. maa Rangerlederen sørge for, at et passende Antal

Bremser blandt de henstaaende Vogne er fastskruet eller nedpindet, samt at Læsepersonalet forud underrettes om Rangeringen. Haves der ikke Vished for, at de henstaaende Vogne ikke kan komme i Bevægelse, skal Rangerlederen, forinden Rangeringen paabegyndes, foranledige, at de i Forbindelse med Vognene anbragte Læsebroer fjernes, at eventuelt i Vognene indførte Lysledninger udtages, samt at op mod Vognene hensat Gods fjernes.

Under Rangering med **brede** Vogne med udadgaende Døre og Lemme forbi Varehuse og andre nær Sporet liggende Bygninger skal Døre og Lemme i Almindelighed holdes lukket, idet det ikke paa Forhaand kan paaregnes, at saadanne Vogne kan passere med aabne Døre og Lemme, selvom disse er paahævede Klædningen.

Under Rangering ved Varehus maa Haandbremsen paa den mod Varehuset vendende Vognside ikke betjenes.

7) Rangering over Overkørsler.

Ved Rangering til eller ud over Overkørsler skelnes mellem

- 1) Overkørsler forsynet med Led eller Bomme,
- 2) Overkørsler forsynet med Lysanlæg samt
- 3) Overkørsler uden Led, Bomme eller Lyssignalanlæg,

og der gælder herfor følgende Bestemmelser:

- Ad 1) Rangerlederen skal enten sikre sig, at Ledpasseren er til Stede, eventuelt at Led eller Bomme er lukket, eller sørge for, at en Mand tager Plads ved Overkørslen for at standse Vejfærdslen.
- Ad 2) Rangerlederen skal, naar Lyssignalanlægget ikke kan eller ikke maa benyttes, sørge for, at en Mand tager Plads ved Overkørslen for at standse Vejfærdslen.
- Ad 3) Rangeringen skal ske med fornøden Forsigtighed, og der skal, saafremt der ikke haves fri Oversigt over Overkørslen og dennes nærmeste Omgivelser, afgives Lydsignaler fra Lokomoti-

vet. Der maa ikke køres med større Hastighed, end at Rangertrækket i Tide kan standses, hvis der viser sig Hindringer paa Overkørslen.

Ved Standsning af Vejfærdslen skal det af Politiet anvendte Stopsignal benyttes.

Politiets Tegn for „Stop“ gives ved, at Politibetjenten udstrækker begge Arme vandret til hver sin Side paa tværs af den Færdselsaare, hvor Færdslen skal stoppes. Stopsignalet gives fra en Plads midt i Gade- eller Vejkrydset eller paa et andet hensigtsmæssigt Sted saa nær Midten af Gade- eller Vejkrydset som muligt.

Forinden Stopsignalet afgives, skal Rangerlederen eller den, der af Rangerlederen anvendes til at advare de vejfarende, have Tid til at orientere sig med Hensyn til den Færdsel, der finder Sted paa Gaden eller Vejen, da hele Færdslen ikke kan standses med kort Varsel, især ikke motorkørende Færdsel. Den paa-gældende skal derfor, naar han skal afgive Signal til Standsning af Færdslen, i **god Tid indtage sin Plads** paa det ovenfor nærmere angivne Sted og holde godt Udkig til alle Sider, saaledes at han er i Stand til enten at standse Færdslen eller Rangertrækket (Toget).

Efter Mørkets Frembrud skal det forannævnte Haandsignal benyttes, men suppleres da med rødt Lygtesignal, vist i rolig Stilling mod den Retning, fra hvilken Færdslen kommer. Saafermt der ogsaa fra modsat Side kommer Køretøjer m. v., skal Lygten efter Omstændighederne skiftevis vises mod begge Sider.

Saafermt en Overkørsel paa Grund af stedfindende Rangering over denne bliver spærret for Vejfærdsel i mere end ca. 5 Minutter ad Gangen, skal Rangeringen, saafermt Spærringen har foraarsaget Standsning i Vejfærdslen, afbrydes et Øjeblik, saaledes at de ved Overkørslen opholdte vejfarende faar Adgang til at passere denne.

8. Vognenes Kobling.

Under Rangering skal i Almindelighed de Vogne, hvortil eller hvormed der rangeres, være sammenkoblet indbyrdes og med Lokomotivet (om Stødrangering se dog Side 8).

Til- og Frakobling maa kun foretages, naar Vogne og Lokomotiver holder stille eller bevæger sig med saa ringe Fart, at Koblingens Udførelse maa anses for fuldkommen farefri for Udøveren.

Rangering med slækkede Koblinger, naar Lokomotivet trækker Vognene, for at afkoble under Farten og lade Lokomotivet gaa ad eet Spor og Vognene ad et andet Spor, er ikke tilladt.

9. Vognenens Bremsning.

Det paahviler Rangerlederen at sørge for, at der under Rangeringen betjenes Bremsen paa Vognene i saa stort Omfang som muligt, idet Vognene ikke maa paaregnes bragt til Standsning ved, at de kører mod Stoppebomme o. l.

Ved Rangering med lange Tog børe der anvendes særlig Omhu ved Bremsernes Betjening, og navnlig børe de bageste Bremsen holdes let antrukne, forinden Toget eller en Togdel skal standses, for at det ved en pludselig Bremsning fremkomne Ryk ikke skal foranledige Koblingsmidlernes Sprængning.

Er der særlige Forhold eller Omstændigheder til Stede, saasom Fald paa Sporene, usigtbart Vejr (Regn, Taage), stærk Blæst, fedtede Skinner o. l., paahviler det Rangerpersonalet at være særlig opmærksom paa Bremsningen.

Bremsningen af Vognene sker i Almindelighed ved Hjælp af Vognenes Skrue- eller Haandbremser. Findes der ikke Bremsen paa de Vogne, der skal flyttes, kan Bremsning ske ved Hjælp af Haandspager.

Ved Brugen af Haandspager til Standsning af Vogne skal det iagttages, at Haandspagerne kun anvendes ved de bageste Hjul i Vogntrækket, da det kan medføre Fare for Personalet at anvende dem ved de andre Hjul. Standsningen iværksættes ved, at Haandspagen anbringes under Bærefjederens bageste Del med Støtte mod Fjederstroppen og trækkes til, saaledes at den virker bremsende paa Hjulringen, samtidig med at Trækket i Haandspagen direkte modvirker Vognens Bevægelse. Haandspager maa ikke stikkes ind mellem Hjulegerne paa Vogne, der er i Bevægelse. Der maa ikke bremses mere end 2 Vogne ad Gangen med Haandspage.

Henstaaende Vogne skal under Rangeringen være afbremsede eller paa anden Maade sikrede, saafremt der kan være Fare for, at Vognene kan gaa i Drift.

10. Rangering med Stød.

Stødrangering maa kun anvendes, naar Rangerlederen sikrer sig, at det fornødne Personale og de fornødne Midler er til Stede til rettidig og forsvarlig Bremsning af de afslaaede Vogne.

Vogne, som stødrangeres, skal være indbyrdes sammenkoblede, og Bevægelsen skal være reguleret saaledes, at der ikke stødes haardt mod Vogne eller Stoppebomme.

Naar Sporenes Faldforhold og Vejrforholdene er saa vanskelige, at Stødrangering maa antages ikke at kunne anvendes uden Fare for Uheld, er saadan Rangering forbudt.

Iøvrigt maa Stødrangering **ikke** anvendes paa Steder, hvor en svigtende Bremsning eller andre Forhold kan medføre Fare, og b. al. **ikke**

i eller mod Spor paa Steder, der er tilgængelige for offentlig Færdsel, saafremt betryggende Bevogtning af det omhandlede Sporomraade ikke er iværksat eller ikke kan foretages,

i Spor, der udmunder i eller krydser Hovedspor, paa hvilke Tog kan ventes,

ud mod den frie Bane samt

mod et Færgeleje paa Spor, der er stillet til Færgeklappen.

Endvidere er Rangering med Stød **forbudt**

med Vogne, hvori der befinder sig rejsende,

med eller **mod** Vogne med Sprængstoffer og Ammunition (eksplosive Stoffer) samt

med eller **mod** Vogne med Batteri til Togbelysning.

11. Rangering med Tov.

Rangering med Tov maa kun foretages, naar Tovet med Kroge og Ringe er paalideligt.

Igangsætning skal ske jævnt og ikke med et pludseligt Ryk.

Tovet maa kun benyttes i dets fulde Længde og ikke forkortes ved Sammenlægning.

Rangertovets Trækkrog kan ved Rangertræk paa højst 3 Vogne anbringes i de Kroge eller Øskner, der er anbragt paa Vognene. Skal der flyttes et større Træk Vogne, skal Trækkrogen befæstes til en af Vognenes Akselgaffler.

12. Rangering i Mørke.

Under Rangering i Mørke skal Rangerlederen foranledige, at Enden af den Vogn, imod hvilken der rangeres, belyses ved Haandsignallygte, medmindre Lyset fra det rangerende Lokomotiv eller Belysningen paa Stationspladsen gør en saadan Fremgangsmaade unødvendig.

I kurvet Spor skal Lyset afgives fra Kurvens indvendige Side.

13. Rangering paa Stationsomraadet af andre end Stations- og Togpersonalet.

Naar Bane- eller Maskintjenesten ønsker Vogne flyttet uden for de dem overdragne Omraader, skal der rettes Henvendelse til Stationen, der da giver de fornødne Anvisninger og derefter bærer Ansvar for Vognenes Flytning.

Blicher det nødvendigt at lade private Personer flytte Vogne paa Stationerne, maa dette kun ske efter Stationens særlige Tilladelse, under dens Kontrol og paa dens Ansvar.

14. Sikring af færdigrangerede Vogne.

Naar færdigrangerede Vogne er paa Plads, skal de staa inden for Frispermærkerne og være bremsede og saa vidt muligt sammenkoblede.

Til Afbremsning maa Vakuum- eller Trykluftbremsen ikke anvendes. Forinden Skrubremsen spændes fast paa en henstillet Vogn (Togstamme), skal Luftbremsen være udlignet. (S. R. § 15).

15. Maskinernes Ledsagelse til og fra Remisen.

Et Lokomotivs (Motorvogns e. l.) Kørsel til og fra Maskinafdelingens Omraade skal ledes af en Mand af Stationspersonalet (Togtur eller Maskintur), der fungerer som Rangerleder. Dog skal eenmandsbetjente Lokomotiver samt Motorvogne og Skinnebussler med Førerrummet bagest altid ledes til og fra Remisen.

16. Særlige Bestemmelser vedrørende Tograngering.

a) Ledelsen af Tograngering.

Det paa Endestationerne samt Nørresundby S., Svendstrup og Aars ved Togene forefaldende Rangeringsarbejde **udføres** alene af Stationspersonalet, medens det paa Stationerne Aabybro, Nørresundby H., Vodskov, Hørby, Sæby og Nibe **ledes** af Stationspersonalet med Togpersonalet som Hjælpere. Dog er Togpersonalet ogsaa pligtig til paa sidstnævnte Stationer at **lede** Rangeringen i saadanne Tilfælde, hvor dette beordres af Stationen, og da efter fornøden Instruktion fra denne. Paa alle andre Stationer udføres Rangeringen af Togpersonalet.

b) Rangeringens Omfang.

Bestemmelsen om, at Rangeringen paa nogle Stationer ledes af Stationspersonalet, giver ikke disse Stationer lige saa lidt som andre Mellemstationer nogen Ret til at lade Togmaskinerne foretage Rangering, der er egentligt Stationsarbejde.

Det er som almindelig Regel Pligt for de Stationer, hvor der findes Portørmedhjælpspersonale (ansatte eller uansatte), at Vogne, der skal optages af Togene, skal være rangerede sammen og færdige ved Togets Ankomst.

c. Arbejdets Udførelse.

Paa de Stationer, hvor Tograngeringen udføres af Togpersonalet, paahviler Ledelsen af Rangeringen Togføreren (event. den Togbetjent, han beordrer der-til) efter forud indhentet Tilladelse fra Stationsbestyreren.

Stationsbestyreren maa i videst muligt Omfang være parat til ved Togets Ankomst at give Ordre om, hvor-

vidt Rangeringen maa paabegyndes eller ej, og Togføreren maa i de Tilfælde, i hvilke Tilladelse fra Stationsbestyreren udebliver, snarest søge Forbindelse med denne.

Efter Standsning ved Perron af personførende Tog maa der ikke foretages Bevægelse med Togets Persondel, medens de rejsende er under Ud- eller Indstigning.

Under Rangeringen skal den henstaaende Togdel være bremsset, og i hvert Fald skal den bageste Bremse være fastspændt.

Medfører et Tog Vogne bagpaa, bestemt til at efterlades paa en Stations Hovedspor, maa Afkoblingen ikke foretages før Stationsbestyrerens Tilladelse er indhentet hertil.

Afkobles Vognene, før en eventuel Rangering er tilendebragt, skal de skydes 1 à 2 Vognlængder tilbage.

Afkoblingen foretages af Togpersonalet, der tillige har Ansvar for, at Vognene bremses forsvarligt.

d. Rangering i Togveje.

Rangering ud i ventet Togs Togvej maa kun finde Sted, naar det er nødvendigt af Hensyn til Krydsning eller for at afsætte eller optage Vogne paa Sidespor, og kun efter udtrykkelig Tilladelse i hvert enkelt Tilfælde fra Stationsbestyreren. Mastesignalet „Stop“ skal vises mod det kommende Tog. Ved denne Rangering skal Rangerlederen staa paa Lokomotivet (Motorvognen) eller en af Rangertrækkets Bremsevogne, og han maa ikke springe af, før den fremadgaaende Bevægelse er standset.

Rangering ud i et andet Togs Togvej maa dog ikke finde Sted ved Krydsning paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane.

Rangertræk, Lokomotiver, Motorvogne, Traktorer o. l., der paa en Station kører efter et afgaaende Tog ad dettes Udkørselsspor, maa ikke komme det afgaaende Togs sidste Vogn nærmere end 100 m.

e. Rangering ud over Rangergrænsemærket.

Der maa ikke rangeres ud over Rangergrænsemærket, medmindre Lokomotivføreren har modtaget Fribaneordre til nærmeste Togfølgestation i Overensstemmelse med Reglerne for Arbejdstog.

17. Sporskifternes Stilling, Sikring og Renholdelse.

Det er forbudt at rangere gennem medgaaende Sporskifter, naar de ikke staar i den for Bevægelser rigtige Stilling. Sporskifter, som ved en Fejl er befaret i urigtig Stilling, maa ikke befares i Retning mod Tungespidsen, før de er eftersete og fundet farbare.

Ved Skiftning af Sporskifter skal Rangerpersonalet sikre sig, at Sporskiftetungerne slutter tæt til Sideskinnerne.

Naar Rangeringen er endt, skal Sporskifter i Hovedspor være stillet til Hovedspor. Sporskifter til Bagspor og Afløbsspor samt Sporspærre skal være stillede saaledes, at Vogne i Drift ikke kan løbe ud i Hovedspor.

Sporskifterne skal til enhver Tid være vel renholdt overalt og forsynet med fornøden Smørelse, saa de er lette at skifte. Endvidere bør det paases, at Gru-, Sten el. lign. ikke forefindes mellem Sporskiftetungerne og Sideskinnerne.

18. Kørsel paa Havnebaner samt Kørsel og Rangering paa Havnepladser.

a. Almindelige Bestemmelser.

Kørsel paa Havnebaner og Havnepladser foregaar som Rangering under lagttagelse af nedennævnte særlige Bestemmelser.

Der maa dog ikke rangeres med Stød eller Tov uden Driftsbestyrerens særlige Tilladelse.

Kørehastigheden maa i Almindelighed ikke overskride 15 km/T., men skal iøvrigt afpasses efter Forholdene (Udsigt, Trafik m. m.).

Ved Passage af Overkørsler paa Havnebaner kommer de paa Side 5 fastsatte Bestemmelser til Anvendelse. Paa særligt stærkt trafikerede Steder og iøvrigt hvor Forholdene maatte nødvendiggøre dette, kan det ved lokal Instruks fastsættes, at der ved Passage af saadanne Overkørsler skal gaa en Mand af Rangerpersonalet foran Rangertrækket, eller at en Mand forud skal tage Plads ved Overkørslen for i Tide at standse Trafikken.

Da Kørsel og Rangering paa Havnepladser foregaar paa Terraen, som er tilgængeligt for almindelig Færd-

sel, skal der tages særligt Hensyn hertil. Rangerlederen eller en Mand af Rangerpersonalet, som Rangerlederen beordrer hertil, skal vælge sin Plads saaledes, at han er i Stand til at overse den Strækning, der skal befares, og til straks at lade Rangertrækket standse, hvis der viser sig Hindringer for Bevægelsen.

Paa alle Steder af Havnepladsen, hvor der enten varigt paa Grund af Tilstedeværelsen af Bygninger eller lignende eller midlertidigt paa Grund af hængende Tømmer, Sten o. l. ikke er fri Udsigt over Sporet og dettes nærmeste Omgivelser fra forreste Køretøj i en saadan Afstand, at Toget sikkert kan standse foran indtrædende Forhindring, herunder mødende Rangertræk, skal der udvises særlig Forsigtighed og Agtpaagivenhed over for den øvrige Færdsel. Det samme gælder, naar Rangertrækket skal køre forbi Passagerbaade, der indtager eller afsætter rejsende, samt overhovedet paa alle Strækninger, hvor særlig Fare foreligger.

Brugen af Fløjtesignaler fra Lokomotivet skal paa Havnepladser indskrænkes saa meget som muligt. Advarselssignal kan gives med Lokomotivklokken.

Ved Kørsel og Rangering tværs over Gade (Vej) gælder de for Rangering over Overkørsler paa Side 5 fastsatte Bestemmelser.

Farten skal sagtnes, og Rangertrækket eventuelt bringes til fuldstændig Standsning, hvis det bemærkes, at Heste i Nærheden bliver sky.

b. Særlige Bestemmelser vedrørende Aalborg Havnebane.

Kørsel og Rangering paa Aalborg Havnebane skal altid foregaa under lagttagelse af største Forsigtighed og Agtpaagivenhed.

Gør særlige Forhold sig gældende, d. v. s. naar der enten varigt eller midlertidigt ikke haves fri Udsigt over Sporet eller dettes nærmeste Omgivelser, skal der uanset Lokomotivets Plads gaa en Tjenestemand saa langt foran Toget, at der altid rettidigt kan standses i Tilfælde af Hindringer. Denne Tjenestemand skal tillige ringe med Haandklokke og i Mørke være forsynet med tændt Haandsignallygte. Desuden skal der være en Mand ved Maskinen til at repetere Signalerne.

De samme Forholdsregler vil ligeledes være at iagttage:

- 1) Naar følgende Gader, der altid betragtes som stærkt befærdede i de anførte Tider, passerer:

Sønderbro } hele Døgnet
Østerbro }

Niels Juelsgade } undtagen i de rolige
Nyhavnsgade } Nattimer

- 2) Naar Rangerlederen skønner det nødvendigt.

Kørehastigheden maa aldrig overstige $7\frac{1}{2}$ km/T, naar Gader eller Veje skæres.

Rangering med Stød er ikke tilladt, og Rangering med Tov skal altid foretages med fornøden Forsigtighed.

19. Anmeldelse af Uheld.

Det paahviler Rangerpersonalet og i første Række Rangerlederen snarest til Stationsbestyreren at afgive Melding om ethvert under Rangeringen indtruffet Uheld, hvorunder f. Eks.

Materiel afspores eller beskadiges,

Indhold i Vogne beskadiges eller forskubbes,

Sporskifter opkøres i aflaset Stilling, uanset om der ikke menes at være paaført Sporskifterne eller Sporskiftelaasene og disses Tilbehør Beskadigelse,

Sporspærrer, Stoppebomme og andre tekniske Anlæg eller løst Materiel paakøres eller beskadiges,

Færdselskøretøjer paakøres (selv om der ikke menes opstaaet nogen Beskadigelse), eller

Personer eller Dyr paakøres (selv om der ikke menes opstaaet Tilskadekomst).

Af Hensyn til den fornødne Undersøgelse af Aarsagen til Uheldet, Konstatering af Skadens (Tilskadekomstens) Omfang samt eventuel Politianmeldelse er det nødvendigt, at Anmeldelse sker snarest til Stationsbestyreren om ethvert indtruffet Uheld, og Personalet maa ikke af Frygt for Følgerne af en begaaet

Fejl eller Forsømmelse undlade Anmeldelse af et indtruffet Uheld.

Saafermt Forholdene tillader det, maa ingen ved indtrufne Uheld, hvor Grunden til Uheldet ikke straks er fuldstændig oplyst, røre ved Spor eller Sporskifter, inden den øverste tilstedeværende Tjenestemand har givet Tilladelse dertil.

Forsigtighedsregler, der skal iagttages under Rangeringen for at undgaa Ulykker.

Det paahviler Rangerpersonalet af Hensyn til egen og andres Sikkerhed at udføre Rangerarbejdet med fornøden Forsigtighed og ikke ved letsindig og unødvendig Overtrædelse af Rangerreglerne at udsætte sig selv og eventuelle Medarbejdere for Tilskadekomst og Død.

I denne Forbindelse henledes Opmærksomheden særlig paa Faren ved

- at gaa eller springe over Spor umiddelbart foran Lokomotiv eller Vogne, der er i Bevægelse,
- at opholde sig i eller for nær ved Spor, hvor Lokomotiv eller Vogne er i Bevægelse,
- at gaa tæt op til Lokomotiv eller Vogne ved Passage af Spor, paa hvilke der rangeres, selv om det paagældende Materiel i Øjeblikket holder stille,
- at gaa oprejst over et Spor mellem 2 nær op til hinanden staaende Vogne uden først at undersøge, om Vognene kan ventes sat i Bevægelse,
- at gaa under Vogne eller over Pufferne paa Vogne, som er i Bevægelse,
- at opholde sig mellem Vogne og Læseperroner, Ramper, Magasinporte, Pakhuse m. v.,
- at gaa eller springe oprejst ind mellem Vogne, der er i Bevægelse mod hinanden, for at sammenkoble disse, medmindre Afstanden er saa stor og Vognenes Hastighed er saa ringe, at der afgjort ingen Fare er forbundet hermed,
- at foretage Kobling mellem Materiel, hvis Hastighed er saa stor, at stærkt Stød med deraf følgende Tilbageslag kan ventes at fremkomme,
- at gaa ind eller ud mellem Vogne i bøjlet Stilling for

- og efter Kobling uden at give Agt paa, om Vognene har Fodtrin eller andre fremstaaende Dele, der kan gribe fat i Tøjet og rive den koblende omkuld,
- at foretage Til- og Frakobling af Varmeledningskoblinger og Trykluftskoblinger, forinden der er lukket af for Dampen henholdsvis Luften ved Hjælp af Ledningshanerne,
- at gaa baglæns i Sporet ved Kobling mellem 2 Rangertræk (Vogne) i Bevægelse,
- at sidde paa Vognenes Fodtrin, naar Vognene er i Bevægelse,
- at staa samtidigt paa Fodtrinen paa 2 Vogne, der er i Bevægelse,
- at staa paa Vognenes Sidefodtrin under Rangering gennem fast Læsseprofil, Porte, Læsehaller eller forbi eventuelt paa samme Side beliggende Læseperroner, Ramper, Pakhuse og andre Bygninger,
- at læne sig ud fra Vognenes Langside under Rangering uden først at overbevise sig om, hvorvidt dette kan ske uden Sammenstød med Master, Bygninger el. lign., der findes anbragt i Nærheden af Sporet, og
- at springe op paa eller ned fra en Vogn eller et Lokomotiv, der er i stærk Fart, idet en saadan Fremgangsmaade let kan medføre, at Personalet glider paa Fodtrin el. lign., eller — enten paa Grund af Jordens Beskaffenhed eller ved at støde mod mere eller mindre synlige Genstande paa Jorden (f. Eks. Signaler, Sporskifter, faste Mærker o. s. v.) — kan bringes til at snuble og falde ind under Vognene, ligesom endelig Vogndøre kan springe op og medføre, at Personalet falder ned af Vognene.

Endvidere henledes Opmærksomheden paa Faren ved

- at tage Plads i Døraabningen paa Vogne med Skydedøre, idet disse ved Bevægelse eller Stød med eller mod Vognen kan gaa i og forårsage Kvæstelser, og
- at træde paa Sporskifter, Skinnekrydsninger, Hjertestykker og Skinner med Tvangsskinne, da Foden kan komme i Klemme.

Endelig bemærkes, at det ved Flytning af Vogne med Haandkraft bør undgaas

- at gaa foran Vogne og trække disse og

at gaa baglæns ved Skubning af Vognene samt at stoppe Vognene ved at holde fast i Pufferne.

Det er saavel Rangerlederens som det overordnede tilsynsførende Personales Pligt at kontrollere, at Personalet ikke viser Ligegyldighed over for de foran angivne Forsigtighedsregler eller bevidst tilsidesætter disse, da en saadan Handlemaade erfaringsmæssigt før eller senere giver Anledning til Ulykker.

Togenes Ud- og Indkørsel fra og til Aalborg Godsstation.

Naar der rangeres ud over Togvejen i Nærheden af de Tidspunkter, hvor der kan ventes Tog, maa der udvises særlig Agtpaagivenhed, ligesom Rangerlederen maa underrette den Portør, der skal tage Togene ind, saa fremt der rangeres med Stød ud over Togvejen.

Vises der fra det paa Luftbroen ophængte Lyssignal „Rødt Lys“ (Stop) kommer de i 9. Stykke, Punkt a) og b) givne Bestemmelser til Anvendelse.

De Lokomotiver, Motorvogne, Skinnebuser m. v., der skal fremføre Togene, ledes til og fra Maskinafdelingen i Overensstemmelse med de paa Side 10, Afsnit 15, givne Regler.

Naar Lokomotivet (Motorvogn m. v.) er tilkoblet Toget, og Portøren har forvissat sig om, at det er færdigt til Afgang, gives der Afgangssignal til Toget, hvorefter Portøren tager Plads paa Lokomotivet (Motorvognen), naar denne kører ret, eller paa den bageste Vogn, naar Toget kører baglæns. Portøren er ansvarlig for Togets Førelse indtil Sporskiftet til Overleveringssporene ved Luftbroen er passeret.

Da det er en Forudsætning for Toggangens præcise Afvikling, at Togene afsendes rettidigt fra Endestationerne, maa det iagttages, at Lokomotiverne m. v. afhentes til de fastsatte Tidspunkter, samt at Rangering til Togstammen og Rangeringen til Statsbanen foregaar hurtigt og uden unødige Tidsspilde, og Plan-togene maa ikke uden tvingende Grund forsinkes af anden Rangering.

Giver Rangersistemaet paa Statsbanen ikke Tilladelse til Vidererangering ind paa Statsbanen, skal den led-

sagende Portør snarest gennem Telefonen underrette Hus I om, at Tog „N“ er færdig til Indkørsel.

Det paahviler endvidere Pladspersonalet at give Indkørselssignal for de indgaaende Tog. Signalet gives fra den ved Indgangssporskiftet fra Statsbanen anbragte Signalmast, der betjenes ved Traadtræk og ikke belyses i Mørke.

Signal Nr. 2 („Kør“) maa ikke gives, før Toget har givet Signal Nr. 60 (Færdig til Indkørsel), og den paagældende Portør har forvissat sig om, at Togvejen er farbar, og Sporene staar ret, samt at det paa Luftbroen ophængte **Lyssignal** er tændt ved Hjælp af den paa Stativet til Traadtrækket anbragte Kontakt.

Det tændte Lyssignal viser „Rødt Lys“ (Stop) mod Pladsen og „Hvidt Lys“ mod det ankomne Tog. Her ved tilkendegives

- a) at Rangering mod „det engelske Sporskifte“ ud over den ved det særlige Stopmærke viste Rangergrænse er forbudt, og
- b) at eventuelle Rangertræk, der maatte befinde sig ved eller paa „det engelske Sporskifte“ straks skal rangeres bort fra dette over den anførte Rangergrænse.

Lyssignalet slukkes paa Foranledning af den Portør, der har Ansvar for Indrangeringen af det ankommende Tog.

Foranstaaende Bestemmelser gælder for alle ud- og indgaaende Tog, herunder ogsaa tomme Lokomotiver, Motorvogne, Skinnebusser m. v.

Privatbanetogenes Kørsel mellem Aalborg G. og Aalborg S.

1. **Tog fra Privatbanestationen** maa kun rangere ind paa Statbanernes Terræn ad østre Spor, naar Rangesignalets østlige Skive viser Kant (brandgult Lys) jfr. Pkt. 5, og Rangervejen er rigtig indstillet. Saa snart Toget i hele sin Længde er naaet over Sporskifte 61, skal det straks standse, hvorefter Rangerlederen til Signalhus I giver Signal Nr. 36 „Skift Sporskifte“ (Ved Dagen: Højre Haand føres i en Halvbue over Hovedet fra den ene Side til den

anden. I Mørke: Samme Signal med hvidt Lys). Naar Sporskiftet er skiftet, og Signalhus I derefter har vist et hvidt Flag, eller et brandgult Lys, maa Tilbagerangering til de forskellige Hovedspor foretages. Under usigtbare Forhold skal Telefonen benyttes saaledes: Rangerlederen melder: „Tog N. har passeret Sporskifte 61“, Signalpasseren i Hus I skifter derefter Sporskifte 61 og svarer: „Tog N. maa rangere til Perron.“ Ogsaa under sigtbare Forhold skal Rangerlederen, saafremt Sporskifte 61 ikke straks skiftes, begive sig til Telefonhytten, for at Signalpasseren kan faa telefonisk Forbindelse med ham, (det kan f. Eks. dreje sig om en Underretning).

Togene skal under Rangering til Perron være opmærksom paa eventuelt Signal fra Signalhusene, hvorhos Fjerritslev- og Sæbytog skal passere Hus I saa langsomt, at Signalpasseren ved Tilraab kan underrette Toget om anden Sporbenyttelse, ligesom Togføreren for ethvert Fjerritslev- eller Sæbytog skal melde Togets Bestemmelsesstrækning, naar Hus I passerer, ved at raabe op til Signalpasseren „Fjerritslev“, henholdsvis „Sæby“. Ved ændret Sporbenyttelse maa Toget altid være forberedt paa, at der holder et andet Tog ved Perron paa samme Spor og i saa Fald standse i god Tid. Naar det første Tog er afgaaet, og Togvejssignalet stilles paa „Stop“, rangerer Togføreren det andet Tog frem paa Plads ved Perron.

For at udelukke enhver Berøring med Togvejene i Nord skal Privatbanetog, som føres til Perron ad Hovedsporene II—V uvægerligt standse med Lokomotivet eller, naar Toget skydes, forreste (nordligste) Vogn saaledes:

Sporene II - III foran Tunneloverbygningens søndre Gavl.

Sporene IV - V foran Ventehallens søndre Gavl.

2. Hadsundtog, som ikke skal til Perron.

a: **Afgaaende Hadsundtog, som ikke skal til Perron**, kan afsendes direkte via østre Spor under lagttagelse af følgende: Naar Toget er naaet over Sporskifte 61, forlanger Togføreren, gennem Telefonen direkte Forbindelse med Sta-

tionsbestyreren, samt melder at Toget har Slut-sig-naler og anmoder om Afgangstilladelse. Stationsbestyreren giver derefter Togføreren og Post I Tilladelse til Togets Afgang (maa for-Post I Tilladelse til Togets Afgang.

Togføreren maa forvise sig om, at det er Stationsbestyreren, han taler med.

- b. Ankommende Hadsundtog, der ikke skal til Perron,** kan tages ind direkte til Privatbanestationen ad østre Spor under Iagttagelse af følgende: Indkørselssignalet holdes paa „Stop“. Togføreren henvender sig gennem Telefonen til Stationsbestyreren, der — efter fra Post I at have modtaget Melding om, at „Togvejen er Ret for Tog Nr. „N“ til Indrangering ad østre Spor“ — giver Indrangeringstilladelse til Togføreren, der herefter rangerer Toget ind.

Togføreren maa forvise sig om, at det er Stationsbestyreren, han taler med.

Post I melder paa sædvanlig Maade til Post III, at Toget har Slutsig-naler.

Der findes Telefoner ved Indkørselsmasten og ved Sporskifte 61.

3. Privatbanetogs Rangering til Privatbanestationen.

- a. Ankomne Tog paa Hovedsporene I - V:** Naar Toget er færdig ved Perron, og Togføreren har erholdt Stationsbestyrerens Tilladelse til at køre, rangeres det ud i Syd, men skal standse nordfor Signalhus I saaledes, at forreste Køretøj holder udfor Togvejssignalet.

Signalpasseren i Hus I giver Tilladelse til Vidererangering ved et for Enden af Spor IV a opstillet Rangersignal (Rangerur). Skiven er forsynet med Tallene 1—12, hvoraf Tallene 1—10 gælder for hver sit Stationsspor af samme Nr., medens Tallet 12 gælder for Spor II a. Tallene paa Urskiven er anbragt ganske som paa et almindeligt Ur; men i Normalstilling har Urskiven ingen Viser. Saa snart der paa Urskiven ved Dag eller i Mørke tændes en lysende Viser ind mod et Tal, har det paa tilsvarende Spor holdende Tog Tilladelse til at rangere

videre, men forinden Fremkørsel maa Rangerledelsen sikre sig, at Sporskifterne er rigtigt indstillede.

Under den videre Kørsel skal saavel Lokomotiv- som Rangerpersonale være agtpaagivende overfor et eventuelt „Stop“ (rødt Lys), der kan vises enten fra Urskiven eller fra Hus I, og ethvert sydkørende Rangertog skal, naar dette Signal vises, øjeblikkelig standse. Der skal endvidere vises Agtpaagivenhed overfor andre Rangertog, som kan have misforstaaet en Tilladelse til at køre frem.

Skulde Rangersignalet komme i Uorden, giver Signalpasseren Tilladelse til at køre frem ved at strække en Arm ud eller i Mørke vise grønt Lys, men særlig Paapasselighed maa da iagttages under Kørslen.

Fra Rangeruret føres Toget videre som Regel til Sporskifte 61, hvor det skal standse, saa snart Toget i hele sin Længde er naaet over Sporskiftet. Rangerlederen giver derefter til Signalhus I Signal Nr. 36: „Skift Sporskiftet“, og naar Spor 61 er skiftet og Spor 62 ogsaa staaar ret, maa Rangerlederen køre ad østre Spor indtil Indkørselssignalet til Privatbanen, hvorfra Privatbanerne sørger for Vidererangering. Saafremt Spor 61 ikke straks skiftes, og ligeledes altid under usigtbare Vejrforhold, skal Togføreren gaa til Telefonhytten og give Signalhuset fornøden mundtlig Melding. Under Sneforhold maa Togføreren sikre sig, at Sporskifterne 61 og 62 slutter.

I Stedet for at føres til Spor 61 kan Toget fra Rangeruret føres ud paa det vestlige Rangerhoved, hvor det da skal forblive holdende, indtil Signalhus I med et grønt Flag eller et grønt Lys giver Tilladelse til nordgaaende Bevægelse. Eller Toget kan tages ud paa Hovedsporet i Syd, men her skal det da forblive holdende, indtil Signalhus I med 2 grønne Flag eller 2 grønne Lys giver Tilladelse til nordgaaende Bevægelse. Disse 2 Rangermaader kommer f. Eks. til Anvendelse, naar Toget skal føres ad „Tværsporet“ jfr. Pkt. 4.

b. Ankomne Tog paa Hadsund Hovedspor I: Naar Toget er færdig ved Perron, og Signalhus II har vist et grønt Flag eller et grønt Lys som Tegn paa, at Tilbagekørsel maa foretages, kan Togføreren uden særlig Tilladelse af Stationsbestyreren lade Toget foretage tilbagegaaende Bevægelse. Naar Toget er naaet over Sporskifte 61 forholdes som under Punkt 3 a.

4. Tog til eventuelt fra Privatbanestationen ad „Tværsporet“. (Sporstykket mellem Spor 16 og Spor 99a): Enkelte Tog føres **til** Privatbanestationen ad „Tværsporet“. Fra Sporene I - V rangeres Toget paa sædvanlig Maade ud i Syd, hvor det forbliver holdende enten paa Hovedsporet eller paa vestre Rangerhoved, indtil det ved den i Pkt. 3 a anførte Signalgivning faar Tilladelse til nordgaaende Bevægelse. Hadsundtog standser sydfør Spor 12 og faar her mundtlig Tilladelse til at køre ad „Tværsporet“.

Dette Spor kan ligeledes benyttes til andre Tog, naar det ikke er muligt at føre dem til Privatbanestationen ad østre Spor; Signalpasseren Hus I giver paagældende Lokomotiv- og Togfører fornøden Underretning, hvilket kan ske ved mundtlig Tilraab, naar Toget fra Perron bevæger sig langsomt forbi Posten.

Alle Tog skal standse med forreste Køretøj, (Lokomotiv eller Vogn) foran Sporskifte 94, indtil Privatbanerne sørger for Vidererangering **ind paa Privatbanestationen under tilbørlig Hensyntagen til, at der kan holde Rangertræk paa Overleveringsspor.**

Paa tilsvarende Maade kan Tog f. Eks. i Tilfælde af Sporspærring føres **fra** Privatbanestationen ad „Tværsporet“, men Togføreren skal forinden gennem Telefonen ved Luftbroen erhverve Hus I's Tilladelse til denne Rangering.

Enhver Kørsel ad „Tværsporet“ er iøvrigt betinget af, at Rangesignalets Skive III viser Kant (brandgult Lys) jfr. Pkt. 5.

5. Paa Statsbanestationen lidt syd for Signalhus II er opstillet et **Rangersignal** bestaaende af 4 firkantede

Skiver, der regnet fra Vest betegnes med Nr. I—IV, kun Skiverne III og IV har Betydning for Privatbanetogene og saaledes:

Skive III gælder Kørsel ad „Tværsporet“ **til** eller **fra** Privatbanestation:

Fuld Skive (blaat Lys): Privatbanetog maa ikke befare „Tværsporet“ Skivens Kant (brandgult Lys): Privatbanetog maa rangere ad „Tværsporet“.

Skive IV gælder Kørsel fra Privatbanestationen ad østre Spor:

Fuld Skive (blaat Lys): Privatbanestationen maa ikke sende Tog ad østre Spor. Skivens Kant (brandgult Lys): Privatbanestationen maa afsende Tog ad østre Spor.

(Signalet har saaledes ingen Betydning for Tog til Privatbanestationen ad østre Spor).

6. Almindelige Bestemmelser:

a. Ved Rangertog forstaas saavel tomme Privatbanetog som enkeltkørende Lokomotiver.

b. Ankommende Tog fra Hadsund bør nærme sig Indkørselssignalet forsigtigt og være forberedt paa Standsning, da der eventuelt kan holde Rangertog i Hovedsporet.

c. De i denne Instruks omhandlede Rangeringer ledes af Togføreren, der skal tage Plads paa den forreste Vogn, naar Lokomotivet er bagi Toget; Lokomotivføreren maa saaledes ikke foretage nogen Bevægelse med Toget, forinden han i hvert enkelt Tilfælde erholder Ordre dertil af Togføreren. Endvidere skal saavel Lokomotiv- som Togpersonale forvisse sig om, at Sporskifterne er rigtigt stillede, inden den af Signalhusene givne Rangertilladelse benyttes; særligt gøres opmærksom paa, at Sporskifte 62 kan være stillet til Afløb, hvorfor Togene altid forsigtigt maa nærme sig dette Sporskifte. Paa Statsbanernes Omraade maa al Rangering foregaa med stor Paapasselighed, og der skal stadig gives Agt paa eventuelt „Stop“ fra Signal-

hus I, idet bemærkes, at Rangeringen paa den Del af Sporomraadet, som ligger syd for Togvejssignalet for Tog fra Svendstrup er underkastet Hus I's Ledelse; naar Signalhuset har standset en Rangering, kræves fornyet Tilladelse til at fortsætte.

Naar „Tværsporet“ benyttes, skal Lokomotivføreren standse, saafremt et af Sporskifterne staar forkert, og ved Fløjtesignal „Færdig til Indkørsel“ tilkalde Signalpasseren Hus II. Sporskifte 99a betjenes af Privatbanernes Personale.

- d. Ved Ankomsten til Statsbanestationen for Tog fra Privatbanestationen maa Togføreren meddele til Stationsbestyreren, hvis der mangler Personale, eller Toget af anden — Statsbanestation ukendt — Grund ikke kan afgaa derfra til køreplanmæssig Tid.
- e. Det er ikke tilladt andre end det ved Togene tjenstgørende Personale at befordres med de tomme Tog Aalborg G.—Aalborg S., med mindre der foreligger speciel skriftlig Tilladelse herfra.
- f. **Togføreren maa selv lede Rangeringerne og give alle Signaler samt tage Plads paa den forreste Vogn, naar Lokomotivet er bagefter Toget.**

Det er en Selvfølge, at Lokomotivføreren ikke maa foretage nogen Bevægelse med Toget, forinden han i hvert enkelt Tilfælde erholder Ordre dertil af Togføreren (Rangerlederen).

Intet Personale maa anvendes som Togfører, før det har gjort Tjeneste som Togbetjent i 6 Maaneder.

Forinden nogen anvendes som Rangerleder, skal han have afgivet Erklæring om at være fuldt fortrolig med de paagældende Rangeringsregler og Sporforhold, ogsaa i Mørke.

Kan Privatbanerne i et enkelt Tilfælde ikke skaffe kvalificeret Rangerleder til Ledsagelse af en Maskine uden Vogne, vil Statsbanerne efter Anmodning i ethvert enkelt Tilfælde til

Stationskontoret paa Aalborg Station afgive Rangerleder til at ledsage Maskinen fra — eventuelt til — Grænsen mellem Privat- og Statsbanestationen. Saadan Anmodning for en afgaaende Maskine suppleres snarest gørligt med Underretning om, hvornaar Maskinen vil være ved Grænsen. Statsbanerne paatager sig dog ikke noget Ansvar for mulige Forsinkelser for Privatbanernes Maskiner, hvis Aalborg Station ikke uopholdelig maatte være i Stand til at afgive saadan Rangerleder.

Instruks

for

Omrangering af Privatbanetog fra Ankomstspor til Afgangsspor paa Aalborg Statsbanestation samt tomme Privatbanetogs Overførsel til Privatbanestationen.

Almindelige Bestemmelser.

Forinden Omrangeringen skal Togets Vogne tømmes for rejsende. Togføreren er den ansvarlige Rangerleder, og de paa Side 23 under „Privatbanetogenes Kørsel mellem Aalborg G. og Aalborg S.“, Pkt. 6 c, givne Regler kommer til Anvendelse.

For Omrangeringer, der kommer til at berøre Stationssporene i Syd, gælder samme Regler som for tomme Privatbanetog i Almindelighed, og ved Rangering paa Stationens Hovedspor langs Peronerne forholdes som anført under „Kørsel paa Aalborg Statsbanestations Perroner“, Pkt. b, (Side 29).

Saafremt det af driftsmæssige Grunde er ønskeligt, at Privatbanetog efterlader Vogne i Stationens Hovedspor, maa Afkoblingen ikke foretages, forinden Togføreren i hvert enkelt Tilfælde har indhentet Stationsbestyrerens Tilladelse. Da henstaaende Vogne i Hovedspor rummer et vist Faremoment maa denne Ordre **under ingen Omstændigheder fraviges.**

Særlige Bestemmelser.

1. Omrangering fra Sporene I-V til Hadsund Spor II:

Toget rangeres frem sydfør Sporskifte 61; et hvidt Flag (brandgult Lys) fra Hus I giver Tilladelse til at køre ned i Afgangssporet. Hus I maa forinden sikre sig, at Sporskifte 22 staar rigtigt, og dækker endvidere Hadsundsporet mod anden Rangering.

2. Omrangering fra Spor III til Sporene IV eller V:

Efter Stationsbestyrerens Anmodning giver Kommandoposten gennem tændt Rangersignal III Toget Tilladelse til at rangere nordpaa til Sporskifte 40 er passeret. Her faar Togføreren af Kommandoposten Tilladelse til at rangere ned i Afgangssporet.

3. Omrangering fra Sporene IV eller V til Spor II eller III:

Toget rangeres ud paa vestre Rangerhoved eller et af Hovedsporene i Syd. Tilladelse til at køre ned i Afgangssporet gives saaledes:

Fra Rangerhovedet 1 grønt Flag (Lys).

Fra Spor II (højre Spor fra Aalborg) 2 grønne Flag Lys.

Fra Spor I (venstre Spor fra Aalborg) 2 hvide Flag Lys.

4. Omrangering fra Hadsund Spor I til Hadsund Spor II:

Hus II indhenter Hus I's Tilladelse og viser derefter grønt Flag eller Lys, hvorefter Toget maa rangere ud sydfør Sporskifte 22. Her faar det af Hus II mundtlig Tilladelse til at rangere ned i Hadsund Spor II.

5. Omrangering fra Hadsund Spor I til Sporene I—V:

Hus II indhenter Hus I's Tilladelse og viser derefter grønt Flag eller Lys, hvorefter Toget maa rangere ud sydfør Sporskifte 61. Et hvidt Flag (brandgult Lys) fra Hus I giver Tilladelse til at køre ned i Afgangssporet.

6. Overførsel af tomme Privatbanetog til Aalborg G.

Toget rangeres ud paa vestre Rangerhoved eller et af Hovedsporene i Syd. Tilladelse til at køre tilbage (mod Nord) gives saaledes:

Fra Rangerhovedet 1 grønt Flag (Lys).

Fra Spor II (højre Spor fra Aalborg) 2 grønne Flag (Lys).

Fra Spor I (venstre Spor fra Aalborg) 2 hvide Flag (Lys).

Rangeringer udover de ovenfor nævnte altsaa fra Spor I og II til Sporene III, IV eller V kræver Ledelse af Statsbanepersonale.

7. Rangering med Aalborg G. Rangermaskine.

Fra Reglen om, at Ag-Rangermaskine kun maa rangere paa Aalborg Statsbanestation under ansvarlig D.S.B.-Ledelse kan der, naar saadan Ledelse ikke kan afgives, foreløbig dispenseres, men følgende vil da være at iagttage:

- a) Ag indhenter hos Stationsbestyreren Ab Tilladelse til Rangering.
- b) Naar denne foreligger, henvender Ag-Rangerleder sig til Hus I med Ønske om at udføre den nærmere angivne Rangering, og Signalhuset giver derefter Tilladelse til **hver enkelt** Rangerbevægelse. Der maa aldrig køres nordfor Luftbroen, medmindre der fra Kommandoposten gives Tilladelse hertil ved Rangersignal. Saafernt der rangeres i Hadsundsporene, standser Rangerlederen altid ved Hus II og indhenter dettes Tilladelse til hver Bevægelse.
- c) Signalhus I underretter Hus III om, hvilke Rangeringer der skal foretages.

Ag-Rangerleder maa være kendt med Statsbanestationens Sporanlæg og de opstillede Rangersignalers Betydning. Tilladelse til omhandlede Rangeringer kan kun ventes givet, naar de foregaar ved Dagslys.

De paagældende Rangeringer foregaar ad østre Spor over Sporskifte 61 (60).

Enhver Rangering paa Statsbanernes Omraade, der udføres med Privatbanernes Personale som Rangerleder, herunder Togførere, der under Overførsel af Privatbanetog foretager ekstraordinær Rangering, falder ind under de anførte Bestemmelser.

Aalborg Privatbaner paatager sig overfor Statsbanerne Ansvaret og dermed Erstatningspligten for den Skade, der maatte opstaa som Følge af, at Privatbanestationens Personale anvendes som Rangerledere.

8. Rangersignaler paa Aalborg S.

Foruden det lidt syd for Signalhus II opstillede Rangersignal er der øst og vest for Statbanestationens Kommandopost (Signalhus III) anbragt Rangersignaler for Sporene II, III, IV og V.

Tilladelse til Rangering **nordpaa** gives saaledes:

For Hovedspor II et tændt Lyssignal gult lysende Skraastreg fra Kommandopostens østlige Mur.

For Hovedsporene III, IV og V Lyssignaler vestfor Kommandoposten.

Et Lyssignal bestaar af 3 Lys i vandret Linie, og naar Rangeringen er tilladt vises:

For Spor III (Vest) blaat Lys — blaat Lys — gult Lys (Øst).

For Spor IV (Vest) blaat Lys — gult Lys — blaat Lys (Øst).

For Spor V (Vest) gult Lys — blaat Lys — blaat Lys (Øst).

Der vises saaledes gult Lys for det Spor, hvorfra Rangering er tilladt, og samtidig vises blaat Lys for de to andre Spor.

Tilladelse til Fremrangering i Spor I gives mundtlig.

Tillæg I

til

Bestemmelser

vedrørende

Rangertjenesten

Følgende Rettelser foretages:

Paa Side 18 udgaar 5.—7. Linie og erstattes med følgende:

»gives fra det ved Indgangssporskiftet fra Statsbanen anbragte Daglyssignal, fra hvilket følgende Signaler kan vises:

Al Indkørsel forbudt — Intet Lys.
Indkørsel tilladt — Brandgult Lys«.

Paa Side 20 tilføjes efter 19. Linie foroven (i Af-
snit 2 b) følgende:

»Snarest efter Ankomsten til Aalborg G. afgiver
Togføreren fra den ved Overleveringssporet (evt.
Presenningskuret) anbragte Telefon følgende Melding
til Hus I:

»Tog Nr. »N« har med Slutsignaler passeret Spor-
skifte 61«.

Aalborg, Oktober 1945.

Driftsbestyreren.

Tillæg II

til

Bestemmelser

vedrørende

RANGERTJENESTEN

Følgende Rettelser foretages:

Paa Side 18: rettes i 10. Linie — »Signal Nr. 2
(»Kør«)« — til »Indkørselssignal«.

Paa Side 22: tilføjes i 7. Linie f. o. efter Punktum
»Toget kan dog, hvis Signal til Tilbagekørsel fra
Signalhus II ikke straks er givet, køre mod Syd
indtil Frispormærket mellem Hovedspor Hadsund I
og II og skal blive holdende med sydligste Vogn
nord for Frispormærket, indtil forannævnte Signal
fra Signalhus II gives«.

Aalborg, December 1948.

Direktøren.

Tilling II
 of
 Besenmeyer
 RANGERTHESSEN

Die erste Tilling ist diejenige, welche
 am 1. April 1871 in der Gemeinde
 Besenmeyer vorgenommen wurde.
 Die zweite Tilling ist diejenige, welche
 am 1. April 1872 in der Gemeinde
 Besenmeyer vorgenommen wurde.
 Die dritte Tilling ist diejenige, welche
 am 1. April 1873 in der Gemeinde
 Besenmeyer vorgenommen wurde.

Die erste Tilling ist diejenige, welche
 am 1. April 1871 in der Gemeinde
 Besenmeyer vorgenommen wurde.

Tilling I
 of
 Besenmeyer
 RANGERTHESSEN

Die erste Tilling ist diejenige, welche
 am 1. April 1871 in der Gemeinde
 Besenmeyer vorgenommen wurde.
 Die zweite Tilling ist diejenige, welche
 am 1. April 1872 in der Gemeinde
 Besenmeyer vorgenommen wurde.
 Die dritte Tilling ist diejenige, welche
 am 1. April 1873 in der Gemeinde
 Besenmeyer vorgenommen wurde.

Die erste Tilling ist diejenige, welche
 am 1. April 1871 in der Gemeinde
 Besenmeyer vorgenommen wurde.

Aalborg Privatbaner.

Tillæg III
til
Bestemmelser
vedrørende
RANGERTJENESTEN.

Følgende Tilføjelse og Rettelse foretages :
Paa Side 9, Stk. 14, tilføjes efter 3. Linie :

„For Aalborg G. Stations Rangerplads gælder dog, at saafremt det i ganske særlige Tilfælde og for kort Tid (f.Eks. et stort Godstog, der venter paa Afgang) vil være tids- og arbejdsbesparende, at Adgangen til et Nabo- spor spærres, kan dette gøres, men hele Rangerholdet maa da underrettes, ligesom det efterfølgende Rangerhold maa underrettes, saafremt Spærringen ikke forinden er hævet.

Togstammer, der rangeres til Sporene paa Togpladsen, skal dog altid staa inden for Frispormærkerne.”

Paa Side 10, Stk. 16, slettes i 5. Linie
Ordet : "Vodskov".

Aalborg Februar 1951.
Direktøren.

AALBORG PRIVATBANER.

Tillæg IV
til
Bestemmelser
vedrørende
RANGERTJENESTEN.

På side 6 udgår trediesidste stykke:

Efter Mørkets Frembrud skal det forannævnte Haandsignal benyttes, men suppleres da med rødt Lygtesignal, vist i rolig Stilling mod den Retning, fra hvilken Færdslen kommer. Saafremt der også fra modsat Side kommer Køretøjer m.v., skal Lygten efter Omstændighederne skiftevis vises mod begge Sider.

og erstattes med:

Efter mørkets frembrud skal det forannævnte håndsignal erstattes af rødt lys, der bevæges i kreds, vist mod den retning, fra hvilken færdslen kommer. Såfremt der også fra modsat side kommer køretøjer m.v., skal lyset efter omstændighederne skiftevis vises mod begge sider.

Aalborg, den 11. nov. 1953.

Direktøren.

Va.

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870

1870