

DSB

SIKKERHEDS - og  
RANGERINSTRUKS

for

ÅLBORG STATION

og

NØRRESUNDBY STATION

Marts 1981

DSB

SIKKERHEDS - og  
RANGERINSTRUKS

for

ÅLBORG STATION

og

NØRRESUNDBY STATION

Marts 1981



Indholdsfortegnelse

	Side
A. <u>Ålborg station</u>	
<u>Beskrivelse af sikringsanlægget</u> .....	5
1. Togvejsspor .....	5
2. Rangertogveje .....	5
3. Signaler .....	5
4. Sporisationer .....	5
5. Sporskifter .....	5
6. Traktorvejssignaler .....	6
<u>Kommandoposten</u> .....	7
1. Instrukser .....	7
2. Håndsignaler .....	7
3. Låsebolte, hængelåse og håndsving .....	7
4. Eftersyn af opskårne sporskifter .....	7
5. Fejljournal .....	7
6. Stationsbestyreren .....	7
7. FC Ålborg lukket .....	8
8. Togvejseftersyn .....	8
9. Indberetninger .....	8
10. Adgang til kommandoposten .....	8
<u>Rangering</u> .....	9
1. Sikrede og usikrede områder .....	9
2. Rangering på sikret område .....	9
3. Signal "Forbikørsel forbudt" .....	10
4. Signal "Forsigtig forbikørsel tilladt" .....	10
5. "Signalet annulleret" .....	10
6. Stopmærket foran Dv 142.4 .....	10
7. Stødrangering .....	11
8. "Kør"-ordre .....	11
9. "Vende"-dværg .....	11
10. Signal nr 17.17 .....	11
11. Hastighed .....	11
12. Lokomotivføreren som rangerleder .....	12
13. Brug af numre på dværgsignaler og spor .....	12
14. Kørsel med arbejdskøretøjer .....	12
15. Traktorvejssignaler .....	13
16. Tovrangering .....	13

	Side
<u>Særlige regler for rangering i bestemte spor og i bestemte områder</u> .....	14
1. Trucksporet, spor 13 .....	14
2. Vognreparationssporet, spor 20 .....	14
3. Maskindepotet .....	14
4. A/S Thorvald Pedersens sidespor, spor 27 .....	15
5. DBV - spor 44 .....	16
6. Godspladsen, herunder pakhusområdet udenfor pakhuset	16
7. Rangering i pakhuset .....	17
8. Kørsel ind i pakhuset .....	17
9a. Fejl ved bomanlægget .....	18
9b. Kørsel ud af pakhuset .....	18
10. Spor 75 og 76. Aflåsning af spsk 701 .....	18
11. Sidesporet til Eternitfabrikken "Danmark" .....	19
12. Havnen .....	20
a) Brug af hemsko .....	20
b) Trykluftbremse .....	20
c) Gadesignalanlæg .....	20
d) Rangering med stød eller tov .....	22
e) Uheld .....	22
f) I/S Nordkrafts sidespor .....	23
13. Grønlandshavnen .....	24
a) Beskrivelse af forbindelsessporet .....	24
b) Overkørsler og deres sikring .....	24
c) Kørslen på forbindelsessporet .....	25
B. <u>Nørresundby station</u>	
<u>Beskrivelse af sikringsanlægget</u> .....	26
1. Togvejsspor .....	26
2. Signaler .....	26
3. Sporisationer .....	27
4. Sporskifter .....	27
<u>Kommandoposten</u> .....	28
1. Instrukser .....	28
2. Håndsignaler .....	28
3. Låsebolte, hængelåse og håndsving .....	28
4. Eftersyn af opskårne sporskifter .....	28
5. Fejljournal .....	28
6. Overkørsel nr 05 (Thistedvej) .....	28

	Side
<u>Særlige regler for rangering i bestemte områder</u> .....	30
1. Togvejssporene .....	30
2. Stødrangering .....	30
3. Tovrangering .....	30
4. Rangering på overkørsel nr 05 .....	30
5. Spor 101, 102 og 103 .....	31
6. Havnepladsen .....	31
a) Overkørsler og advarselssignalanlæg .....	31
b) Trækraft .....	32
c) Superfos .....	32
7. a) Rangering mellem station og havneplads gennem sporskifte 04 og togvejsspor 101 .....	33
b) Rangering mellem station og havneplads gennem sporskifte S 5/sko 6 .....	33
8. Sidesporet til D.A.C. ....	33
9. Sidesporet til Vadum Syd .....	33
10. Voerbjerg sidespor .....	34
11. Sidesporet til Kosangas .....	34
12. Uheld .....	34
C. <u>Kørsel med tog mellem Ålborg og Nørresundby havn m v</u>	
1. Beskrivelse af spor- og signalanlæg .....	36
2. Overkørsler og advarselssignalanlæg .....	37
3. Kørsel mellem Ålborg og Nørresundby (spor 101-havnen)	37
D. <u>Rangerradio</u>	
<u>Beskrivelse af radioanlægget</u> .....	40
1. Antenne .....	40
2. Kanalvælger .....	40
3. Styrkekontrol (afbryder) .....	40
4. Taleknap .....	40
5. Højtaler, Mikrofon .....	40
6. Kaldetone .....	40
7. Kontroltone .....	41
8. Batteri .....	41
9. Ladeaggregat .....	41
<u>Brug af radioanlægget</u> .....	42
1. Anlæggenes fordeling .....	42

	Side
2. Kanalfordeling .....	42
3. Samtaleregler .....	42
a) Opkald fra Kmp/Plkt til bærbart anlæg .....	42
b) Opkald fra Kmp/Plkt til rangermaskine .....	43
c) Opkald fra bærbart anlæg til Kmp/Plkt .....	43
d) Opkald fra rangermaskine til Kmp/Plkt .....	44
e) Samtale mellem bærbare anlæg indbyrdes .....	44
f) Opkald fra bærbar til rangerleder (bærbar) .....	45
g) Anvendelse af radio ved rangering .....	45
4. Kontroltone .....	45
5. Opbevaring .....	46
6. Opladning .....	46
7. Reparation .....	46
8. Anvendelse og behandling .....	46
9. Bæreseler .....	46
10. Vagtskifte .....	47
11. Udlån .....	47
<u>Skitse over bærbar radio</u> .....	48
E. <u>Instruks for El-forvarmeanlæg</u>	
ADVARSEL .....	49
1. El-opvarmede tog .....	49
2. El-varmekabler hhv el-forvarmekabler .....	49
3. Sikkerhedsforskrifter .....	50
4. Beskrivelse af el-forvarmningsanlægget .....	51
5. Betjening af el-varme .....	51
6. Udlevering af reservenøgler .....	52
7. Fejlfinding .....	52
8. Fejl ved el-forvarmningsanlægget .....	52
9. Fejl ved vognmateriel .....	53
10. Anmeldelse af uheld .....	53
11. Overholdelse af instruksen .....	53
<u>Beskrivelse og betjening af stationært el-togforvarmeanlæg</u> .....	54
<u>Beskrivelse</u> .....	54
1. Varmestandere .....	54

	Side
2. Advarselsslamper .....	55
3. Betjeningskasse .....	55
<u>Betjening</u> .....	57
1. Forvarmning .....	57
2. Tilslutning til el-forvarmeanlæg .....	57
3. Lampeprøve .....	58
4. Kabeltilslutning .....	58
5. Forvarmning iværksættes .....	58
6. Frakobling af el-forvarmeanlæg .....	59
7. Forhold ved faresituation .....	60
8. Fejl, herunder overbrændte pærer .....	51
<u>ADVARSEL</u> .....	61
F. <u>Instruks for stationspersonalets tjeneste i lokalgodstog</u> .....	62
1. Togfølgestationer .....	62
2. Holdsteder .....	62
3. Lokomotivførerens ansvar .....	63
4. Togførerens ansvar .....	63
5. Ur, reglementer m v .....	63
6. Færdigmelding .....	63
7. Nedbrudstelefon .....	63
8. Togenes standsning på togekspeditionssteder .....	63
9. Togenes størrelse .....	63
10. Trækketabeller .....	64
11. Bremseser .....	65
12. Fordeling af bremseser .....	65
13. Bremseser på vogne med eksplosive stoffer .....	65
14. Bremssevægt og bremseserprocent .....	65
15. Bremsesetabel .....	66
16. Stigningsbogstav. Faldtal .....	66
17. Bremseseddel .....	67
18. Nedsættelse af hastigheden .....	67
19. Eftersyn af toget .....	67
20. Beskadede vogne .....	67
21. Efterladte vogne .....	67
22. Togførerens øvrige opgaver .....	68
23. Togets ekspedition på stationerne .....	68
24. Forhold under kørslen .....	68

	Side
G. <u>Kørsel med veteranog</u> .....	
1. Reglementsbestemmelser .....	69
2. Sporbenyttelse .....	69
3. Særlige reglementsbestemmelser .....	69
a) Stigningsbogstav .....	69
b) Faldtal, akseltryk og hastighed .....	69
c) Overkørsler og deres sikring .....	69
d) Kørsel på forbindelsessporet .....	71
e) Kørsel ind på og ud af Ålborg station .....	72
f) Øvrig kørsel på stationens område .....	72
g) Anmeldelse af uheld m m .....	72

A. Ålborg station.Beskrivelse af sikringsanlægget.

- Centralapparatet er et relæsikringsanlæg, type DSB 1964. Type.
1. Hovedtogveje er etableret som en overbygning på rangertogveje, som er etableret i det omfang, spor og signaler tillader, jf afsnittet "Rangertogveje". Togvejsspor.  
Stationens hovedtogvejsspor omfatter sporene 0, 1, 2, 3, 4, 21 og 22.
2. Med følgende undtagelser er rangertogveje etableret i det omfang, spor og signaler tillader: Rangertogveje.  
Fra Dv 205.1 til Limfjordsbroen.  
Til/fra spor 27 (Thorvald Pedersen, banetjenesten).  
Fra spor 20 (vognopsynet, bygning I).
3. Stationens udstyr af hovedsignaler (herunder stationsbloksignal for ind- og udkørsel), og dværgsignaler fremgår af den skematiske sporplan Z nr 9700. Signaler.
4. Det centralbetjente område er forsynet med gennemgående sporisolation i alle spor med nedennævnte undtagelser: Sporisolationer.  
bunden af blindsporene 12, 17, 18, 20 og 29.
5. Alle centralbetjente sporskifter er sikret mod utidig omstilling, også når sporskiftet er stillet til stedbetjening. Sporskifter.

6. Traktorvejssignaler er anbragt for traktorvejen i nordenden ved sporene 1-4 og for traktorvejene i sydenden ved sporene 0-4. Traktorvejssignaler.

Traktorvejssignalerne tændes automatisk, når hoved- eller rangertogvej indstilles hen over traktovejen, og signal "forbikørsel tilladt" fra det dværgsignal, der dækker traktorvejen, kan kun vises, når traktorvejssignalet er tændt.

Da "forbikørsel tilladt" er spærret, såfremt traktorvejssignalet ikke tændes, kan hovedtogvej heller ikke indstilles.

Tableauer på sportavlen viser, om traktorvejssignalerne er tændt.

Traktorvejssignalerne er ikke tændte ved kørsel på DV (PU)-signaler visende: "signalet annulleret".

Kommandoposten.

- |  |   |
|--|---|
| 1. For betjeningen af kommandoposten gælder bestemmelserne i:  | Instrukser.                                 |
| Sikkerhedsreglementet,<br>Sikringsanlæggene og deres betjening,<br>Sikringsanlæg type DSB 1964 (Betjening-<br>ningsvejledning af 1. november 1969),<br>Beskrivelse af sikringsanlægget på<br>Ålborg station,<br>Rangerreglementet. |   |
| Endvidere gælder nærværende Sikkerheds- og<br>rangerinstruks for Ålborg station.   |   |
| 2. Kommandoposten skal være forsynet med et<br>rødt flag og en signallygte, der kan vise<br>rødt lys.  | Håndsignaler.                               |
| 3. Skabe med plomberede håndsving, låsebolte og<br>hængelåse findes ved kommandoposten, ved per-<br>ron 2's nordende samt i sydenden af statio-<br>nen ved spsk nr 8 b.  | Låsebolte,<br>hængelåse og<br>håndsving.    |
| 4. Stationsbestyreren foranlediger, at det i SR<br>påbudte eftersyn af opskårne sporskifter ud-<br>føres af rangermesteren. Mejsel til sporskif-<br>teprøve findes i begge rangermester-kontorer.                                  | Eftersyn af op-<br>skårne spor-<br>skifter. |
| 5. Om forekommende fejl i sikringsanlægget gøres<br>notat i fejljournalen, jf iøvrigt "Sikrings-<br>anlæggene og deres betjening".   | Fejljournal.                                |
| 6. Når centralapparatet betjenes af 2 mand, er<br>den, der betjener Ålborg nord, stationsbesty-<br>rer.  | Stationsbestyre-<br>ren.                    |

- |  |   |
|--|---|
| 7. Når FC Ålborg er lukket i togfrie intervaller<br>FC Ålborg lukket.  | 1. må der ikke foregå kørsel (uan-<br>meldt) på strækningen Ålborg-<br>Frederikshavn,<br>2. skal broaflåsningen for Lim-<br>fjordsbroen være fast frigi-<br>vet.<br>3. Toggangen på strækningen Ål-<br>borg-Frederikshavn være op-<br>hørt. |
| 8. På anmodning fra kommandoposten skal ranger-<br>mestrene foretage togvejseftersyn, når spor-<br>isolationerne svigter. Togvejseftersynet fo-<br>retages for de områder, der aftales i hvert<br>enkelt tilfælde.   | Togvejseftersyn.  |
| 9. Stationsbestyreren foranlediger, at der fore-<br>tages indberetning om rangeruheld i det sik-<br>rede område samt i Kildespor, om tilskade-<br>komst o a.   | Indberetninger.   |
| 10. Personale, der ikke har arbejde eller tilsyn<br>at udføre i kommandoposten, må ikke opholde<br>sig i denne.  | Adgang til kom-<br>mandoposten.   |
| For i givet fald at kunne give interesserede<br>adgang til at kunne få forevist kommandopo-<br>sten, kan der gives tilladelse således:   |   |
| 1. For <u>private</u> personer kan tilla-<br>delse gives af funktionsleder T<br>eller dennes stedfortræder.  |   |
| 2. For <u>DSB</u> -medarbejdere kan tilla-<br>delse gives af stationsbestyre-<br>ren f s v angår enkeltpersoner<br>eller hold op til 5 personer på<br>betingelse af, at han skønner,<br>at dette kan ske uden at være<br>til gene for tjenestens udførel-<br>se. For hold på over 5 personer<br>gives tilladelse af funktions-<br>leder T eller dennes stedfor-<br>træder. |   |



Rangering.

1. Stationens rangerområde er opdelt i

et sikret område og  
et usikret område.

At et rangerområde er sikret, vil sige:

at området er forsynet med gennemgående sporisolation,

at sporskifterne er centralbetjente fra kommadoposten,

at rangeringen foregår via ranger-signaler (dværgsignaler, Dv hhv perronudkørselssignaler, PU) gennem fastlagte rangertogveje, og

at sporskifter i en rangertogvej er fastholdte, og at dækningsspor-skifter og dækningssignaler for rangertogvejen er fastholdte (af-låse) i dækningsgivende stilling.

Til usikrede områder henhører alle andre områder på stationen, hvor nævnte betingelser ikke er opfyldte.

2. Al rangering på sikret område foregår normalt ved signalgivning fra dværgsignaler hhv fra perronudkørselssignaler - i nærværende instruks betegnet som dværgsignaler (Dv).

Signalernes placering og nr fremgår af sporplanen.

De forskellige signalers betydning fremgår af SR.

Signalernes normalstilling er "Forbikørsel forbudt".

Dværgsignaler, der gælder for pågældende køre-retning, benævnes medgående.

Dværgsignaler, der gælder for modsat køre-retning, benævnes modgående.

Sikrede og  
usikrede om-  
råder.

Rangering på  
sikret område.

3. Signal "Forbikørsel forbudt" skal ubetinget respekteres og må kun passeres efter udtrykkelig tilladelse fra kmp i hvert enkelt tilfælde.

Signal "Forbikørsel forbudt".

4. "Forsigtig forbikørsel tilladt" tilkendegiver:

Signal "Forsigtig forbikørsel tilladt".

at forbikørsel skal ske med særlig agtpågivenhed overfor enhver hindring,

at sporskifter, der skal befares, er retstillede og fastholdte,

at dækningssignaler og -sporskifter ikke kan påregnes at yde fornøden dækning, og

at kørslen kan ske til et belemret spor eller gennem et sporskifte, på hvis anden gren vogne kan henstå uden at være sporfri.

5. Når et dværgsignal viser "Signalet annulleret", kan det passeres, som om intet signal fandtes.

"Signalet annulleret".

Rangeringen skal foregå som på usikret område, idet signalet ikke yder nogen afdækning.

6. Det rektangulære hvide stopmærke med rød kant, der er anbragt foran Dv 142.4 har følgende betydning:

Stopmærket foran Dv 142.4.

1. Rangertræk fra nord skal standse foran stopmærket (gælder rangertræk fra begge grene af sporskifte 202).

2. Stopmærket må kun passeres af rangertræk fra nord, når Dv 142.4 viser en køretilladelse eller annulleret.

3. Sporisolation 12.5 viser besat spor, når rangertræk holder mellem stopmærket og Dv 142.4. Dette medfører, at hoved- og rangertogveje, der dækkes af Dv 142.4 ikke kan stilles, samt at signa-

ler for allerede stillede  
togveje falder på stop.

7. Stødrangering mod perronudkørselssignaler og dværgsignaler må ikke finde sted. Stødrangering.
8. Når der fra et dværgsignal vises dignal "Forbikørsel tilladt" hhv "Forsigtig forbikørsel tilladt", skal dette tillige af rangerlederen opfattes som en ordre til at kørslen (rangeringen) skal påbegyndes. "Kør"-ordre.
- Det bemærkes, at en "Kør"-tilladelse ikke tilkendegiver noget om et efterfølgende dværgsignals stilling.
9. Når en rangerbevægelse skal fortsættes i modsat køreretning af den for kørslen indstillede togvej, skal rangertrækket, hvor det er muligt, bringes til standsning bagved nærmeste modgående dværgsignal, således at signalgivning fra dette signal kan gives for den modsatte køreretning. "Vende"-dværg.
10. Ved grænsen mellem sikret og usikret område er visse steder opstillet signal nr 17.17, jf SR, der markerer grænsen mellem sikret og usikret område. Signal nr 17.17.
- Ved kørsel forbi disse signaler skal særlig forsigtighed udvises.
11. På grund af de dårlige udsigtsforhold må rangerhastigheden intet steds på station og godsplads overskride 25 km/t. Hastighed.
- Lokomotivføreren har ansvaret for, at denne hastighedsbegrænsning overholdes, og rangerlederen har pligt til at foranledige hastigheden yderligere nedsat, når forholdene gør det nødvendigt.

12. Under rangering i det sikrede område, er lokomotivføreren, hvis der ikke medfølger personale under driftstjenesten, tillige rangerleder for Lokomotivføreren som rangerleder.

enkeltkørende lokotiver/motorvogne, elektriske sammenkoblede lokotiver/motorvogne, rangertræk bestående af lokomotiv(er)/motorvogn(e) med tilkoblede godsvogne og/eller personvogne uden passagerer

- når manøvreringen kan ske fra begge ender af rangertrækket (bl a styrevognstog) eller
- når lokomotivet/motorvognen er forrest i køreretningen, og der ikke skiftes køreretning under den pågældende rangering.

Forinden rangering med tomme personvognsstammer og træk bestående af godsvogne påbegyndes, skal lokomotivføreren fra den, der har efterset stammen, have melding om, at denne er forskriftsmæssigt samlet og efterset.

Lokomotivføreren underrettes om, at der ikke medgives rangerleder fra stationen. Denne underretning gives af den medarbejder, som tilhvh frakobler lokomotivet.

13. Ved anmodning fra rangerpersonalet til kommandoposten skal oplyses: Brug af numre på dværgsignaler og spor.
1. hvilken maskine
  2. fra hvilken dværg nr
  3. til hvilket spor nr
  4. evt ønsker om fortsat rangerbevægelse til spor nr.
14. Arbejdskøretøjer "med attest" skal som hovedregel fremføres ad fastlagte rangertogveje. Kørsel med arbejdskøretøjer.

Når dette ikke kan finde sted samt for arbejdskøretøjer "uden attest", skal kørslen afvikles efter mundtlig aftale og for "signalet annulleret".

Da arbejdskøretøjer "uden attest" ikke med sikkerhed kan kortslutte en sporisolation, skal posten under sådanne køretøjers kørsel være opmærksom på:

at sikring med utidig omstilling af sporskifter ikke kan påregnes at være virksom,

at sporisolationer til sikring af sporfrihed til nabospor ikke kan påregnes at være virksom, og

at henstilling af arbejdskøretøjer ikke kan påregnes at give sporbesættelse.

15. Ved indstilling af såvel hovedtogvej som af rangertogvej, der krydser en traktorvej, vil advarselslysene for traktorvejen automatisk blive tændt. Lysene slukkes når traktorvejen er passeret. Traktorvejssignaler.
16. Der er forbudt at udføre rangering med tov såvel på station, havn som sidespor. Tovrangering.

Særlig regler for rangering

i bestemte spor og

i bestemte områder.

1. Spor 13 er dækket mod utilsigtet rangering ved nøgleafslåsning af forbindelsen sporskifte S 5/Sko S 6. Trucksporet, spor 13.

Når vognopsynet arbejder på spor 13, skal hovednøglen udtages af sporskiftelåsen og opbevares i vognopsynets varetægt.

Ansvaret for dækning mod rangering påhviler således vognopsynet selv.

Når vognopsynets arbejde på spor 13 er endt, skal hovednøglen påny indsættes i sporskiftelåsen.

Reservenøgle for hovednøglen findes i kommandoposten. Ved udlevering af reservenøglen skal det pålægges rangerlederen at udvise særlig agtpågivenhed under rangering på spor 13.

2. Rangering på spor 20 inden for vognopsynets normale arbejdstid kl 7-15 må kun finde sted, når kommandoposten har indhentet tilladelse hos det tjenestegørende vognopsynspersonale. Vognreparationsporet, spor 20.

Såfremt der arbejdes på spor 20 uden for vognopsynets normale arbejdstid, eller hvis vogne ikke må flyttes, påhviler det vognopsynet at underrette kommandoposten, der dækker mod rangering ved anbringelse af spærrehætte over betjeningsknappen for sporskifte 36 a/b i højre.

3. Toglokomotivers kørsel til og fra maskindepotet gennem spor 95 finder normalt sted for signal og uden medgivelse af personale fra stationen. Maskindepotet.

Fra maskindepotet:

Lokomotivføreren melder sig til kommandoposten fra den signallefon, der er anbragt ved det dværgsignal, hvorfra en kørtilladelse ønskes.

Kommandoposten oplyser herefter, hvorledes kørslen skal finde sted, samt hvor personale fra stationen vil overtage rangerledelsen.

Til maskindepotet:

Lokomotivføreren for M-tog og enkeltkørende lokomotiver, der ankommer til Ålborg uden togfører, skal kontakte kommandoposten for at indhente forholdsordre om eventuel rangering uden ledsagelse af personale fra stationen.

I andre tilfælde vil maskinledsageren underrette lokomotivføreren om, hvorledes kørslen til depotet skal finde sted.

Kørsel til og fra maskindepotet i nord finder kun sted under medgivelse af rangerleder fra stationen.

4. Sporskifterne S 1/sko S 2 er aflåst ved en elektromagnetisk nøgletås, der frigives af kommandoposten.

A/S Thorvald Pedersens sidespor, spor 27.

Inden rangering anmoder rangerlederen kommandoposten om frigivning af nøglen.

Efter endt rangering skal rangerlederen sørge for, at sporskifterne påny aflåses, og at nøglen anbringes i magnetlåsen og omdrejes.

På grund af kurveforholdene må sporet ikke befares af togmaskiner.

Rangering på sporet skal foregå med forsigtighed, og især må det iagttages, at lagerbygningens porte ikke påkøres.

Rangering på sidesporet skal så vidt muligt foregå indenfor firmaets normale arbejdstid.

Såfremt afhentning af vogne fra sidesporet undtagelsesvis ikke kan foretages indenfor firmaets arbejdstid, vil firmaet selv skubbe vognene udenfor lagerporten. Vognene skal anbringes mindst 1 vognlængde fra porten, og der anbringes en dobbelt hemske mellem vognene og porten for at hindre påkørsel af porten.

Der må under ingen omstændigheder rangeres med stød på sporet.

5. Sporet må ikke befares af vogne med læs udover profil. Og der må ikke rangeres med stød på sporet.

DBV - spor 44.

6. Rangering på godspladsen foregår overalt efter de i RR anførte regler.

Godspladsen, herunder pakhusområdet udenfor pakhuset.

Stødrangering er ubetinget forbudt i følgende spor:

- 32, 33, 36, 37 og 38 (pakhussporene)
- 40 og 42 (ladesporene)
- 46 og 47 (kran- og rampespor)
- 50 A (benyttes som ladespor)
- 50
- 60, 65 og 66 (containerterminalen)
- 72, 75 og 75 (læsse- og værksteds-  
spor, vognvask) mandage-  
fredage kl 7-16

Alle spor, der fører ud i Sønderbro.

Dobbelt hemske er anbragt ca 10 m foran alle høje sporstoppere, foran afløbssporskifterne i nordenden af sporene 77 og 78 og foran vogne hensat ved toldboden i spor 38.

Pladsmanden efterser dagligt om formiddagen om hemskeene er på plads.

Såfremt der henstår vogne, der forhindrer at hemskeene anbringes som foreskrevet, foretages anmeldelse til rangermesteren, godspladsen, der foranlediger vognene trukket frem.

Enkelte hemske må kun anvendes i sporgruppe 50. Reglerne for anvendelse af enkelte hemske findes i RR side 23-24.

Rangerlederen har ansvaret for, at hemskeene efter endt brug anbringes i de dertil beregnede hemskebænke.

Rangermesteren på godspladsen har ansvaret for, at hemskeene er i orden, og foranlediger beskædigede hemske udskiftet ved vognekspeditionens foranstaltning.

7. Spærrebomme

En spærrebom af stål er anbragt over hvert af sporene 32 og 33. Bommene, der betjenes fra pakhuset, kan hæves og sænkes hydraulisk.

Signaler

Til sikring af broer, porte og bomme er der foran bommene anbragt et rangersignal, gældende for sporene 32 og 33. Signalet er dagslyssignal anbragt på mast og består af en cirkulær plade med 5 lanterner, der kan vise brandgult lys.

Signalet kan vise 3 vandrette lys, der betyder "indkørsel i pakhuset forbudt" (normalstilling) eller 3 lodrette lys, der betyder "indkørsel i pakhuset tilladt".

Der er afhængighed mellem signalerne og broer, porte og bomme, således at tilladelse til rangering kun kan gives, når disse bevægelige dele er fjernet fra sporet og sikret.

Betjeningsknapper

For hvert signal er ved spærrebommene anbragt to betjeningsknapper, der betegnes:

"Rangering færdig" (grøn)  
"Nødknop" (rød).

8. Betjeningsforskrift1. Rangerpersonalet:

Anmoder om kørselstilladelse ind i et af pakhussporene 32 og 33 evt på tlf 270.

Rangering i pakhuset.

Kørsel ind i pakhuset.

20/30.09.1982.

2. Pakhuspersonalet:

Åbner portene, standser kæden og hæver kæden, broer og spærrebomme.

3. Rangerpersonalet:

Når kæden, broer og spærrebomme er oppe og portene åbne, skifter signalet fra "indkørsel i pakhuset forbudt" (3 vandrette lys) til "indkørsel i pakhuset tilladt" (3 lodrette lys), hvorefter der må rangeres i pakhuset.

Efter at rangerarbejdet i pakhussporene er afsluttet, skal rangerpersonalet trykke på færdigmeldingsknappen (den grønne knap), hvorved signalet skifter til "indkørsel i pakhuset forbudt".

4. Pakhuspersonalet

kan derefter atter sænke spærrebomme, broer og kæde og starte kæden.

- 9a. Rangermester (gpl) anmelder fejl ved rangersignalanlæg hhv bomanlæg til vagthavende pakhusmester (subs til stationsbestyreren), som foranlediger fejlen rettet således:

Mekaniske fejl: ved henvendelse til banemesterstræning 65 (Ab havn).

Elektriske fejl: ved henvendelse til fa S Zachariassen.

- 9b. Inden der må rangeres ud af pakhuset med vogne, skal rangerlederen indhente tilladelse dertil hos pakhussformanden for pågældende spor (evt på tlf 270).

Fejl ved bomanlægget.

Kørsel ud af pakhuset.

10. Godsvogne til vask, smøring m v placeres således:

spor 75 bund: vogne til smøring  
spor 75 iøvrigt: vogne udtaget til værksted  
spor 76: vogne til vask.

Spor 75 og 76. Aflåsning af spsk nr 701.

Rangering i sporene 75 og 76 bør så vidt muligt ikke finde sted søgne ma-fr i tiden kl 7-15 og i så fald kun efter aftale i hvert enkelt tilfælde med personalet der arbejder ved vogne i sporene.

Som dækning for personalet, der arbejder ved vogne i sporene 75 og 76 aflåses sporskifte nr 701 i stillingen kørsel ad venstre gren.

17/11.08.1982.

Nøglen til spsk 701 opbevares således:

søgne ma-fr: af den, som udfører vognvask

øvrigt tidsrum: i opholdsstuen på vaskepladsen.

11. Overkørslen på Sønderbro er dækket af gadesignalanlæg med indbygget togprogram. Om betjening af anlægget se side 20-22.

Mellem godspladsen og Sønderbro er der over sidesporet flere porte, som skal oplåses og efter passage atter aflåses af rangerpersonalet.

For at hindre at godsvogne fra fabrikkens område skal løbe ud over Sønderbro, er der indenfor porten på fabrikkens område i sporet anbragt en aflåst afløbssko.

Nøgler til såvel porte som afløbssko er anbragt i rangermesterens kontor på godspladsen. Rangerlederen har ansvaret for at nøglerne efter endt brug bringes på plads.

Til beskyttelse af fabrikkens personale, der under rangering færdes til og fra velfærdsbygningen, er der etableret et advarselsanlæg bestående af gule blinkende lamper ved hver af bygningens 4 udgange.

Inden rangering langs velfærdsbygningen tænder rangerpersonalet anlægget, og efter endt rangering langs bygningen slukker rangerpersonalet anlægget. Betjeningsknappen er anbragt i en betjeningskasse på velfærdsbygningens vestlige hjørne. Betjeningskassen åbnes med kupenøgle.

Er anlægget i uorden, rettes henvendelse til værkmeesterkontoret i bygningen til venstre for betjeningskassen (indgang fra velfærdsbygningen), og rangeringen foregår da efter de normalt gældende regler, d v s at der skal gå en mand foran rangertrækket under passage af bygningens udgange.

Sidesporet til Eternitfabrikken "Danmark".

12. Grænsen mellem stationsplads og havnebane er Havnen. sporskifte 722.

Grænsen mellem havnebane og havneplads ligger ca 170 m syd for Østerbro.

Med generaldirektoratets tilladelse foregår kørsel og rangering på såvel havnebane som havneplads overalt efter RR's bestemmelser for kørsel på havnepladser (RR, afsnit V, punkt B), jf dog reglerne i efterfølgende afsnit.

- a) Til brug for afbremsning af vogne i sporanlægget ved Karolinelund er anbragt 2 stk enkelte hemske i forgangen til opholdsstuen. Hemskeene må kun benyttes til afbremsning af vogne uden rangerbremse, således at disse ikke løber ud over Østerbro (der må ikke stødrangeres).

Brug af hemske.

Rangerlederen er ansvarlig for, at hemskeene efter endt brug atter bringes på plads. Rangerformanden sørger for udskiftning af defekte hemske (gennem pladskontoret).

- b) Der skal i så stor udstrækning som muligt køres med trykluftbremsede træk.

Trykluftbremse.

c) Beskrivelse

Gadesignalanlæg.

I krydsene

- 1) Jyllandsgade-Fyensgade-Kjellerupsgade-Sønderbro,
  - 2) Nyhavns-gade-Skibsbyggerivej,
  - 3) Bornholm-gade-Havnegade og
  - 4) Karolinelundsvej/Havnegade (ved Nordkraft)
- samt hvor havnesporene skærer
- 5) Østerbro og
  - 6) Nyhavns-gade

er etableret gadesignalanlæg, der samtidig dækker rangerbevægelser på sporene på de pågældende steder ved hjælp af i anlæggene indbyggede "togprogrammer".

Før rangering indkobles et gadesignalanlægs togprogram ved manuel betjening. Efter rangering annulleres gadesignalets togprogram ligeledes ved manuel betjening.

Til dette formål er på begge sider af de gader, sporene skærer, opsat betjeningskasser med en kontakt og en kontrollampe. Kontakten betjenes med en kupénøgle.

#### Tænding

Når et rangertræk skal passere et af krydsene, indkobles togprogrammet, når kontakten i en af de til det befarede spor hørende betjeningskasser drejes til stillingen "Tænd" (med uret). Kontakten holdes omdrejet, indtil kontrollampen viser fast, hvidt lys.

Efter ca 8 sekunder skifter kontrollampen til hvidt, blinkende lys, hvilket angiver, at togprogrammet er indkoblet, og gadesignalet dækker hermed rangertrækkets passage af krydset.

Ved passage gælder de i RR anførte regler for rangering over overkørsler og kørsel og rangering på havnebaner.

Rangertrækket må kun passere krydset, når betjeningskassens kontrollampe viser hvidt, blinkende lys, jf også afsnittet fejl.

#### Slukning

Når et rangertræk har passeret et af krydsene annulleres togprogrammet, når kontakten i en af de til det befarede spor hørende betjeningskasser drejes til stillingen "Sluk" (mod uret). Kontakten holdes omdrejet indtil kontrollampen slukker.

#### Fejl

Manglende hvidt lys i kontrollampen efter betjening af kontakten tilkendegiver - hvis kontrollampen er i orden - at togprogrammet ikke kan tilkobles.

Er kun kontrollampen i uorden og rangerlederen med sikkerhed kan konstatere, at anlægget iøvrigt virker, må

krydset passerer. Fejlen anmeldes snarest til stationen.

Kan togprogrammet ikke indkobles, drejes betjeningskassens kontakt til stillingen "Sluk". Rangerlederen skal da normalt foranledige politiet tilkaldt (gennem stationen ved hjælp af telefon eller taxa), og krydset må først passeres, når politiet overfor rangerlederen har bekræftet at have overtaget bevogtningen. Kun hvis rangerlederen skønner, at passage af krydset kan ske absolut uden risiko, når gadetrafikken standses efter reglerne for usikrede kryds, må krydset passerer uden politiets hjælp.

Melding om enhver fejl, der bemærkes ved anlæggene, skal snarest gives til stationen, der videregiver meldingen til Ålborg kommunes el- og varmforsyning, ledningsafdelingen, tlf 13 83 11.

d) Der må ikke på havnepladser rangeres med stød eller tov, jf RR, side 36 b.

Rangering med stød eller tov.

e) Under hensyn til, at det under kørsel på havnepladsen undertiden kan være vanskeligt og forbundet med tidsspilde straks at komme i forbindelse med stationsbestyreren, påhviler det i sådanne tilfælde, hvor der indtræffer færdselsuheld, hvorunder personer eller dyr kommer til skade, eller køretøjer og andet materiel beskadiges, rangerlederen på egen hånd - eventuelt gennem nærmeste bytelefon - at tilkalde politi og evt ambulance.

Uheld.

Ved forekommende almindelige rangeruheld påhviler det ligeledes rangerlederen at foretage en første undersøgelse af årsagen til uheldet.

I øvrigt skal anmeldelse om indtrufne uheld af enhver art af rangerlederen snarest foretages til stationsbestyreren, ligesom der i eventuelle tvivlstilfælde først bør indhentes forholdsordre hos stationsbestyreren.

- f) For rangering til og fra I/S Nordkrafts sidespor gælder nedenstående særlige regler, som bedes meget nøje overholdt. I/S Nordkrafts sidespor

Vogne til sidesporet anbringes ved indgangssporskiftet til sidesporet på det i hvert enkelt tilfælde aftalte tidspunkt.

Vogdenes videreførsel på sidesporet sker ved brugeres foranstaltning.

Tømte vogne skal på tilsvarende måde anbringes ved indgangssporskiftet af brugeren.

Til orientering anføres nedenstående hvilke køretøjer, der må passere sidesporets kurve.

- 1) DSB-trækraft må ikke komme ind på sidesporet, jf dog punkt 2.
- 2) kun toakslede lokomotiver og traktorer, toakslede godsvogne med højst 6.5 m akselafstand samt godsvogne med toakslede bogier må passere sporkurven.
- 3) rullende materiel må under passage af sporkurven ikke være normalt sammenkoblet, men forbindes med en 1.40 m lang koblingsstang, således at pufferne ved passagen ikke kan berøre hinanden, hverken under træk eller tryk.
- 4) udover de i punkt 2 nævnte godsvogne, der må passere sporkurven, kan det tillades, at udenlandske specialvogne passerer, når I/S Nordkraft forud for pågældende vogns placering på sidesporet afgiver en erklæring til DSB om, at vognen er indrettet, således at den kan passere en sporkurve med 50 m radius og normal sporvidde 1435 mm uden sporudvidelse.

13. Forskrifter for kørsel til Grønlandshavnen. Grønlandshavnen.

- a) Største stigningsbogstav er H. Beskrivelse af forbindelsessporet.

Største faldtal er 8.

Største tilladte akseltryk er 20 t.

Største tilladte hastighed er 50 km/t, dog er hastigheden på selve havneområdet højst 15 km/t. Andre hastighedsnedsættelser er afmærket med standsignaler. Om hastigheden ved passage af usikrede overkørsler se nedenfor under b.

Forbindelsessporet må indtil videre kun befares af loko litra MH og MT samt alle typer traktorer.

Enkeltkørende traktorer og MH skal af hensyn til overkørselsanlæggene være medgivet mindst 1 vogn.

- b) Følgende overkørsler er sikret ved advarselssignalanlæg og automatbomme:

Overkørsler og deres sikring.

Vissevej i Gug  
Hadsundvej  
Gistrup omfartsvej  
Lemvigvej  
Klarup omfartsvej.

Overkørslen ved cykelsti Gug-Visse beliggende umiddelbart øst for Gug station er forsynet med automatisk advarselssignalanlæg.

For passage af følgende overkørsler, hvor signal nr 17.3 er opstillet skal der afgives lydsignal "Giv agt" fra lokomotivet:

Sportsvej i Gug  
Overkørslen øst for Gug station  
Overkørslen umiddelbart øst for Lundegaarde.

Disse samt et antal andre usikrede overkørsler skal passeres med fornøden forsigtighed. Såfremt der ikke haves fri oversigt over overkørslen og dennes nærmeste omgivelser, skal der afgives lyd-signaler fra lokomotivet. Der må ikke køres med større hastighed, end at rangertrækket i tide kan standses, hvis der viser sig hindringer på overkørslen.



- c) Kørslen foregår efter RR's bestemmelser og ledes af en rangerleder.

Kørslen på forbindelsessporet.

Der føres kendingssignal for rangertræk (signal nr 12.2).

Trækkraften skal være forrest i køreretningen. Denne bestemmelse gælder dog ikke for kørsel mellem Grønlandshavnen og omløbssporet.

Rangertrækket skal være trykluftbremset og mindste bremseprocent skal være 15.

Der må ikke være mere end ét rangertræk ad gangen på forbindelsessporet.

Rangerlederen indhenter tilladelse til kørsel ad forbindelsessporet gennem kommandoposten. Tilladelsen omfatter normalt både ud- og hjemkørsel. I kommandoposten foretages notat i togjournalen om tidspunktet for rangertrækkets afsendelse samt anbringes spærrehætte over dv 112.2.

Ved rangertrækkets tilbagekomst til Ålborg indhenter rangerlederen tilladelse til kørsel ind på stationen gennem telefonen ved dv 112.2 eller over rangerradioen.

For kørsel med arbejdskøretøjer på forbindelsessporet gælder tilsvarende regler som for rangertræk.

Samtidig kørsel med et arbejdskøretøj og et rangertræk kan dog tillades, når stationsbestyreren har truffet aftale herom med rangerlederen og føreren af arbejdskøretøjet.

Rangerlederen underretter lokomotivføreren om den "samtidige" kørsel.

Kommandoposten Ålborg station har telefon lokal 111.

## B. Nørresundby station

### Beskrivelse af sikringsanlægget.

Centralapparatet er et rælæsikringsanlæg, type DSB 1953. Sporskiftebetjening dog type DSB 1954. Betjeningen sker normalt fra FC Ålborg, men stationen kan omstilles til understation. Type.

1. Stationens hovedtogvejsspor omfatter sporene 1, 2 og 101 (havnen). Togvejsspor.
2. Stationen er forsynet med signaler i følgende omfang. Signaler.

Indkørselssignal med forgreningsangivelse og hastighedsviser på broens nordende i km 250.36 gældende for tog fra Ålborg. Forgreningspladen gælder for tog til spor 101 (havnen).

Indkørselssignal med hastighedsviser, i km 252.53 gældende til indkørsel for tog fra Hjørring. Dette indkørselssignal er forsynet med fremskudt signal stående 800 m foran hovedsignalet.

Udkørselssignal for spor 101 (havnen) gældende for tog mod Ålborg.

Udkørselssignal i km 250.67 gældende for tog mod Ålborg fra spor 1 og 2.

Udkørselssignal i km 252.385 gældende for tog mod Hjørring fra spor 1 og 2.

2 perronudkørselssignaler i km 250.88 gældende for tog mod Ålborg fra henholdsvis spor 1 og 2.

6 perronudkørselssignaler i km 251.35-251.60 og 251.8 gældende for tog mod Hjørring fra henholdsvis spor 1 og 2.

2 uordenssignaler på hver sin side af overkørsel nr 05.

2 overkørselssignaler anbragt henholdsvis syd for overkørslen og på Nørresundby station.

3. Det centralbetjente område er forsynet med gennemgående sporisolation i alle spor med undtagelse af sporstykkerne S 1/S 2 og S3/S 4. Ved understationsdrift skal der foretages fuldt togvejseftersyn af disse sporstykker, jf dog SR § 45 pkt 2.3.

Sporisolationer.

4. Alle centralbetjente sporskifter er sikret mod utidig omstilling, også når sporskiftet er stillet til stedbetjening.

Sporskifter.

Kommandoposten.

1. For betjeningen af kommandoposten gælder bestemmelserne i: Instrukser.

Sikkerhedsreglementet,  
Sikringsanlæggene og deres betjening,

Beskrivelse af og betjeningsforskrift for sikringsanlægget på Nørresundby station,

Instruks for det automatiske bomanlæg ved overkørsel nr 05,

Rangerreglementet.

Endvidere gælder nærværende Sikkerheds- og rangerinstruks for Nørresundby station.

2. Kommandoposten skal være forsynet med et rødt flag og en signallygte, der kan vise rødt lys. Håndsignaler.

3. De centralbetjente sporskifter er forsynet med fast monterede låsebolte til aflåsning af den fraliggende tunge. Låsebolte, hængelåse og håndsving.

Transportable låsebolte, hængelåse og håndsving findes i samme skab som stopknappen.

4. FC (stationsbestyreren) foranlediger det i SR påbudte eftersyn af opskårne sporskifter foretaget. Mejsel til sporskifteprøve findes i rangermesterkontoret. Eftersyn af opskårne sporskifter.

5. Om forekommende fejl i sikringsanlægget gøres notat i fejljournalen. Fejljournal.

6. Overkørselsanlægget er et automatisk advarselssignal suppleret med helbomme. Overkørsel nr 05 (Thistedvej).

Anlægget kan betjenes manuelt:

fra en betjeningskasse anbragt på relæhytten syd for overkørslen,

fra en betjeningskasse anbragt på en stander nord for overkørslen,

fra capp på Nørresundby station og

fra FC i Ålborg.

Der er i anlægget etableret en gensidig spærring mellem automatisk og manuel betjening.

Rangering på overkørslen, se afsnittet "Rangering".

### Særlige regler for rangering

#### i bestemte områder.

1. Der må ikke foretages rangering i togvejs-sporene med mindre FC's (stationsbestyrelsens) tilladelse foreligger i hvert enkelt tilfælde. Togvejssporene.

Signal "Forbikørsel forbudt" skal ubetinget respekteres og må kun passeres i denne stilling efter tilladelse fra FC (stationsbestyrelsen) i hvert enkelt tilfælde.

Når et PU-signal viser "Signalet annulleret" kan det passeres, som om intet signal fandtes.

Da der i frost- og sneperioder kan blive problemer med at retstille sporskifte 2 a/b efter rangering, skal rangerpersonalet i perioden 01.12-31.03 straks efter en rangerings afslutning retstille sporskifterne til kørsel ad lige spor.

2. Rangering med stød må ikke foretages mod overkørslen ved Thistedvej. Stødrangering.

3. Det er forbudt at udføre rangering med tov såvel på station, havn som sidespor. Tovrangering.

4. Før hver rangering over overkørslen skal trykknappen mrk "tænding og ned" i betjeningskassen trykkes ind. Rangering på overkørsel nr 05.

Tænding kan kun finde sted, hvis bomanlægget har været i normalstilling i mindst ½ minut. Inden rangering påbegyndes, skal det iagttages, at bommene er helt nede, at kontrollampen i betjeningskassen viser hvidt blinkende lys, samt at uordenssignalet er slukket.

Når rangeringen er afsluttet, skal bommene lukkes op ved betjening af trykknappen mrk "slukning og op".

Enhver betjening af anlægget skal meldes til FC Ålborg.

5. Spør 101 er sporstykket fra spsk 04 til spsk 2 beliggende vest for slagteriet.

Spør 101, 102 og 103.

Spør 102 er sporstykket fra spsk S 5 til spsk 2 beliggende vest for slagteriet.

Spør 103 er sporstykket fra spsk 2 beliggende vest for slagteriet til overkørslen ved Strandgade.

Af hensyn til oversigtsforholdene må hastigheden ved kørsel på spor 103 mellem spsk 02 og Slagterivej højst være 10 km/t.

Der må ikke hensættes vogne i togvejsspor 101.

Togvejsspor 101 er ved det centralsikrede sporskifte nr 04 umiddelbart nord for Limfjordsbroen tilsluttet det gennemgående hovedspor i sydenden af Nørresundby station. Sporet har forløb ud i havnepladsen og begrænses mod denne af et signal nr 17.12 "stop".

6. Havnepladsen omfatter spor 103 og samtlige spor øst for dette spor. Den begrænses mod spor 101 af et rangergrænsemærke, der er belyst i mørke.

Havnepladsen.

- a) Havnepladsen skæres af følgende overkørsler:

Overkørsler og advarselssignalanlæg.

En overkørsel for Spiesgade, der er forsynet med led, men som iøvrigt er ubevogtet. Rangerlederen skal sikre sig, at leddene er lukket, før overkørslen passerer.

En usikret privat overkørsel øst for Kreaturslagteriet.

Overkørsler med advarselssignalanlæg i slagterihallen, for Slagterivej, Strandgade, Havnegade og Engvej.

Herudover findes et antal usikrede overkørsler.

Inden kørsel over sikrede overkørsler skal anlægget sættes i funktion. Overkørslen i slagterihallen tændes automatisk ved kørsel fra havnen. Inden ran-

gerlederen giver signal til passage, skal han sikre sig, at anlægget fungerer. Efter passage skal han endelig sikre sig, at anlægget slukker, hvis ikke, må det slukkes manuelt.

For de sikrede overkørsler er der anbragt betjeningskasser ved overkørslerne samt på et stativ ved opholdsskuret øst for Havnegade.

Kørsel over de usikrede overkørsler skal ske med stor forsigtighed. Vejfødslen standses ved hjælp af det af politiet anvendte stop tegn. I mørke og usigtbart vejr bevæges rødt lys i kreds.

Ved indtrædende fejl i advarselssignalanlæggene på havnepladsen tilkaldes Fa Brønderslev Elkøb-center A/S, Brønderslev, tlf nr 82 04 66.

Fejl.

- b) MZ/MY/MV/MX må befare sporene 101, 102 og 103 samt sporene på havnestationen og Superfos's sidespor ved syreanlægget langs Engvej.

Trækraft.

Alle øvrige spor på havnepladsen må kun befares af MH, MT samt alle typer traktorer.

- c) Inden rangering på Superfos's nye sidespor foretages, skal tovtrækket være koblet af vognene, og efter endt rangering skal alle sporskifter henstå aflåst til afløb.

Superfos

Inden et rangertræk kører ind på Superfos's gamle sidespor, skal sikkerhedslyset være sat i funktion. Dette sikkerhedslys fritager dog ikke rangerpersonalet for at iagttage de sædvanlige forsigtighedsregler.

På begge områder må hastigheden ikke være større, end at en mand kan gå foran rangertrækket.

7. a) Da rangerbevægelsen kommer uden for rangergrænsen må den kun ske efter særlig tilladelse fra FC.
- Rangering mellem station og havneplads gennem spor-skitte 04 og togvejsspor 101.
- Anmodning skal indeholde oplysning om rangertrækkets størrelse. Der må ikke rangeres med så lange træk, at de ikke kan rummes på broen mellem Nørresundby stations og Ålborg stations indkørselssignaler.
- FC må kun give tilladelsen, såfremt broen er lukket og aflåst.
- En tilladelse til rangering ud over rangergrænsemærket omfatter kun en frem- og tilbagegående bevægelse.
- Betjening af overkørsel nr 05, se særligt afsnit.
- b) Rangerlederen indhenter tilladelse til rangeringen hos FC.
- Rangering mellem station og havneplads gennem spor-skitte S 5/sko 6.
- Om betjening af overkørsel nr 05, se særligt afsnit.
8. Hastigheden på fabrikkens område skal være som skridtgang.
- Sidesporet til D.A.C.
- Der må ikke under nogen omstændigheder rangeres med stød eller tov.
- Overkørslen ved Thistedvej er forsynet med automatisk blinklys. Anlæggene skal sættes i funktion ca ½ minut, før rangertrækket skal passere vejen. Rangerlederen skal sikre sig, at anlægget fungerer, inden han giver signal til, at rangertrækket må køre frem.
- På fabrikkens område, som er tilgængelig for almindelig færdsel, skal en mand af rangerpersonalet gå foran trækket.
9. Inden rangeringen foretages, skal flyvestationen underrettes om rangertrækkets ankomst.
- Sidesporet til Vadum Syd.
- Mellem Nørresundby og Vadum Syd er etableret et lassested for L C - beton. På begge sider af lassestedet er opstillet spærrebomme aflåst med hængelås.

10. Kørslen til Voerbjerg sidespor foregår som rangerbevægelse gennem sporforbindelsen S1/S 2.
- Voerbjerg sidespor.
- Sporskifterne er nøgleaflåst efter veksellåsprincippet med hovednøglen indlåst i elektromagnetisk nøglelås på stedet.
- I tilfælde af fejl ved den elektriske frigøring af hovednøglen, kan spærringen af denne ophæves ved hjælp af en kupénøgle (låseanordning under det plomberede dæksel mrk "Hjælpeudløsning").
- FC tilladelse skal foreligge, før rangeringen påbegyndes.
- Efter endt rangering skal rangerlederen sikre sig
- at sporskifterne på ny aflåses, og at nøglen anbringes i låsen og omdrejes,
- at vognene er rigtigt anbragt og sikret mod at komme i bevægelse ud mod hovedsporet,
- at der i øvrigt intet er til hinder for togs passage,
- at melde til FC, når rangerbevægelsen er afsluttet.
11. Nøglen til lågen (sidesporet er indhegnet) udleveres af rangermesteren. Nøglens tilbagelevering er samtidig garanti for, at vogne er afbremset, og at porten er lukket og låst.
- Sidesporet til Kosangas.
- Betjening af overkørsel nr 05, se særligt afsnit.
12. Unden hensyn til, at det ved kørsel på f eks havnepladsen undertiden kan være vanskeligt og forbundet med tidsspilde straks at komme i forbindelse med FC, påhviler det i sådanne tilfælde, hvor der indtræffer færdselsuheld, hvorunder personer eller dyr kommer til skade, eller køretøjer og andet materiel beskadiges, rangerlederen på egen hånd - eventuelt gennem nærmeste bytelefon - at tilkalde politi og evt ambulance.
- Uheld.

Ved forekommende almindelige rangeruheld påhviler det ligeledes rangerlederen at foretage en første undersøgelse af årsagen til uheldet.

I øvrigt skal anmeldelse om indtrufne uheld af enhver art af rangerlederen snarest foretages til FC.

FC Ålborg har tlf nr

C. Kørsel med tog  
mellem Ålborg og  
Nørresundby havn mv.

1. Sporanlæggene på Nørresundby havn omfatter togvejsspor 101 og havnepladsen.

Beskrivelse af spor- og signalanlæg.

Togvejsspor 101 er ved det centralsikrede sporskifte nr 04 umiddelbart nord for Limfjordsbroen tilsluttet det gennemgående hovedspor i sydenden af Nørresundby station. Sporet har forløb ud i spor 103 og begrænses mod denne af et signal nr 17.12 "Stop", der tilkædigger det punkt, hvorfra videre kørsel skal ske som rangerbevægelse. Stopmærket er anbragt ca 130 m øst for frispormærket til sporskifte nr 04.

Havnepladsen omfatter spor 103 der udgør sporstykket fra spsk 2 (vest for slagteriet) til Strandgade samt samtlige spor øst for dette spor. Den begrænses mod spor 101 af et rangergrænsemærke, der er belyst i mørke.

Nørresundby station og Nørresundby havn er fjernstyret, og betjening af signaler og centralbetjente sporskifter sker fra FC Ålborg. Kun når der er indført understationsdrift sker betjeningen fra det lokale centralapparat uden en stedlig stationsbestyrers ansvar.

For kørsel fra Ålborg mod havnen gælder Nørresundby stations hovedsignal (daglyssignal med 5 lanterner). Hovedsignalet har forgreningsangivelse, der gælder for kørsel mod havnen (togvejsspor 101). Det er endvidere forsynet med hastighedsviser, samt signaltelefon og nødtelefon.

Signalet er anbragt på en signalbro på nordenden af Limfjordsbroen, 48 m foran sporskifte nr 04.

For kørsel fra havnen mod Ålborg gælder et udkørselssignal (daglyssignal med 2 lanterner), der er anbragt til højre for togvejsspor 101, 60 m foran frispormærket ved sporskifte nr 04.

Signalet er forsynet med signaltelefon an-

bragt ca 95 m foran signalet.

Tog eller rangerbevægelser fra havnen må kun passere signal nr 17.10 "Rangergrænsen" foran spor 101, når der vises signal nr 6.5 "Kør" fra udkørselssignalet for spor 101 eller efter telefonisk tilladelse fra FC til kørsel ud over rangergrænsen.

2. Havnepladsen skæres af følgende overkørsler: Overkørsler og advarselssignalanlæg.

En overkørsel for Spiesgade, der er forsynet med led, men som iøvrigt er ubevogtet. Rangerlederen skal sikre sig, at leddene er lukkede, før overkørslen passerer.

En overkørsel i slagterihallen sikret med advarselssignalanlæg.

En overkørsel for Slagterivej sikret med advarselssignalanlæg.

Overkørsler for Standgade, Havnegade og Engvej, der alle er sikrede med advarselssignalanlæg.

Herudover findes et antal usikrede overkørsler.

For overkørslerne i slagterihallen og Slagterivej er der anbragt betjeningskasse ved spsk 02. For de sikrede overkørsler for Slagterivej, Strandgade, Havnegade og Engvej er der anbragt betjeningskasser ved overkørslerne samt på et stativ ved opholdsskuret øst for Havnegade. Advarselssignalanlægget i slagterihallen tændes automatisk ved kørsel fra havnen mod vest.

Det påhviler rangerlederen at foranledige anlæggene sat i funktion fra betjeningskasserne, når rangertræk skal passere. Anlæggene slukker, når sidste vogn har passeret overkørslen.

3. Kørsel mellem Ålborg og Nørresundby havn etableres som ikke personførende tog til spor 101. Kørsel mellem Ålborg og Nørresundby (spor 101-havnen).

Ad spor 103 er største tilladte hastighed 10 km/t mellem spsk 02 og Slagterivej.

På den øvrige havneplads er største tilladte hastighed 15 km/t.

Største stigningsbogstav er C.

Største faldtal er 10.

Bremseprocenten skal være mindst 30.

Største tilladte akseltryk er 20 t.

For tog i retningen Ålborg-Nørresundby havn gælder følgende:

Efter at toget er bragt til standsning foran stopmærket til højre for spor 101, foregår viderekørslen efter reglerne for rangering under medgivelse af rangerleder.

For tog i køreretningen Nørresundby havn-Ålborg gælder følgende særlige regler:

Togene oprangeres til afgang fra Nørresundby havneplads.

Når toget er færdigt til afgang, giver rangerlederen melding herom til FC Ålborg, telefon nr 111.

Såfremt betingelserne for togets afsendelse er til stede, foranlediger FC, at udkørselssignalet for spor 101 stilles på "kør" og giver derefter følgende tilladelse til rangerlederen: "Tog ..... må fremrangeres til afgang for signal fra spor 101".

Umiddelbart før fremrangeringen påbegyndes, foranlediger rangerlederen advarselssignalanlæggene ved Havnegade, Strandgade samt Slagterivej sat i funktion fra betjeningskasserne, der er anbragt på et stativ på pladsen. Advarselssignalanlægget i slagterihallen tænder automatisk.

Tog fra havnen må kun passere signal nr 17.10 "Rangergrænsen" foran spor 101 når der vises signal nr 6.5 "Kør" fra udkørselssignalet for spor 101.

Såfremt signalgivning for udkørsel mangler, skal rangerlederen indhente forholdsordre hos FC gennem den

foran signal nr 17.10. "Rangergrænse" anbragte signaltelefon.

D. Rangerradio.

Beskrivelse af radioanlægget.

- |  |                           |
|--|---------------------------|
| Bærbart anlæg. Fabrikat: "STORNO".   | Type.                     |
| 1. Anlægget må kun benyttes med antenne.   | Antenne.                  |
| 2. Kanalvælgeren anvendes til at indstille anlægget på den foreskrevne kanal.  | Kanalvælger.              |
| 3. Anlægget tændes ved at dreje knappen for styrkekontrol til stilling "SQ". Der høres nu et karakteristisk sus i højttaleren. Styrkekontrollen drejes til den ønskede højttalerstyrke, og anlægget er klar til brug.  | Styrkekontrol (afbryder). |
| Anlægget slukkes ved at dreje styrkekontrollen mod uret til stop.  |                           |
| Anlægget skal være slukket, når det ikke benyttes til sending eller modtagning.  |                           |
| 4. Ved tale fra det bærbare anlæg skal taleknappen holdes indtrykket.  | Taleknop.                 |
| Al samtale foregår som skiftetale, d v s taleknappen betjenes efter princippet "Tryk og tal/let og lyt".   |                           |
| 5. Højttaler og mikrofon er sammenbygget. Taleafstand til mikrofon 10-15 cm.   | Højttaler, Mikrofon.      |
| 6. Kanalvælgeren indstilles på kanal 44. Der kontrolleres, om kanalen er optaget. Er det ikke tilfældet, kan opkald foretages ved kortvarigt (tæl til 3) at indtrykke knappen for kaldetone. Straks efter indtrykkes taleknappen, og det meddeles, om opkaldet er til kommandoposten eller vogn-ekspeditionen. | Kaldetone.                |



Når den opkaldte har svaret, er den anden koblet ud, og samtalen kan afvikles som omtalt under punkt 4.

Opkald til andre end kommandoposten og vogn-ekspeditionen sker uden brug af kaldetone.

7. Kontroltone indkobles ved at trykke knappen mod styrkekontrollen, og der høres en række korte tonestød i det anlæg, der tales med. Kontroltone.

Udkobling af kontroltone sker ved at trykke knappen tilbage i midterstilling.

8. Anlægget er forsynet med batteri. Batteri.

Når batteristrømmen er ved at være opbrugt, bliver tale og kontroltone svag og "ulden".

Batteriet skal - for ikke at ødelægges - snarest sættes til opladning, og et "frisk" sættes i radioanlægget.

I begyndelsen vil batteriet ikke være "rigtig slidt til", og det kan ikke påregnes, at batterierne kan holde en hel vagt.

9. Batterierne skal have opnået stuetemperatur, Ladeaggregat. inden de sættes til opladning.

Batteriet indsættes således, at den røde prik i bunden af batteriet vender mod de(t) røde lys på ladeaggregatet.

Ved opladning er de(t) røde lys tændt.

I løbet af ca 40 min er batteriet opladet 70%, og lyset slukkes.

En fuld opladning tager 2-2½ time.

For at undgå overopladning må batterierne ikke oplades over 5-6 dage.

Brug af radioanlægget.

1. Til dækning af det mest nødvendige behov for radioforbindelser er der anskaffet følgende materiel: Anlæggenes fordeling.

Basisanlæg: installeret i kommandoposten og i pladskontoret.

Mobile anlæg: installeret på rangermaskiner og toglokomotiver

Bærbare anlæg: til rangermestre rangerledere maskinledsagere

samt reserveapparater, der placeres hos og kan benyttes af:

stationsbestyreren  
pladskontoret  
m fl.

2. Kanalerne fordeles således: Kanalfordeling.

1. pladsmaskine	kanal	17
2. pladsmaskine	kanal	18
3. pladsmaskine	kanal	20
4. pladsmaskine	kanal	47
5. pladsmaskine	kanal	36
Kommandoposten	kanal	44
Pladskontoret	kanal	44

Rangermestre og maskinledsagere samt andre, der ikke skal anvende kontroltone under samtalen benytter kanal 44.

3. Radiomateriellet må kun anvendes i strengt nødvendigt omfang og uden at forstyrre i-gangværende samtaler. Samtaleregler.

a) Kanalvælgerknap "RL" indtrykkes.

Taleknappen holdes indtrykket, medens den "bærbare" kaldes.

eks: "Kmp/Plkt kalder rangermester godspladsen, skifter".

Taleknappen slippes, og svaret fra den "bærbare" høres i højttaleren i

Opkald fra Kmp/Plkt til bærbart anlæg.

betjeningsboksen.

Al samtale foregår som skiftetale, d v s taleknappen betjenes efter princippet: "Tryk og tal - let og lyt".

Efter endt samtale udkobles betjeningsboksen med annulleringsknappen.

- b) Kanalvælgerknop "RR" indtrykkes.

Opkald fra Kmp/  
Plkt til ranger-  
maskine.

Startknappen (med node) nedtrykkes kortvarigt (tæl til 3), hvorved højttalerne i samtlige MH-lok åbnes.

Taleknappen holdes indtrykket, medens rangermaskinen kaldes, f eks

"Lokoføreren på 3. pladsmaskine bedes kalde Kmp/Plkt.

Umiddelbart efter opkaldet annulleres med et kort tryk på annulleringsknappen.

Det er ikke tilladt, at afvente svar fra rangermaskinen med anlægget indkoblet, da den efterfølgende samtale vil høres og forstyrre unødigt i samtlige rangermaskiner.

- c) Kanalvælgeren indstilles på kanal 44.

Opkald fra bærbart anlæg til Kmp/Plkt.

Der lyttes, om kanalen er ledig.

Der udsendes opkaldstone ved at påvirke kaldeknappen kortvarigt (tæl til 3). Tonen høres samtidig med, at der tændes opkaldsblink i lampe "RL" i Kmp/Plkt. Straks efter indtrykkes taleknappen, og det meddeles, om opkaldet er til Kmp eller Plkt.

Den opkaldte indtrykker "RL" knappen, hvorefter taleknappen indtrykkes, og opkaldet besvares. Den anden er hermed koblet ud.

Samtalen foregår herefter som skiftetale efter princippet: "Tryk og tal -

let og lyt".

Efter endt samtale udkobles betjeningsboksen med annulleringsknappen.

- d) Kanalvælgeren på Kmp/Plkt - panelet skal altid stå på kanal 44.

Opkald fra rangermaskine til Kmp/Plkt

Klarknappen "K" indtrykkes. Hvis "Optaget"-tableauet herefter tændes, er kanalen optaget, og opkald må ikke finde sted.

Såfremt kanalen er ledig, foretages opkald ved at nedtrykke taleknappen og holde den nedtrykket under hele samtalen.

Idet taleknappen nedtrykkes, udsendes automatisk en opkaldeimpuls, der åbner højttalerne i Kmp og Plkt samtidig med, at der tændes opkaldsblink i lampe "RR" og der fremkommer et tal i udlæsepanelet.

Kort efter nedtrykning af taleknappen skal det oplyses, om opkaldet er til Kmp eller Plkt.

Den opkaldte indtrykker "RR" knappen, hvorefter taleknappen indtrykkes og opkaldet besvares. Den anden er hermed koblet ud.

Samtalen foregår herefter som skiftetale efter princippet: "Tryk og tal - let og lyt", idet dog kun Kmp eller Plkt kan skifte taleretning (ved brug af deres taleknop).

Efter endt samtale udkobles betjeningsboksen med annulleringsknappen.

Opmærksomheden henledes på, at ved samtale mellem rangermaskine og Kmp/Plkt er forbindelsen på rangerkanalen til rangerlederen afbrudt jf punkt 4.

- e) Samtalerne føres på kanal 44.

Samtale mellem bærbare anlæg indbyrdes.

Der lyttes om kanalen er ledig.

Der må ikke benyttes kaldetone.

Det skal af opkaldet fremgå, hvem der ønsker at tale med hvem.

- f) Kanalvælgeren indstilles på den pågældende rangerkanal, f eks kanal 17.

Der lyttes, om der benyttes kontroltone eller føres samtale på kanalen. I så fald må opkald ikke foretages. Er det ikke tilfælde, kan en kort besked afgives, f eks "Rangerlederen l. plads bedes snarest kalde rangermester godspladsen på kanal 44".

Samtalen afvikles herefter på kanal 44, som anført under punkt 3 e.

- g) Når der ved rangering anvendes radioforbindelser i stedet for håndsignaler, skal ordrene i hvert enkelt tilfælde

adresseres til den pågældende rangermaskine (toglokomotiv), udtales klart og tydeligt og kun omfatte selve ordren.

Altså:

".....maskine, frem"  
 ".....maskine, tilbage"  
 ".....maskine, langsomt"  
 ".....maskine, stop"  
 ".....maskine, stød".

Ved rangering med toglokomotiver skal der i stedet for "..... maskine", anvendes togets nummer. Inden rangeringen påbegyndes, bekræfter rangerlederen og lokomotivføreren over for hinanden, hvilket tognummer der skal anvendes.

Inden rangeringen påbegyndes træffes aftale om kanalbenyttelse.

4. Når rangering ledes ved hjælp af radioforbindelser skal kontroltonen fra rangerleders apparat være tilsluttet uafbrudt, Kontroltonen er lokomotivførerens garanti for, at radioforbindelsen med rangerlederen er i orden.

Hvis kontroltonen udebliver, skal lokomotivføreren omgående standse rangerbevægelsen.

Opkald fra bærbar til rangerleder (bærbar).

Anvendelse af radio ved rangering.

Kontroltone.

12/15.07.1982.

Rangering ved hjælp af radioanlæg uden indkoblet virksom kontroltone er ubetinget forbudt.

Overtrædelse af dette forbud er brud på sikkerhedsbestemmelserne og vil blive behandlet i overensstemmelse med de derfor givne regler.

5. De bærbare radioapparater opbevares på rangermesterkontorerne. Opbevaring.

Ved tjenestens begyndelse forsynes radioen med et nyt batteri, der efter endt brug evt henlægges til temperering inden fornyet opladning.

6. Ladeaggregater hver med plads til 10 batterier er anbragt Opladning.

- på rangermesterkontoret i bygning I
- på rangermesterkontoret i hovedbygningen.

Rangermestrene sørger for, at batterier der har opnået stuetemperatur stilles til opladning.

7. Bærbare radioapparater og bæreseler, der trænger til reparation, udskiftes hos pladskontoret. Reparation.

8. Det radiomateriel, der nu er anskaffet, skal hjælpe os til en sikrere, hurtigere og lettere udførelse af vort arbejde. Anvendelse og behandling.

Men det er dyrt materiel. Alene ét bærbart radioapparat koster ca 10000 kr. Vi må derfor alle behandle materiellet med største omhu.

9. Bærbare radioapparater må kun anvendes udendørs, når de er anbragt i bæresele. Bæreseler.

Til alle, der skal anvende bærbare radioapparater udendørs, udleveres en bæresele, der uden for tjenestetiden opbevares i de pågældendes skabe.

Øvrige der har brug for bærbar radio får udleveret bæresele hos rangermesteren.

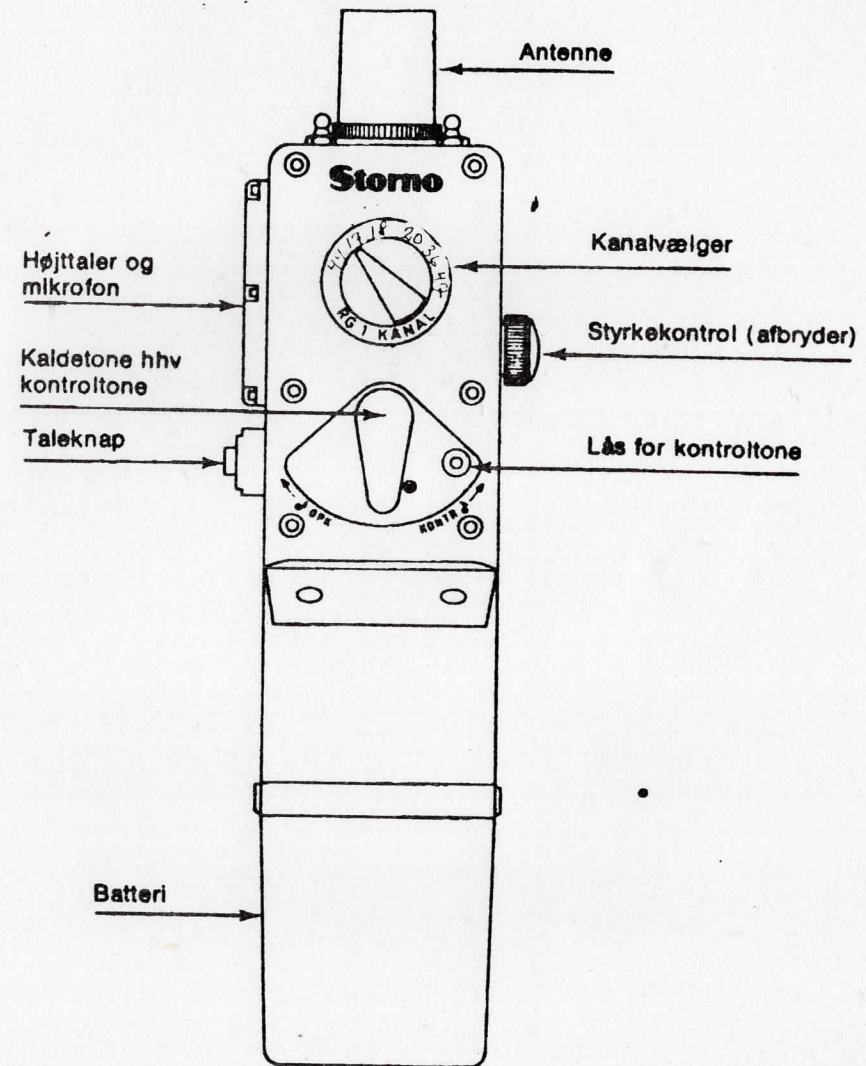
13/15.07.1982.

10. De bærbare radioapparater skal derimod overleveres ved vagtskifte. Vagtskifte.

Om afhentning hhv aflevering af radio og batteri se punkt 5 og 6.

Rangermestrene må ved vagtskifte sikre sig, at alle radioer er til stede.

11. Ved udlån af radioer skal der foretages notat evt tages kvittering. Udlån.



E. Instruks for  
El-forvarmeanlæg

ADVARSEL

Der er forbundet med LIVSFARE at foretage adskillelse eller samling af el-varmekabler før el-forsyningen fra lokomotiv eller el-forvarmingsanlæg er afbrudt.

INGEN MÅ GÅ IND ELLER OPHOLDE SIG mellem vogne indbyrdes eller mellem lokomotiv og vogne, før el-forsyningen er afbrudt.

SELV OM ADVARSELSSLAMPERNE ER SLUKKET, SKAL den pågældende medarbejder ALTID SELV SIKRE SIG, at elvarmen ER AFBRUDT OG IKKE KAN TILSLUTTES AF ANDRE.

1. Som elopvarmet tog betragtes

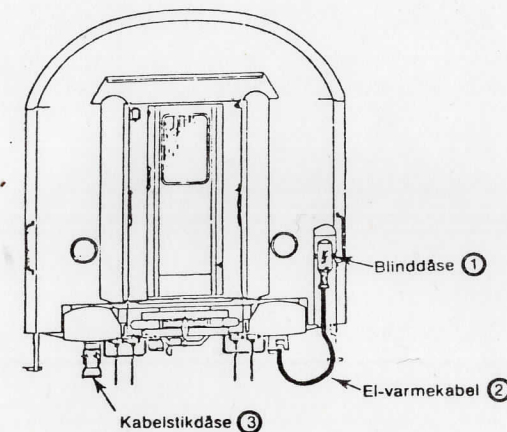
- tog, hvor der mellem lokomotiv og vogne er samlet el-varmekabler,
- stammer (vogne), hvortil der er tilsluttet el-varmekabel fra el-varmestander.

El-opvarmede tog.

2. El-varmekabler, (2) der ikke benyttes, skal være ophængt i blinddåse (1) på vognen. El-forvarmekabler der ikke benyttes, skal være ophængt i blinddåse på standeren ved betjeningskab for det faste anlæg.

El-varmekabler hhv el-forvarmekabler.

På vognenderne er anbragt koblingsudstyr for el-varme således:



Der må kun samles ét varmekabel mellem to køretøjer.

Efter kabelstikkets placering i kabelstikkdåsen (3) skal kipspærren fastholde kablet.

3. INGEN MÅ GÅ IND ELLER OPHOLDE SIG mellem lokomotiv og vogne, før el-forsyningen er afbrudt. Selv om advarselsslamperne er slukket skal den pågældende medarbejder ALTID SELV sikre sig, at el-varmen er afbrudt og ikke kan tilsluttes af andre. Sikkerhedsforskrifter.

DET ER FORBUDT

- at benytte el-forvarmestanderen til opvarmning af materiel i andre spor end det spor, som standeren er beregnet til,
- at træde på kablerne,
- at sætte vognene i bevægelse. Rangering hen imod de vogne, der står til forvarmning, skal foregå med forsigtighed og ikke nærmere end 1 vognlængde fra stammen, medmindre vognene skal sættes til forvarmning.

## 4. El-forvarmningsanlægget omfatter

- transformator placeret syd for "Kildesporene" (totalydelse 860 kw).
- 2 el-varmestander ved hver af sporene 5 til 8. Varmestanderne er forsynet med spornummer. Den enkelte varmestander må kun bruges til det spor, den er beregnet for.
- 1 betjeningskasse ved hver el-varmestander.
- 1 kabel fast tilsluttet hver varmestander.

VARMEKABLER, SOM HØRER TIL SAMME SPOR, ER ALLE TILSLUTTET DEN SAMME AFBRYDER PÅ TRANSFORMERSTATIONEN, OG KABLERNE VIL DERFOR ALTID VÆRE UNDER SPÆNDING SAMTIDIG, UANSET OM DE ER INDSTUKKET I EN KABELSTIKDÅSE ELLER BLINDDÅSE.

## 5. Betjeningsforskrifter for anlæg i vognmateriel findes i "varmevejledning" (V-al) og "Vejledning i brugen af el-anlæg i jernbanevogne". Disse forskrifter er ens for både el- og dampvarme.

ANLÆGGET MÅ KUN BETJENES AF MEDARBEJDERE, SOM FORINDEN HAR MODTAGET EN MUNDTLIG OG SKRIFTLIG INSTRUKTION OG HAR KVITTERET HERFOR.

Ved hvert betjeningssskab er anbragt en hængelås i en kæde. Nøglen til hængelåsen findes inde i skabet.

Skal en medarbejder foretage arbejder med el-ler ved personvogne i forvarmesporene, kan han ved at aflåse betjeningssskabene sikre sig mod, at der tilsluttes strøm til vognene.

NÅR ARBEJDET ER AFSLUTTET:

SKAL LÅSENE STRAKS FJERNES OG NØGLEN ANBRINGES PÅ PLADS.

Ekstranøgle til hængelåsene findes hos stationsbestyreren i aflåst boks og må kun udleveres til rangermesteren i tilfælde, hvor en nøgle er bortkommet, eller hvor nøglen er forglemt afleveret, f eks ved tjenestens fratræden.

Beskrivelse af el-forvarmningsanlægget.

Betjening af el-varme.

Rangermesteren skal, forinden ekstranøglen benyttes, og hængelåsen fjernes, sikre sig, at der ikke arbejdes i forbindelse med varmeanlægget.

Nøgle til indkobling af strøm på el-varmeanlægget (en nøgle til samtlige varmestandere) opbevares på rangermesterkontoret (st) og udleveres til den medarbejder, som skal tilslutte varme til forvarmeanlægget. Når arbejdet er afsluttet, leveres nøglen tilbage. Reservenøglen findes hos stationsbestyreren i aflåst boks.

## 6. Udlevering hhv tilbagelevering af reservenøgler skal ske personligt til rangermesteren og mod kvittering.

Udlevering af reservenøgler.

Stationsbestyreren noterer i særlig bog de nødvendige oplysninger om ud- hhv tilbageleveringen.

## 7. Såfremt der opstår kortslutning i vogne eller kabler (markeres med gult lys i kontrollampe i betjeningskassen), kan fejlen forsøges indkredset således:

Fejlfinding.

El-varmen afbrydes, hvorefter adskillelse mellem to vogne foretages.

El-varmen tilsluttes.

Såfremt kortslutning stadig opstår, gentages operationen mellem vogne nærmere varmestanderen.

Såfremt kortslutning ikke opstår, afbrydes el-varmen, og det nævnte kabel mellem vognene samles atter, hvorefter adskillelse mellem andre vogne bort fra varmestanderen foretages, og proceduren gentages.

Når den defekte vogn således er udfundet, adskilles kablet mellem denne vogn og næste vogn mod varmestanderen, hvorefter forvarmning af den resterende del af stammen kan ske.

## 8. Fejl ved el-forvarmningsanlægget anmeldes til stationsbestyreren, som videregiver anmeldelsen til fa S Zachariassen, Aps.

Fejl ved el-forvarmningsanlægget.

Pærer i kontrollamper og advarselsslamper udskiftes ved rangermesterens foranstaltning (reserverpærer opbevares på rangermesterens kontor).

- |     |   |                            |
|-----|---|----------------------------|
| 9.  | Fejl ved vognmateriel anmeldes af rangermester til togforstærkningen, som træffer afgørelse om udskiftning af vogn.                             | Fejl ved vognmateriel.     |
| 10. | Ethvert uheld, som kan have beskadiget el-forvarmekablerne eller el-varmekabler mellem vognene SKAL UBETINGET STRAKS ANMELDES til rangermester. | Anmeldelse af uheld.       |
|     | Det pågældende el-forvarmekabel hhv vogn må herefter ikke benyttes, før reparation er foretaget.  |                            |
| 11. | Af hensyn til egen og andres sikkerhed SKAL denne instruks overholdes.  | Overholdelse af instruksen |
|     | Hvis der skulle opstå tvivl om betjeningen, skal medarbejderen straks henvende sig til rangermesteren og anmode om instruktion.                 |                            |

Beskrivelse og betjening af  
stationært el-togforvarmeanlæg

Beskrivelse

- |    |  |                |
|----|--|----------------|
| 1. | Ved hvert spor, hvori der kan el-forvarmes (forvarmespor), er anbragt en eller flere varmestandere med tilhørende blinddåser placeret i passende afstand fra varmestanderne. | Varmestandere. |
|----|--|----------------|

Fra hver varmestander udgår (fra en forgretningsdåse på standeren) et fleksibelt kabel med stikprop (varmekabel), beregnet for indstikning i vognens kabelstikdåser.

Når varmekablet, ikke benyttes, SKAL stikproppen være indstukket i den tilhørende blinddåse.

Når mindst et varmekabel i et spor er tilsluttet en kabelstikdåse, kan der sættes varmespænding (1500 V) på kablerne, forudsat at de øvrige kabler, der hører til sporet, er indstukket i blinddåserne.

Varmekablernes stikpropper skal være helt indstukket i dåserne af hensyn til aktivering af en indbygget sikkerhedskontakt. En pal med kip-spærre forhindre, at kablet falder ud.

Varmekabler, der hører til samme spor, er alle tilsluttet den samme afbryder på transformatorstationen, og kablerne vil derfor altid være under spænding samtidig, uanset om de er indstukket i en kabelstikdåse eller en blinddåse.

Inden et varmekabel tages ud af vognens kabelstikdåse eller af blinddåsen SKAL varmespændingen være udkoblet.

På hver varmestander er anbragt en betjeningskasse, hvorfra betjening af anlægget foregår, samt en advarselsslampe.

Forvarmeanlægget til et spor må kun betjenes fra én betjeningskasse ad gangen.

Betingelsen for at kunne sætte varmespænding på kablerne til et spor fra en bestemt betjeningskasse er, at det tilhørende varmekabel er tilsluttet en vogns kabelstikdåse.

Hvis begge varmekabler er tilsluttet en kabelstikdåse, kan indkobling af varmespænding ske fra enten den ene eller den anden betjeningskasse.

2. Foruden varmestanderens advarselsslampe er der ved hvert spor i modsatte ende af sporet anbragt to advarselsslamper i højde med sporet.

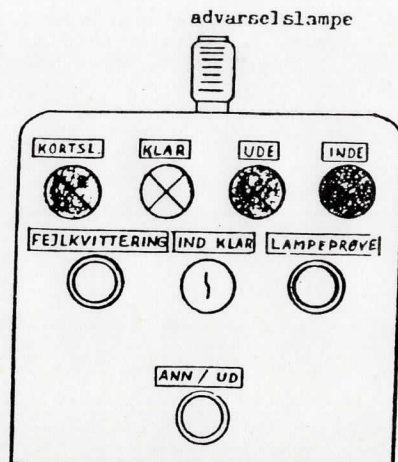
I særlig krumme spor vil der yderligere være anbragt et par advarselsslamper.

Advarselsslamper, der hører til samme spor lyser samtidig, med mindre pærerne er brændt over.

BLINKENDE HVIDT LYS ELLER FAST HVIDT LYS i advarselsslamperne betyder, at anlægget kan være under spænding, og I DET PÅGÆLDENDE SPOR ER DET FORBUDT OG KAN VÆRE LIVSFARLIGT

- at gå ind mellem vognene
- at rangere mod og med vogne
- at adskille og samle el-kabler mellem vognene indbyrdes eller til lokomotiv.
- selv om advarselsslamperne er slukket, skal den, der skal ind mellem vognene, sikre sig, at el-varmekablet er udtaget af stammen, eller evt forsyning fra lokomotiv er afbrudt.

3.



Betjeningskasse.

Betjeningskassen har, foruden en nøglekontakt, 4 kontrollamper:

Lampe mærket	viser	betyder
KORT-SLUTNING	Gult lys	Kortslutning i vogne eller kabler (1500 V)
KLAR	Hvidt lys	Der kan sættes varmespænding til anlægget
UDE	Grønt lys	Varmespænding 1500 V er ikke tilsluttet
INDE	Rødt lys	1500 V varmespænding er tilsluttet

3 trykknapper:

Knappen	benyttes til
FEJLKVITTERING	Annullering af kortslutningsmelding
LAMPETPRØVE	Afprøvning af betjeningskassens lamper
ANN/UD	Annullering af foretagen betjening af nøglekontakt og udkobling af 1500 V varmespænding



Betjening

1. Forinden et varmekabel tilsluttes en vogn, skal følgende betingelser være opfyldt:

- varmespænding skal være udkoblet.
- skruekoblinger og luftslanger mellem vognene skal være forskriftsmæssigt samlet.
- el-kablet skal være forskriftsmæssigt samlet mellem de enkelte vogne, d v s indstukket i nabovognens stikdåse, og sikkerhedsbøjle lukket med pal (kipspærre) i indgreb (der må kun samles et el-kabel mellem 2 vogne).
- der må ikke være givet tilladelse til reparationsarbejder i/ved vognens el-varmeanlæg.
- lokomotivet må ikke være tilkoblet.
- vognene må kun forsynes fra et varmekabel med mindre, der i stammen findes vogne, der ikke kan overføre varmespændingen.

Aflåsning af koblinger skal ikke foretages, selv om låseanordning findes.

En pal med kipspærre forhindrer, at kablet falder ud.

Det er forbudt at træde på el-kabler mellem vognene. Dette kan være livsfarligt, da palen (kipspærren) derved kan udløses.

2. Lågen på betjeningskassen åbnes. Kontrollér straks, om kontrollampe mærket "UDE" viser grønt lys.

Såfremt kontrollampe "UDE" er slukket og kontrollampe "INDE" lyser rødt, udkobles varmespændingen ved tryk på trykknop "ANN/UD".

Forvarmning.

Tilslutning til el-forvarmeanlæg.

3. Operation:

Trykknop "LAMPEPRØVE" i betjeningskasse indtrykkes.

Bevirker:

Alle kontrollamper skal lyse.

Betyder:

Manglende tændt kontrollampe:

overbrædt pære i kontrollampe.

Lampeprøve.

4. Operation:

El-forvarmekabel udtages af blinddåse.

Stikprop indtrykkes i tilslutningsvognens kabelstikdåse.

Bevirker:

Evt indkoblet varmespænding udkobles automatisk.

Advarselsslamper ved betjeningskasser og ved sporet blinker med hvidt lys.

Betyder:

Stamme/vogne er tilsluttet el-forvarmeanlæg.

LIVSFARE ved ophold mellem vognene.

Kabeltilslutning.

5. Operation:

Varmenøgle indsættes i nøglekontakt og drejes mod højre til "KLAR".

Bevirker:

Kontrollampe "KLAR" lyser (hvidt lys).

Advarselsslamper ved betjeningskasser og ved sporet lyser med fast lys.

Forvarmning iværksættes.

## Betyder:

1500 V varmespænding kan tilsluttes.

LIVSFARE ved ophold mellem vognene.

## Operation:

Når kontrollampe "KLAR" lyser og advarselsslamper er skiftet til fast lys drejes nøglen mod venstre til "IND".

Nøglen udtages.

## Bevirker:

Kontrollampe "UDE" slukker og kontrollampe "INDE" tænder.

## Betyder:

1500 V varmespænding er tilsluttet.

LIVSFARE ved ophold mellem vognene.

Når kontrollampe "INDE" er tændt (rødt lys), er 1500 V varmespænding tilsluttet vognene, og der er varmespænding på samtlige varmekabler, der hører til sporet.

Såfremt der er kortslutning i en vogns varmeanlæg, vil varmespændingen automatisk blive udkoblet og kontrollamperne "UDE" og "KORTSLUTNING" vil lyse samtidig med, at advarselsslamperne blinker.

Efter indtryk af knappen "FEJLKVITTERING" kan anlægget igen indkobles.

Hvis fejlen stadig er til stede og der sker udkobling, må indkobling af anlægget ikke foretages igen, førend den fejlramte vogn er repareret eller bortraneret.

## 6. Operation:

Indtryk trykknop "ANN/UD".

## Betyder:

Kontrollampe "INDE" slukker.

Kontrollampe "UDE" tænder.

Frakobling af el-forvarmeanlæg.

41/01.01.1984

Advarselsslampe skifter til blinklys.

## Bevirker:

1500 volt varmespænding afbrydes.

Stamme/vogn tilsluttet el-varmestander.

LIVSFARE ved ophold mellem vognene.

## Operation:

Varmekabel/-kabler udtages af vognenes kabelstikdåser og indsættes i tilhørende blinddåser.

## Betyder:

Advarselsslampe slukker.

## Bevirker:

Stamme/vogn ikke tilsluttet el-varmestander.

## 7. OPTRÆDER EN FARESITUATION UNDER FORVARMNING FORHOLDES SÅLEDES:

Forhold ved faresituation.

1. KONTROLKASSE ÅBNES MED KUPE-NØGLE.
2. TRYKKNAPPEN "ANN/UD" INDTRYKES.

Varmespændingen er herved frakoblet.

Ved vogne, der elvarmes fra lokomotiv, kan el-varmen kun afbrydes fra lokomotivet.

Såfremt kontrollampe "UDE" ikke viser grønt lys efter indtryk af trykknop "ANN/UD" og det ved lampeprøve konstateres, at pæren i den grønne lampe er brændt over, er varmespændingen dog frakoblet, hvis:

1. Den røde lampe "INDE" er slukket.
2. Det ved lampeprøve konstateres, at pæren i den røde lampe kan lyse.
3. Advarselsslampen blinker.

Varmekablet må da tages ud af stikdåsen.

Er pæren brændt over meldes dette snarest til rangermesteren.

42/01.01.1983

8. Såfremt advarselampen for et opstillingsspor ikke viser blinklys, når det tilsvarende el-kabel udtages af blinddåse ved varme-stander, undersøges det, om advarselamper ved andre spor i samme gruppe virker.

Det kan herved konstateres, om fejlen vedrører et enkelt opstillingsspor eller en hel sporgruppe.

Fejl ved el-forvarmningsanlægget eller betjeningskasse m v meldes snarest til stationsbestyreren, der foranlediger fejlretningspersonale tilkaldt.

Indtil fejlen er rettet, må den pågældende stander ikke benyttes.

Overbrændte pærer meldes ligeledes snarest til rangermesteren, der foranlediger pæren udskiftet af betjeningspersonalet.

Det påhviler betjeningspersonalet at udskifte overbrændte pærer i kontrollamper (24 volt) og i advarselamper (220 volt).

Indtil pæren er udskiftet, må pågældende stander ikke benyttes. Undtagelse herfra er dog det i afsnittet "Frakobling af el-forvarmeanlæg" anførte om udtagning af varmekabel, når kontrollampe "UDE" ikke viser grønt lys efter indtryk af trykknop "ANN/UD".

#### ADVARSEL

DET ER LIVSFARLIGT AT UDTAGE  
EL-VARMEKABLET AF STIKDÅSEN,  
SÅFREMT KONTROLLAMPE "UDE" IK-  
KE VISER GRØNT LYS.

BEFORDRING AF PERSONVOGNE, som  
har BESKADIGET EL-VARMEKABEL  
må KUN ske i ikke-personførende  
tog eller bagpå personførende tog  
uden samling af el-kabel.

Fejl, herunder  
overbrændte pæ-  
rer.

#### F. Instruks for stationspersonalets tjeneste i lokalgodstog.

Stationspersonale, der udfører tjeneste som togfører i lokalgodstog (herunder arbejdstog), skal være bekendt med de krav, sikkerhedstjenesten stiller til denne tjeneste. Rangerlederen er togfører.

Nedenfor gives et uddrag af bestemmelserne i Sikkerhedsreglement af 1975 om forhold, som har betydning for nævnte tjeneste.

Bestemmelser, der er anført for lokomotivførere, gælder også for MH-førere og taktorførere.

1. En station, der deltager i den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen benævnes togfølgestation. En fjernstyret station er altid togfølgestation.

Togfølgestationer.

(SR § 2, pkt 2.2)  
(Togplan 8, side  
64-67)

#### Stationer:

Kvissel  
Sindal  
Vrå  
Brønderslev  
Sulsted  
Nørresundby  
Ålborg  
Skalborg  
Svenstrup J  
Ellidshøj  
Skørping.

Kvissel, Sindal, Vrå, Brønderslev, Sulsted og Nørresundby er fjernstyret.

2. Et holdested er et togekspektionssted, som ikke deltager i den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen og derfor hører til den fri bane.

Holdesteder.

(SR § 2, pkt 2.3)  
(Togplan 8, side  
64-67)

#### Holdesteder:

(Skalborg)  
(Svenstrup J)  
(Ellidshøj)

(SIN, side 51-53)

3. Lokomotivføreren har ansvaret for togets førelse og sikkerhed. Lokomotivførerens ansvar.  
Telefoniske meldinger fra lokomotivføreren må kun gives af den, som kører toget. (SR § 2, pkt 5.1.)
4. Togføreren har ansvaret for eftersyn af toget, togets sammensætning, bremses m v. Han skal i øvrigt assistere lokomotivføreren efter dennes anmodning. Togførerens ansvar.  
(SR § 2, pkt 5.2)
5. Togføreren og lokomotivføreren skal medbringe et rigtigt gående ur, TIB og tjenestekøreplan for den strækning, der skal forrettes tjeneste på, SR, lokomotivføreren endvidere den gældende La. Ur, reglementer m v.  
(SR § 2, pkt 5.4)
6. Togføreren giver signal nr 13.2 til lokomotivføreren umiddelbart før afgangstiden er inde, når Færdigmelding.  
(SR § 13)
- "færdigmelding" er modtaget fra lokomotivføreren,  
- arbejdet ved toget er endt.
7. Nedbrudstelefon er anbragt efter behov på den fri bane. Nedbrudstelefon.  
(SR § 47, pkt 1.7.3)
- På kilometerstenene er malet en lodret rød stribe på den side, der vender hen mod nærmeste telefon.
8. Hvor der for et ikke personførende tog er anført både ankomsttid og afgangstid, betragtes toget som gennemkørende, når det intet har at afsætte og optage, og lokomotivføreren forud er underrettet herom. Standsningen kan da bortfalde, hvis signalgivningen tillader togets passage. (SR § 50, pkt 2.3)
9. Et togs størrelse angives i antal vogne, aksler, tons og meter (toglængde) Togenes størrelse.  
(SR § 61, pkt 1)
- Ved beregning af togvægt og toglængde medregnes alle køretøjer.

Ved beregning af belastning samt antal vogne og aksler medregnes arbejdende trækraftenheder ikke.

I TIB er givet regler for beregning af et lokomotivs vægt (lokomotivvægten) henholdsvis en vogns vægt (vognvægten) samt for toglænder i meter.

10

Trækketabeller.

Stigningsbogstav													
Litra	A	B	C	D	E	F	G	H	J	K	L	M	
MH	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	650	800	
MT	100	150	200	250	300	350	400	450	550	650	750	900	
MX	250	300	400	450	550	650	800	900	1000	1000	1000	1000	
MV	300	400	500	600	700	850	1000	1150	1200	1200	1200	1200	
MY	350	450	550	650	800	950	1100	1200	1200	1200	1200	1200	
ME	600	750	950	1100	1300	1500	1750	2000	2000	2000	2000	2000	
MZ	600	750	950	1100	1300	1500	1750	2000	2000	2000	2000	2000	

	Makshastighed km/t	gear	D	E	F	G	H	J	K	L	M
101-146 Ardelt	60	5	-	-	-	-	13	15	18	20	30
	30	4	-	-	30	40	45	50	60	65	75
	18	3	-	30	70	90	100	110	120	130	155
	9.7	2	70	115	155	180	200	225	245	260	310
	5	1	210	240	270	300	315	335	350	360	360
251-290 Køf	45	-	-	-	-	-	15	20	25	30	40
	25	-	-	-	35	40	50	55	60	70	100
	15	-	-	40	50	60	70	80	90	100	150
	10	-	60	70	80	90	115	150	175	200	250
	5	-	85	100	120	150	185	215	230	250	250

## 11. Alle tog skal være trykluftbremset.

Bremsers.

Tog må ikke afgå fra et togekspeditionssted, før foreskrevne bremseprøve er foretaget.

(SR § 62, pkt 1.1)

(SR § 66)

## 12. Køretøjer med trykluftbremse skal søges fordelt jævnt i toget.

Fordeling af bremsers.

Forreste og bageste køretøj skal have automatisk trykluftbremse.

(SR § 62, pkt 1.3)

Undtaget herfra er

- tog fremført af Ardelt traktor, som kun har hjælpebremse.

Togføreren skal sikre sig, at de fornødne trykluftbremsers er indkoblet og fordelt.

## 13. På vogne, der er læsset med ekspositive stoffer og genstande, samt på den umiddelbart foran og den umiddelbart bagved løbende vogn (beskyttelsesvogn), må trykluftbremsen kun benyttes i det omfang, det er nødvendigt for at opnå den for toget krævede bremseprocent. Trykluftbremsen på vogne med glidelejer og på vogne, der ikke har gnistbeskyttelsesplader over hjulene, må dog aldrig benyttes.

Bremsers på vogne med eksplosive stoffer.

(SR § 62, pkt 1.4)

## 14. I TIB er givet regler for beregning af et køretøjs bremsevægt.

Bremsevægt og bremseprocent.

Bremsevægten for et tog er summen af de enkelte afbremsede køretøjers bremsevægt.

(SR § 62, pkt 1.13)

(TIB, side 8-24)

Bremseprocenten for et tog er togets bremsevægt i procent af togvægten.

I et tog skal der mindst være den bremseprocent, som betinges af togets bremseart, hastighed og de på strækningen værende fald. Bremsetabellerne i TIB angiver den krævede bremseprocent.

Lokalgodstogene fremføres P-bremset.

Hvis lokomotivets bremsevægt eller bremseart ikke er den normale, skal lokomotivføreren underrette togvføreren herom.

## 15.

## Bremsetabel 1 (1000 m bremsevej)

Største længde for P-bremse tog: 835 m  
Største længde for R-bremse tog: 500 m

Bremsetabel.

(TIB, pkt 3.4)

Faldtal	Bremseart	Med største tilladte hastighed km/t																					
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	
		Skal bremseprocenten mindst være																					
0	P	6	6	6	6	6	6	10	15	20	25	31	38	45	53	61	71	80					
	R	6	6	6	6	6	10	14	19	25	26	30	34	40	45	52	58	65	72	80	89	97	
1	P	6	6	6	6	6	8	12	17	21	27	33	40	47	55	63	72	81					
	R	6	6	6	6	6	8	12	16	21	27	28	31	36	41	47	53	59	66	74	82	90	99
2	P	6	6	6	6	6	6	10	14	18	23	28	35	42	49	57	65	74	83				
	R	6	6	6	6	6	9	13	18	23	28	29	33	38	43	49	55	61	68	75	83	92	100
3	P	6	6	6	6	8	12	15	20	25	30	36	43	51	59	67	76	85					
	R	6	6	6	6	8	11	15	20	25	30	31	34	39	44	50	56	63	69	77	85	93	102
4	P	6	6	6	7	9	13	17	22	26	32	38	45	52	61	69	78	87					
	R	6	6	6	7	9	13	17	22	26	32	33	36	41	46	52	58	64	71	78	86	95	104
5	P	6	6	6	8	11	15	19	24	28	34	40	47	54	62	71	80	89					
	R	6	6	8	11	15	19	23	28	34	35	38	42	47	53	59	66	72	80	88	96	105	
6	P	6	6	7	10	13	17	21	25	30	35	42	49	56	64	72	82	91					
	R	6	6	8	10	13	16	21	22	30	36	37	39	44	49	55	61	67	74	81	89	98	107
7	P	6	7	9	12	15	18	22	27	32	37	43	51	58	66	74	84	93					
	R	8	9	12	15	18	22	27	32	38	39	41	46	51	56	62	69	75	83	91	99	108	
8	P	8	9	11	14	16	20	24	29	33	39	45	52	60	68	76	86	95					
	R	10	11	14	17	20	24	29	34	39	40	42	47	52	58	64	70	77	84	92	101	110	
9	P	10	11	13	15	18	22	26	31	35	40	47	54	62	70	78	87	97					
	R	11	13	15	18	22	26	31	35	41	42	44	49	54	59	66	72	78	86	94	102	111	
10	P	12	13	15	17	20	24	27	32	37	42	49	56	63	72	80	89	98					
	R	13	15	17	20	23	28	32	37	43	44	46	50	55	61	67	73	80	87	95	104	113	

## 16. Strækning

Faldtal

Stigningsbogstav

Stigningsbogstav.

Faldtal.

(TIB, pkt 8)

Sa - Hj	0	J
Hj - Vr	1	K
Bl - Ns	2	M
Ns - Ab	0	J
NsH - Ab	0	C
Ab - SØ	0	H
SØ - Ab	4	H
Ab - NsH	10	K
Ab - Ns	4	K
Ns - Su	1	L
Su - Bl	1	M
Vr - Hj	1	G
Hj - Sa	4	K

17. Lokomotivføreren skal på blanket S 2 have melding om togets størrelse og bremseart m v
- på togets udgangsstation,  
- på stationer, hvor der sker ændring i togets størrelse m v.
- Togføreren udfærdiger bremseseddel.
18. Når togets sammensætning m m kræver nedsættelse eller tillader forhøjelse af den størst tilladte hastighed, skal togføreren på blanket S 2 underrette lokomotivføreren om, hvilken hastighed toget kan fremføres med.
19. Før et tog udgår fra en udgangsstation, skal det efterses
- at køretøjer er forskriftsmæssigt sammenkoblet,  
- at vogne er forsvarligt læsset,  
- at de fornødne trykluftbremses er indkoblet og fordelt.
- Det påhviler togføreren at foretage dette eftersyn.
- Eftersynet skal i fornødent omfang gentages, når køretøjer er blevet tilkoblet eller frakoblet.
20. Bemærkes der under et togs kørsel sådanne uregelmæssigheder ved vognene eller ved toget, at viderekørsel må formodes at frembyde fare for toget eller for tog på nabospor, skal toget straks standses af den, der bemærker uregelmæssigheden.
- Når et tog er standset på grund af uregelmæssigheder ved en vogn, skal personalet i toget undersøge, om toget med forsigtighed kan føres videre til næste station.
- 21 Kan vogne i et tog ikke videreføres, skal FC-lederen hhv stationsbestyreren for næste station hurtigst muligt underrettes.

Bremseseddel.  
(SR § 62, pkt 1.14)

Nedsættelse af hastigheden.  
(SR § 68, pkt 2)

Eftersyn af toget.  
(SR § 65)

Beskadigede vogne.  
(SR § 90, pkt 1)

Efterladte vogne.  
(SR § 90, pkt 2)

22. Togføreren skal såvel på togudgangsstationer, hvor vogn eftersyn ikke foretages af vognopsynsmænd, som på mellemstationer, hvor der foretages udveksling af den bageste vogn, overbevise sig om, at de bageste puffere i toget ikke sidder løse.
23. Under opholdet på stationerne sørger togføreren for, at rangering samt øvrige arbejde ved toget foregår forsvarligt og så hurtigt som muligt. Togføreren skal personligt deltage i og lede arbejdet.
24. Under kørslen må togpersonalet ikke henvende sig til lokomotivføreren, medmindre henvendelsen er nødvendiggjort af sikkerhedsmæssige årsager.

Togførerenes øvrige opgaver.  
(M, side 7)

Togets ekspedition på stationerne.  
(M, side 9)

Forhold under kørslen.  
(M, side 11)

G. Kørsel med veteran tog.

1. Kørsel på veteran-jernbanen sker efter bestemmelserne i SR, samt efter "Særlige reglementsbestemmelser for drift af en veteranbane på stamspor Ålborg Øst" jf punkt 3. Reglementsbestemmelser.
  
2. Togene afsendes fra hhv ankommer til spor 0. Sporbenyttelse.
  
3. For drift af en veteranbane på stamsporet Ålborg Øst har ministeriet for offentlige arbejder givet følgende bestemmelser: Særlige reglementsbestemmelser.
  - a) Største stigningsbogstav er H. Stigningsbogstav.
  
  - b) Største faldtal er 8. Faldtal, akseltryk og hastighed.  
 Største tilladte akseltryk er 20 t.  
  
 Største tilladte hastighed er 50 km/t, på selve havneområdet dog højst 15 km/t. Andre hastighedsnedsættelser er afmærket med stands signaler.  
  
 Den i § 42 stk 1 i "Politireglement for Danske Statsbaner" nævnte bestemmelse om overskridelse af kørehastigheden ved prøvekørsler må ikke anvendes.
  
  - c) Følgende overkørsler er sikret ved advarselssignalanlæg henholdsvis automatbomme: Overkørsler og deres sikring.  
  
 Vissevej,  
 Hadsundvej,  
 Omfartsvejen ved Gistrup,  
 Lemvigvej,  
 Klarup omfartsvej.  
  
 Overkørslen ved cykelsti Gug-Visse beliggende umiddelbart øst for Gug station er forsynet med automatisk advarselssignalanlæg.

Fremgår det af de til overkørslen hø-

rende signaler, at denne ikke er sikret, skal toget bringes til standsning foran overkørslen. Anlægget må i så fald betjenes manuelt fra betjeningskassen ved overkørslen.

Efter passage af en overkørsel kontrolleres

- at anlægget slukkes,
- at der ikke sker bagtænding af anlægget.

I givet fald bringes anlægget i normalstilling (slukket) ved manuel betjening.

For at uvedkommende ikke kan betjene et overkørselsanlæg, skal betjeningskasserne være lukkede og aflåsedede og nøglerne være fjernet fra låsene. Åbning må først ske umiddelbart før betjening. Så snart betjeningen er tilendebragt, skal kasserne atter lukkes og aflåses.

Såfremt advarselssignalanlægget (automatiske bomanlæg) ikke kan fungere, skal rangerlederen foranledige, at vejfærdselen standses af en mand, som tager plads på overkørslen.

Ved standsning af vejfærdselen skal det af politiet anvendte stoptegn benyttes.

Politiets tegn for "stop" gives ved, at politibetjenten udstrækker begge arme vandret til hver sin side på tværs af den færdselsåre, hvor færdselen skal stoppes. Stoptegnet gives fra en plads midt i gade- eller vejkrydset eller på et andet hensigtsmæssigt sted så nær midten af gade- eller vejkrydset som muligt.

Inden stoptegnet 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 på gaden eller vejen, da hele færdselen ikke kan standse med kort varsel. Den pågældende skal derfor, når han skal afgive tegn til

standsning af færdslen, i god tid indtage sin plads og holde godt udkig til alle sider, således at han er i stand til enten at standse færdslen eller rangertrækket.

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

Uregelmæssigheder ved anlæggene anmeldes straks til Ålborg station tlf

Foran følgende overkørsler er opstillet signal nr 17.3 (Giv agt):

Sportsvej i Gug,

Overkørslen øst for Gug station,

Overkørslen umiddelbart øst for Lundegårde.

Disse overkørsler skal passeres med fornøden forsigtighed.

Der findes endvidere en del usikrede overkørsler, som skal passeres ved rangering. Er der ikke fri oversigt over overkørslen og dennes nærmeste omgivelser, afgives lydsignaler fra lokomotivet.

Der må ikke køres med større hastighed, end at rangertrækket i tide kan standses, hvis der viser sig hindringer på overkørslen.

- d) Der må - bortset fra kørsel med hjælpetog - kun være ét tog ad gangen på forbindelsessporet.

Togene skal standse foran sporskifterne til omløbssporet mellem Gistrup og Grønlandshavnen, og togføreren skal sikre sig, at sporskifterne er fuldstændigt om-

Kørsel på forbindelsessporet.

stillet, inden sporskifterne passeres i modgående stilling.

Lokomotivet skal være forrest i køreretningen. Denne bestemmelse gælder dog ikke for kørsel mellem Grønlandshavnen og omløbssporet.

Skruebremserne skal være fastspændte på vogne, som hensættes uden forspændt lokomotiv.

- e) Inden afgang indhenter lokomotivføreren stationsbestyrerens tilladelse til kørsel ad forbindelsessporet. Tilladelsen skal omfatte både ud- og hjemkørsel.

Ved togets tilbagekomst indhenter lokomotivføreren gennem telefonen ved Dv 112.2 stationsbestyrerens tilladelse til kørsel ind på stationen.

Såvel ind- som udkørsel skal finde sted på fastlagte rangertogveje og på dværgsignaler. Kan rangertogvej ikke fastlægges, skal togene ind- henholdsvis udrangeres af en rangerleder fra stationen.

Efter hjemkomsten til Ålborg station bekræfter lokomotivføreren overfor stationsbestyreren, at forbindelsessporet er frit.

- f) Øvrig kørsel på stationens område må kun finde sted under medgivelse af rangerleder fra stationen.
- g) Nedbrud, beskadigelser, afsporing og lignende skal straks anmeldes til stationsbestyreren på Ålborg station tlf  k 141.

Kørsel ind på og ud af Ålborg station.

Øvrig kørsel på stationens område.

Anmeldelse af uheld m m.



