

DANSKE STATS BANER
Ålborg station

INSTRUKSER

for

sikkerheds-

og

rangertjenesten

på

Ålborg station

	Side
A. Instruks for togvejledning samt for afgivelse af ind- og udkørsels signaler	5-8
B. Instruks for signalbudsene	9-11
C. Instruks for rangering på stationspladserne (personbanegården)	12-16
D. Instruks for rangering af privatbanetog fra ankomstspor til afgangspor på personbanegård	17-21
E. Instruks for udvælgelse af togvejledningssignaler og rangering af tog	14-19
F. Instruks for de 5 masterangersignaler på godspladserne, masterangersignalerne og betjening	21-25
G. Instruks for rangering af godsvogne på vertilte og på særlige godsplads samt på de 2 remisespor til Ålborg privatbaners remise	25-28
H. Instruks for privatbanetogens kørsel mellem Ålborg station og godsplads henholdsvis godsplads henholdsvis	28-32
I. Instruks for kørsel og rangering på Ålborg havn	32-34
J. Instruks for hjulsvognens opretning og anbringelse	34
K. Instruks for benyttelse og rangering på Ålborghalstens sidespor	34-35
L. Instruks for benyttelse og anbringelse af enkelte og dobbelte hensku	35
M. Instruks for benyttelse og anbringelse af enkelte og dobbelte hensku	35-38
N. Instruks for ledelse af enmandsbetjente lokomotiver, My, Mr, Mø - og traktorer ind og ud af ankomstområdet (remisen)	36-37
O. Instruks for udvælgelse af tog fra godspladserne	37-38
P. Instruks for ledelse af Ålborg privatbaners tog og for brændselsprøve med disse tog	38-39
Stationens instruks for sikkerheds- og rangertjenesten på Ålborg station af 25. november 1948 oplyst	

INSTRUKSER

for

sikkerheds-

og

rangertjenesten

på

Ålborg station

INDHOLD

	Side
A. Instruks for togvejseftersyn samt for afgivelse af ind- og udkørselssignaler	5- 9
B. Instruks for signalhusene	9-11
C. Instruks for rangering på stationssporene (personbanegården)	12-16
D. Instruks for rangertræks kørsel på den del af stationssporene (personbanegården), der ligger syd for togvejssignalet for tog fra Skalborg	16-18
E. Instruks for omrangering af privatbanetog fra ankomstspor til afgangsspor på Ålborg personbanegård	19-21
F. Instruks for de 5 masterangersignaler på godspladserne, masterangersignalernes betydning og betjening	21-25
G. Instruks for rangering i pakhushuset, på vestlige og på østlige godsplads samt på de 2 remisespor til Ålborg privatbaners remise	25-28
H. Instruks for privatbanetogenes kørsel mellem Ålborg station (personbanegården) og østlige godsplads henholdsvis Ålborg privatbaners remise	28-32
I. Instruks for kørsel og rangering på Ålborg havn ..	32-34
J. Instruks for hjælpevognens afhentning og anbringelse	34
K. Instruks for benyttelse og rangering på Ålborghalens sidespor	34-35
L. Instruks for maskintjenestens rangering ud over sporskifte nr. B	35
M. Instruks for benyttelse og anbringelse af enkelte og dobbelte hemsko	35-36
N. Instruks for ledsagelse af enmandsbetjente loko - My, Mx, Mo - og traktorer ind og ud af maskintjenestens område (remisen)	36-37
O. Instruks for udrangering af tog fra godspladserne ..	37-38
P. Instruks for ledsagelse af Ålborg privatbaners tog, og for bremseprøve med disse tog	38-39

Stationens instruks for sikkerheds- og rangertjenesten på Ålborg station af 26. november 1949 ophæves.

Ålborg station, den 1. december 1960.

Stationens instruks for sikkerheds- og rangertjenesten på Alborg station af 28. november 1948 opreves 38-39

og for promeprøve med disse tog 38-39

P. Instruks for ledelse af Alborg privathavnens tog 37-38

O. Instruks for udvælgelse af tog fra godpladsene 36-37

restens område (remisen) 36-37

Mx. Mo - og traktor ind og ud af maskinbøjle 35-36

N. Instruks for ledelse af emmandarbejde i lok - dobbelt hemske 35-36

M. Instruks for benyttelse og indtægelse af enkelte og sporstille nr. B 35

L. Instruks for maskinlønens rangering ud over lens sidegange 34-35

K. Instruks for benyttelse og rangering på Alborghal - gelse 34

J. Instruks for hjælpvognens skoning og anden - 32-34

I. Instruks for kørsel og rangering på Alborg havn 32-34

plads henholdsvis Alborg privathavnens remise 32-33

H. Instruks for privathavnens kørsel mellem Al - borg station (personbanegården) og østlige gods - 31-32

ning 31-32

G. Instruks for rangering i pakhusområdet på vestlige remise 31-32

F. Instruks for de 5 maskinlønens på godplads - 19-21

kommandopost på Alborg personbanegård 19-21

E. Instruks for omvælgelse af privathavnens for an - 15-18

lovselsregulering for tog fra Skalborg 15-18

D. Instruks for rangering af kørsel på den del af sta - 12-16

tionens (personbanegården), der ligger syd for pangsården) 12-16

C. Instruks for rangering på stationens (person - 4-9

banegården) 4-9

B. Instruks for signalhusene 4-9

ind og udkørselsregulering 4-9

A. Instruks for togvejsfetersyn samt for afgivelse af

INSTRUKS A

for

togvejsfetersyn samt for afgivelse af ind- og udkørselssignaler

Togvejsfetersyn

1. Eftersynet af togvejene deles mellem betjeningen i stationens tre signalhuse (I, II og III).

Under signalhus I henhører det terræn, der ligger mellem stationspladsens sydlige grænse og en lige linie fra den nordlige ende af bygning I og til den sydlige ende af bygning II, tværs over sporene fra spor 1 til spor 11 (maskinsporet).

Under signalhus III (kommandoposten) henhører det terræn, der ligger mellem stationspladsens nordlige grænse og en lige linie gennem telefonkiosken på perron I og fungekiosken på perron II, tværs over sporene fra spor 1 til spor 11 (maskinsporet).

Under signalhus II henhører det mellemliggende terræn mellem signalhus I og signalhus III's områder, for Hadsundsporet dog til dets endepunkt i nord.

Forinden stationsbestyreren må give noget tog signal til indkørsel, skal han have modtaget melding fra kommandoposten (hus III) om, at den hvert signalhus underlagte togvejsstrækning er i orden efter de derom givne regler i sikkerhedsreglementet (SR) med tilsluttende bestemmelser.

Forinden kommandoposten må give noget tog signal til udkørsel, skal kommandoposten (hus III) have modtaget melding fra signalhus I og II om, at den hvert signalhus underlagte togvejsstrækning er i orden, ligesom signalhus III selv skal foretage togvejsfetersynet for den signalhus III underlagte strækning, alt efter de i sikkerhedsreglementet (SR) givne regler med tilsluttende bestemmelser.

Signalhusenes meldinger til kommandoposten om fri togvej gives enten ved blokering gennem blokapparatet eller gennem

telefon efter de i nærværende instruks punkt 2 og 3 givne regler.

Ved at afgive blokering, hvilket vil sige, at det til de aflåsede sporskifter for den pågældende togvej svarende blokøje i blokapparatet blokeres, hvorved blokøjets farve forandres fra rødt til hvidt, erkendes det altså, at det foreskrevne eftersyn af togvejen er foretaget, og at togvejen er i orden for det pågældende tog.

Nævnte blokering eller melding pr. telefon må ikke afgives, før det ovenfor nævnte togvejseftersyn i hvert enkelt tilfælde har fundet sted. Så længe en togvej holdes aflåst, skal der holdes udkig med, at ingen forbudt rangering kommer i berøring med togvejen.

Efter at stationsbestyreren har fået melding fra kommandoposten om, at togvejen er i orden, skal han, forinden han giver tilladelse til at stille indkørselssignal, kontrollere meldingens rigtighed for den del af togvejen han kan overse.

Når der er stillet udkørselssignal skal stationsbestyreren, forinden han giver afgangssignal, efterse den del af togvejen han kan overse. Stationsbestyreren skal dog altid efterse den nordlige del af hovedspor 5, hvortil bygningerne på perron III spærrer udsigten fra kommandoposten.

2. Afgivelse af indkørselssignal

Der findes togvejssignaler for indkørsel således:

fra nord til sporene 2, 4 og 5 i hus III

fra syd til sporene 1 og 3 i hus I og

fra Hadsund til Hadsundsporet i hus II.

Togvejssignalet stilles umiddelbart før indkørselssignalet til det pågældende spor, så snart togvejssignalet er frigivet.

Der må ikke sættes indkørselssignal for noget tog, før stationsbestyreren har givet tilladelse dertil i hvert enkelt tilfælde, og en sådan tilladelse må først gives, efter at stationsbestyreren for hvert enkelt tog har modtaget den i punkt 1 påbudte melding fra signalhus III om, at togvejen er i orden. I den anledning fastsættes følgende regler:

a. Tog fra nord til spor 2 og 4

Signalhus I og II afgiver spor aflåsning (blokering) til signalhus III efter forlangende fra denne. Efter at have modtaget

disse spor aflåsninger og efter at have foretaget togvejseftersynet giver signalhus III følgende melding pr. telefon til stationsbestyreren: »togvejen er ret for tog NN til spor 2 (4)«.

Stationsbestyreren kan derefter beordre indkørselssignalet stillet.

b. Tog fra Skalborg til spor 1 og 3

Signalhus I og II giver efter forlangende fra signalhus III spor aflåsning (blokering) til signalhus III. Efter at have modtaget disse spor aflåsninger, og efter at have foretaget togvejseftersynet giver signalhus III følgende melding pr. telefon til stationsbestyreren: »togvejen er ret for tog NN til spor 1 (3)«.

Stationsbestyreren kan derefter beordre indkørselssignalet stillet, hvorefter signalhus III frigiver indkørselssignalet i signalhus I.

c. Tog fra nord til spor 5

Signalhus I giver efter forlangende fra signalhus III spor aflåsning (blokering) til signalhus III. Signalhus II giver efter forlangende fra signalhus III følgende melding pr. telefon til signalhus III: »hus II her, togvejen er ret for tog NN til spor 5«.

Efter at have modtaget forannævnte spor aflåsning og melding, og efter at have foretaget togvejseftersynet giver signalhus III følgende melding pr. telefon til stationsbestyreren: »togvejen er ret for tog NN til spor 5.«

Stationsbestyreren kan derefter beordre indkørselssignalet stillet, men må dog forinden sikre sig at spor 5 er frit på det stykke, som ligger vest for tunneloverbygningen og ventehallen på perron III.

d. Tog til Hadsundsporet

Efter forlangende fra signalhus III giver signalhus I spor aflåsning (blokering) til signalhus II, som derefter giver spor aflåsning (blokering) til signalhus III. Efter blokeringens modtagelse melder signalhus III pr. telefon til stationsbestyreren: »togvejen er ret for tog NN til Hadsundsporet.«

Stationsbestyreren kan derefter beordre indkørselssignalet stillet, hvorefter signalhus III frigiver signalet i signalhus I.

Alle forannævnte blokeringer og meldinger skal, for så vidt forholdene tillader det, afgives efter forlangende fra signalhus

III snarest efter, at det pågældende tog er meldt fra nabostationen.

3. Afgivelse af udkørselssignal

Signalhus III foranlediger ca. 1 minut før togafgang det pågældende udkørselssignal stillet. I forsinkelsestilfælde påhviler det stationsbestyreren at underrette signalhus III om, hvornår udkørselssignalet ønskes stillet, evt. om, at stationsbestyreren selv vil give ordre til signalgivning til signalhus III.

Når det pågældende udkørselssignal stilles, tilkendegiver signalhus III overfor stationsbestyreren, at togvejen er ret til udkørsel for det pågældende tog, at tilbagemelding (deblokering) er modtaget for sidst forudkørende tog, at der er afmeldt og ringet for toget.

I den anledning fastsættes følgende regler:

a. Nordkørende tog fra spor 0, 1, 4 og 5

Under iagttagelse af, at et forudkørende tog har passeret hovedsignalet ved Kastetvej (det pågældende blokfelt er deblokeret) stiller signalhus III udkørselssignalet.

b. Sydkørende tog fra spor 2 og 3

Signalhus I giver, efter forlangende fra signalhus III, sporaf-låsning (blokering) til signalhus III. Signalhus II giver, efter forlangende fra signalhus III og efter at have foretaget togvejseftersynet, følgende melding pr. telefon til signalhus III: »togvejen er ret til udkørsel fra spor 2 (3) for tog NN.« Når signalhus III har modtaget forannævnte sporaf-låsning (blokering) fra signalhus I og melding fra signalhus II, foretager signalhus III togvejseftersynet, og efter at have afmeldt og ringet for toget, frigiver han udkørselssignalet i signalhus II, som derefter stiller udkørselssignalet.

c. Hadsundbanens tog

Signalhus I giver, efter forlangende fra signalhus III, sporaf-låsning (blokering) til signalhus II. Signalhus II giver, efter at have modtaget den omhandlede sporaf-låsning (blokering) fra signalhus I og efter at have foretaget togvejseftersynet, følgende melding pr. telefon til signalhus III: »hus II her, der er ret til udkørsel til Hadsund for tog NN.« Under iagttagelse af,

at et forudkørende tog er tilbagemeldt, og at der er afmeldt og ringet for toget, giver signalhus III ordre til signalhus II om at stille udkørselssignalet.

De foran omhandlede sporaf-låsninger (blokeringer) og meldinger skal gives så betids, at togene ikke sinkes unødvendigt. Der må herved tages hensyn til tilsluttende tog, samt krydsninger og overhalinger, og til overførsel af tog, rangertræk samt rangermaskiner fra og til godspladserne m. m. Det påhviler derfor signalhusene under forsinkelser, rangeringer m. m. at holde hinanden underrettet om forholdene.

INSTRUKS B

for

SIGNALHUSENE

a. Fællesbestemmelser for signalpasserne

1. Betjeningen af de under hvert signalhus hørende sporskifter og signaler m. v. sker i henhold til betjeningsplanen og til »rød plakat«, der begge skal være anbragt i signalhuset.

Endvidere henvises til bestemmelserne i signalreglementet (SIR) og i sikkerhedsreglementet (SR), som enhver må være kendt med.

Det i signalhus III tjenstgørende kontorphonale må tillige have kendskab til »Sikringsanlæggene og Deres Betjening« og til de særlige instruktioner vedrørende linieblokanlægget mellem Ålborg og Nørresundby.

Opmærksomheden henledes særligt på:

at alle fejl og forstyrrelser straks skal anmeldes til stationsbestyreren (fra hus I og II gennem hus III). Skæring af plomber må kun foretages efter stationsbestyrerens ordre, at ved opskæring af et sporskifte, der berører en indstillet togvej skal samtlige viste signaler for den pågældende togvej stilles på »stop«,

at et opskåret sporskifte eller på anden måde i uorden værende sporskifte ikke må befares, før det er efterset, og stationsbestyreren har givet tilladelse til atter at befare sporskiftet,

at opskæringsnøglen kun må bruges med stationsbestyrerens særlige tilladelse, når et sporskifte har været opskåret.

2. Hver gang en vagt tiltrædes, skal der foretages et nøje eftersyn af centralapparatets dele og bl. a. konstateres, at samtlige plomber er ubrudte.

3. Signalpasserne foretager togvejseftersyn og afgiver melding herom samt stiller signal i henhold til instruksen. Særlig påpasselighed må vises med vogne, som kan være afkoblede i hovedsporene. Endvidere kræver de områder, hvor togvejene under aflåsning ikke er dækket mod rangering, særlig agtpågivenhed.

4. Omlægning af sporskifter må ikke foregå umiddelbart før eller medens sporskiftet passeres, og kan rangerbevægelserne ikke nøje følges, skal der afventes signal fra rangerlederen.

5. Centralapparatet skal daglig aftørres og pudses på de blanke dele. Telefoner holdes ligeledes afstøvede. Hvor intet særligt er bestemt, besørgeres renholdelsen af morgenvagten.

6. Der skal føres kontrol med, at sporskifterne smøres til de i arbejdsfordelingen anførte tider. Skulle vejrforholdene kræve ekstraordinær smøring, må sådant foranlediges ved henvendelse til stationsbestyreren.

7. Så snart sne eller is begynder at vanskeliggøre skiftningen af sporskifterne, må dette meldes til stationsbestyreren.

8. Sporskifteprøve skal foretages mindst en gang daglig, sporskifterne skal prøves i begge stillinger, der må ses efter, at sporskiftetungerne slutter til hovedskinnen. Ved det daglige eftersyn prøves med mejsel, om tungerne fastholdes af aflåsningen, ved centralaflåede sporskifter skal tillige konstateres, at aflåsningshåndtaget ikke kan føres i låsestilling, når sporskiftet står »skævt«. Der foretages samtidig et almindeligt eftersyn af sporskiftets forskellige dele, herunder at sporskiftetviserne følger rigtigt med ved omstillingen. Fejl eller mangler, der måtte vise sig under prøven, skal straks anmeldes til den, der foretager eftersynet, sidstnævnte melder uopholdeligt til stationsbestyreren, hvad der er at bemærke fra eftersynet, hvorefter denne evt. underretter bane-(signal)-tjenesten. Om den afholdte prøve gøres bemærkning i telegrafjournalen hos stationsbestyreren.

9. Signalhusene holder hinanden underrettede om alle forhold, der har betydning for toggang og rangering.

10. Bestemmelsen om, at ingen uvedkommende – herved forstås også tjenestgørende ansatte, som intet har at gøre de nævnte steder – må tilstedes adgang til signalhusene, skal nøje overholdes.

b. Særbestemmelser for signalhusbetjeningen

Hus I træffer alle dispositioner og giver tilladelse til rangering på stationspladsen i syd, jfr. instruks C og D.

Sørger for rettidig klargøring af togvejene og holder kommandoposten, hvis bestemmelser han i enhver henseende er undergivet, underrettet om al rangering, der har betydning for toggangen, ligesom oplysninger om toggang og andre forhold indhentes hos kommandoposten.

Betjeningshåndtaget for sporskifte nr. 12, der fører ind til »vognreparationssporet«, skal være spærret med træklovs. Hus I giver rangerlederne tilladelse til at rangere på »vognreparationssporet« og udtager under rangeringen den omhandlede spærreklods af betjeningshåndtaget. Eftersyn og prøve af sporskifterne foretages hverdage om formiddagen af otas. tur 11. S. & h. foretages eftersynet af stationsbestyreren.

Hus II. Eftersyn og prøve af sporskifterne foretages hverdage om formiddagen af otas. tur 11. S. & h. foretages eftersynet af stationsbestyreren.

Hus III. Hus III er stationens kommandopost og bejenes af kontorpersonale. Kommandoposten leder signalgivningen og kontrollerer, at de den underlagte poster arbejder efter de givne instrukser og overholder sikkerhedsbestemmelserne. Den træffer alle dispositioner og giver den fornødne vejledning til hus I og II, giver tilladelse til rangering på stationssporene (se dog det for hus I anførte), holder signalhus I og II underrettet om togforsinkelser. Den sørger for rettidig klargøring af togvejene og melding til stationsbestyreren så betids, at togene ikke uden nødvendighed sinkes af signalgivningen. Posten er i enhver henseende underkastet stationsbestyrerens bestemmelser.

Eftersyn og prøve af sporskifterne foretages hverdage om formiddagen af otas. tur 11. S. & h. foretages eftersynet af stationsbestyreren.

INSTRUKS C

for

rangering på stationssporene

(hertil henregnes hele spornettet på personbanegården.

Personbanegården og godspladserne deles af

hovedspor 1 – spor G 2)

1. Almindelige bestemmelser for rangering i hovedsporene

Hovedsporene må kun benyttes til almindelig rangering i det omfang, som forholdene nødvendiggør.

Til yderligere sikring af togvejene forbydes det rangerpersonalet at rangere ind i hovedsporene uden efter indhentet tilladelse i hvert enkelt tilfælde.

For rangering *fra nord* ind i hovedsporene skal tilladelse forlanges hos og gives mundtlig fra kommandoposten.

For rangering *fra syd* ind i hovedsporene gives tilladelse af hus I mundtlig eller ved signal (se instruks D pkt. e og f og instruks H pkt. 1). Vil rangeringen komme til at berøre den del af hovedsporene, som ligger nord for det toarmede togvejsignal for tog fra Skalborg, skal hus I dog først indhente kommandopostens tilladelse – dette gælder også for tomme privatbanetog.

Ved rangering ind i Hadsundbanens spor skal hus I foruden at underrette hus II indhente tilladelse dertil hos hus III.

Maskiner og rangertræk, der skal køre fra Hadsundsporet mod syd, skal indhente telefonisk tilladelse fra hus II, der indhenter tilladelse fra hus I og III.

Maskiner og rangertræk, der skal køre fra Hadsundsporet ud i spor 1 og derfra mod nord, indhenter telefonisk tilladelse hos hus II, der indhenter tilladelse hos hus I og III.

Når efter det foranstående, et rangertræk (maskine) har fået tilladelse til at køre ind i hovedsporene, må der, hvad enten rangertrækket er kommet fra syd, eller det kommer fra nord og rangerer tilbage nordpå, kun køres:

i hovedspor 1 og 2 til signalhus III,

i hovedspor 3 til det på perron II anbragte stopsignal,

i hovedspor 4 og 5 til luftbroen.

Kørsel videre nord for disse grænser kræver ny tilladelse fra kommandoposten. Denne tilladelse gives således:

for hovedspor 1 mundtlig,

for hovedspor 2 et tændt lyssignal fra kommandopostens østlige mur,

for hovedspor 3, 4 og 5 et tændt rangersignal med 1 gult og 2 blå lys vest for kommandoposten, svarende til pågældende spor (gult lys tillader rangering fra det pågældende spor). Disse 3 lyssignaler giver tilladelse til eventuelt at fortsætte forbi kommandoposten.

For tomme privatbanetogs rangering til perron gælder særlige regler for standsning (se instruks H pkt. 1).

2. Rangering i den nordlige del af hovedsporene 1 og 2

Ved enhver rangering i nordgående retning i den del af hovedsporene, som ligger nord for hus III, skal rangerlederen tage plads på lokomotivet, når dette er forrest, og hvis vognene skydes, da på den nordligste.

3. Rangering i den nordlige del af hovedsporene 3, 4 og 5

Tilladelse for nordkørende bevægelser for rangertræk, der holder nord for de i pkt. 1 anførte grænser (spor 3 – stop, spor 4 og 5 – luftbroen) skal gives enten ved rangersignal (lyssignal), evt. ved en mundtlig tilladelse.

På den således givne tilladelse må der rangeres forbi kommandoposten til det sted, hvor pågældende rangertræk efter sin bestemmelse skal anbringes, og kommandoposten må derfor være opmærksom på, at anden rangering ikke må foregå i den indstillede rangervej.

Rangersignalet består af 3 lys i vandret linie og gælder overensstemmende med sporenes rækkefølge således:

vestlige lys for spor 5,

midterste lys for spor 4,

østligste lys for spor 3.

Der vises gult lys for det spor, hvorfra rangeringen er tilladt, og samtidig vises blå lys for de to andre spor.

Ved enhver rangering i nordgående retning i den del af hovedsporene, som ligger nord for hus III, skal rangerlederen tage plads på lokomotivet, når dette er forrest, og hvis vognene skydes da på nordligste vogn.

4. Rangering gennem sporskifte nr. 33 fra depotsporene vest for hovedsporene

Tilladelse til sådan nordkørende bevægelse gives af kommandoposten ved grønt flag eller grønt lys vendt mod sporskifte nr. 33. På denne tilladelse må der rangeres forbi kommandoposten som anført i pkt. 3.

5. Rangering til og fra depotsporområdet nord for kommandoposten. (Nordre rangerhoved, grubesporet, vestre opladespor og det ny remisespor)

Rangertræk, som skal køre *ind* på sporområdet, får tilladelse på en af de i pkt. 1, 3 eller 4 anførte måder.

Rangertræk, som befinder sig inde på sporområdet, må ikke rangere *ud* fra dette, d. v. s. passere afsporingsskoene, forinden rangerlederen har forlangt og fået kommandopostens tilladelse dertil. Denne tilladelse gives ved, at kommandoposten tænder et på husets nordlige mur anbragt rangersignal (lyssignal), der da viser en lysende skråstreg.

Er tilladelse til en sådan rangerbevægelse givet, må sko III ikke lægges over, før den tilladte rangerbevægelse er tilendebragt, medmindre der opstår en faresituation eller hus III har været i forbindelse med rangerlederen og underrettet denne.

Rangerlederen skal derfor stadig have sin opmærksomhed henvendt på rangersignalet.

Når der fra kommandoposten ved rangersignalet er givet tilladelse til rangering mod syd og denne tilladelse ikke straks benyttes, skal rangerlederen snarest gennem telefonen ved vasepladsen underrette hus III om årsagen hertil.

Til vidererangering ind i et af hovedsporene skal indhentes mundtlig tilladelse fra kommandoposten.

6. Rangering gennem skråsporene fra sporskifte nr. 45 henholdsvis sporskifte nr. B til sporfrit syd for sporskifte nr. 39

Sporskifte nr. 45 stillet i minusstilling giver tilladelse til rangering fra hovedspor 1, og sporskifte nr. 44 stillet i minusstilling til rangering fra hovedspor 2 gennem skråsporet til sporfrit syd for sporskifte nr. 39. Ligeledes giver sporskifte nr. B stillet i plusstilling tilladelse til rangering gennem skråsporet fra remiseområdet til sporfrit syd for sporskifte nr. 39.

7. Rangering i hovedspor 1 syd for sporskifte nr. 30 (beliggende ved sydenden af perron I) og indtil togvejssignalet for tog fra Skalborg

Ethvert rangertræk i spor 1, der skal mod syd, skal standse ud for sporskifte nr. 30, og må kun køre syd for sporskiftet efter indhentet telefonisk tilladelse fra hus II, idet det omhandlede sporstykke benyttes af Hadsundbanens tog ved indkørsel og udkørsel.

Disse togs ind- og udkørsel kan i øvrigt bemærkes ved, at personalet orienterer sig om, at togvejssignalet for Hadsundsporet for indkørsel eller udkørselssignalet for Hadsundsporet er stillet på »kør«.

8. De i foranstående punkter omhandlede rangeringer kræver særlig agtpågivenhed fra rangerpersonalets side overfor anden rangering, ligesom der nøje må lægges mærke til sporskifternes stilling og passes på, at afsporingsskoene er lagt ned. Endvidere må personalet stadig være opmærksom på et eventuelt håndsignal »stop« fra kommandoposten og øjeblikkelig standse rangeringen, når sådant signal vises.

Skulle et rangersignal komme i uorden, erstattes det ved, at signalbetjeningen giver håndsignal »kør« (om dagen en udstrakt arm, i mørke et grønt lys) mod rangertrækket. Tilladelse til at rangere ud fra depotsporområdet nord for kommandoposten (pkt. 5) skal dog under disse forhold erhverves mundtlig (telefonisk).

9. Rangering på stationssporene i syd

Herom henvises til bestemmelserne i instruks D.

Fællesregler for al rangering på stationssporene

a. Ved rangertræk forstås overalt tillige tomme maskiner (motorvogne).

b. Rangerlederne underretter inden arbejdets begyndelse signalhuset om, hvilken rangering der skal foretages, og de må under arbejdet stadig være i kontakt med dette, og ved rangering fra syd ind i hovedsporene skal udtrykkelig siges, om bevægelsen går nord for togvejssignalet. Bliver i usigtbart vejr en anmodning om sporskiftning ikke efterkommet med det samme, sætter rangerlederen sig i telefonisk forbindelse med signalhuset, eller sender en af rangerhjælperne dertil.

c. Vognene skal anbringes sporfrit til nabospor samt bremses, hvor sporspærre er anbragt, skal vognene stå indenfor disse. Kan vogne på sporene 6, 7, 8, 9 og 10 undtagelsesvis ikke bringes indenfor frispormærke, skal kommandoposten eller signalhus I straks underrettes.

Signalhusene holder hinanden underrettet såvel herom som om andre forhold rangeringen vedrørende.

En eventuel spærring skal i signalhuset markeres på det pågældende sporskiftehandtag.

d. Rangerlederen må aldrig trykke en vognrække ud over frispormærket, medmindre han har signalhusets tilladelse.

e. Rangerlederen melder til pågældende signalhus, når de sidste vogne hentes fra et hovedspor, at sporet atter er frit.

f. Rangerlederen melder i usigtbart vejr til det pågældende signalhus, at der holdes sporfrit, så et andet rangertræk kan passere, eller en togvej kan indstilles.

g. Hvor der er anbragt sporspærre (sko), skal rangerlederen se efter, at denne er lagt ned, inden han påbegynder rangeringen, alvorligt uheld kan ellers blive følgen.

h. Rangerlederen må under arbejdet være opmærksom på togvejssignalerne og udkørselssignalerne og udvise særlig agtpågivenhed, hvor togvejene ikke er sikret mod, at der rangeres ind i dem, efter at aflåsning er foretaget. Dette forhold gør sig gældende ved udkørsel fra spor 3 til syd og spor 0 til nord, samt ind- og udkørsel spor 4 og 5 og Hadsundspor.

INSTRUKS D

for

rangertræks kørsel på den del af stationssporene

(personbanegården), der ligger syd for

togvejssignalet for tog fra Skalborg

Foruden de i instruks C givne bestemmelser: »1. almindelige bestemmelser for rangering i hovedsporene« samt »Fællesregler for al rangering på stationssporene« kommer følgende særlige regler til anvendelse indenfor nævnte område:

a. Ethvert sydkørende rangertræk på stationssporene 1-11 skal standse nord for signalhus I således, at forreste køretøj holder ud for togvejssignalet for tog fra Skalborg. På sporene

6, 7, 8, 9, 10 og 11 må der dog ikke køres ud over frispormærket til nabospor.

Hus I giver tilladelse til vidererangering ved et for enden af spor 4a opstillet rangersignal (rangerur). Skiven er forsynet med tallene 1-12, hvoraf tallene 1-11 gælder for hver sit stationsspor af samme nr., medens tallet 12 gælder for spor 2a.

Tallene på urskiven er anbragt ganske som på et almindeligt ur, i normalstilling har urskiven ingen viser. Så snart der på urskiven ved dag eller i mørke tændes en lysende viser ind mod et tal, har det på det tilsvarende spor holdende rangertræk tilladelse til at rangere videre mod syd, men forinden må rangerlederen sikre sig, at sporskifterne er rigtigt indstillede.

Under den videre kørsel skal såvel lokomotiv- som rangerpersonalet være agtpågivende overfor et evt. »stop« (rødt lys), der kan vises enten fra urskiven eller fra hus I, og ethvert sydkørende rangertræk skal, når dette signal vises, øjeblikkeligt standse.

Der skal endvidere vises agtpågivenhed overfor andre rangertræk, som kan have misforstået en tilladelse til at køre frem.

Skulle rangersignalet komme i uorden gives fra hus I tilladelse til at køre frem, ved at der gives håndsignal »kør« (om dagen en udstrakt arm, i mørke et grønt lys) vendt mod rangertrækket, men særlig påpasselighed må da iagttages under kørselen.

b. Rangertræk fra Hadsundbanens spor

Rangertræk fra Hadsundsporet må først køre ind på det i nærværende afsnit omhandlede sporområde, når mundtlig (telefonisk) tilladelse er indhentet fra hus II, der indhenter tilladelse hos hus I.

c. Rangertræk fra godspladsen

må kun køre ind på omhandlede sporområde efter indhentet telefonisk tilladelse hos hus I, og når sporskifterne er rigtig indstillede. Til godspladsen henregnes alle spor øst for spor 1 (dog ikke Hadsundsporet og spor 0) - G 2.

Sporforbindelsen fra sporgruppe 60 og 70 på østlige godsplads gennem sporskifterne nr. 701, 805, 154, 153, 151, 148, 137, 127, 129, 7 og 6 til personbanegården eller omvendt benævnes »tværsporet«.

d. Af de sydkørende rangertræk (pkt. a, b, og c) fortsætter træk, der skal ad spor Mø til østlige godsplads eller Ålborg privatbaners remise, til sporskifte nr. 60, og herfra foretages viderekørsel efter instruks H.

e. Andre sydkørende rangertræk kan føres ud på det vestlige rangerhoved, spor G 2, spor Mm eller et af hovedsporene i syd, men skal da blive holdende der, indtil signalhus I giver tilladelse til kørsel mod nord således:

fra rangerhovedet: 1 grønt flag (lys) vendt mod rangertrækket,

fra spor 2 (højre spor fra Ålborg): 2 grønne flag (lys) vendt mod rangertrækket,

fra spor 1 (venstre spor fra Ålborg): 2 hvide flag (lys) vendt mod rangertrækket,

fra spor G 2 og spor Mm: telefonisk tilladelse indhentes hos signalhus I gennem den ved sporskifte nr. 60 anbragte plads-telefon.

Ved rangering fra rangerhovedet skal rangerlederen være særlig opmærksom på evt. signal »stop« fra signalhus I og på afløbssporskifte nr. A's stilling, da det kan blive nødvendigt, med kort varsel, at indstille togvej til spor 3.

f. Om al anden rangering i syd, for hvilke der ikke findes forskrifter i foranstående punkter gælder, at den stadig er underkastet signalhus I's ledelse. Der må således hverken rangeres ind på stationssporene på personbanegården eller rangeres til godspladsen uden signalhus I's tilladelse. En sådan tilladelse skal for kørsel ind i hovedsporene gives mundtlig, medmindre den under foranstående punkt e. eller instruks H pkt. 1 foreskrevne signalgivning anvendes. Skal rangerbevægelsen gå nord for togvejssignalet for tog fra Skalborg, skal signalhus I indhente tilladelse dertil hos signalhus III. Ved rangering til Hadsundsporet skal signalhus I endvidere indhente tilladelse hos signalhus II.

Når signalhuset har standset en rangering, kræves fornyet tilladelse til at fortsætte.

g. Al rangering på det i nærværende afsnit omhandlede sporområde må foregå med særlig påpasselighed, og der skal stadig gives agt på et evt. stopsignal fra signalhus I. Rangerlederen sørger for, at ethvert forlangende om sporindstilling gives på tydelig måde, ligesom han særligt omhyggeligt skal kontrollere, at rangervejen er fri.

INSTRUKSE

for

omrangering af privatbanetog fra ankomstspor til afgangsspor på Ålborg station

Forinden omrangering skal togets vogne tømmes for rejsende. Togføreren eller maskinledsageren er den ansvarlige leder af rangeringen, og de i stationens instruks C pkt. 9 givne regler kommer til anvendelse.

For omrangeringer, der kommer til at berøre stationssporene i syd, gælder samme regler som for rangertræk i almindelighed (instruks D).

Endvidere bestemmes følgende:

a. Omrangering fra spor 1 til Hadsundspor:

Toget rangerer sydpå indtil sporskifte nr. 30 (ved sydenden af perron I). Herfra må toget ikke køre mod syd, forinden telefonisk tilladelse er indhentet hos hus II, der indhenter tilladelse hos hus I.

Når tilladelse til at køre mod syd forbi sporskifte nr. 30 er modtaget fra hus II (efter at hus II har stillet sporskifte nr. Ø i plusstilling (til spor 1) må der køres frem over sporskifte nr. Ø, og når hus II har stillet sporskifterne nr. Æ - Ø i minusstilling (til Hadsundspor) må der køres ned i Hadsundspor.

b. Omrangering fra spor 1 til sporene 2, 3, 4 og 5

Rangerlederen indhenter mundtlig tilladelse hos hus III til at køre mod nord ud over sporskifte nr. 45. Når sporskifte nr. 45 skiftes til minus, gives der derved tilladelse til at køre tilbage i afgangsspor.

c. Omrangering fra spor 2 til sporene 3, 4 og 5

Tilladelse til kørsel mod nord ud over sporskifte nr. 44 gives ved et lyssignal, der tændes af hus III på østsiden af hus III. Sporskifte nr. 44 skiftet til minus giver herefter tilladelse til tilbagekørsel i afgangsspor.

d. Omrangering fra spor 3 til spor 4 og 5

Gennem tændt rangersignal (gult lys) for spor 3 giver hus III

tilladelse til at køre mod nord til sporskifte nr. 40 er passeret. Sporskifte nr. 40 skiftet til plus giver herefter tilladelse til at køre tilbage i afgangsspor.

e. Omrangering fra spor 4 til spor 5

Gennem tændt rangersignal (gult lys) for spor 4 (5) giver hus III tilladelse til at køre mod nord til sporskifte nr. 38 er passeret. Når sporskifte nr. 38 skiftes, må der køres til spor 5 (4).

f. Omrangering fra sporene 2-5 til Hadsundspor og fra sporene 4 eller 5 til spor 2 eller 3

Togene rangerer sydud til vestre rangerhoved eller et af hovedsporene i syd. Tilladelse til at køre ned i afgangsspor gives således af hus I:

- fra rangerhovedet 1 grønt flag (lys),
- fra spor 2 (højre spor fra Ålborg) 2 grønne flag (lys),
- fra spor 1 (venstre spor fra Ålborg) 2 hvide flag (lys).

Forinden tilladelse gives af signalhus I til kørsel til afgangsspor indhenter signalhus I tilladelse dertil hos signalhus III, og for kørsel til Hadsundsporet endvidere tilladelse hos signalhus II.

g. Omløb af Hadsundtog

Rangerlederen for Hadsundtog, der holder i Hadsundsporet, og som skal omløbe til afgang til Hadsund, anmoder, gennem den på perron I ved Hadsundsporet anbragte telefon, om tilladelse hos signalhus II til at foretage omløbet i blindsporet ved Hadsundsporet – spor 1.

Forinden signalhus II giver den ønskede tilladelse, må signalhus II indhente tilladelse hos signalhus I og hos signalhus III.

Såfremt omløbet ikke kan finde sted i omløbssporet – spor 1, må signalhus II træffe aftale med signalhus I og signalhus III om, hvor omløbet mest praktisk kan finde sted, og derefter underrette rangerlederen om den trufne afgørelse.

h. Omrangering fra Hadsundspor til spor 1

Rangerlederen anmoder telefonisk hus II om tilladelse til at køre i spor 1. Hus II indhenter tilladelse hos hus I, der indhen-

ter tilladelse hos hus III. Når tilladelsen er indhentet hos hus I, stiller hus II sporskifterne nr. Æ – Ø i minusstilling (til spor 1) og giver rangerlederen den ønskede tilladelse. Når toget er passeret sporskifte nr. Ø skiftes dette af hus II til plusstilling (spor 1), hvorefter toget må køre til perron.

i. Omrangering fra Hadsundspor til sporene 2-5

Rangerlederen anmoder telefonisk hus II om tilladelse til at foretage den ønskede omrangering. Hus II indhenter tilladelse hos hus I, der indhenter tilladelse hos hus III. Når hus II har modtaget den ønskede tilladelse stilles sporskifterne nr. Æ – Ø i minusstilling (til spor 1), hvorefter tilladelsen gives til rangerlederen. Toget ledes derefter ud på vestre rangerhoved i syd eller et af hovedsporene i syd, hvorfra toget ledes til perssonspor som anført under instruksens vedrørende omrangering fra spor 2-5 til Hadsundspor (pkt. f).

Såfremt det af driftsmæssige grunde er ønskeligt, at privatbanetogene efterlader vogne i stationens hovedspor, må afkoblingen ikke foretages forinden rangerlederen i hvert enkelt tilfælde har indhentet tilladelse dertil hos stationsbestyreren, med mindre afkoblingen er foreskrevet i stationens lokale planer.

Såfremt stationsbestyreren giver tilladelse til afkobling af vogne i hovedspor, må stationsbestyreren underrette signalhusene derom.

INSTRUKS F

for

de 5 masterangersignaler på godspladserne, og disse rangersignalers betydning og betjening

For at sikre Ålborg privatbaners togstammers kørsel fra og til godspladserne (vestlige og østlige), og for at sikre rangervejen for tog der skal udrangeres fra godspladserne til Skalborg eller Hadsund, samt for at sikre visse rangerbevægelser, er der opstillet 5 masterangersignaler på godspladserne således:

Rangersignal I mellem sporskifterne nr. 151 og nr. 152, ca. 5 m nord for tungespidsene af disse sporskifter.

Rangersignal II ca. 5 m syd for tungespidsene af sporskifte

nr. 801 og øst for sporet, der fører til sporgrupperne nr. 60 – 70 og 80.

Rangersignal III mellem de 2 maskinspor til Ålborg privatbaners remise og på linie med rangersignal II.

Rangersignal IV nordøst for sporskifte nr. 701 ca. 15 m nordøst for luftbroen til Kærsmølle.

Rangersignal V øst for spor 73 ud for krydsningen i sporskifte nr. 704.

Rangersignalerne er opstillet som mastesignaler, alle med højde til underkant af skiven 4 m over skinneoverkant. Maste-rangersignalerne betjenes ad elektrisk vej fra hus I.

Masterangersignalerne kan vise følgende signaler:

»Rangering forbudt«, skivens flade, i mørke blå lys, jfr. SIR side 48-II – 49-II, eller

»Rangering tilladt«, skivens kant, i mørke brandgult lys, jfr. SIR side 50-II – 51-II.

Normalstillingen for masterangersignalerne er:

Rangersignal I, II, IV og V »Rangering tilladt«,

Rangersignal III »Rangering forbudt«.

Rangersignalernes betydning i stilling »Rangering forbudt« er følgende:

Rangersignal I forbyder al rangering, der berører »tværsporet«, og når signalet stilles på »Rangering forbudt« skal alle rangertræk straks køre sporfrit af »tværsporet«. »Tværsporet« er sporforbindelsen fra personbanegården direkte til østlige godsplads gennem sporskifterne nr. 6, 7, 129, 127, 137, 148, 151, 153, 154, 805, 701 eller omvendt.

Rangertræk, der skal passere »tværsporet« fra eller til personbanegården, må først passere sporet efter indhentet tilladelse fra hus I, og først efter at rangersignal I er stillet på »Rangering forbudt«.

Rangersignal II forbyder al rangering fra sporene Mø, 91, 90, Mm, G 1 og G 2 til østlige godsplads via sporskifterne nr. 801 og nr. 153 og al rangering på sporstykket mellem sporskifterne nr. 154 og nr. 805. Når signalet stilles på »Rangering forbudt« skal alle rangertræk fra sporene Mø, 91, 90, Mm, G 1 og G 2 mod østlige godsplads straks køre sporfrit syd for sporskifterne nr. 153 og nr. 801. Der må dog rangeres til sporstopperen ved vandkranen.

Rangersignal III har normalstilling »Rangering forbudt«, og intet rangertræk, hverken fra syd eller nord på Ålborg privat-

baners vestlige remisespor, må passere signalet i denne stilling. Rangersignal III må i stilling »Rangering tilladt« kun passerer, når maskinledsageren (rangerlederen) har indhentet telefonisk tilladelse dertil hos hus I.

Rangersignal IV forbyder al rangering fra sporgrupperne nr. 60, 70 og 80 mod syd gennem sporskifterne nr. 805 og nr. 807. Når signalet stilles på »Rangering forbudt« skal alle rangertræk, der befinder sig i sporgrupperne nr. 60, 70 og 80, straks køre sporfrit nordøst for sporskifterne nr. 703, 702 og 807.

Rangersignal V forbyder al rangering fra sporgruppe 70 mod syd gennem sporskifterne nr. 703 og nr. 702. Når signalet stilles på »Rangering forbudt« skal alle rangertræk i sporgruppe 70 straks køre sporfrit nordøst for sporskifterne nr. 703 og nr. 702.

For togstammer (rangertræk), der skal overføres fra godspladserne til personbanegården, eller for tog, der skal udrangeres fra østlige eller vestlige godsplads, har rangersignalerne nr. I, II, IV og V i stilling »Rangering forbudt« ingen betydning for selve togstammen (rangertrækket) eller toget, idet rangersignalerne kun tjener til at dække rangervejen for togstammen (rangertrækket) eller toget.

Alle 5 masterangersignaler betjenes ad elektrisk vej af den tjenestgørende i hus I.

Masterangersignalerne stilles således af post I:

Ved overførsel af togstammer (rangertræk) fra sporgruppe 30, 40, 50 til personbanegården eller omvendt

rangersignal nr. I og IV på »Rangering forbudt«.

Ved overførsel af togstammer (rangertræk) fra sporgruppe 60 via »tværsporet« til personbanegården

rangersignalerne nr. I, II, III og V på »Rangering forbudt«.

Ved overførsel af togstammer (rangertræk) fra sporgruppe 70 via »tværsporet« til personbanegården

rangersignalerne nr. I, II, III, IV og V på »Rangering forbudt«.

Ved overførsel af togstammer (rangertræk) fra sporgruppe 60 til personbanegården via sporskifterne nr. 805, 803, 802, 155, 125 – spor Mø – sporskifte nr. 115, 116 – spor Mm – sporskifte nr. 60, 62 og 63

rangersignalerne nr. II, IV og V på »Rangering forbudt«, og rangersignal III på »Rangering tilladt«.

Ved overførsel af togstammer (rangertræk) fra sporgruppe 70 til personbanegården via sporskifterne nr. 805, 803, 802, 155, 125 – spor Mø – sporskifte nr. 115, 116 – spor Mm – sporskifte nr. 60, 62 og 63

rangersignalerne nr. II, IV og V på »Rangering forbudt«, og rangersignal III på »Rangering tilladt«.

Ved overførsel af togstammer (rangertræk) fra sporgruppe 80 til personbanegården via sporskifterne nr. 804, 803, 802, 155, 125 – spor Mø – sporskifte nr. 115, 116 – spor Mm – sporskifte nr. 60, 62 og 63

rangersignalerne nr. II, IV og V på »Rangering forbudt«, og rangersignal III på »Rangering tilladt«.

Ved overførsel af togstammer (rangertræk) fra personbanegården direkte til sporgruppe 60 og 70 via »tværsporet«
rangersignalerne nr. I, III, IV og V på »Rangering forbudt«.

Ved overførsel af togstammer (rangertræk) fra personbanegården til sporgruppe 60 og 70 via sporskifterne nr. 63, 62, 60 – spor Mm – sporskifte nr. 116, 115 – spor Mø – sporskifte nr. 125, 155, 802, 803 og 805

når togstammen (rangertrækket) er standset foran rangersignal III anmoder rangerlederen, efter at have overbevist sig om, at rangervejen er fri, gennem telefonen ved luftbroen hus I om tilladelse til at køre til sporgruppe 60/70.

For så vidt forholdene tillader det, giver hus I den ønskede tilladelse og stiller rangersignalerne nr. II, IV og V på »Rangering forbudt« og rangersignal nr. III på »Rangering tilladt«, hvorefter rangerlederen må fortsætte kørselen til sporgruppe 60/70.

Ved overførsel af togstammer (rangertræk) fra personbanegården til sporgruppe 80 via sporskifterne nr. 63, 62, 60 – spor Mm – sporskifte nr. 116, 115 – spor Mø – sporskifte nr. 125, 155, 802, 803 og 804

når togstammen (rangertrækket) er standset foran rangersignal III, anmoder rangerlederen, efter at have overbevist sig om at rangervejen er fri, gennem telefonen ved luftbroen hus I om tilladelse til at køre til sporgruppe 80. For så vidt forholdene tillader det, giver hus I den ønskede tilladelse, stiller rangersignalerne nr. II og IV på »Rangering forbudt« og rangersignal nr. III på »Rangering tilladt«, hvorefter rangerlederen må fortsætte kørselen.

Rangersignalerne må skænkes stadig opmærksomhed under rangerarbejdet. Den omstændighed, at et rangersignal viser »Rangering tilladt« fritager ikke personalet (herunder også Ålborg privatbaners togpersonale) for at sikre sig, at rangervejen er fri og rigtig indstillet, og at øvrige i »Rangerreglementet af 1959 (RR)« samt i lokalbestemmelser givne regler er iagttaget. Særlig agtpågivenhed må udvises, når flere maskiner arbejder samtidig på samme område.

INSTRUKS G

for

rangering i pakhusrådet, på vestlige og på østlige godsplads, på de to remisespor til Ålborg privatbaners remise, samt på »vognreparationssporet« og »Danmarkssporet«

a. Rangering i pakhusrådet

Alle spor i sporgruppe 30 (pakhusrådet) ender blindt mod nord. Der er anbragt dobbelte hemske foran alle stoppebomme, dog ikke foran stoppebommene for sporene 32, 33, 36 og 37, der fører ind i pakhushallen. Der er også anbragt dobbelt hemske ca. 4 m foran de vogne, der er stillet til toldboden i spor 38, og der må udvises særlig forsigtighed ved rangering til dette spor.

Al rangering med stød i sporgruppe 30 er forbudt.

Ved rangering ind i pakhushallen må rangerlederen i god tid henvende sig til pakhuset telefon nr. 244 eller nr. 245 med anmodning om at få bommene lukket op. Rangerpersonalet må ikke selv betjene bomme og broer ved pakhuset, når der er personale til stede på pakhuset.

b. Rangering på vestlige godsplads, sporgruppe 40

Alle spor i sporgruppe 40 ender blindt mod nord, og der er anbragt dobbelte hemske foran alle stoppebomme.

Denne sporgruppe er beregnet til depotspor og læssespor, og der må udvises fornøden forsigtighed ved rangering til spor, hvor der er vogne under af- eller pålæsning. Folk, der arbejder ved vognene, må varscoes i tide og på betryggende måde inden der rangeres til vognene.

Al rangering med stød er forbudt i ladesporene 40, 42 og 43 samt i spor 46 (kransporet) og 47 (rampesporet).

c. Rangering på vestlige godsplads, sporgruppe 50

Alle spor i sporgruppe 50 ender blindt mod nord, og der er anbragt dobbelte hemsko foran alle stoppebomme.

Denne sporgruppe er beregnet til opstillingsspor for godstog, med undtagelse af spor 50 a, der er læssespor for Danish Dairies, og til dette spor må der ikke rangeres med stød.

Med hensyn til afbremsning af vogne med enkelte hemsko gælder bestemmelserne i »Instruks L«.

d. Rangering på østlige godsplads, sporgruppe 60

Alle spor i sporgruppe 60 ender blindt mod nord, og der er anbragt dobbelte hemsko foran alle stoppebomme.

Da spor 60 bl. a. bruges for vogne til og fra lejerne af pakhusene ved dette spor, må der rangeres med forsigtighed på dette spor.

e. Rangering på østlige godsplads, sporgruppe 70

Sporene 70, 71 og 72 ender blindt mod nordøst, og der er anbragt dobbelte hemsko foran stoppebommene ved spor 70, 71 og 72. Ved nordøstenden af spor 72 ligger »Smøreksporsten«, der bruger sporet til af- og pålæsning af vogne. Ud mod rundkørselen i Jyllandsgade er sporet forsynet med lave sporstoppere, og der må rangeres med forsigtighed dertil.

Sporene nr. 77 og nr. 78 er i nordøstenden forsynede med aflåsede afløbssporstoffer, og foran disse er anbragt dobbelte hemsko.

Der må ikke rangeres med stød ud mod rundkørselen i Jyllandsgade, jfr. »Rangerreglementet af 1959 (RR)« side 25.

Vogne (træk), der anbringes i spor 73, skal altid være afbremsede.

f. Rangering på østlige godsplads, sporgruppe 80

Alle sporene ender mod nordøst i sporskifte nr. 722, hvorfra sporet fører ud i rundkørselen i Jyllandsgade, og der må ikke rangeres med stød mod rundkørselen, jfr. »Rangerreglementet af 1959 (RR)« side 25. I spor 84 findes profilmål og brovægt, og denne må ikke passeres, uden at vægten er stillet til gennemkørsel, jfr. det på brovægten anbragte signal.

Vogne (træk), der anbringes i sporgruppe 80, skal altid være afbremsede.

Sporskifterne nr. 807 og nr. 804 må aldrig passeres førend rangerlederen har overbevist sig om, at rangervejen er fri.

g. Rangering på de 2 remisespor ved Ålborg privatbaners remise

Ved rangering på det østlige remisespor fra og til Ålborg privatbaners remise eller fra og til »Danmarkssporet« må togstammer, (rangertræk) ikke passere sporskifte nr. 804, forinden rangerlederen har overbevist sig om, at rangervejen er fri.

Ved rangering på det vestlige remisespor fra Ålborg privatbaners remise må togstammer (rangertræk) ikke passere sporskifte nr. 155, forinden rangerlederen gennem telefon ved sporskiftet har indhentet telefonisk tilladelse hos hus I. Ved rangering videre mod nordøst må rangersignal III ikke passeres, førend rangerlederen har indhentet telefonisk tilladelse hos hus I, og først efter at rangersignal II, IV og V er stillet på »Rangering forbudt« og rangersignal III stillet på »Rangering tilladt«.

Ved rangering på det vestlige remisespor til Ålborg privatbaners remise eller til spor Mø må rangersignal III ikke passeres, førend rangerlederen har indhentet telefonisk tilladelse hos hus I, og rangersignal III er stillet på »Rangering tilladt« samtidig med at rangersignal II er stillet på »Rangering forbudt«.

h. Rangering på »vognreparationssporet«

Vognreparationssporet ender blindt mod nord, og der er anbragt en dobbelt hemsko foran stoppebommen. I den sydlige ende af sporet, lige inden for frispormærket, er der over sporet anbragt en svellebom, der betjenes af rangerpersonalet. Efter endt rangering på sporet har rangerlederen ansvaret for, at svellebommen atter anbringes over sporet. Svellebommen er ikke aflåst. Der må ikke rangeres med stød til sporet. Tilladelse til at rangere på sporet indhentes hos vognopsynet og hos hus I, der har anbragt en spærreklods i betjeningshåndtaget for sporskifte nr. 12, der fører ind til sporet.

i. Rangering på sidesporet til fabrikken »Danmark« = Danmarkssporet

Sidesporet udgår fra det østlige remisespor ved Ålborg privat-

baners remise, og ved kørsel og rangering såvel på sidesporet som ved fabrikken gælder bestemmelserne i »Rangerreglementet af 1959 (RR)« om kørsel på havnepladser. Porten ved Kanalstien og portene gennem »Lergraven« oplåses af rangerpersonalet og låses atter efter endt passage. Porten ved fabrikken oplåses af rangerpersonalet, men aflåses efter endt rangering af portneren ved fabrikken.

Grænsen mellem DSB og Ålborg privatbaners remise er på det vestlige remisespor sporskifte nr. 155, og på det østlige remisespor privatbanens sporskifte nr. 2.

For alle rangeringer på de i nærværende instruks G omhandlede områder gælder, foruden de i instruks F særlig nævnte bestemmelser, bestemmelserne i »Rangerreglementet af 1959 (RR)«.

De på godspladserne opstillede masterangersignaler skal til enhver tid respekteres efter deres bestemmelse (se instruks F herom), men uanset rangersignalernes stilling påhviler det til enhver tid rangerpersonalet at overbevise sig om, at rangervejen er fri og rigtig indstillet. Når flere maskiner arbejder samtidig på samme område, må rangerlederne træffe aftale om arbejdets udførelse, således at dette kan foregå uhindret og uden uheld.

INSTRUKS H

for

**privatbanetogenes kørsel mellem Ålborg station
(personbanegården) og østlige godsplads henholdsvis
Ålborg privatbaners remise**

1. Tog fra Ålborg privatbaners remise direkte til afgangsspor på personbanegården via sporskifte nr. 155, 125 – spor Mø – sporskifte nr. 115, 116 – spor Mm – sporskifte 60

Toget rangeres af rangerlederen (togf.) fra remisen til sporfrit lige syd for sporskifte nr. 155. Fra den ved sporskiftet anbragte telefon indhentes tilladelse hos hus I til at rangere ud over sporskifte nr. 155 og derfra via sporskifte nr. 125 – spor Mø – sporskifte nr. 115, 116 – spor Mm – til sporskifte nr. 60. Rangerlederen (togf.) må selv betjene sporskifterne i rangervejen og påse, at den er rigtig indstillet. Sporskifterne nr. 125 og nr. 155 skal efter endt brug altid stilles til afvigende spor (mi-

nus). Når toget er anbragt foran sporskifte nr. 60, meddeler rangerlederen (togf.) dette pr. telefon (fra den ved sporskifte nr. 60 anbragte telefon) til hus I.

Hus I stiller derefter rangervejen ret for toget til afgangsspor, og efter at hus I har indhentet tilladelse hos hus III (for tog til Hadsundsporet også hus II) til at sætte toget til afgangsspor, gives der rangerlederen (togf.) tilladelse til at køre til afgangsspor, idet det samtidig meddeles, til hvilket spor rangervejen er indstillet.

Rangerlederen (togf.) skal under rangeringen til perron være opmærksom på, at rangervejen er rigtig indstillet, og at der evt. holder et andet tog ved perron på samme spor og i så fald standse i god tid. Når det første tog er afgået, og udkørselssignalet er stillet på »stop«, rangerer rangerlederen (togf.) det andet tog frem på plads ved perron.

For at udelukke enhver berøring med togvejene i nord skal privatbanetog, som føres til perron ad hovedsporene 1–5, uvægerligt standse med lokomotivet eller, når toget skydes, forreste (nordligste) vogn således:

spor 1 foran overgangen ved signalhus III,
spor 2 og 3 foran tunneloverbygningens søndre gavl,
spor 4 og 5 foran ventehallens søndre gavl, medmindre der gives rangersignal fra kommandoposten til fortsat kørsel.

2. Tog fra østlige godsplads via sporskifterne nr. 805, 803, 802, 155, 125 – spor Mø – sporskifte nr. 115, 116 – spor Mm – sporskifte nr. 60 til afgangsspor på personbanegården

Rangerlederen afhenter lokomotivet i Ålborg privatbaners remise og rangerer det til togstammen efter bestemmelserne i instruks G pkt. g. Når toget er færdig til overførsel til personbanegården, meddeler rangerlederen dette pr. telefon til signalhus I med oplysning om, hvor toget holder, og hvilken rangervej, der ønskes benyttet. Signalhus I giver, såfremt forholdene tillader det, den ønskede tilladelse og stiller rangersignalerne således:

Ved overførsel fra sporgruppe 60

rangersignal nr. II, IV og V på »Rangering forbudt« og rangersignal III på »Rangering tilladt«.

Ved overførsel fra sporgruppe 70

rangersignal nr. II, IV og V på »Rangering forbudt« og rangersignal III på »Rangering tilladt«.

Under kørselen fra godspladsen til sporskifte nr. 60 påhviler det rangerlederen selv at betjene sporskifterne i rangervejen og påse, at denne er fri. Kørselen fra sporskifte nr. 60 til afgangsspor foretages efter bestemmelserne i nærværende instruks stykke 1 og instruks C.

3. Tog fra sporgruppe 80 på østlige godsplads via sporskifterne nr. 807, 804, 803, 802, 155, 125 – spor Mø – sporskifte nr. 115, 116 – spor Mm – sporskifte nr. 60 til afgangsspor på personbanegården

Rangerlederen afhenter lokomotivet i Ålborg privatbaners remise og rangerer det til togstammen efter bestemmelserne i instruks G pkt. g. Når toget er færdig til overførsel til personbanegården meddeler rangerlederen dette pr. telefon til signalhus I med oplysning om, hvor toget holder og hvilken rangervej, der ønskes benyttet. Signalhus I giver, såfremt forholdene tillader det, den ønskede tilladelse og stiller rangersignalerne således: rangersignal nr. II og IV på »Rangering forbudt« og rangersignal III på »Rangering tilladt«.

Under kørselen fra godspladsen til sporskifte nr. 60 påhviler det rangerlederen selv at betjene sporskifterne i rangervejen og påse, at denne er fri. Kørselen fra sporskifte nr. 60 til afgangsspor foretages efter bestemmelserne i nærværende instruks stykke 1 og instruks C.

4. Tog fra sporgruppe 60 og 70 på østlige godsplads via »tværsporet« til afgangssporet på personbanegården

Rangerlederen afhenter lokomotivet i Ålborg privatbaners remise og rangerer det til togstammen efter bestemmelserne i instruks G pkt. g. Når toget er færdig til overførsel til personbanegården, meddeler rangerlederen dette pr. telefon til signalhus I med oplysning om, hvor toget holder og hvilken rangervej, der ønskes benyttet. Signalhus I giver, såfremt forholdene tillader det, den ønskede tilladelse og stiller rangersignalerne således:

Ved overførsel fra sporgruppe 60

rangersignal nr. I, II, III og V på »Rangering forbudt«.

Ved overførsel fra sporgruppe 70

rangersignal nr. I, II, III, IV og V på »Rangering forbudt«.

Det påhviler rangerlederne selv at betjene sporskifterne fra godspladsen til sporskifte nr. 129 og påse, at rangervejen er fri. Efter at toget er ført ud i sydenden af personbanegården foretages den videre kørsel til afgangsspor efter de i instruks D pkt. e og instruks C givne regler.

5. Tog fra ankomstspor på personbanegården direkte til Ålborg privatbaners remise via sporskifte nr. 60 – spor Mm – sporskifte nr. 116, 115 – spor Mø – sporskifte nr. 125 og 155

Efter at toget er rangeret fra ankomstspor ud til sporskifte nr. 60 efter bestemmelserne i instruks D pkt. a, påhviler det rangerlederen selv at betjene sporskifterne i rangervejen fra sporskifte nr. 60 til sporskifte nr. 155 og derfra til remisen og påse, at rangervejen er fri.

6. Tog fra ankomstspor på personbanegården til sporgruppe 60 og 70 på østlige godsplads via sporskifte nr. 60 – spor Mm – sporskifte nr. 116, 115 – spor Mø – sporskifte nr. 125, 155, 802, 803, 805

Efter at toget er rangeret fra ankomstspor ud til sporskifte nr. 60 efter bestemmelserne i instruks D pkt. a påhviler det rangerlederen selv at betjene sporskifterne i rangervejen fra sporskifte nr. 60 til rangersignal III. Fra den ved luftbroen anbragte telefon indhenter rangerlederen tilladelse hos signalhus I til at fortsætte kørselen fra rangersignal III til sporgruppe 60/70. Såfremt forholdene tillader det, giver signalhus I den ønskede tilladelse og stiller rangersignalerne nr. II, IV og V på »Rangering forbudt« og rangersignal III på »Rangering tilladt«. Herefter må toget rangeres til godspladsen, når rangerlederen har indstillet rangervejen og påset, at denne er fri.

Når toget er anbragt på godspladsen, afkobler rangerlederen lokomotivet og rangerer det til Ålborg privatbaners remise efter bestemmelserne i instruks G pkt. d, e og g.

7. Tog fra ankomstspor på personbanegården til sporgruppe 80 på østlige godsplads via sporskifterne nr. 60 – spor Mm – sporskifte nr. 116, 115 – spor Mø – sporskifte nr. 125, 155, 802, 803 og 804

Efter at toget er rangeret fra ankomstspor ud til sporskifte nr. 60 efter bestemmelserne i instruks D pkt. a påhviler det ran-

gerlederen selv at betjene sporskifterne i rangervejen fra sporskifte nr. 60 til rangersignal III. Fra den ved luftbroen anbragte telefon indhenter rangerlederen tilladelse hos signalhus I til at fortsætte kørselen fra rangersignal III til sporgruppe 80. Såfremt forholdene tillader det, giver signalhus I den ønskede tilladelse og stiller rangersignalerne nr. II og IV på »Rangering forbudt« og rangersignal nr. III på »Rangering tilladt«. Herefter må toget rangeres til godspladsen, når rangerlederen har indstillet rangervejen og påset, at denne er fri.

Når toget er anbragt på godspladsen, afkobler rangerlederen lokomotivet og rangerer det til Ålborg privatbaners remise efter bestemmelserne i instruks G pkt. f og g.

8. De i nærværende instruks H omhandlede rangeringer ledes af maskinledsageren (rangerlederen) (togføreren), der skal tage plads på den forreste vogn i rangertrækket (toget). Lokomotivføreren må således ikke foretage nogen bevægelse med toget, forinden han i hver enkelt tilfælde erholder ordre dertil af maskinledsageren (rangerlederen) (togføreren). Endvidere skal såvel lokomotivføreren som maskinledsageren (rangerlederen) (togføreren) forvisse sig om, at sporskifterne er rigtigt stillede, inden den af signalhusene givne rangertilladelse benyttes, og der skal under kørselen udvises stor agtpågivenhed overfor ethvert forhold, som kan medføre fare.

INSTRUKS I

for

kørsel og rangering på Ålborg havn

Kørselen fra østlige godsplads til havnen vil normalt foretages fra sporene 73 og 84, der også benyttes ved kørsel fra havnen til østlige godsplads. Så snart rangertrækket til havnen passerer sporskifte nr. 722 ved Thrige, foretages den videre rangering efter bestemmelserne i »Rangerreglementet af 1959 (RR)« om rangering på havnepladser.

Grænsen mellem stationspladsen og havnepladsen er altså sporskifte nr. 722.

Læssede vogne til havnen såvel fra stationen som fra Ålborg privatbaner skal nøje efterses med hensyn til profil, og de må evt. profilprøves ved profilmålet i spor 84. Er læsset ikke inden for de tilladelige mål, må vognen ikke køres til

havnen, men vognekspektionen (listevagten) skal straks underrettes.

Al rangering på havnen må foretages med forsigtighed og bestemmelserne i »Rangerreglementet af 1959 (RR)« om rangering på havnepladser indskræpes til nøje overholdelse.

Da rangeringen og kørselen på havnen for en stor dels vedkommende må foretages i befærdede gader og veje, må der udvises særlig agtpågivenhed ved rangeringen, og opmærksomheden henledes på, at ved kørsel og rangering over gader og veje gælder bestemmelserne i (RR) om »Rangering over overkørsler«, afsnit III.

Hvor det er muligt, bør der i så stor udstrækning som muligt køres med trykluftbremsede træk, især hvor trækkenes størrelse er over 10 vogne. Det størst mulige antal vogne op til lokomotivet bør være trykluftbremsede.

Nedennævnte overkørsler må altid betragtes som særlig farlige at passere, hvorfor særlig forsigtighed og agtpågivenhed skal udvises ved passagen, og især må den mand, der skal standse gadefærdsele, foranledige, at dette sker i god tid inden trækkets passage:

Rundkørselen ved Jyllandsgade,
Fyensgade,
Bornholmsgade,
Østerbro og Nyhavnsgade.

Der må så vidt muligt ikke rangeres ved eller forbi passager-skibenes anlægsplads i tiden fra en halv time før skibenes ordinære afgangstid og indtil et kvarter efter deres afgang eller ankomst.

Skibslosningen bør ikke forstyrres, hvorfor rangeringen må tilrettelægges under hensyn hertil.

Stødrangering er forbudt. Rangering med tov er tilladt, hvor det er nødvendigt. Den må foretages med fornøden forsigtighed.

Det må iagttages, at rangertrækket ikke standser på gader og veje og i overkørsler således, at færdsele standses.

Såfremt der rangeres med mere end et lokomotiv på begge havnepladser (vestlige og østlige, der deles ved forbindelses-sporet til Karolinelund), og det er nødvendigt for et af lokomotiverne at køre fra vestlige til østlige havneplads eller omvendt, skal rangerlederen, forinden grænserne mellem havnepladserne overskrides, orientere sig om rangeringen på den

anden havneplads for at kunne undgå sammenstød. Rangerlederne skal endvidere, så snart de kan komme i forbindelse med hinanden, træffe fornøden aftale om arbejdet.

Når der på havnepladserne rangeres med mere end et lokomotiv gælder som almindelig regel, at ved kørsel fra Karolinelund til kvægtorvet (vestre havneplads) og til Nyhavnsgade (østlige havneplads) har de fra havnepladserne kommende rangertræk forrang for kørsel i modsat retning.

Rangerlederne må, før der kørses ind på havnepladserne, sikre sig, at der ikke er rangertræk under opkørsel. Dette fritager dog ikke opkørende rangertræk for at udvise den fornødne forsigtighed og agtpågivenhed.

Forbindelsen mellem sporskifte nr. 722 og Karolinelund er for tiden enkeltsporet.

Alle vogne, der henstilles på havnepladserne, skal være fornødent sikrede og afbremsede således, at de ikke kan sætte sig i bevægelse.

Til brug ved afbremsning af vogne i Karolinelund er der anbragt hemske i forstuen til opholdslokalet der.

Foran sporstopperne ved de to korte blindspor i Karolinelund er anbragt dobbelte hemske.

Bestemmelserne for anbringelsen og brugen af såvel enkelte som dobbelte hemske er optaget i »Instruks M«.

INSTRUKS J

for

hjælpevognens afhentning og anbringelse

Hjælpevognen er anbragt på »hjælpevognssporet«, der ligger lige vest for signalhus III.

Hjælpevognen må ikke afgang fra sporet til uheldsstedet, før der af lokomotivmesteren er meldt klar til afgang.

Efter endt brug anbringes hjælpevognen atter sporfrit på »hjælpevognssporet«.

INSTRUKS K

for

benyttelse af Ålborghallens sidespor

På grund af kurveforholdene må sporet ikke befares af togmaskiner.

Rangering på sporet skal foregå med forsigtighed, og især må det iagttages, at porten til Ålborghallens område ikke påkøres.

Den foran porten anbragte spærrebom skal altid være lagt over sporet, når der ikke skal rangeres ind på Ålborghallens område.

Nøglen til porten findes på stationskontorets nøglebræt.

INSTRUKS L

for

maskintjenestens rangering ud over sporskifte nr. B

Maskintjenestens personale må uden ledsagelse af stationspersonalet *ikke* køre ind i sporskifte nr. B, når dette står i plusstilling (mod stationspladsen). Uden ledsagelse af stationspersonalet er det tilladt maskintjenestens personale at køre gennem sporskifte nr. B i minusstilling (mod maskinsporet), dog må der ikke rangeres ud over grænsemærket til maskindepotets område.

Dette grænsemærke er anbragt ca. en togmaskinlængde fra sporskifte B's tungespids og består af en hvidmalet pæl anbragt op mod kulgårdens hegn.

INSTRUKS M

for

anbringelse og benyttelse af enkelte og dobbelte hemske på Ålborg station

Dobbelt hemske anbringes ca. 4 m foran alle stoppebomme. Der skal dog ikke være udlagt dobbelt hemske foran stoppebommene over sporene 32, 33, 36 og 37, der fører ind i pakhus-hallen.

Foran afløbssporstifterne i nordøstenden af sporene 77 og 78 skal ligeledes være anbragt dobbelt hemske.

Der skal anbringes en dobbelt hemske foran de vogne, der stilles til aflæsning ved toldboden i spor 38.

Til brug for oprangering af vogne i sporgruppe 50 på gods-

pladsen er anbragt 3 stk. enkelte hemske (enkeltlaskede til højre skinnestreg) til afbremsning af stødrangerede vogne. Bestemmelserne i »Rangerreglementet« (RR) side 23-24 for benyttelse af hemske indskærpes til nøje overholdelse.

Særlig henledes opmærksomheden på, at hemskeene kun må anvendes nord for sporskifterne nr. 511, 510, 509, 508, 506, 503, 504, 505 og 507, og at hemskeene aldrig må udlægges således, at de kan blive ført ind i sporskifter. Efter endt brug skal hemskeene i hvert enkelt tilfælde straks anbringes i de opstillede bænke. Herfor er rangerlederne ansvarlige. Rangerformændene påser, at hemskeene er på plads ved hvert vagtskifte. Rangerformændene holder kontrol med, at hemskeene til enhver tid er i forsvarlig stand.

Til brug for afbremsning af vogne i Karolinelund er anbragt 2 stk. enkelte hemske (enkeltlaskede til højre skinnestreg). Hemskeene må kun benyttes til afbremsning af vogne for at sikre vogne uden rangerbremse mod at løbe ned over sterbro, (der må ikke stødrangeres i anlægget ved Karolinelund), og hemskeene skal efter endt brug i hvert enkelt tilfælde anbringes i forgangen til opholdsstuen, der skal holdes aflåst.

Herfor er rangerlederne på havnen ansvarlige. Rangerformændene på havnen holder kontrol med anbringelsen, og at hemskeene til enhver tid er i forsvarlig stand.

Stationslederen inspicerer så ofte som muligt, at foranstående bestemmelser overholdes.

INSTRUKS N

for

ledsagelse af enmandsbetjente lokomotiver

- My, Mx, Mo - traktorer ind og ud af

maskintjenestens område

Da alle modgående sporskifter på maskintjenestens område er forlangt fastholdt under passage af enmandsbetjente lokomotiver - My, Mx, Mo - og traktorer bestemmes det herved, at maskinledsagerne (rangerlederne ved rangermaskinerne) skal ledsage ovennævnte lokomotiver - My, Mx, Mo - og traktorer helt ind på maskindepotets område, og fastholde evt. modgående sporskifter dér under maskinernes passage til deres placering på maskindepotets område. Der forholdes på samme

måde ved afhentning af enmandsbetjente lokomotiver - My, Mx, Mo - og traktorer fra maskindepotets område til stationen.

INSTRUKS O

for

udrangering af tog fra godspladserne til Skalborg

Når tog ønskes udrangeret fra godspladserne gælder følgende bestemmelser:

Ved udrangering af tog fra godspladserne skal alle modgående stedbetjente sporskifter i rangervejen være fastholdt i rette stilling under togets passage. I den anledning er der anbragt stockflethske låse ved de sporskifter, der skal passeres modgående.

Maskinledsageren, der skal udrangere toget, foranlediger alle stedbetjente sporskifter i rangervejen retstillet og evt. stockflethske låse anbragt i låsestilling. Såfremt der mangler stockflethske låse på de modgående stedbetjente sporskifter, eller de omhandlede låse er i uorden, henvender maskinledsageren sig i god tid til rangerformanden, der foranlediger modgående stedbetjente sporskifter i togets rangervej fastholdt under togets passage.

Når maskinledsageren har indstillet togets rangervej som foran anført, afgiver han gennem en telefon melding derom til hus III. Meldingen skal indeholde oplysning om, at alle modgående stedbetjente sporskifter i togets rangervej er rigtigt indstillet og fastholdt i denne stilling, samt om i hvilket spor toget holder. Når toget for toget gennem en telefon på godspladsen har meddelt stationsbestyreren, at toget er færdig til afgang, giver stationsbestyreren denne melding videre til hus III med anmodning om, at der må blive afmeldt og ringet for toget samt at fremskaffe en melding fra hus I om retstilling af rangervejen under hus I for toget, der holder i spor.

Hus I retstiller rangervejen for toget og stiller rangersignalerne som anført i instruks F. Hus I afgiver derefter følgende melding til hus III: der er ret til udrangering for tog NN fra godspladsen til spor ... under hus I, rangersignalerne er stillet.

Hus III giver denne melding videre til stationsbestyreren og meddeler samtidig, at der er afmeldt og ringet for toget.

Stationsbestyreren meddeler derefter gennem telefonen til togf., at der er ret til udrangering af toget, og at dette må afgå. Togf. giver derefter afgangstilladelse til maskinledsageren, der udrangerer toget. Toget må under udrangeringen passere de omhandlede rangersignaler, selv om disse viser »Rangering forbudt«, idet rangersignalerne skal dække rangervejen for toget, der skal udrangeres, og da skal al anden rangering, der kan berøre togets rangervej, standses. Efter togets afgang foranlediger rangerformanden, at alle stockflethske låse sættes tilbage i ulåset stilling.

INSTRUKS P

for

ledsagelse af Ålborg privatbaners tog og for disse togs bremseprøve

1. **Enmandsbetjente afgående Sm-tog** afhentes i remisen og ledsages til perron af maskinledsageren (rangerlederen).

Enmandsbetjente ankommende Sm-tog ledsages fra perron til remisen af maskinledsageren (rangerlederen).

Enmandsbetjente tog, hvis motorvogn skal omløbe ved perron, ledsages under hele omløbet af maskinledsageren (rangerlederen).

Enmandsbetjente motortog eller dieseltog:

Ved afg. tog afhentes motorvogn eller dieselloko i remisen af maskinledsageren (rangerlederen), der ledsager motorvognen eller diesellokoet til togstammen, hvor der tilkobles. Derefter ledsages toget til perron.

Ved ank. tog ledsages toget fra perron til godspladsen af maskinledsageren (rangerlederen). Maskinledsageren (rangerlederen) afkobler motorvognen eller diesellokoet og ledsager den (det) til remisen.

2. **Alle Sm-tog med togf.** Togf. er rangerleder fra remisen til perron eller omvendt.

3. **Alle øvrige tog med togf.:**

Ved afgående tog afhentes motorvogn eller dieselloko af ma-

skinledsageren (rangerlederen) i remisen, ledsager den (det) til godspladsen og tilkobler til toget. Når toget er færdig til overførsel til personbanegården, ledsages toget, når det skal via »tværsporet«, til rangersignal I (sporskifte nr. 151), og når det skal ad vestlige remisespor via sporskifterne nr. 804, 805, 803, 802, 155, 125, spor Mø, til rangersignal nr. III, hvorfra togf. er rangerleder.

Ved ankommende tog er togf. rangerleder fra perron til rangersignal I (sporskifte nr. 151), når toget kører via »tværsporet« til østlige godsplads, og fra perron til rangersignal III, når toget kører via sporskifte nr. 60 – spor Mm – sporskifte nr. 116, 115 – spor Mø – sporskifte nr. 125 og 155. Fra rangersignal I (sporskifte nr. 151) henholdsvis fra rangersignal III overtager maskinledsageren (rangerlederen) toget og rangerer det til østlige godsplads, hvor motorvognen eller diesellokoet afkobles, og ledsager den (det) til remisen. Maskinledsageren (rangerlederen) og togf. underretter hinanden ved overtagelse af toget om evt. tilladelser til togets videreførsel.

4. Ved ledsagelse til og fra remisen forstås remisens grænse. Dog skal enmandsbetjente Sm-tog, motorvogne eller dieselloko med førerrum bagest i køreretningen altid ledsages så nær remisens drejeskive eller olieforsyningsanlæg som muligt, hvorefter den videre rangering ledes af remisevagten.

5. Maskinledsagerne (rangerlederne) skal hjælpe togf. med bremseprøven, men det er togf., der skal foretage bremseprøven, og som er ansvarlig for dens rette udførelse.

