

Aars-Nibe-Svendstrup Jernbane.

Nr. 5.

Signalreglement.

Approberet ved det kgl. Kommissariats Skrivelse
af 26. Maj 1899.

Aars-Nibe-Svendstrup Jernbane.

Nr. 5.

Signalreglement.

Approberet ved det kgl. Kommissariats Skrivelse
af 26. Maj 1899.

Indholds- og Signalfortegnelse.

	Side
Almindelige Bestemmelser	5
I. Signaler paa Banen.	
a. Elektriske Klokkesignaler.	
Nr. 1. Afmeldingssignal for Tog med ulige Tog-Numre	6
» 2. — — lige —	»
» 3. Togindstillingssignal	»
» 4. Allarmsignal	»
b. Haandsignaler.	
» 5. Fri Bane	8
» 6. Forsigtig	»
» 7. Fare	10
c. Standsignaler.	
» 8. Fri Bane	10
» 9. Forsigtig	»
» 10. Fare	»
II. Signaler paa og foran Stationer.	
a. Signaler med Stationsklokken.	
Nr. 11. Afgangssignal	12
b. Semaforsignaler.	
» 12. Kør igennem	14
» 13. Kør frem	»
» 14. Hold udenfor	»
c. Sporskiftevisere.	
» 15. Sporskiftet stillet til frit Hovedspor	17
» 16. — — Sidespor	»

III. Signaler, som ere anbragte paa eller gives fra Togene.

	Side
Nr. 17. Kendingssignaler foran paa Toget	18
» 18. — bag —	»
» 19. Ekstratog følger i samme Retning	»
» 20. — — i modsat —	»
» 21. — — næste Dag	»
» 22. Arbejdstoget kommer ikke mere over Banestrækningen den Dag	»
» 23. Telefonledningen skal efterses	20
» 24. Banestrækningen skal straks efterses	»

IV. Manøvresignaler.

a. Med Dampfløjte.

Nr. 25. Giv Agt	22
» 26. Toget gaar frem	»
» 27. Togafgang	»
» 28. Brems	»
» 29. Brems let	24
» 30. Løs Bremsen	»
» 31. Færdig til Indkørsel	»
» 32. Mandskab til Assistance	»

b. Med Signalføjte.

» 33. Giv Agt, gaa langsomt	26
» 34. Gaa frem	»
» 35. Gaa tilbage	»
» 36. Holdt	»
» 37. Togafgang	»

c. Haandsignaler.

» 38. Gaa frem	28
» 39. Gaa tilbage	»
» 40. Holdt	»

V. Signaler fra Togpersonalet til Lokomotivføreren.

Nr. 41. Der skal standses ved Holdepladsen eller Trinbrædtet	30
» 42. Der skal ikke standses ved Holdepladsen eller Trinbrædtet »	»

Almindelige Bestemmelser.

1. Som almindelig Regel fremhæves, at den røde Farve betyder »Fare«, »Stands øjeblikkelig«, at den grønne Farve betyder »Forsigtig«, »Gaa langsomt frem«, og at den hvide Farve betyder »Fri Bane«, »Alt er i Orden«.

2. Mangler et Signal, som skulde være til Stede, skulle alle vedkommende handle, som om Faresignal var givet, indtil det rette Signal kommer til Stede.

3. Natsignalerne skulle benyttes i Tiden fra Solnedgang til Solopgang, saavel som om Dagen i taaget Vejr, under Snefog o. desl., naar Dagsignalerne ikke tydeligt kunne skelnes. Til alle andre Tider af Døgnet benyttes Dagsignaler.

Bærer et Signalapparat baade Dag- og Natsignal, skulle disse stilles ens. Ere de ved en Forsømmelse stillede forskelligt, da skal det Signal respekteres, som fordrer størst Forsigtighed, uanset det Tidspunkt, paa hvilket Signalet er givet.

4. De efterfølgende Bestemmelser gælde ikke alene for Tog, men ogsaa for enkelte Lokomotiver.

5. For Kørsel paa fremmede Banestrækninger gælde de for disse til enhver Tid givne Signalbestemmelser.

I. Signaler paa Banen.

a. Elektriske Klokkesignaler.

1. **Afmeldingssignal** for Tog med ulige Tog-Numre:
1 Gang 5 Slag.
2. **Afmeldingssignal** for Tog med lige Tog-Numre:
2 Gange 5 Slag.
3. **Togindstillingssignal:**
3 Gange 5 Slag.
4. **Allarmsignal:**
6 eller flere Gange 5 Slag.

De elektriske Klokkesignaler gives af Stationspersonalet. Imellem hver Gang, der gives 5 Slag med det elektriske Klokkeapparat, gøres en Pause paa $\frac{1}{4}$ Minut.

Ved Afmeldingssignalerne Nr. 1 og 2 underrettes Banepersonalet om, at Tog kunne ventes.

Ved Togindstillingssignalet Nr. 3 underrettes Banepersonalet om, at det nærmest ventede Tog er indstillet. Gives Signalet 3 Gange efter hinanden med 5 Minutters Mellemrum, betyder det, at Banestrækningen indtil videre ikke vil blive befaret af Tog.

Allarmsignal Nr. 4 gives, naar der hænder noget usædvanligt, som kan medføre Fare, f. Eks. naar der løber Vogne fra en Station, naar der ved en Fejltagelse kommer Tog i modsat Retning ind paa samme Banestrækning o. s. fr. Banepersonalet har, naar dette Signal gives, at anstrænge sig for at opdage og afværge den truende Fare og navnlig at standse Togene og underrette Togpersonalet om, at Allarmsignal er givet.

b. Haandsignaler.

Om Dagen:

I Mørke:

5. „Fri Bane“.

Signalgiveren gør Front imod det kommende Tog og udstrækker den ene Arm vandret imod Sporet.

Signalgiveren viser hvidt Lys mod det kommende Tog. Kort før Toget passerer, vender han Lyset mod Sporet.

6. „Forsigtig“ (»kør langsomt«).

Signalgiveren gør Front imod det kommende Tog og viser grønt Flag eller løfter den mod Sporet vendende Arm lodret i Vejret.

Signalgiveren viser grønt Lys mod det kommende Tog. Kort før Toget passerer, vender han Lyset mod Sporet. Haves ikke grønt Lys, gives Blink med hvidt Lys derved, at Lytteglasset afvekslende vendes fra og imod Toget.

Banesignalerne anvendes af Banepersonalet for at underrette Togene om Banens Tilstand, men kunne ogsaa anvendes af andre ansatte i lignende Ojemed.

Forinden der paabegyndes Arbejder paa Banen, som gøre denne ufarbar eller betinge forsigtig Kørsel, skulle Formændene dække Arbejdsstrækningen ved Banesignaler. Standsignaler kunne hertil benyttes, men bliver det nødvendigt at foretage Arbejder af den omhandlede Beskaffenhed ved Togtid, skal der udstilles Signalposter, der give Haandsignal.

Forinden Signalet Nr. 5 »Fri Bane« gives, maa Signalgiveren kaste Blikket over den Banestrækning, som skal passeres, for at overbevise sig om, at den er ubelemret og kan passeres uden Fare. Saavel dette Signal som Signalet Nr. 8 anvendes ogsaa for at betegne, at en Banestrækning, paa hvilken forsigtig Kørsel har været nødvendig, er passeret.

Signalerne Nr. 6 og 9 »Forsigtig« gives, naar et Tog er passeret i samme Retning som et kommende Tog i Løbet af de sidste 10 Minutter, naar Banestrækningens Tilstand gør det tvivlsomt, om den kan passeres af Tog med den største tilladte Hurtighed, eller naar andre Omstændigheder betinge forsigtig Kørsel. Signalet anbringes i en Afstand af 250 à 500 Skridt til begge Sider af den Banestrækning, som betinger langsom Kørsel.

Om Dagen:

7. „Fare“ (»stands øjeblikkelig«).

Signalgiveren gør Front imod det kommende Tog og viser rødt Flag, eller løfter begge Armene lodret i Vejret, eller bevæger en eller anden Genstand hurtig i en Kreds.

I Mørke:

Signalgiveren viser rødt Lys imod det kommende Tog. Haves ikke rødt Lys, benyttes grønt eller hvidt Lys, der bevæges i en Kreds.

c. Standsignaler.

8. „Fri Bane“.

En hvid Skive plantet i Ballasten.

Stillestaaende hvidt Lys.

9. „Forsigtig“ (»kør langsomt«).

En grøn Skive eller et grønt Flag plantet i Ballasten.

Stillestaaende grønt Lys.

10. „Fare“ (»stands øjeblikkelig«).

En rød Skive eller et rødt Flag plantet i Ballasten.

Stillestaaende rødt Lys.

Faresignalerne Nr. 7 og 10 anvendes, naar et Tog er passeret i samme Retning som et kommende Tog i Løbet af de sidste 5 Minutter, naar Banepersonalet opdager Fejl ved Toget, som kunne medføre Fare, naar der er Forhindringer til Stede paa Banen, eller naar Tog af andre Grunde skulle standses. Signalet anbringes i en Afstand af 5 à 600 Skridt til begge Sider af den Strækning, som ikke maa passeres. Saa snart Faresignal bemærkes, skal Lokomotivføreren søge at standse Toget saa hurtigt som muligt, inden det naar Faresignalet. Naar Toget er standset, skal Signalgiveren uophødelig begive sig til Togets Lokomotiv og meddele saavel Lokomotivføreren som Togføreren (hvilken sidste ligeledes uden Ophold har at begive sig hen til Lokomotivet) Anledningen til Faresignalet.

Ved Fastsættelsen af de Afstande, hvori Signalerne anbringes, bør tages Hensyn til Banens Heldnings- og Krumningsforhold samt til Skinnernes Tilstand.

Saavel Lokomotiv- som Togpersonalet har at skænke Banesignalerne den største Opmærksomhed, Haandsignalerne ikke alene før, men ogsaa straks efter at de ere passerede. Giver Banepersonalet Faresignal, efter at Toget er passeret, har Lokomotivføreren, efter at have forvissat sig om, at Toget ikke er sprængt, at standse Toget og at forblive holdende for at modtage Melding om Anledningen til Faresignalet.

Standsignalerne skulle uden Ophold inddrages, saa snart de Arbejder, der have foranlediget deres Opstilling, ere fuldførte.

II. Signaler paa og foran Stationer.

a. Signaler med Stationsklokken.

11. Afgangssignal:

1 stærkt Slag.

Stationsklokkesignalerne gives af Stationerne.

3 Minutter før Togafgang — have Togene kortere Ophold end 3 Minutter, da ved Togets Ankomst til Stationen — foretages en kort Ringning.

Opholde flere Tog sig samtidig paa en Station, gives Afgangssignalet ved et eller flere stærke Slag, eftersom det gælder det ene eller det andet af de tilstedeværende Tog. 1 Slag gælder det Tog, som har det laveste Tog-Nr., 2 Slag det, som har det næstlaveste og saa fremdeles.

For Tog uden Numre gives Afgangstilladelse mundtlig; det samme finder Sted for Tog paa Stationer, ved hvilke Stationsklokke ikke findes.

b. Semafor signaler.

Om Dagen:

I Mørke:

- | | | |
|---------------------|--|--------------------------|
| 12. „Kør igennem“. | Semaforarmen tilhøjre
vendt skraat opad. | Hvidt Lys fra Semaforen. |
| 13. „Kør frem“. | Semaforarmen tilhøjre
vendt skraat nedad. | Grønt Lys fra Semaforen. |
| 14. „Hold udenfor“. | Semaforarmen tilhøjre
i vandret Stilling. | Rødt Lys fra Semaforen. |

Semafor signalerne gives af Stationer og vigtige Holdepladse.

De paa Stationerne anbragte Semaforer angive for Lokomotivføreren, hvorledes han har at forholde sig lige over for den under Stationen indbefattede, af Stationsmærkerne begrænsede Banestrækning. Stationens Grænse til hver Side angives ved et fast Stationsmærke, der bestaar af en paa en Telefonstang eller særlig Stang befæstet, kvadratisk, hvidmalet Skive.

Signalet Nr. 12 betyder, at et Tog uhindret kan passere Stationen, Signalet Nr. 13, at et Tog kan køre ind paa Stationen, og Signalet Nr. 14, at det skal blive holdende uden for Stationsmærket.

Semafor signalerne gælde kun for Tog, der køre ind paa Stationen, og ikke for Tog, der befinde sig paa den eller skulle forlade den.

Kun den Arm, der — set fra et Tog, som nærmer sig Stationen — viser sig tilhøjre for Semaformasten, har Betydning for Toget. En Arm, der viser sig tilvenstre for Masten, har ingen Betydning for Toget.

Semaforerne skulle altid holdes stillede paa Signalet Nr. 14, »Hold udenfor«, og dette Signal forandres først, naar det kan tillades det forventede Tog at komme ind paa Stationen. Saa snart Toget er kommet ind, stilles Semaforen atter paa Signalet »Hold udenfor«.

Vises intet Signal fra Semaforen, tør Toget ikke køre ind paa Stationen, men Lokomotivføreren kan da kalde et Par Gange med Dampfløjten. Er dette resultatløst, maa Toget — ved Bud — sætte sig i Forbindelse med Stationen for at erfare Aarsagen til det manglende Signal.

Skal et Tog af en eller anden Grund standses ved en Mellemstation, ved hvilken det ifølge Køreplanen ikke skulde holde, da sker dette ved fra Semaforen at give Signalet Nr. 14, »Hold udenfor«, og derefter, saa snart Toget er bragt

til at standse, Signalet Nr. 13, »Kør frem«. Samme Signaler anvendes, naar Tog skulle krydse, og da saaledes, at Signalet Nr. 13, »Kør frem«, kun maa gives til et Tog ad Gangen.

Hvor der ved en Station ikke er anbragt Semafor, eller er en saadan kommen i Uorden, anvendes i Stedet for Semafor-signalerne Nr. 12, 13 og 14 henholdsvis Haand-signalerne 5, 6 og 7.

Naar paa Grund af Taage, Snefog o. desl. Semafor-signalet Nr. 14 ikke kan skelnes i tilbørlig Afstand, skal Standsignalet Nr. 9 opstilles i en Afstand af 750 à 1000 Skridt foran Indgangssporskiftet paa Ende- og Rebroussements-stationer, samt i følgende Tilfælde paa andre Stationer:

naar Hovedsporet paa Stationen af en eller anden Grund ikke kan holdes frit ved et forventet Togs Ankomst,

naar Tog skulle krydse paa Stationen, og

naar Tog uden for Reglen skulle standses ved Stationen.

Det bemærkes udtrykkeligt, at Signalerne fra Semaforerne kun have den for dem angivne Betydning. Betingelser Sporets Tilstand eller andre Omstændigheder saaledes forsigtig Kørsel gennem Stationen, da bør de under Afsnit I beskrevne Banesignaler anvendes.

Paa mindre Holdepladse og Trinbrædter er opstillet Signalmaster. De fra disse viste Signaler angive kun, om der er Passagerer at optage. Signalet vises om Dagen ved en Signalarm i vandret Stilling, i Mørke ved et rødt Lys.

c. Sporskiftevisere.

Om Dagen:

I Mørke:

15. Sporskiftet stillet til frit Hovedspor.

Signalskivens Kant. | Hvidt Lys.

16. Sporskiftet stillet til frit Sidespor.

Fuld Skive. | Grønt Lys.

III. Signaler, som ere anbragte paa eller gives fra Togene.

Om Dagen:

I Mørke:

17. Kendingssignaler foran paa Toget.

Intet Signal.

Over Røgkammerdøren et hvidt Lys.

18. Kendingssignaler bag paa Toget (Slutsignal).

Paa hver Side af bageste Køretøj en gennembrudt, rødmalet Skive.

Paa hver Side af bageste Køretøj en Lygte, der viser hvidt Lys fremad og rødt Lys bagud.

19. Ekstratog følger i samme Retning.

En hvid Tavle paa bageste Køretøj.

Et hvidt Lys paa bageste Køretøj.

20. Ekstratog følger i modsat Retning.

En hvid Tavle med en sort Plet i Midten paa bageste Køretøj.

Et grønt Lys paa bageste Køretøj.

21. Ekstratog følger næste Dag (før første Plantog).

En hvid Tavle og en hvid Tavle med en sort Plet i Midten paa bageste Køretøj.

Et hvidt og et grønt Lys paa bageste Køretøj.

22. Arbejdstoget kommer ikke mere over Banestrækningen den Dag.

Rødt Flag fra Toget.

Rødt Lys fra Toget.

Skydes Vogne foran Lokomotivet, skal i Mørke et rødt og et hvidt Lys anbringes paa deres Forside.

Foruden Kendingssignalet skulle Arbejdstog føre foran paa Lokomotivet om Dagen et grønt Flag og i Mørke et grønt Lys for at betegne deres Karakter.

Naar den bageste Vogn ikke er forsynet med de til Anbringelsen af Signalet Nr. 18 fornødne Apparater, anbringes Signalet paa den bageste Vogn, som opfylder denne Betingelse.

Enkelte Lokomotiver behøve om Dagen intet Slutsignal, om Natten er en enkelt Lygte, der viser rødt Lys bagud, tilstrækkelig.

Materialvogne, Trollier, Draisiner og lignende Køretøjer skulle i Mørke være forsynede med en Lygte, som viser rødt Lys saavel fremad som bagud.

Signalet Nr. 22 vises til Underretning for Banepersonalet og Stationerne af Arbejdstogets Fører.

Om Dagen:

I Mørke:

23. Telefonledningen skal efterses.

To hvide Tavler med en
sort Plet i Midten paa
bageste Køretøj.

Et grønt og et rødt Lys
paa bageste Køretøj.

24. Banestrækningen skal straks efterses.

Lokomotivføreren bestræ-
ber sig for ved Svingning
af Huen eller et Flag at
vække Opmærksomhed.

Lokomotivføreren bestræ-
ber sig for ved Svingning
af et hvidt Lys at vække
Opmærksomhed.

Signalet Nr. 23 gives, naar det ved et Togs Afgang fra en Station vides, at Telefonledningen er i Uorden. Det anbringes ifølge Stationsbestyrerens Ordre. Efter Modtagelsen af Signalet skal Banepersonalet snarest muligt foretage et omhyggeligt Eftersyn af Telefonledningen og om muligt straks søge at afhjælpe Fejlen.

Signalet Nr. 24 bruges, naar Lokomotivføreren har opdaget Fejl ved Banen eller ved Telefonledningen og ønsker at henlede Banepersonalets Opmærksomhed derpaa.

Samme Signal benyttes, naar en Lokomotivfører vil underrette et krydsende Togs Lokomotivfører om, at den Banestrækning, han har passeret, er belemret (efterladte Vogne, brudte Skinner, Skred eller desl.).

Ligesom det er Lokomotivføreren Pligt at sørge for Signalerne paa Lokomotiv og Tender, og for at de dertil fornødne Apparater have til Stede, saaledes er det Togføreren Pligt at sørge for Signalerne paa Vognene, og for at de dertil fornødne Apparater føres med Togene.

Paa hver Station, hvor Toget holder, er det Lokomotivføreren, henholdsvis Togføreren, Pligt at efterse Togsignalerne.

Stationerne føre Tilsyn med, at Togene ere forsynede med de foreskrevne Signaler. Bemærkes det, at et Tog ikke er forsynet dermed, har den, som opdager Mangelen, ikke alene at gøre Togføreren opmærksom derpaa, men ogsaa at gøre Indberetning derom.

IV. Manøvresignaler.

a. Med Dampfløjte.

25. „Giv Agt“. ———
En lang Tone.
26. „Toget gaar frem“. — —
En kort Tone.
27. „Togafgang“. ——— — (————— osv.)
En lang og en eller flere korte Toner.
28. „Brems“. — — —
Tre korte Toner.

Signalet Nr. 25 anvendes, naar Lokomotivføreren vil henlede Opmærksomheden paa Toget. Naar det gives, har Togpersonalet uden Ophold at berede sig til at betjene Bremserne. Signalet anvendes tillige, naar et Lokomotiv uden Vogne sættes i Bevægelse.

Signalet Nr. 26 gives umiddelbart før Lokomotivføreren sætter Toget i Gang fremad.

Signalet Nr. 27 gives umiddelbart før et Tog afgaar og i Overensstemmelse med det af Togføreren givne Afgangssignal (Signal Nr. 37).

Signalet Nr. 28 anvendes, naar Togets Fart skal formindskes, og betyder, at alle Bremserne i Toget skulle spændes. Anvendes det gentagne Gange, betyder det Fare, og benyttet efter at Toget er bragt til Standsning, betyder det, at Lokomotivføreren ønsker Hjælp.

29. „Brems let“. — — —

To korte og en lang Tone.

30. „Løs Bremsen, Toget gaar tilbage“. — —

To korte Toner.

31. „Færdig til Indkørsel“. — —

En kort og en lang Tone.

32. „Mandskab til Assistance“. — — —

To eller flere lange Toner.

Signalet Nr. 29 gives, naar Lokomotivføreren ønsker at formindske Togets Hastighed, og betyder, at alle Bremsers skulle spændes noget.

Naar Signalet Nr. 30 gives, skulle alle Bremsene i Toget løsnes. Det gives altid, forinden et Tog sættes i tilbagegaaende Bevægelse.

Signalet Nr. 31 gives, naar et Tog foran en Station venter Indkørselssignal.

Signalet Nr. 32 gives, naar Lokomotivføreren trænger til Assistance paa en Station, f. Eks. ved en Drejeskive, et Sporskifte eller deslige.

b. Med Signalføjte.

33. „Giv Agt, gaa langsomt“. ———
En lang Tone.
34. „Gaa frem“ (Lokomotivet skal trække). —
En kort Tone.
35. „Gaa tilbage“ (Lokomotivet skal skyde). — —
To korte Toner.
36. „Holdt“. — — —
Tre korte Toner.
37. „Togafgang“. ——— — (—— — — — osv.)
En lang og en eller flere korte Toner.

Signalerne Nr. 33—37 gives ved Manøvrer paa Stationer eller ved Rangering af Togføreren, eller af den, der leder Rangeringen.

Dersom Lokomotivet under Rangeringen samtidig skal trække og skyde, eller det skal gaa alene, betyder Signalet Nr. 34, at Lokomotivet skal gaa forlæns, og Signalet Nr. 35, at Lokomotivet skal gaa baglæns.

Antallet af korte Toner i Signalet Nr. 37 afhænger af hvilket Tog, der skal afgaa.

(Se Vedtegning til Signal Nr. 11, »Afgangssignal«).

c. Haandsignaler.

Om Dagen:

I Mørke:

- | | | |
|---|--|--|
| 38. „Gaa frem“ (Lokomotivet skal trække). | En lodret Bevægelse op og ned med den ene Arm. | En lodret Bevægelse op og ned med hvidt Lys. |
| 39. „Gaa tilbage“ (Lokomotivet skal skyde). | En vandret Bevægelse fra den ene Side til den anden med Armen. | En vandret Bevægelse fra den ene Side til den anden med hvidt Lys. |
| 40. „Holdt“. | En kredsende Bevægelse med Armen. | En kredsende Bevægelse med hvidt, grønt eller rødt Lys. |

Signalerne Nr. 38, 39 og 40 gives af Togføreren eller den, der leder Tog-Bevægelser og Rangeringer paa Stationen, til Lokomotivføreren.

Skal Bevægelsen foregaa langsomt, holdes den ene Arm lodret i Vejret, medens den anden giver Signalet; i Mørke benyttes grønt Lys i Stedet for hvidt.

V. Signaler fra Togpersonalet til Lokomotivføreren.

Om Dagen:

I Mørke:

41. Der skal standses ved Holdepladsen eller Trinbrættet.

Fra Vinduet eller Døren i Bagagevognen bevæger Togbetjenten den udstrakte Arm gentagne Gange op og ned.

Fra Udkigsvinduet i Bagagevognen vises rødt Lys mod Lokomotivet.

42. Der skal ikke standses ved Holdepladsen eller Trinbrættet.

Fra Vinduet eller Døren i Bagagevognen viser Togbetjenten den ene Arm udstrakt vandret.

Fra Udkigsvinduet i Bagagevognen vises hvidt Lys mod Lokomotivet.

Naar Toget nærmer sig en Holdeplads eller et Trinbrædt, ved hvilket det efter Køreplanen kun skal standse, for saa vidt der er Passagerer at optage eller afsætte, spørger Lokomotivføreren ved at give lang Tone med Dampfløjten. Derefter gives af Togbetjenten Signalet Nr. 41 eller 42.

Vil Togpersonalet under Farten give Lokomotivføreren Ordre til at standse Toget, da kan dette ske ved Signal med Haand, Flag, Lygte eller Fløjte eller i paatrængende Tilfælde ved gentagne Gange efter hinanden hurtig at trække en Bremse an og derefter pludselig at løsne den.

Die Stationen der Tugendenlehre
in der Ethik

1. Die Tugendlehre

Die Tugendlehre ist die Lehre von den Tugenden und den Lasteren. Sie ist die Lehre von den Eigenschaften, die den Menschen auszeichnen und ihn zu einem guten Menschen machen. Die Tugenden sind die Eigenschaften, die den Menschen zu einem guten Menschen machen. Die Laster sind die Eigenschaften, die den Menschen zu einem bösen Menschen machen. Die Tugendlehre ist die Lehre von den Eigenschaften, die den Menschen auszeichnen und ihn zu einem guten Menschen machen. Die Laster sind die Eigenschaften, die den Menschen zu einem bösen Menschen machen.